

**UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ**  
**Departamento de Arquitetura**

**GABRIELA ALVISSUS CAMARGO MARCONDES LEITE**

**CAMPUS URBANO: Proposta de um eixo universitário compacto e integrador.**

**Taubaté**  
**2019**

**Gabriela Alvissus Camargo Marcondes Leite**

**CAMPUS URBANO: Proposta de um eixo universitário compacto e integrador.**

Relatório de Pesquisa para o desenvolvimento do Trabalho de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade de Taubaté, elaborado sob orientação do Prof. Me. Vinicius Barros Barbosa.

**Taubaté  
2019**

Dedico este trabalho aos meus familiares que sempre apoiaram meu sonho e me deram forças ao longo da vida, principalmente nesses cinco anos de graduação.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu professor orientador Me. Vinicius Barros Barbosa, que me deu todo suporte ao longo da faculdade, principalmente no quinto ano, com muito empenho e compreensão.

A todos professores que foram essenciais na minha trajetória acadêmica, especialmente aos professores Ademir e Benedito, as bibliotecárias que estiveram sempre dispostas a ajudar, as funcionárias da limpeza que constantemente deixam os ambientes agradáveis para o estudo, aos seguranças que esperaram até o último minuto da orientação para fechar o departamento.

A minha família, principalmente meus pais e meu irmão que me deram todo o amor e suporte. Aos meus avós, tias, tios e primos que sempre se preocuparam comigo e até tiveram participação em alguns trabalhos ao longo da faculdade. A minha prima Bianca e meu namorado Diego por me ajudarem a espairer quando a ansiedade já não cabia mais dentro de mim e por me confortarem nos momentos mais difíceis. As amigas que a arquitetura me deu, Isadora, Maria Julia, Brenda, Giovanna e amigos Bruno e Maicon por serem parte do meu grupo e juntos termos tido reconhecimento por nossos trabalhos, obrigada por terem paciência comigo e me aconselharem, apesar dos desentendimentos, os momentos bons serão inesquecíveis.

E por último, mas não menos importante, todos aqueles que passaram pela minha vida nesses cinco anos e tiveram contribuição na minha formação. Agradeço então a Luiza Guimarães, Maria do Carmo Olesko, Luiz Ricardo Monteiro e aos que não citei, mas que estão reconhecidos em meu coração.

“O futuro não é um lugar onde estamos indo, mas um lugar que estamos criando. O caminho para ele não é encontrado, mas construído e o ato de fazê-lo muda tanto o realizador quanto o destino”

**Antoine de Saint-Exupéry**

## RESUMO

Taubaté é uma cidade impetuosa, localizada no Vale do Paraíba, muito conhecida pela literatura e por ser universitária. Acolhe estudantes de todo o vale, porém é carente de infraestrutura. Sua Universidade é deficiente na integração dos alunos e não sabe administrar seus gastos, fazendo assim investimentos passivos. Por isso, este trabalho analisa os diferentes departamentos da Universidade de Taubaté no centro urbano do ponto de vista quantitativo, histórico, urbanístico, social, entre outras questões de caráter significativo. O objetivo é levantar dados suficientes para analisar a Universidade e propor uma mudança em sua estrutura, compactando seu *campus* para suprimir os gastos desnecessários e proporcionar maior integração entre os departamentos e alunos. Implementado pela produção de mapas temáticos, visita 'in loco' e coleta de dados estatísticos e históricos, este trabalho tem como objetivo chegar a um diagnóstico de problemas apontados pelos estudos e uma proposta equilibrada e sensata baseada nos conceitos de Jeff Speck, Jan Gehl e Carlos Leite, beneficiando a cidade de Taubaté de forma que a mobilidade, o comércio e a sustentabilidade se conversem e transformem a cidade em um espaço confortável para a convivência integrada dos alunos e da sociedade.

**Palavras-chave:** Universidade de Taubaté; Departamentos; Centro; Compacto; Integração.

## RELAÇÃO DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de localização de Taubaté .....	16
Figura 2: Linha do tempo de desenvolvimento da cidade de Taubaté. ....	17
Figura 3: Mapa de raio de abrangência universitária. ....	18
Figura 4: Linha do tempo UNITAU (1950-1979). ....	19
Figura 5: Linha do tempo UNITAU (1980-2009). ....	20
Figura 6: Linha do tempo UNITAU (2010-2019).....	21
Figura 7: Mapa de imóveis UNITAU.....	24
Figura 8: Mapas de usos dos imóveis UNITAU. ....	25
Figura 9: Quadra D – Depósito de entulho.....	26
Figura 10: Quadra D – Galpão com caçambas .....	26
Figura 11: Quadra D – Macas hospitalares. ....	26
Figura 12: Quadra D – Cadeiras empilhadas.....	26
Figura 13: Mapa de número de professores UNITAU. ....	30
Figura 14: Mapa de número de alunos UNITAU. ....	31
Figura 15: Mapa de horário de funcionamento dos departamentos UNITAU. ....	33
Figura 16: Mapa de estacionamentos dos departamentos UNITAU. ....	35
Figura 17: Mapa de relação histórica .....	37
Figura 18: Mapa de comércios alimentícios.....	39
Figura 19: Mapa de Equipamentos Públicos. ....	41
Figura 20: Mapa de nós de tráfego e intensidade de fluxo.....	42
Figura 21: Mapa de pontos e linhas de ônibus. ....	45
Figura 22: Quadro de gráficos do formulário.....	47
Figura 23: Mapa de bairros dos estudantes residentes em Taubaté.....	47
Figura 24: Ilhas que foram aterradas para o projeto da Cidade Universitária. ....	51
Figura 25: Projeto da Cidade Universitária – ocupação prevista. ....	52

Figura 26: Foto do primeiro prédio da Ilha Universitária. ....	53
Figura 27: Localização do município Rio de Janeiro – RJ.....	55
Figura 28: Localização da Cidade Universitária no município. ....	55
Figura 29: Foto aérea da UFRJ.....	55
Figura 30: Mapa esquemático da Ilha do Fundão.....	55
Figura 31: Mapa de Sistema Interno de Transporte da UFRJ. ....	55
Figura 32: Diagrama do campus radial.....	57
Figura 33: Localização do município de Campinas. ....	58
Figura 34: Mancha urbana e localização da UNICAMP no município.....	58
Figura 35: Foto aérea da Universidade Estadual de Campinas. ....	58
Figura 36: Mapa de unidades prediais da UNICAMP.....	58
Figura 37: Distribuição de pontos de ônibus e bicicletários dentro do campus. ....	58
Figura 38: Localização do município de São Caetano do Sul. ....	59
Figura 39: Campus Barcelona – USCS. ....	59
Figura 40: Campus Centro – USCS.....	59
Figura 41: Evolução do logo – IMES – USCS.....	59
Figura 42: Inserção das unidades USCS na malha urbana. ....	59
Figura 43: Fachadas ativas vs. Fachadas passivas.....	63
Figura 44: Número de obesos na população com mais de 15 anos. ....	65
Figura 45: Esquema de quadra aberta de Carlos Leite. ....	68
Figura 46: Esquema de usos nas quadras abertas de Carlos Leite.....	68
Figura 47: Maquete eletrônica da quadra modelo. ....	69
Figura 48: Maquete eletrônica da quadra modelo internamente. ....	70
Figura 49: Ilustração da urbanização na atualidade brasileira.....	72
Figura 50: Ilustração das diferentes interpretações de um problema. ....	72
Figura 51: Diagrama da sustentabilidade. ....	73



Figura 52: Rua Benjamin Constant .....	74
Figura 53: Rua Padre Antônio Diogo Feijó.....	74
Figura 54: Hierarquia de preferências .....	74
Figura 55: Quadra Modelo .....	74
Figura 56: Intervenções sustentáveis.....	74
Figura 57: Cidade verde .....	74
Figura 58: Cidades mais caminháveis dos EUA .....	74
Figura 59: Mapa de classificação das áreas.....	75
Figura 60: Quadra D – Depósito UNITAU .....	75
Figura 61: Quadra B .....	75
Figura 62: Vazio no entorno da linha férrea.....	75
Figura 63: Estacionamento privado.....	75
Figura 64: Prédio abandonado.....	75
Figura 65: Mapa com raio de influência dos departamentos.....	76
Figura 66: Mapa de classificação das áreas do campus.....	76
Figura 67: Área de intervenção. ....	78
Figura 68: Mapa atual de departamentos e terrenos.....	78
Figura 69: Mapa de vias e acesso. ....	78
Figura 70: Mapa uso do solo. ....	78
Figura 71: Mapa de zoneamento. ....	78
Figura 72: Mapa de núcleos de ensino. ....	79
Figura 73: Organograma de distribuição.....	79
Figura 74: Skyline ilustrativo da proposta.....	79
Figura 75: Reitoria – Praça Dr. Barbosa de Oliveira. (1) .....	80
Figura 76: Requalificação Urbana (2) .....	80
Figura 77: Restaurante Universitário (3).....	80

Figura 78: Alojamento Estudantil (4).....	80
Figura 79: Mapa de Proposta de Desenho Urbano. ....	80
Figura 80: Edifício-garagem e nova instalação UNITAU (5).....	80
Figura 81: Ciclovia arborizada e integrada a linha férrea (6).....	80
Figura 82: Reutilização de prédio da Quadra B e anexo de alojamento (7).....	80
Figura 83: Implantação de fachadas ativas (8).....	80
Figura 84: Corte de modelo viário.....	81
Figura 85: Fachada ativa.....	81
Figura 86: Ciclovia.....	81
Figura 87: Segurança viária.....	81
Figura 88: Mobilidade.....	81

## **RELAÇÃO DE TABELAS**

Tabela 1: Diferença entre as instituições de ensino.....	14
Tabela 2: Gênese e expansão da Universidade.....	15
Tabela 3: Tabela de número de alunos e professores por departamento. ....	32
Tabela 4: Tabela de período de aula dos departamentos. ....	34
Tabela 5: Tabela de opiniões dos alunos.....	48
Tabela 6: UFRJ em números. ....	55
Tabela 7: UNICAMP em números. ....	58
Tabela 8: Problemas e potencialidades.....	76

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>9</b>
<b>JUSTIFICATIVA</b> .....	<b>9</b>
<b>OBJETIVO GERAL</b> .....	<b>9</b>
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO</b> .....	<b>10</b>
<b>METODOLOGIA</b> .....	<b>10</b>
<b>ESTRUTURA</b> .....	<b>11</b>
<b>1. CONTEXTUALIZAÇÃO</b> .....	<b>13</b>
1.1 DEFINIÇÃO E O PAPEL DO CAMPUS UNIVERSITÁRIO .....	13
1.2 AS UNIVERSIDADES NA HISTÓRIA.....	15
<b>2. A CIDADE DE TAUBATÉ</b> .....	<b>16</b>
2.1 LOCALIZAÇÃO.....	16
2.2 INÍCIO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE.....	17
<b>3. A UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ</b> .....	<b>18</b>
3.1 NO TEMPO E NA CIDADE .....	18
3.2 PRIMEIROS IMÓVEIS .....	21
3.2.1 DESAPROPRIAÇÕES ANTES DA UNIVERSIDADE: .....	21
3.2.2 DESAPROPRIAÇÕES DEPOIS DO TÍTULO DE UNIVERSIDADE: .....	22
3.3 UNITAU EM NÚMEROS .....	23
3.4 PESQUISA ANALÍTICA (FORMULÁRIO) .....	46
<b>4. REFERÊNCIAS PROJETUAIS</b> .....	<b>49</b>
4.1 VISITA TÉCNICA.....	49
4.2 ESTUDOS DE CASO .....	49
4.3 ESTUDO DE CASO 1: UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO.....	50
4.3.1 A HISTÓRIA POR TRÁS DA UNIVERSIDADE .....	50
4.3.2 IMPLANTAÇÃO: UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO. ....	55
4.4 ESTUDO DE CASO 2: UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS .....	56
4.4.1 CONTEXTO HISTÓRICO .....	56
4.4.2 IMPLANTAÇÃO: UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS .....	58
4.5 ESTUDO DE CASO 3: UNIVERSIDADE MUNICIPAL DE SÃO CAETANO DO SUL.....	59

<b>5.</b>	<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>60</b>
5.1	CIDADES CAMINHÁVEIS.....	60
5.2	CIDADES PARA CARROS VS. CIDADES PARA PESSOAS.....	62
5.3	PROJETO QUADRA ABERTA.....	66
5.4	DADOS BRASILEIROS.....	70
<b>6.</b>	<b>ESCOLHA DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.....</b>	<b>73</b>
6.1	DIRETRIZES CONDICIONANTES.....	73
6.2	DIAGNÓSTICO.....	76
6.3	ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	78
<b>7.</b>	<b>PROPOSTA.....</b>	<b>79</b>
7.1	SETORIZAÇÃO.....	79
7.2	DESENHO URBANO.....	80
7.3	DETALHAMENTO VIÁRIO.....	81
<b>8.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>82</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>83</b>

## **INTRODUÇÃO**

A Universidade de Taubaté é o objeto de estudo deste trabalho de graduação, e, como estudante da instituição, fica perceptível a deficiência na integração entre alunos e a falta de administração dos gastos, faltando verbas para investir em sua infraestrutura e aplicando investimentos apenas em coisas passivas, com pouca durabilidade e geradores de gastos. Por isso, este estudo analisa os diferentes departamentos da UNITAU no centro urbano, levantando informações para basear a investigação, compreendendo assim, os outros problemas da Universidade. Com o estudo dos conceitos sustentáveis para transformar uma cidade para pessoas e superar os problemas atuais de uma cidade totalmente voltada para carros, esse conceito auxilia no desenvolvimento de diretrizes e diagnósticos para a escolha de uma área de intervenção, onde o *campus* UNITAU pode ser compactado.

## **JUSTIFICATIVA**

Taubaté é uma cidade universitária e está em constante desenvolvimento, porém seu centro urbano é possuidor de ruas apertadas e calçadas pequenas, e é nesse cenário em que se encontram os departamentos da UNITAU, distribuídos pela malha central e seu entorno. Portanto, este estudo, visando melhorar a infraestrutura da Universidade, pretende realocar departamentos e fazer uso devido de alguns prédios com potencial, propondo juntamente a isso, compactar o *campus* para que a nova infraestrutura tenha um bom resultado, desenvolvendo-se simultaneamente com uma proposta de desenho urbano, aplicando os conceitos de embasamento teórico que serviram de base para os estudos e diagnósticos feitos nesse trabalho.

## **OBJETIVO GERAL**

O objetivo é levantar dados suficientes para analisar a Universidade de Taubaté e propor um *campus* compacto e integrador, mudando a sua estrutura atual distribuída pelo centro urbano e compactando-a em um eixo universitário com uma infraestrutura adequada para seu funcionamento como Universidade. Já em questões urbanas, o objetivo é implantar conceitos de caminhabilidade e sustentabilidade para que a UNITAU seja autossustentável e traga melhor qualidade de vida para a cidade.

## **OBJETIVO ESPECÍFICO**

- Levantamento e mapeamento de dados históricos, quantitativos e sociais da cidade de Taubaté e de sua Universidade;
- Estudar e compreender os conceitos de Cidades Caminháveis, Cidades para pessoas, Quadras abertas e Sustentabilidade;
- Escolher uma área que atenda as diretrizes levantadas pelo estudo dos conceitos, além de preencher/ocupar as áreas que não cumprem função social;
- Pesquisar referências projetuais para compreender as principais particularidades do tema, e assim, direcionar no desenvolvimento do projeto.
- Visitar a Cidade Universitária Armando Salles de Oliveira para entender a ideia de campus isolado e pontuar seus problemas, fazendo frequente observação da dinâmica do espaço;
- Propor um campus universitário compacto no centro da cidade de Taubaté juntamente com um desenho urbano de requalificação e implantação de conceitos sustentáveis.

## **METODOLOGIA**

Inicialmente o estudo partiu do levantamento de dados históricos da cidade de Taubaté e de sua Universidade. Após a contextualização, iniciou-se a etapa de mapeamento quantitativo e qualitativos por departamento da UNITAU, como por exemplo: número de alunos, número de professores, períodos de aula, presença de estacionamento, uso atual de cada departamento, entre outros levantamentos, conforme demanda da análise. Juntamente com o levantamento voltado para a Universidade, foi necessária uma análise relacionada com a infraestrutura característica da cidade, pontuando os equipamentos urbanos, áreas verdes, patrimônios históricos, hierarquia das vias, nós de tráfego e outros mapas de análise.

Em seguida, foram feitos estudos de caso voltados para Cidades Universitárias do Brasil, evidenciando o modelo de *campus* implantado. Além disso, foi realizada uma visita técnica na Cidade Universitária Armando Salles de Oliveira, com constante observação da dinâmica do espaço. Os estudos de caso juntamente com a visita técnica acrescentaram ao estudo, percepções de diferentes tipologias de campus universitários, possibilitando

assim, ampliar o conhecimento do plano de necessidades de uma Universidade e aplicá-los ao projeto, vinculando o conceito teórico com a análise visual e prática.

Após todas as pesquisas através de mapas, tabelas, linhas do tempo, diagramas, gráficos, estudos de caso e estudos teóricos, foram apontadas diretrizes condicionantes para a escolha da área de intervenção adequada, de maneira que sirva para atender todos os problemas diagnosticados pela análise. As diretrizes têm como suporte os conceitos estudados de Cidades Caminháveis de Jeff Speck, Cidades para Pessoas de Jan Gehl e Quadras abertas de Carlos Leite.

Com a área escolhida, a etapa seguinte foi estudar todas as suas características, conhecer o terreno/área, levantando suas principais vias e acessos, zona, área, perímetro, uso do solo, localização na malha urbana e sua proximidade com os prédios ativos da UNITAU.

E por fim, fazer uma proposta baseada em todo o estudo feito durante o ano, aplicando os conceitos de embasamento teórico e assim através de mapas e perspectivas detalhadas, apresentar um projeto de desenho urbano para a área de intervenção. Esse desenho urbano pode servir de modelo e ser aplicado em outras áreas da cidade, tornando-a mais “caminhável” e para pessoas e aumentando a qualidade de vida da população. O fechamento desse trabalho de graduação ocorrerá através de apresentações de uma maquete física, pranchas A3 com contextualização do tema e da área, mapas temáticos e croquis da proposta, juntamente com uma apresentação em slides para uma banca de 3 ou 4 professores para a avaliação final.

## **ESTRUTURA**

Este trabalho é estruturado em capítulos: No capítulo 1 apresenta-se uma contextualização sobre o *campus* universitário e as universidades ao longo da história. O capítulo 2 é ilustrado a localização da cidade de Taubaté e uma breve história de seu desenvolvimento e que é complementado no capítulo 3, onde é desenvolvido a contextualização sobre a Universidade de Taubaté, acontecendo assim, o levantamento de suas características históricas, seu desenvolvimento na cidade e os imóveis que foram adquiridos ao longo de sua criação. Este capítulo também levanta os dados da UNITAU em números e uma pesquisa analítica feita pela autora em forma de formulário para os alunos da universidade, a fim de analisar suas características e suas opiniões sobre sua instituição. Já no capítulo 4, são desenvolvidas as referências projetuais deste estudo,



analisando suas características e seus modelos de *campus* na escala Federal, Estadual e como Autarquia Municipal, obtendo um panorama de características. Neste mesmo capítulo é apresentado um breve relato da visita técnica à Cidade Universitária Armando Salles de Oliveira. O capítulo 5 é de grande importância nesse trabalho, pois fundamenta esse estudo com os conceitos de Jeff Speck, Jan Gehl e Carlos Leite, que discorrem sobre a caminhabilidade, cidade para pessoas, cidade compacta e sustentabilidade, que dão embasamento para os diagnósticos apresentados no capítulo 6, com as diretrizes condicionantes e diagnósticos para escolha da área de intervenção e suas características mapeadas e diagramadas. No capítulo 7 apresenta-se as propostas universitárias pontuais, desenho urbano e detalhamento viário. Por fim, no capítulo 8, as considerações finais concluem o trabalho.

## 1. CONTEXTUALIZAÇÃO

### 1.1 DEFINIÇÃO E O PAPEL DO CAMPUS UNIVERSITÁRIO

*Campus* é uma palavra originária do latim, com plural *campi*, em português, tem significado de campo/planície. Refere-se a um conjunto de instituições de ensino e construções que constituem uma universidade. O conceito cidade universitária é considerado seu sinônimo em certas ocasiões.

A universidade é uma entidade de produção de conhecimento, que forma profissionais e líderes intelectuais. Suas características internas - seu corpo docente, sua estrutura administrativa, seus dirigentes, estatutos e tradições, incidem sobre sua imagem e desempenho. Em concordância com Silva (2007), em "O papel do campus universitário":

A universidade, como centro de integração entre as diferentes áreas do conhecimento, transmitindo, gerando e associando os conhecimentos de maneira indissociável, é o modelo que traduz a ideia de que o meio cultural é um fator importante na educação superior, indo além do estudo de matérias profissionais específicas. A interdisciplinaridade típica da universidade exige a convivência num campus onde estas diferentes atividades / áreas convivam e se integrem, complementando a formação do indivíduo por meio de estímulos variados, exercidos sobre os inúmeros potenciais e interesses do ser humano: intelectuais, sociais, afetivos, esportivos, artísticos, etc. (SILVA,2007)

Após esta apresentação prévia, é necessária a diferenciação entre os tipos de instituições de ensino superior e a comparação entre suas características em tabela é a forma mais compreensível de se apresentar.

Tabela 1: Diferença entre as instituições de ensino.

	<b>Faculdade</b>	<b>Universidade</b>
<b>Abrangência</b>	Focada em determinada área de conhecimento.	Abrange várias áreas de conhecimento, visto que é formada por várias faculdades.
<b>Quantidade de cursos</b>	Possuem menos cursos que uma universidade.	Grande variedade de cursos.
<b>Atividades</b>	Prioritariamente de ensino, mas também pode promover atividades de extensão ou pesquisa.	Deve conter atividades de ensino, pesquisa e extensão.
<b>Pesquisa</b>	Não tem obrigatoriedade na produção de pesquisa.	Deve produzir conteúdo intelectual relevante para a sociedade.
<b>Pós-graduação</b>	Pode oferecer cursos de pós-graduação, porém não é uma obrigatoriedade.	Deve ter no mínimo quatro programas de pós-graduação <i>stricto sensu</i> , e ao menos um deles deve ser de doutorado.
<b>Criação de cursos</b>	Necessita de autorização do MEC.	Tem autonomia na criação de cursos e programas de ensino, dispensando a autorização prévia do MEC.
<b>Corpo docente</b>	No mínimo um terço do corpo docente deve ter titulação de especialista. Os docentes não precisam ter dedicação integral.	No mínimo um terço do corpo docente deve possuir título de mestre ou doutor. Além disso, no mínimo um terço do corpo docente deve ter dedicação de tempo integral.
<b>Exemplos</b>	ITA, Famesp, Faculdade Pitágoras.	USP, UFRJ, UFPR

Fonte: QUAL A DIFERENÇA, 2019.

Qualquer instituição de ensino, mesmo com suas diferenças, tem sua importância social, pois é o desenvolvimento do saber, da pesquisa, de recursos humanos e da sustentabilidade, que promovem à sociedade a condição de poder enfrentar os desafios da atualidade, ainda mais com o avanço tecnológico e científico desses últimos anos, além do aumento da expectativa de vida e da busca por energias de fontes renováveis. Esses são assuntos, que causaram impacto no mercado de trabalho, que está diretamente ligado com a economia. Sabemos que a preocupação futura será a adaptação da maioria das profissões ao mercado avançado e tecnológico, muitas delas poderão até extinguir. Por isso, o papel das instituições é manter o ensino atualizado e sempre com melhorias, acompanhando o desenvolvimento social e tecnológico.

## 1.2 AS UNIVERSIDADES NA HISTÓRIA

A tabela abaixo resume as concepções existentes de "universidade" na história. Sabe-se que o conceito atual de universidade é: Conjunto de instituições de ensino superior que reúna atividades de ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO e desenvolva programa de pós-graduação (mestrado e doutorado).

Tabela 2: Gênese e expansão da Universidade.

PRÉ -UNIVERSIDADES	INSTITUIÇÕES COM TRAÇOS DE UNIVERSIDADE	PRIMEIRAS UNIVERSIDADES PROPRIAMENTE DITAS
▪ Escola ascético-terapêutica de Buda (ca. 650-550 a.C.) – sem cunho ontológico, libertação da dor.	▪ O <i>Mouseion</i> (323-285 a.C.), instituição voltada, no começo, apenas para a investigação, somente no decorrer do tempo que o ensino foi incorporado.  ▪ A <i>Didascália</i> (II e III séc. d.C.) – escola catequética, reunindo filosofia e cristianismo em defesa do evangelho.  ▪ Constantinopla (425-453 d.C.) – instituída para fazer frente à influência pagã, não tinha, todavia, a <i>facultas docendi</i> .  ▪ <i>Al-Azhar</i> (988 d.C.) – primeira universidade tida como "stricto sensu", faltando apenas a agremiação de professores e estudantes.	Bolonha (1108)
		Paris (1211)
		Pádua (1222)
		Nápoles (1224)
		Salamanca (1243)
		Oxford (1249)
▪ Escola de Pitágoras (ca. 582-500 a.C.) – caracterizada por uma comunidade esotérica de vida comum e celibatária.		Cambridge (1284)
		Coimbra (1290)
		Praga (1348)
		Viena (1365)
		Heidelberg (1386)
		Leipzig (1409)
		Lovaina (1425)
▪ Escola de Confúcio (511-478 a.C.) – escola ético-religiosa.		Barcelona (1450)
		Basiléia (1460)
		Tübingen (1477)
		Upsala (1477)
		Lima (1551)
▪ A Academia de Platão (429-347 a.C.) – idéia suprema do Bem, compromisso com a Episteme		México (1553)
		Leiden (1575)
		Edimburgo (1583)
		Córdoba (1613)
		Harvard (1636)
		Yale (1701)
		Gottingen (1737)
		Princeton (1746)
		Moscou (1755)
		São Petersburgo (1789)
		Berlim (1810)
		Londres (1836)
▪ O Liceu de Aristóteles (384-322 a.C.) – busca da verdade/escola peripatética.		
▪ Os Sofistas, o Jardim de Epicuro e o Pórtico de Zenon (ca. 341-263 a.C.) – Estudos isolados, falta de objetivo com a coletividade.		

Fonte: LIMA, 2000, p.11.

Esta tabela exprime três contextos de universidade no mundo, uma pensando nas origens mais antigas do que se tornaria uma Universidade, época helênica, antes de Cristo, embora distantes do conceito moderno de Universidade, já se referia a um local de formação intelectual, que seriam as **pré-universidades**. Expõe também as **instituições com traços de universidades**, criadas no auge do Império Romano e que lhe faltaram características para atingir ao conceito contemporâneo de Universidade. E finalmente as primeiras **universidades autênticas** ao conceito, criadas na Idade Média.

## 2. A CIDADE DE TAUBATÉ

### 2.1 LOCALIZAÇÃO

Figura 1: Mapa de localização de Taubaté



Fonte: QGIS, shapefile EMPLASA modificado pela autora, 2019.

Localizada no interior do estado de São Paulo, na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, Taubaté está bem no eixo central da movimentação das capitais de São Paulo e Rio de Janeiro. A 130 quilômetros da cidade de São Paulo e 280 quilômetros do Rio de Janeiro, recebe acesso direta das rodovias Presidente Dutra (BR-116) e Governador Carvalho Pinto (SP-70). Devido a sua localização privilegiada Taubaté se desenvolveu com rapidez, sendo um dos alvos de indústrias e comércio, possibilitando um crescimento populacional constante da cidade. Conforme este crescimento, a infraestrutura de Taubaté começou a ficar precária para atender às necessidades da população, principalmente na questão viária.

### DADOS DO MUNICÍPIO

**Fundação:** 5 de dezembro de 1645;

**População:** 311.854 habitantes (IBGE 2018);

**Gentílico:** Taubateano;

**Atual Prefeito:** José Bernardo Ortiz Monteiro Júnior (2017-2020);

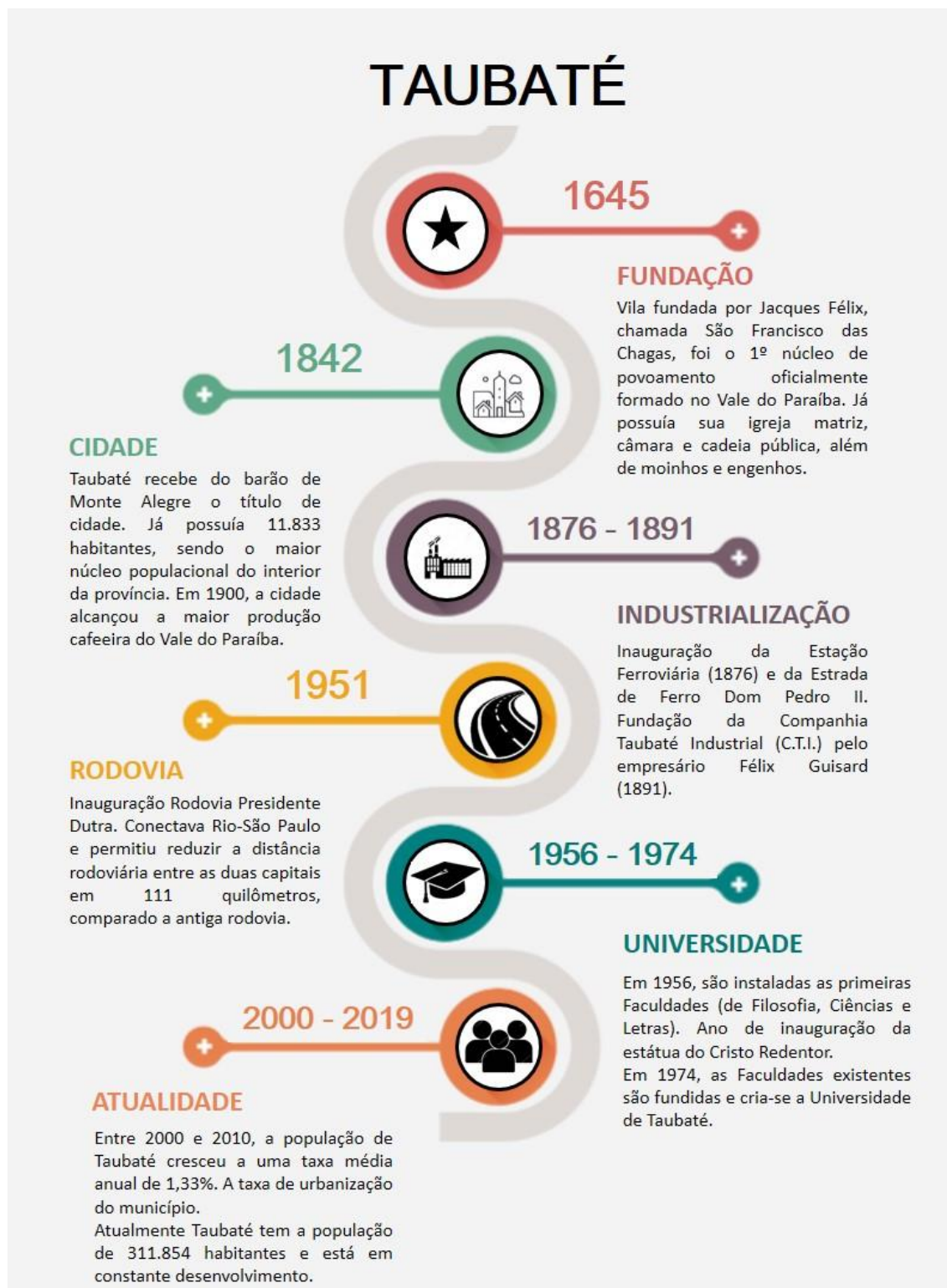
**Área Territorial:** 625,003 km<sup>2</sup>

**Municípios Limítrofes:** Monteiro Lobato, Tremembé, Pindamonhangaba, Roseira, Caçapava, Redenção da Serra, Lagoinha, São Luís do Paraitinga;

**Sub-região 2** da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

## 2.2 INÍCIO E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE

Figura 2: Linha do tempo de desenvolvimento da cidade de Taubaté.



Fonte: baseado em ABREU, 1991. Autor: A autora.

### 3. A UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

#### 3.1 NO TEMPO E NA CIDADE

Por volta de 1900, a cidade destacou-se por sua produção cafeeira, firmando o acordo “Convênio de Taubaté”. Em 1950, seu crescimento demográfico e urbano se deu em decorrência da construção da Rodovia Presidente Dutra e do desenvolvimento industrial. (ABREU, 1991). A inserção dos cursos oferecidos pela UNITAU acarretou um grande crescimento demográfico, econômico e cultural para o município que já estava em desenvolvimento. (ABREU, 1991)

A Universidade de Taubaté tem um raio de abrangência de 120km de distância, atingindo 26 municípios com maior intensidade, recebendo assim, alunos de todo o Vale do Paraíba, Serra da Mantiqueira e Litoral Norte, além de alunos do Sul de Minas Gerais. Os alunos da UNITAU em sua maioria são de seis principais cidades, sendo elas: Taubaté, Tremembé, Pindamonhangaba, Campos do Jordão, Caçapava e São José dos Campos.

Figura 3: Mapa de raio de abrangência universitária.



Fonte: Plano de Desenvolvimento Institucional (Período 2013-2017).

Figura 4: Linha do tempo UNITAU (1950-1979).



Fonte: Linha do tempo UNITAU, editado pela autora.



Figura 5: Linha do tempo UNITAU (1980-2009).



FONTE: Linha do tempo UNITAU, editado pela autora.

Figura 6: Linha do tempo UNITAU (2010-2019)



FONTE: Linha do tempo UNITAU, editado pela autora.

### 3.2 PRIMEIROS IMÓVEIS

Em profundas pesquisas sobre os imóveis de posse da UNITAU, foi encontrado na Lei nº 1.498, de 6 de dezembro de 1974, que dispõe sobre a criação da Universidade de Taubaté, o Art. 24 que constitui os patrimônios da Universidade em sua origem, detalhando seus imóveis e terrenos iniciais.

#### 3.2.1 DESAPROPRIAÇÕES ANTES DA UNIVERSIDADE:

O antigo prédio "Lyceu de Artes e Ofícios", na Rua Visconde do Rio Branco foi onde funcionou a primeira faculdade da cidade, a Faculdade de Filosofia, Ciências Sociais e Letras de Taubaté (1956). O prédio então foi doado à prefeitura, passando assim o patrimônio para a Universidade, onde atualmente funciona a Faculdade de Ciências Sociais e Letras e durante muitos anos a Faculdade de Pedagogia, que foi transferida para um prédio na antiga e conhecida Rua das Palmeiras, e, neste ano de 2019, voltou para a sua sede de origem.

Durante o ano de 1967, o prefeito desapropriou o prédio do Bom Conselho, onde hoje funciona o Campus do Bom Conselho da UNITAU. Em 1968 foi criada a Escola Superior de Educação Física, que começou a funcionar em 1971 em um prédio da Rua Carneiro de Souza onde anteriormente funcionou a pró-reitoria de administração. E no ano de 1973, tomou-se posse do Solar da Viscondessa de Tremembé e instalou-se a parte administrativa, atualmente é sede do Centro de Documentação e Pesquisa Histórica.

### 3.2.2 DESAPROPRIAÇÕES DEPOIS DO TÍTULO DE UNIVERSIDADE:

Após a criação da Universidade de Taubaté (1974), ela continuou crescendo e conquistando mais importância na cidade de Taubaté. Alguns imóveis foram desapropriados. Em 1976, desapropriou-se o prédio onde hoje se encontra a reitoria da Universidade. Durante a gestão do reitor Bonato, foi desapropriado o prédio da Avenida 9 de Julho, onde hoje estão instalados os prédios da Pró-reitoria Estudantil. Na gestão do reitor Thaumaturgo, foi desapropriado o prédio do Hospital Universitário (entre 1983 e 1987). Nos anos seguintes, até 1993, ocorreram vários aumentos no patrimônio da Universidade como a redistribuição de cursos e departamentos, fortalecimento de alguns cursos como os de pós-graduação e a reforma no Hospital Universitário. No ano de 1992, iniciou-se o processo de desapropriação da antiga fábrica têxtil na Praça Félix Guisard, onde hoje situa-se o Departamento de Arquitetura. Em janeiro de 1993, o Reitor Milton Chagas foi reeleito e proporcionou novos prédios para a UNITAU para abrigar os cursos que estavam se expandindo. Nessa mesma época ocorreu o processo de desapropriação do prédio na Av. Marechal Deodoro, atualmente Departamento de Informática (criado em 1995) e o início da regularização do funcionamento do Hospital Universitário. No ano de 1996 a instituição já ocupava mais de 20 prédios no município de Taubaté e com suas instalações devidamente revigoradas.

Entre os anos 2000 e 2005, foram restaurados os prédios do Departamento de Ciências Sociais e letras, a capela do Bom Conselho, o Solar da Viscondessa (sede da primeira administração da faculdade). No mesmo período, tiveram início várias construções e ampliações, como as bibliotecas da Universidade, a construção de novos prédios para o Departamento de Biologia e Educação Física e novos laboratórios no campus do Bom Conselho. Foram feitas diversas construções no departamento de ciências agrárias, reformas significativas no Hospital Universitário e no Departamento de Odontologia e de Fisioterapia, para o melhor atendimento da população carente, construção de um novo

prédio para o Departamento de Comunicação Social e de estúdios para rádio e TV, no Departamento de Economia, Contabilidade e Administração foram construídas bibliotecas e 12 novas salas de aula, além de reforma e paisagismo no pátio do Departamento de Engenharia Civil.

“Todos, a sua própria maneira, com maior ou menos ênfase num ou noutra aspecto, demonstraram garra, vontade e competência na construção de uma Universidade cada vez maior, mais qualificada e mais voltada para a comunidade local e regional e para a própria comunidade universitária” (MELHEM, 2004).

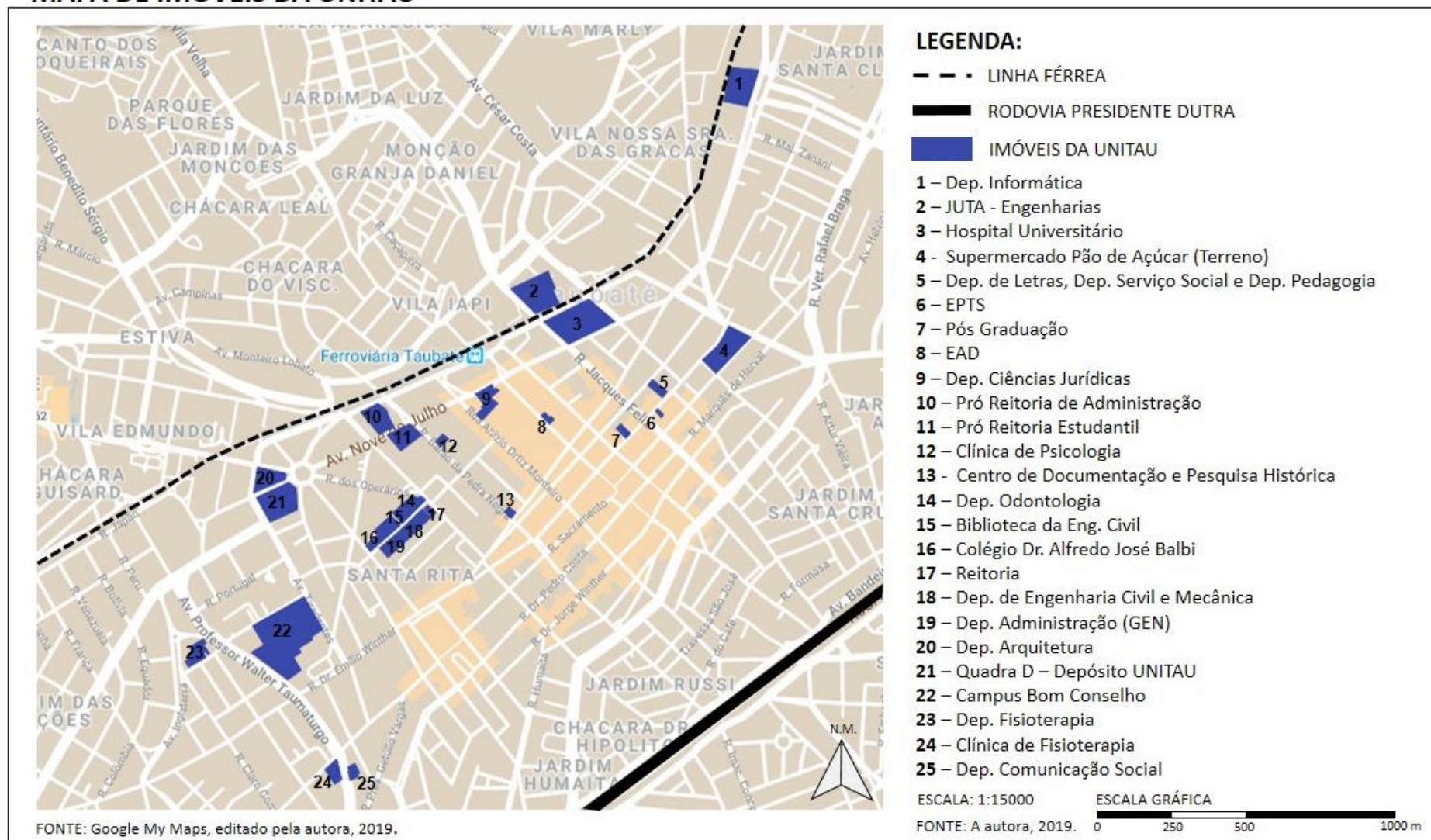
### 3.3 UNITAU EM NÚMEROS

A Universidade de Taubaté (UNITAU) é referência em Ensino Superior na Região Metropolitana do Vale do Paraíba, no Litoral Norte e na Serra da Mantiqueira, com mais de 60 anos de ensino superior e com 45 anos como Universidade, a UNITAU já formou mais de 100 mil alunos que atuam no mercado de trabalho regional, nacional e internacional.

Com aproximadamente 15 mil alunos, o compromisso da UNITAU em oferecer ensino de qualidade é garantido por uma elite de professores e por uma ampla infraestrutura, composta por 20 Departamentos, 99 laboratórios, 65 cursos de graduação (presencial e EAD), mais de 80 cursos de pós-graduação, 3 institutos, 4 fundações e uma empresa, 15 bibliotecas, acervo com 197.431 exemplares (livros, monografias e outros), R\$ 213.414.458,00 de orçamento (previsão para 2018), 1.283 servidores e professores, além de 53 grupos de pesquisa nas áreas de Humanas, de Biociências e de Exatas. (UNITAU, Portal de Notícias, 2019). A Universidade tem investido também na expansão de polos EAD. Com previsão de abertura de 18 novos polos em diferentes cidades do país. Atualmente, a UNITAU EAD está presente em 36 polos espalhados pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Santa Catarina, Paraná, Bahia e Maranhão. (UNITAU em números, 2017.)

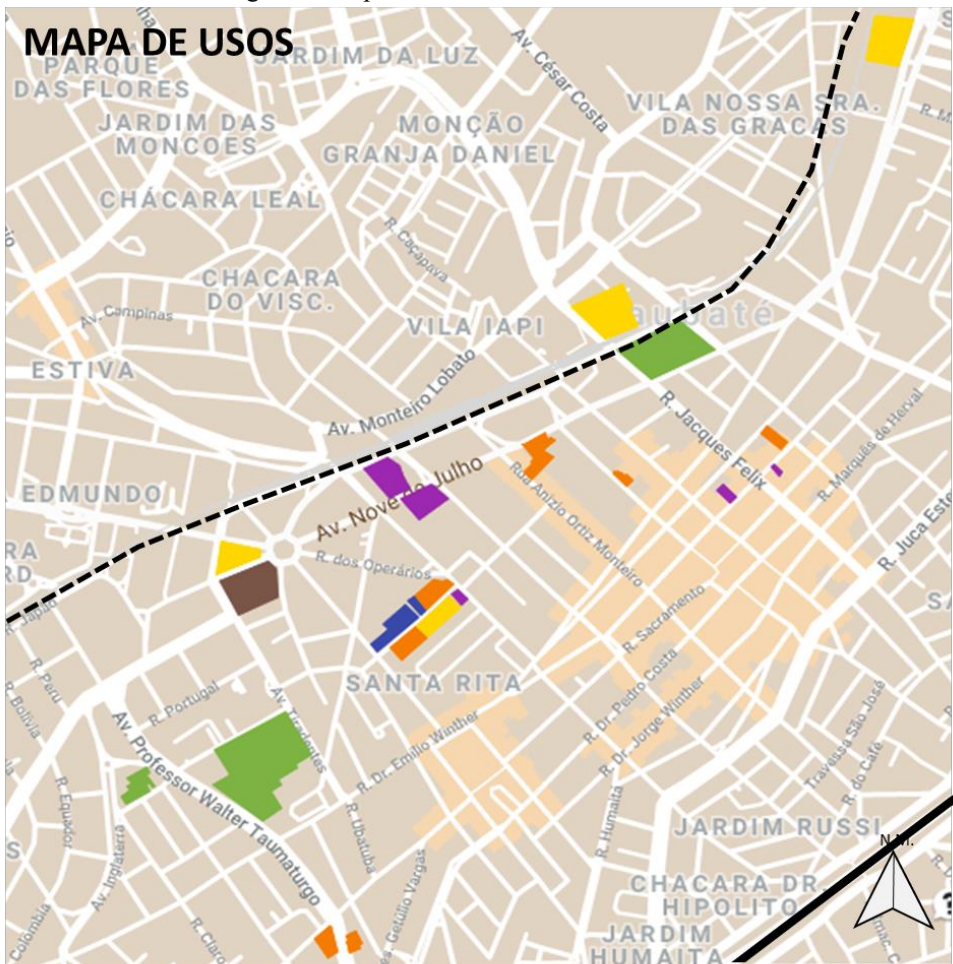
Figura 7: Mapa de imóveis UNITAU.

## MAPA DE IMÓVEIS DA UNITAU



Fonte: Google My Mapa editado pela autora, 2019.









Figura 8: Mapas de usos dos imóveis UNITAU.



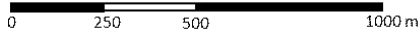
FONTE: Google My Maps, editado pela autora, 2019.

ESCALA: 1:15000

**LEGENDA:**

-  LINHA FÉRREA
-  DUTRA
-  BIBLIOTECA
-  SETORES ADMINISTRATIVOS
-  EXATAS
-  BIOLÓGICAS
-  HUMANAS
-  DEPÓSITO

ESCALA GRÁFICA



Fonte: Google My Maps editado pela autora, 2019.

Além dos 20 departamentos de ensino espalhados por diversos prédios, a maioria locados no centro da cidade, a Universidade de Taubaté possui alguns bens, que no ponto de vista arquitetônico não está com o uso adequado. Como por exemplo a conhecida Quadra D, do complexo da C.T.I, na Praça Felix Guisard, que se encontra destinada a ser sede do NPPC, Núcleo de Preservação do Patrimônio Cultural. O prédio é tombado pelo Condephaat e é de grande importância para a história industrial da cidade, porém, além de sede do núcleo é usado como depósito de materiais da Universidade, que permite até entrada de caminhões, danificando os ladrilhos do estabelecimento, que também faz parte da história, pois é um elemento presente em todas as quadras que ainda restaram.

Figura 9: Quadra D – Depósito de entulho.



FONTE: Acervo Michele Boche.

FOTO: Michele Boche.

Figura 10: Quadra D – Galpão com caçambas



FONTE: Acervo Michele Boche

FOTO: Michele Boche

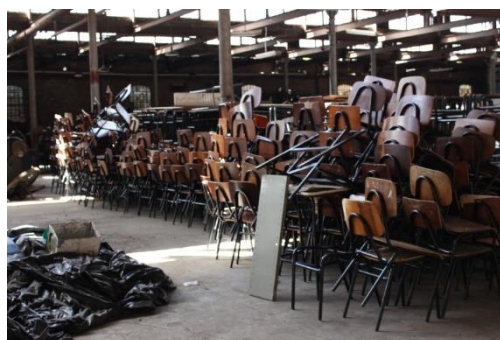
Figura 11: Quadra D – Macas hospitalares.



FONTE: Acervo Michele Boche.

FOTO: Michele Boche.

Figura 12: Quadra D – Cadeiras empilhadas.



FONTE: Acervo Michele Boche

FOTO: Michele Boche

A Universidade de Taubaté também, aluga um de seus prédios para o funcionamento do Supermercado Pão de Açúcar, na Praça Monsenhor Silva Barros, um dos terrenos que fazem parte dos primórdios da cidade de Taubaté.

Outro prédio de sua posse é o Solar da Viscondessa do Tremembé, também tombado e restaurado, foi sede do Museu Histórico de Taubaté e Centro de Documentação e Pesquisa Histórica (CDPH), atualmente passaram a ser instalados no Departamento de História.

Ademais, possui prédios de clínicas destinadas à comunidade em geral (gestantes, crianças, adultos e idosos), alunos e servidores da Universidade de Taubaté. Os alunos têm a oportunidade de aprender, com o auxílio de professores, a fazer atendimentos a pacientes reais. Essas clínicas buscam a formação profissional de excelência e se baseiam em ações sociais e políticas da saúde. Sendo elas:

**Clínica de Fisioterapia:** Atende nas áreas de pediatria, neurologia, ortopedia e esporte, cardiorrespiratória, gerontologia, saúde da mulher e saúde coletiva.

**Clínica de Nutrição:** Atendimento nutricional individual, atendimentos em grupos e oficina culinária.

Ambas instaladas no endereço: Rua Marechal Arthur da Costa e Silva, 1.055, Centro, Taubaté-SP.

**Clínica de Odontologia:** Serviço de diagnóstico bucal, na busca da prevenção das doenças da boca, e por uma avaliação do estado geral de saúde. Instalada no endereço: Rua dos Operários, 9, Centro, Taubaté-SP.

**Clínica de Psicologia:** Atendimentos psicológicos. Instalada no endereço: Rua Barão da Pedra Negra, 235, Centro, Taubaté-SP

**Assistência Jurídica:** Escritório de pesquisas e prática jurídica que tem o objetivo de aperfeiçoar a atuação dos alunos de Direito do 7º ao 10º semestre. Atualmente com aproximadamente 13 professores orientadores e 80 equipes de alunos. Por meio do EAJ, a Universidade oferece assistência jurídica gratuita, mediante agendamento. É um serviço destinado exclusivamente às pessoas residentes na cidade de Taubaté e com renda familiar de até dois salários mínimos mensais. Localizado no Departamento de Ciências Jurídicas, Praça Dr. Barbosa de Oliveira, 285, Centro.



E o **Hospital Universitário** locado na Avenida Granadeiro Guimarães, 270, Centro, tem destacado papel no atendimento de pacientes de todo o Vale do Paraíba e do Litoral Norte do Estado de São Paulo e de outras regiões. O prédio tem a gestão da FUST, que passou a atuar na área da Educação, com contratos assinados com as prefeituras de Taubaté e Tremembé. A UNITAU possui um convênio com a FUST, para poder desenvolver no Hospital Universitário (HU) um amplo trabalho de residência médica, internato para alunos dos departamentos de medicina, estágios para os departamentos de enfermagem, fisioterapia, psicologia, odontologia, serviço social.

Já a parte administrativa da Universidade conta com cinco prédios, sendo eles:

A **Pró-reitoria de Administração (PRA)**: É responsável pela administração geral da UNITAU, desde os Recursos Humanos aos bens materiais. Para desenvolver uma gerência diferenciada, a PRA planeja e operacionaliza todas as suas ações. Localizada na Avenida Nove de Julho, 246, Centro.

A **Pró-reitoria Estudantil (PRE)**: Atua como gestora das políticas de assistência estudantil da Universidade de Taubaté, viabiliza as ações mais avançadas acerca do papel da Universidade na sociedade. Dentre as suas diversas funções, desenvolve e apoia projetos que visam atender às necessidades e aos interesses da comunidade acadêmica; organiza planos de assistência aos estudantes; promove a integração discente na comunidade universitária, por meio de atividades esportivas, técnicas, culturais e de lazer; incentiva a criação e a dinamização de órgãos estudantis. Divide o prédio da Avenida Nove de Julho com a **Pró-reitoria de Economia e Finanças (PREF)** que tem por finalidade gerir as finanças da Universidade, zelar pelo aspecto econômico e financeiro da Instituição, processar os empenhos das despesas e os respectivos pagamentos, realizar o pagamento dos servidores, em geral, receber, fiscalizar e controlar as contribuições dos alunos, manter o controle contábil do patrimônio, elaborar os projetos de propostas de diretrizes orçamentárias anuais e autorizar a utilização do fundo patrimonial e de fundos especiais.

**Pró-reitoria de Extensão (PREX)**, cuida da extensão universitária que é uma prática acadêmica integrada ao ensino e à pesquisa, que possibilita a formação de profissionais focados na produção de conhecimento significativo para a superação das desigualdades sociais. E a **Pró-reitoria de Graduação (PRG)** que é responsável pelas atividades de ensino dos cursos de graduação da UNITAU. Atualiza e dinamiza as ações dos 20

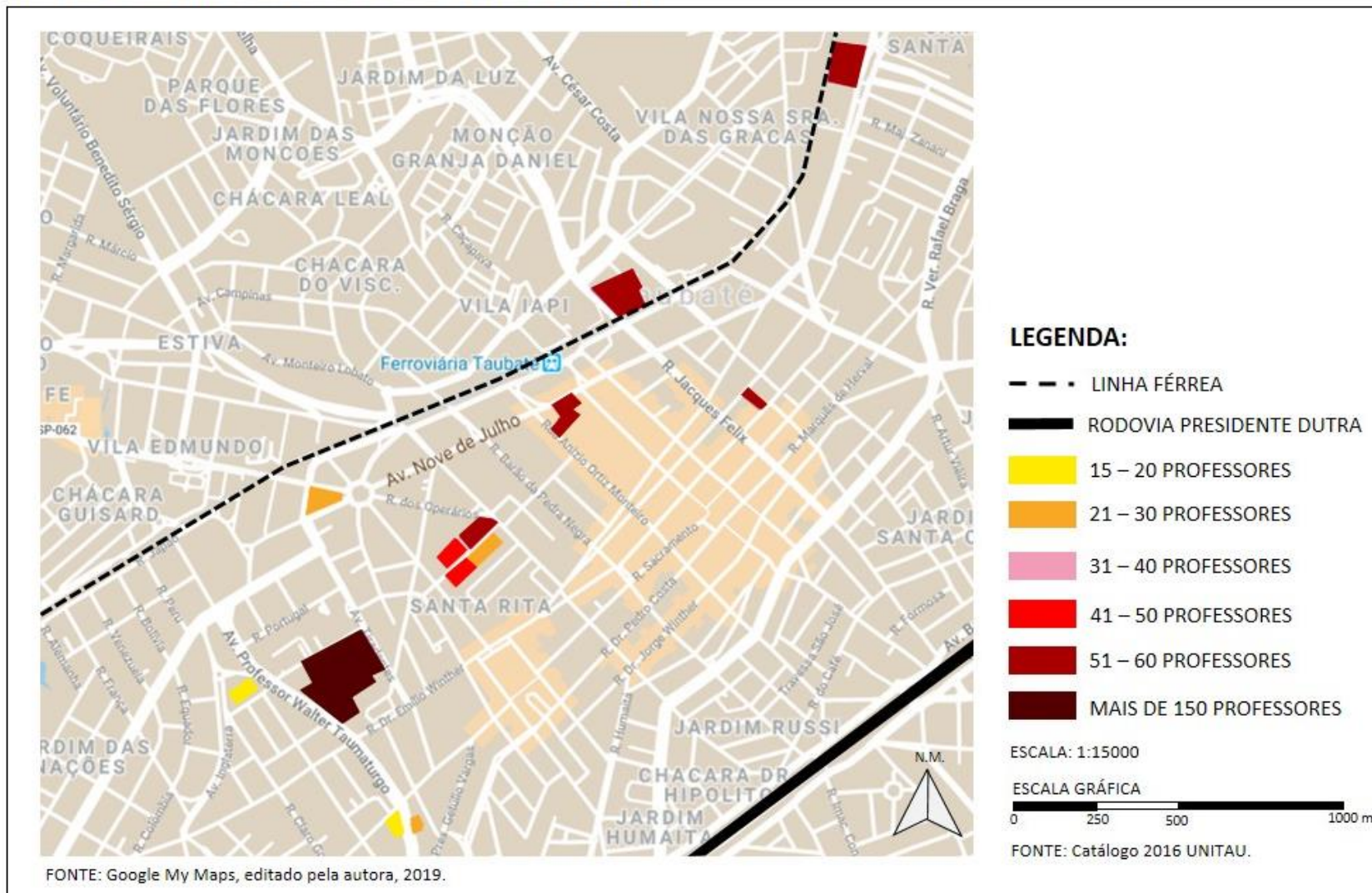
Departamentos da Universidade, responsável por propiciar condições de reflexão e de avaliação sobre o processo pedagógico nos cursos de graduação, a PRG analisa as estratégias adotadas por cada Departamento, com o objetivo de aperfeiçoar as ações didático-pedagógicas e de sugerir novos procedimentos com o envolvimento de docentes e de discentes.

A **Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PRPPG)** coordena as atividades didático-científicas da UNITAU e as ações didático-pedagógicas dos cursos de pós-graduação, além de atuar na capacitação de docentes e de supervisionar os cursos. Localizada na Rua Visconde do Rio Branco, 210, Centro.

A **Reitoria** exercida pelo Reitor, é órgão executivo superior que superintende, coordena e fiscaliza todas as atividades universitárias, auxiliado pelo Vice-reitor e pelas Pró-reitorias de Administração, de Economia e Finanças, Estudantil, de Extensão e Relações Comunitárias, de Graduação e de Pesquisa e Pós-graduação.

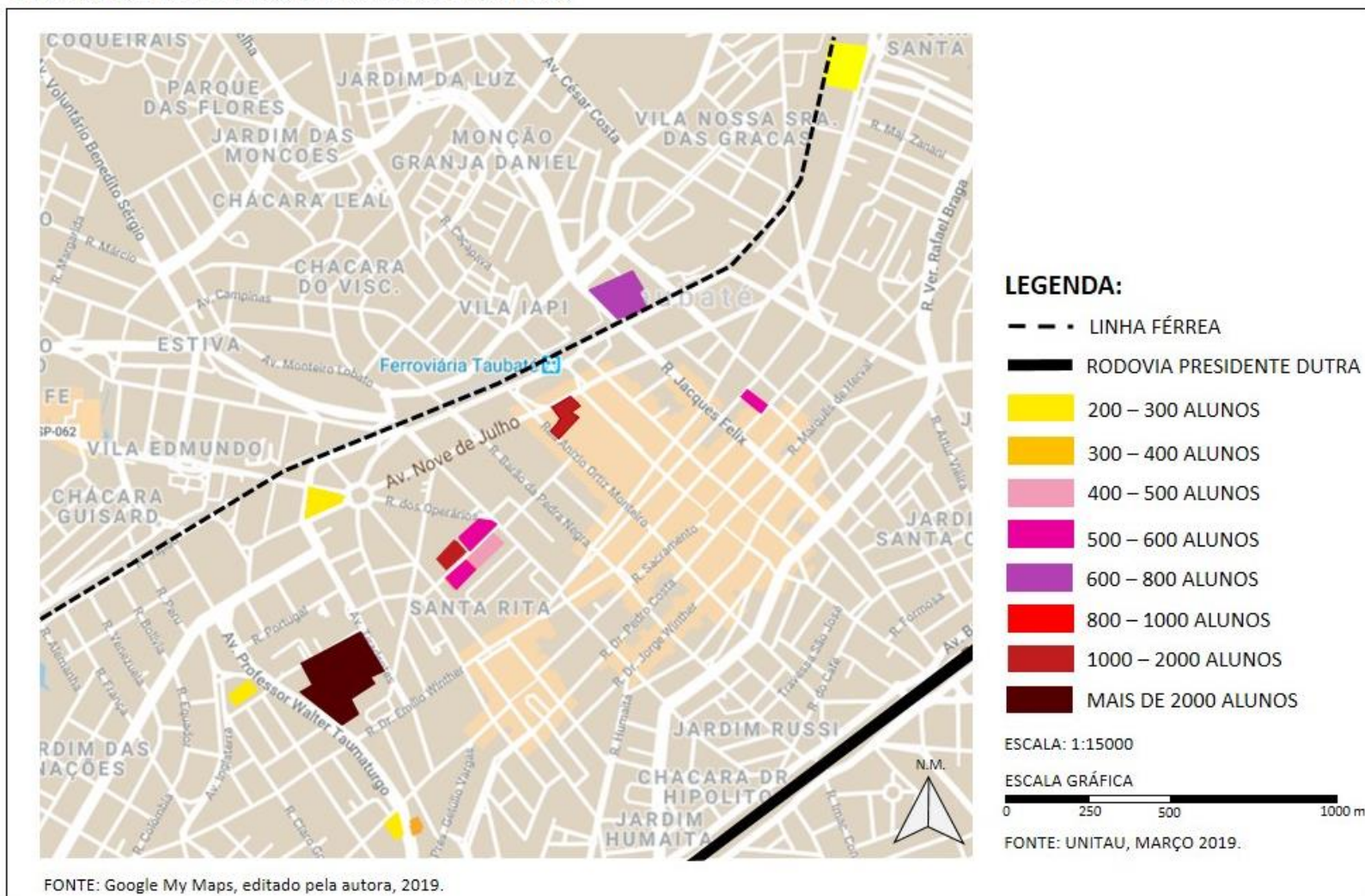
A **EPTS**, Empresa de Pesquisa, Tecnologia e Serviços da Universidade de Taubaté, atua em prol da sociedade, desenvolvendo atividades e negócios empresariais, convergentes com o ensino e a pesquisa. Está apta para promover consultorias empresarias e concursos públicos com seriedade e profissionalismo. Além disso, a EPTS, em conjunto com a Universidade de Taubaté, também oferece cursos de pós-graduação, educação a distância e cursos rápidos para a sociedade em geral. Localizada na Rua Visconde do Rio Branco, 109, Centro, Taubaté - SP.

Figura 13: Mapa de número de professores UNITAU.

**MAPA DE NÚMERO DE PROFESSORES UNITAU**

Fonte: Google Maps editado pela autora, 2019 e Catálogo UNITAU, 2016.

Figura 14: Mapa de número de alunos UNITAU.

**MAPA DE NÚMERO DE ALUNOS UNITAU**

Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019. Dados UNITAU, março 2019.

Para a análise quantitativa, foi feito o levantamento do número de alunos e professores em cada departamento da UNITAU para observar a relação entre o tamanho dos prédios e a quantidade de departamentos presentes neles e a concentração de pessoas no local em forma de mapa. E para ter maior precisão foram tabelados os seguintes números:

Tabela 3: Tabela de número de alunos e professores por departamento.

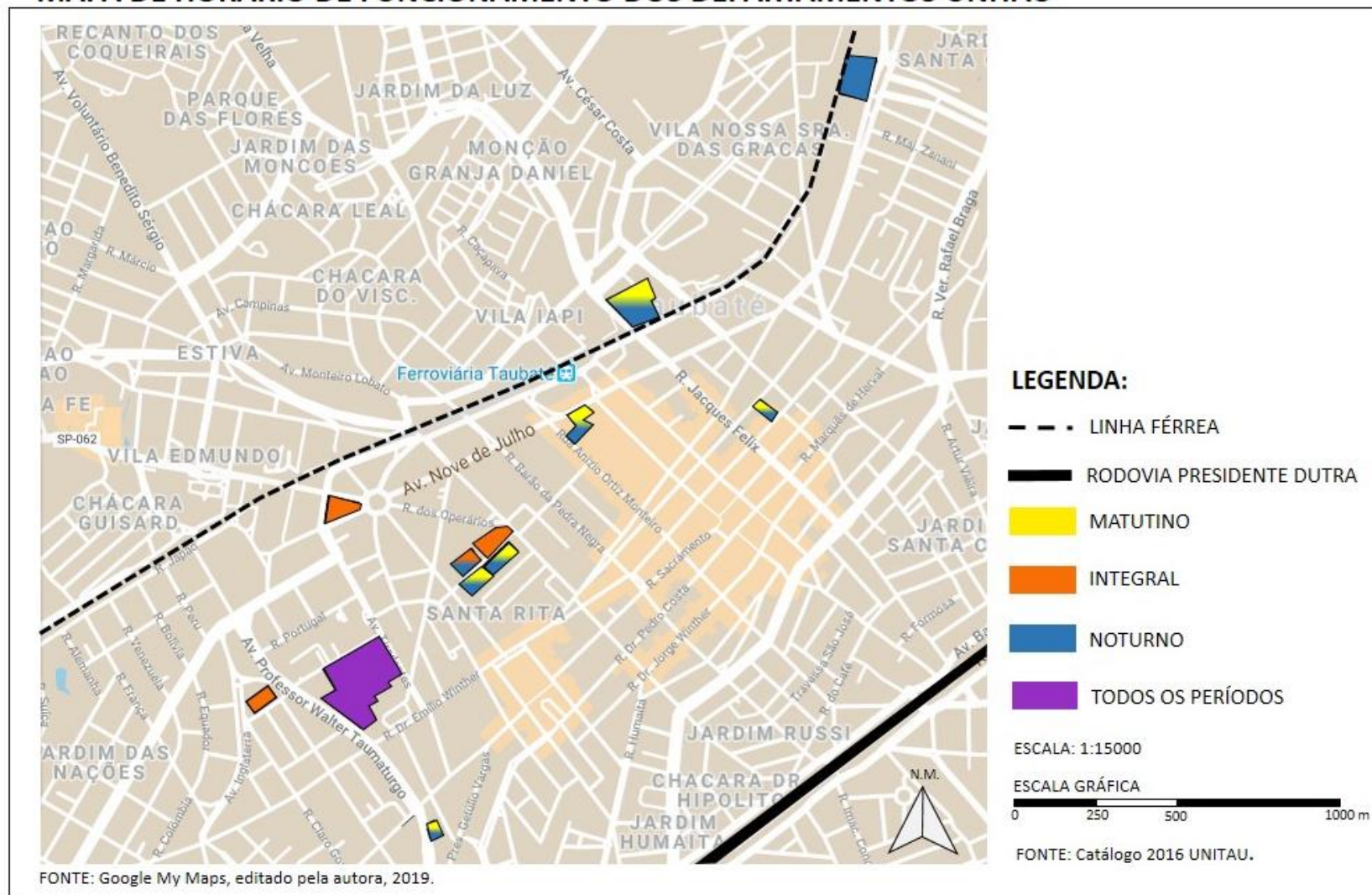
<b>LOCAL</b>	<b>Nº PROFESSORES</b> (CATÁLOGO 2016 UNITAU)	<b>Nº ALUNOS</b> (UNITAU, Março 2019)
<b>ARQUITETURA</b> (DEP. ARQUITETURA)	21	265
<b>BOM CONSELHO</b> (DEP. MEDICINA, DEP. BIOLOGIA, DEP. PSICOLOGIA, DEP. EDUCAÇÃO FÍSICA, DEP. ENFERMAGEM E NUTRIÇÃO E DEP. ESTÉTICA E COSMÉTICA)	200 (APROXIMADAMENTE)	2.506
<b>ENGENHARIA CIVIL</b> (DEP. ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL)	34 (APROXIMADAMENTE)	478
<b>JUTA</b> (DEP. ELÉTRICA E ELETRÔNICA, DEP. MECÂNICA)	43	633
<b>MARECHAL</b> (DEP. INFORMÁTICA E DEP. MATEMÁTICA E FÍSICA)	53	224
<b>FISIOTERAPIA</b> (DEP. FISIOTERAPIA)	20	289
<b>ODONTOLOGIA</b> (DEP. ODONTOLOGIA)	54	523
<b>CIÊNCIAS JURÍDICAS</b> (DEP. DIREITO)	56	1332
<b>LETRAS</b> (DEP. LETRAS, DEP. SERVIÇO SOCIAL, DEP. PEDAGOGIA)	55	512
<b>COMUNICAÇÃO SOCIAL</b> (DEP. DE COMUNICAÇÃO SOCIAL)	30	330
<b>GEN</b> (DEPARTAMENTO DE ECONOMIA, CONTABILIDADE E ADMINISTRAÇÃO)	45 (APROXIMADAMENTE)	583
<b>COLÉGIO BALBI</b>	48 (APROXIMADAMENTE)	662 (em 2016)

\*Os dados da tabela podem não estar atualizados.

FONTE: Catálogo 2016 UNITAU e Sistema UNITAU, Março 2019.

Sem dúvidas o Bom Conselho é o prédio com maior concentração de pessoas (alunos, funcionários, professores e visitantes), e acolhe em seu campus 6 departamentos, sendo eles de humanas e biológicas. O número de professores é um pouco incerto pois há atuação de um mesmo professor em departamentos diferentes, assim, esta informação fica imprecisa. Já o prédio frequentado pelo menor número de pessoas é o da Marechal, que acolhe os cursos de exatas (Matemática, Física e Informática) e é também o prédio mais distante do centro, em relação aos outros.

Figura 15: Mapa de horário de funcionamento dos departamentos UNITAU.

**MAPA DE HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DOS DEPARTAMENTOS UNITAU**

Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019. Catálogo UNITAU, 2016.

O mapa de períodos de aulas dos departamentos, tem o objetivo de analisar visualmente a relação entre o número de alunos e professores em cada prédio e seu horário de aula, a maioria com dois períodos, os departamentos que possuem aula de manhã e de noite, estendem seu horário de funcionamento no período da tarde. A tabela abaixo detalha esses horários:

Tabela 4: Tabela de período de aula dos departamentos.

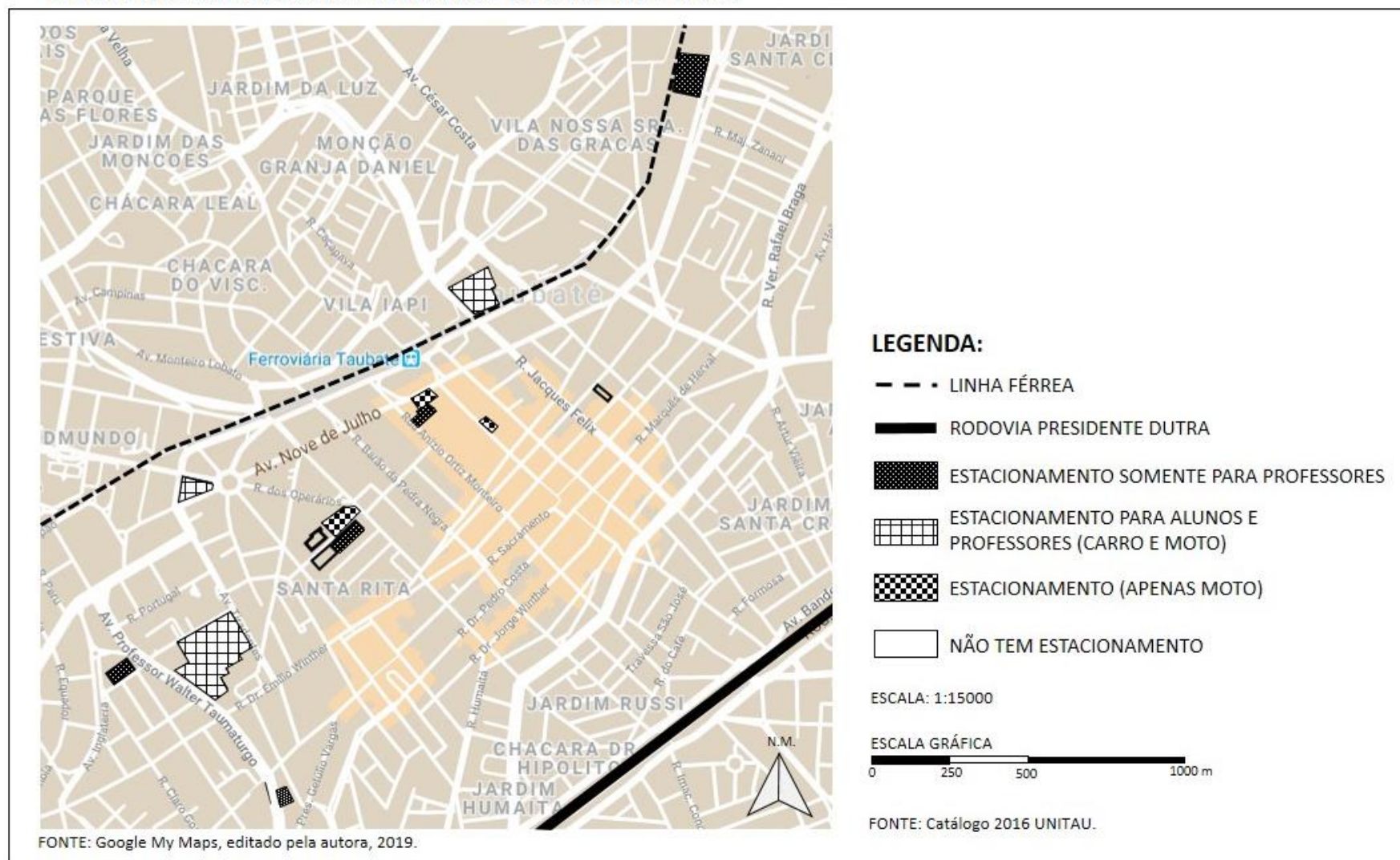
<b>LOCAL</b>	<b>PERÍODO DE AULA</b>	<b>HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO (DO DEPARTAMENTO)</b>
<b>ARQUITETURA</b> (DEP. ARQUITETURA)	INTEGRAL	07:00 às 19:00
<b>BOM CONSELHO</b> (DEP. MEDICINA, DEP. BIOLOGIA, DEP. PSICOLOGIA, DEP. EDUCAÇÃO FÍSICA, DEP. ENFERMAGEM E NUTRIÇÃO E DEP. ESTÉTICA E COSMÉTICA)	TODOS OS PERÍODOS	07:00 às 23:00
<b>ENGENHARIA CIVIL</b> (DEP. ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL)	MATUTINO E NOTURNO	07:00 às 23:00
<b>JUTA</b> (DEP. ELÉTRICA E ELETRÔNICA, DEP. MECÂNICA)	MATUTINO E NOTURNO	07:00 às 23:00
<b>MARECHAL</b> (DEP. INFORMÁTICA E DEP. MATEMÁTICA E FÍSICA)	NOTURNO	08:00 às 23:00
<b>FISIOTERAPIA</b> (DEP. FISIOTERAPIA)	INTEGRAL	07:00 às 19:00
<b>ODONTOLOGIA</b> (DEP. ODONTOLOGIA)	INTEGRAL	07:00 às 21:00
<b>CIÊNCIAS JURÍDICAS</b> (DEP. DIREITO)	MATUTINO E NOTURNO	07:00 às 23:00
<b>LETRAS</b> (DEP. LETRAS, DEP. SERVIÇO SOCIAL, DEP. PEDAGOGIA)	MATUTINO E NOTURNO	07:00 às 23:00
<b>COMUNICAÇÃO SOCIAL</b> (DEP. DE COMUNICAÇÃO SOCIAL)	MATUTINO E NOTURNO	07:00 às 23:00
<b>GEN</b> (DEPARTAMENTO DE ECONOMIA, CONTABILIDADE E ADMINISTRAÇÃO)	MATUTINO E NOTURNO	07:00 às 23:00
<b>COLÉGIO BALBI</b>	MATUTINO E VESPERTINO	06:30 às 21:15

\*Os dados da tabela podem não estar atualizados.

FONTE: Catálogo 2016 UNITAU e a autora.

Figura 16: Mapa de estacionamentos dos departamentos UNITAU.

### MAPA DE ESTACIONAMENTO NOS DEPARTAMENTOS



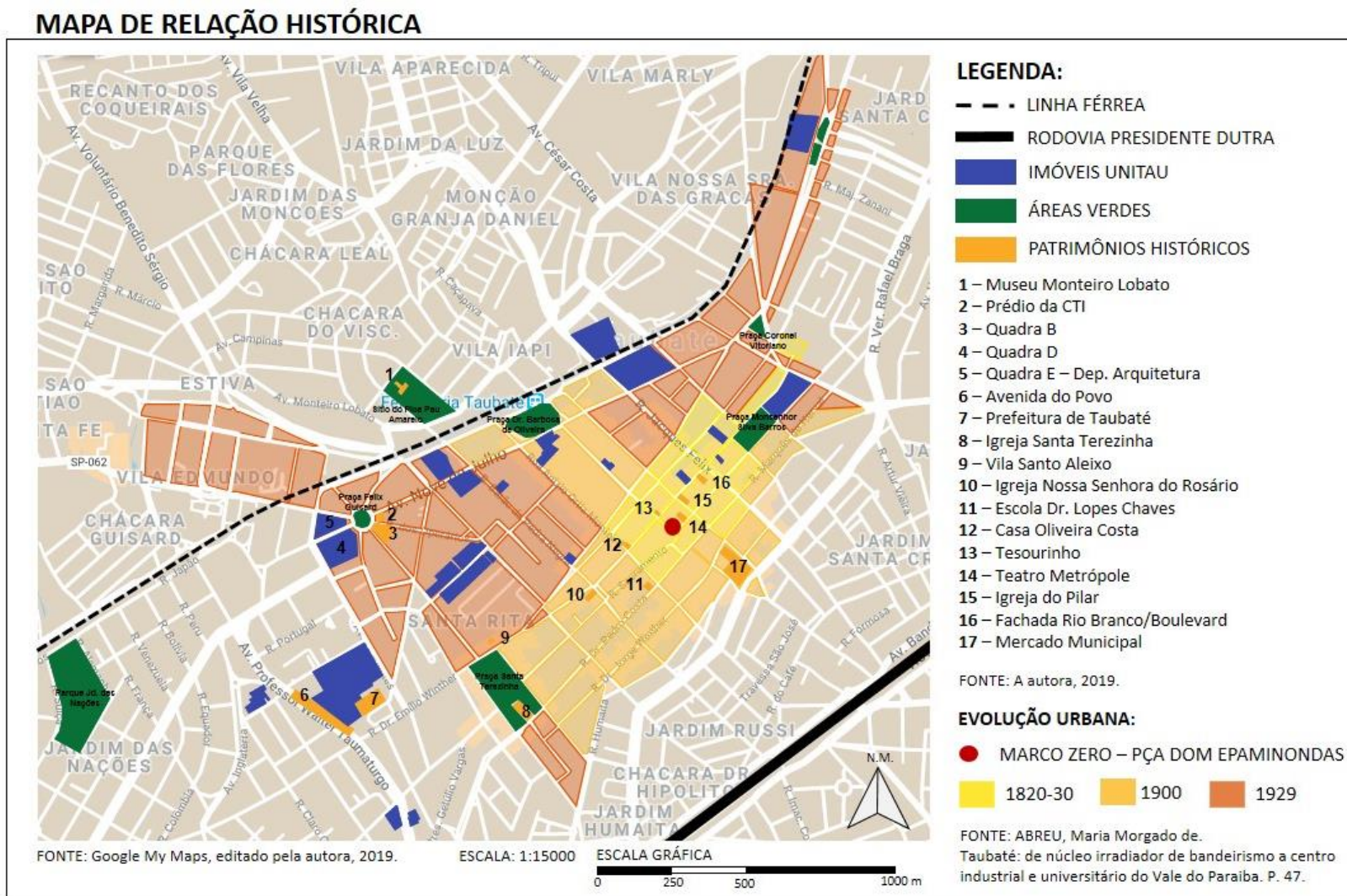
Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019. Catálogo UNITAU, 2016.



Foi feito um levantamento de departamentos da UNITAU que proporcionam vagas de estacionamento, diferenciando a disponibilidade para alunos e professores com carro e/ou moto.

Esses dados são importantes para analisar a facilidade ou não que os frequentadores dos departamentos têm para estacionar seus veículos. Como por exemplo o Departamento de Ciências Jurídicas, que disponibiliza vagas de carro apenas para professores e funcionários, e as vagas de moto liberadas para todos. Além disso existe um estacionamento público com vagas 45°, na Praça Doutor Barbosa de Oliveira, com aproximadamente 60 vagas com zona azul e como o departamento é muito próximo à Rodoviária Velha, facilita o acesso às pessoas que chegam de ônibus. Outro exemplo é o Departamento de Letras, que não possui estacionamento nem para professores, está localizado próximo à Praça Monsenhor Silva Barros que possui algumas vagas, porém são bem disputadas, pois são divididas com o Fórum Criminal, com pessoas que estão fazendo compras no centro ou em restaurantes e pizzarias por perto. Por isso a demanda de estacionamento é muito alta, já que a única maneira é parar em estacionamentos conveniados ao departamento, que oferecem um preço mais acessível.

Figura 17: Mapa de relação histórica



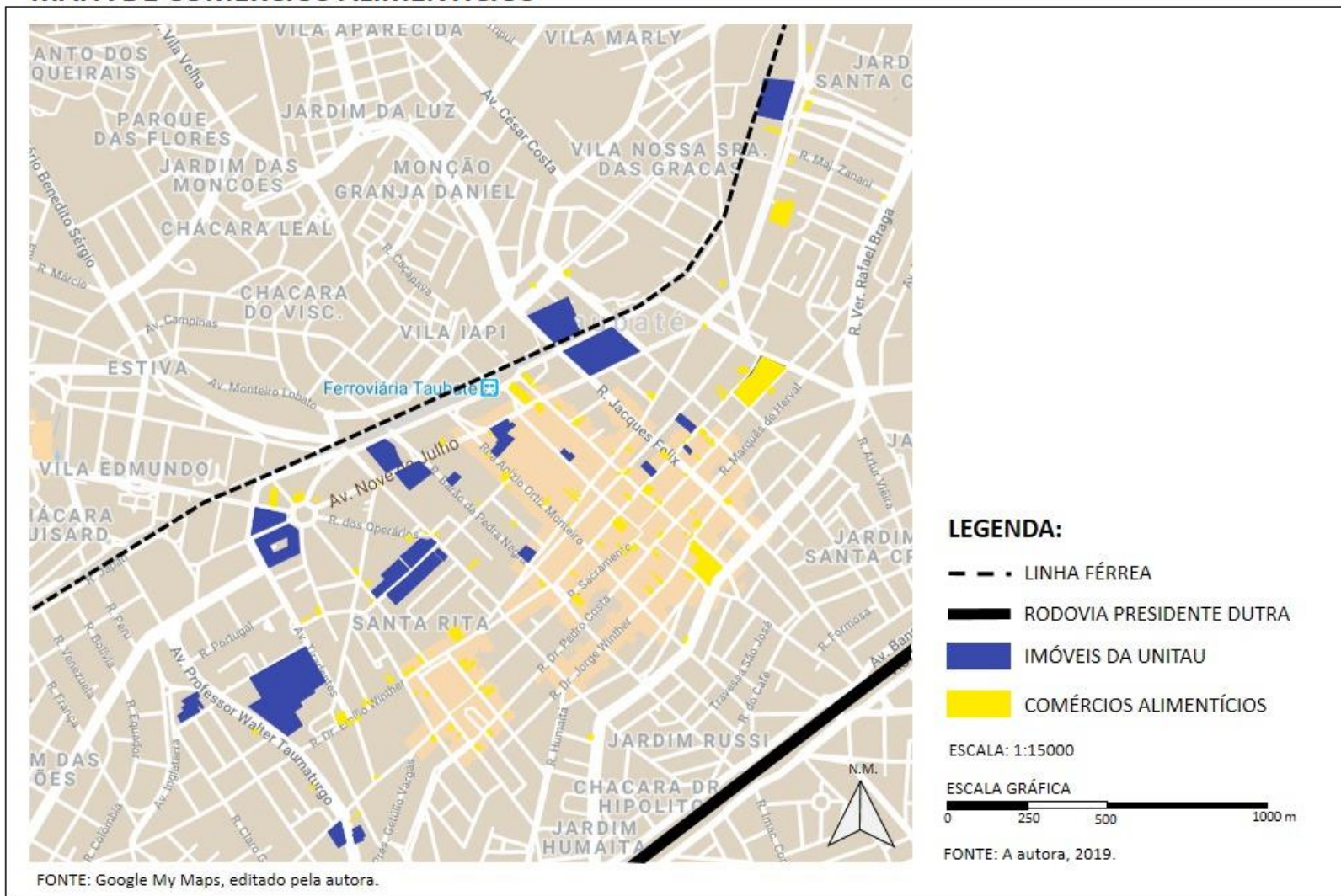
Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019. ABREU, M. M., 1991, p. 47.

Uma etapa importante desse estudo é a relação histórica dos departamentos com o centro histórico, os patrimônios históricos e as áreas verdes, pois de acordo com o mestre Giulio Carlo Argan: " Não existem partes históricas e partes não históricas na cidade. Não existem partes da cidade no passado. Todas elas se encontram num mesmo tempo presente" e é nesse mesmo contexto que podemos observar a "rugosidade do espaço" definida pelo geógrafo Milton Santos, que explica que ao longo do tempo a sociedade constrói, registra suas atividades, suas tradições, suas tecnologias e assim criam novos espaços geográficos.

O mapa reúne informações da evolução histórica das quadras centrais de Taubaté em diferentes anos, com os patrimônios de importância histórica para a sociedade e as áreas verdes de lazer, todas essas informações, comparadas com a implantação do campus da UNITAU na cidade, pois são esses aspectos que enriquecem a cidade, no sentido da preservação histórica e ambiental.

Figura 18: Mapa de comércios alimentícios.

### MAPA DE COMÉRCIOS ALIMENTÍCIOS

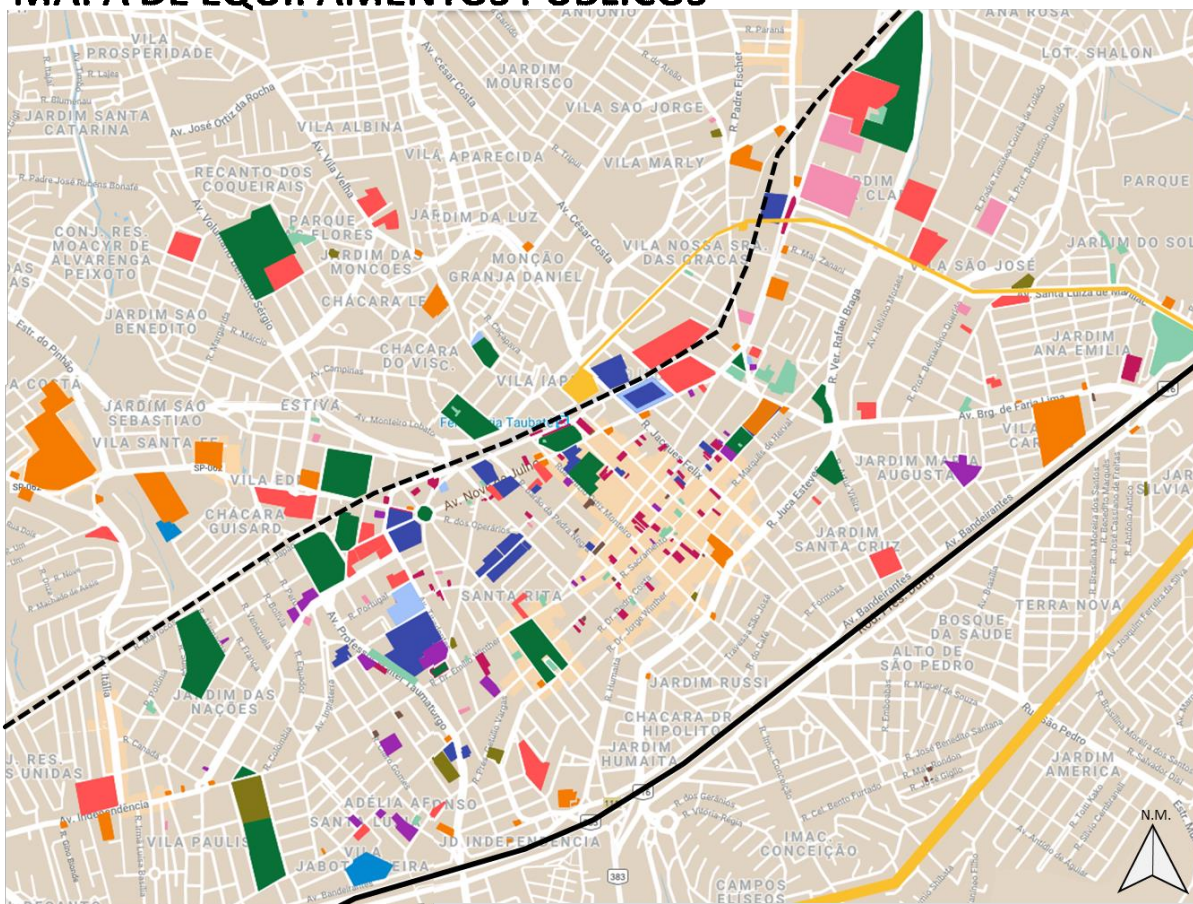


Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019.

O mapa de comércios alimentícios nas redondezas dos departamentos, é essencial para a análise dos pontos comerciais que têm os alunos, professores e funcionários como clientela. Como os departamentos da UNITAU são espalhados pelo centro e não um campus unificado, a porcentagem de restaurantes, bares, lanchonetes, mercadinhos que atingem o público universitário é bem maior, e esses comércios alimentícios nos arredores dos departamentos são muito privilegiados. Os bares e restaurantes ficam populares pois são pontos de encontro, de almoço e de lazer dos estudantes, os mais populares são: Biroška Quadimarço, Doggão, Unitião, Antigo Lado Direito, Tudo de Bom, DonaBella, Restaurante San Renan, Padaria Panino, entre outros, cada departamento tem sua lista de comércios populares entre os estudantes.

Figura 19: Mapa de Equipamentos Públicos.

# MAPA DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS



## LEGENDA:

- LINHA FÉRREA
  - RODOVIA PRESIDENTE DUTRA
  - IMÓVEIS DA UNITAU
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS:**
- CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE → ESTACIONAMENTOS PRIVADOS EM EXCESSO
  - CULTURA E RELIGIÃO → BOA DISTRIBUIÇÃO
  - ESPORTE E LAZER → PRECISA MELHORAR
  - SAÚDE → ATENDE A NECESSIDADE
  - SEGURANÇA PÚBLICA E PROTEÇÃO → PRECISA MELHORAR
  - ABASTECIMENTO → BOA DISTRIBUIÇÃO
  - ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA → ATENDE A NECESSIDADE
  - ASSISTÊNCIA SOCIAL → PRECISA MELHORAR
  - EDUCAÇÃO → ESCOLAS PRIVADAS EM EXCESSO
- INFRAESTRUTURA**
- SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO → ATENDE A NECESSIDADE
  - SISTEMAS DE ENERGIA → ATENDE A NECESSIDADE
  - SISTEMAS DE SANEAMENTO → ATENDE A NECESSIDADE

ESCALA: 1:20000



FONTE: Divisão de acordo com a NBR 9284/MARÇO 1986 - Equipamento Urbano.

FONTE: Editado em Google My Maps pela autora, 2019.

Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019. NBR 9284/MARÇO 1986 – Equipamento Urbano.

Como complemento do estudo dos comércios alimentícios, foi produzido um mapa geral de equipamentos públicos, seguindo a NBR 9284 de março de 1986. Este produto auxilia por meio de cores, a identificação dos tipos de equipamentos presentes no entorno dos departamentos, que estão em um raio de aproximadamente 1,5 km de distância. Por esse mapa é possível observar a carência de alguns equipamentos em certas áreas, por isso foi feita uma análise que indica qual equipamento “está em excesso”, “atende à necessidade”, tem “boa distribuição” e qual “precisa melhorar”.

Foi também pontuado os nós de tráfego nas vias centrais, analisando a situação do trânsito da cidade, principalmente em horários de pico.

Figura 20: Mapa de nós de tráfego e intensidade de fluxo.



Fonte: Google traffic editado pela autora, 2019.

## DESCRIÇÃO DOS NÓS:

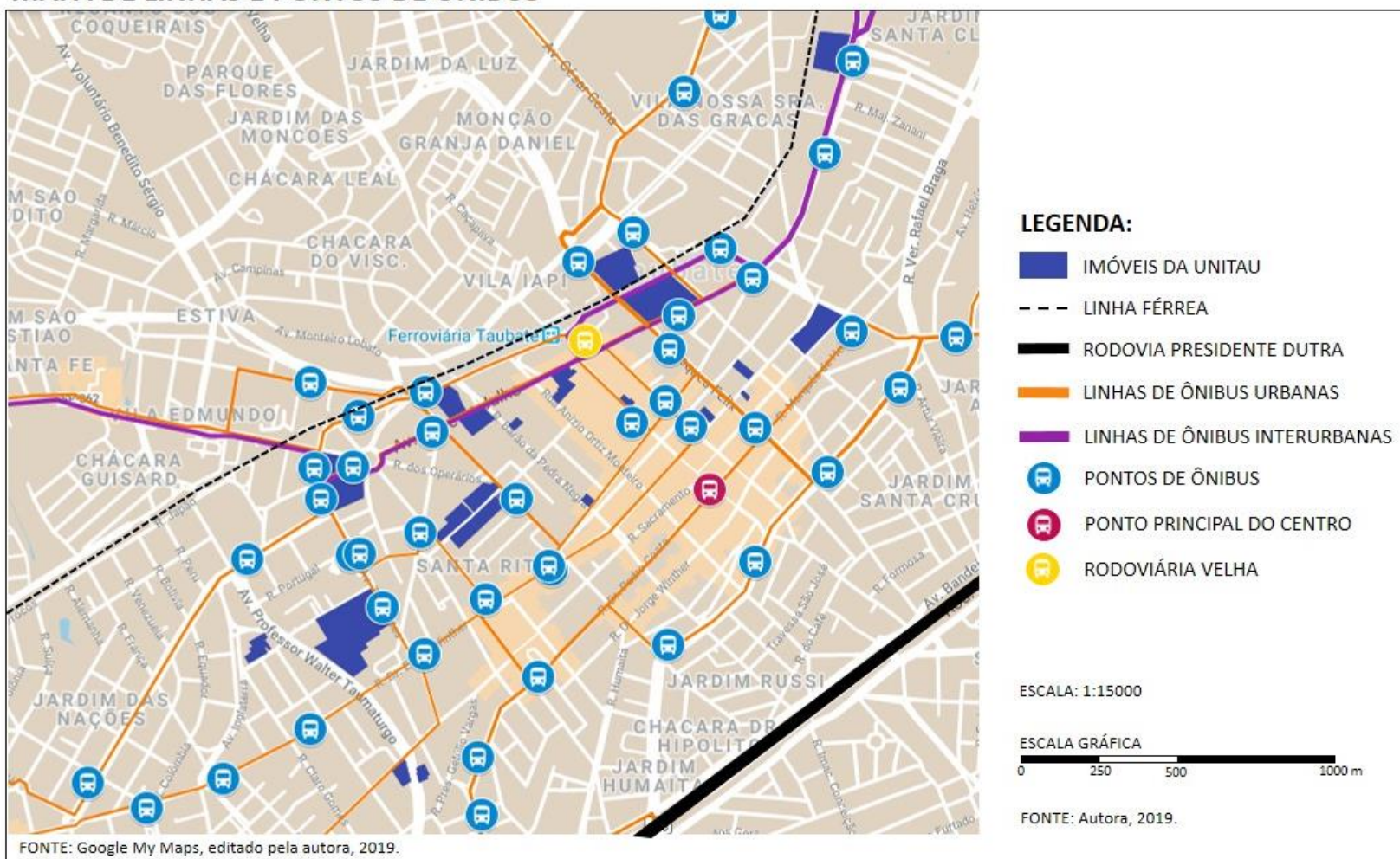
- 1** Entroncamento da Av. Granadeiro Guimarães e Rua XV de Novembro, concentrando o trânsito na Av. Marechal Deodoro – Polos geradores principais: IDESA e Centro Cultural.
- 2** Rotatória de encontro das avenidas, Juca Esteves e Faria Lima, ambas muito movimentadas durante todo o dia. – Polo gerador principal: Associação dos Empregados de Taubaté
- 3** Rua Visconde do Rio Branco, traz o trânsito do centro da cidade e bifurca na Igreja Santa Clara – Polos geradores principais: Supermercado Pão de Açúcar, Departamento de Letras e Cartório e Fórum Criminal.
- 4** Nó de tráfego na altura do Hospital Universitário, intenso devido ao descarregamento do trânsito vindo do viaduto da Vila das Graças e da Av. Granadeiro Guimarães na Avenida Jacques Félix. – Polo gerador principal: Hospital Universitário.
- 5** Rua XV de Novembro e Rua Dr. Souza Alves, são duas ruas que atravessam o centro da cidade de ponta a ponta, isso as fazem ficar movimentadas durante o dia todo, principalmente nesse trecho.
- 6** Rua Marquês do Herval, trecho onde localiza-se o principal ponto de ônibus do centro da cidade, por isso existe um grande fluxo de ônibus e vans nesse local. Além do grande fluxo de pessoas, que torna o semáforo de pedestre com um tempo prolongado.
- 7** Trânsito vindo da Rua Quatro de Março entrando na Av. Nove de Julho, o que intensifica o volume de carros dessa avenida que já é bem movimentada, caracterizada como via coletora pois recebe e distribui o tráfego entre as outras vias. Polos geradores principais: Pró-reitoria Estudantil, Pró-reitoria de Administração, Clínica 9 de julho e Clínica Pró Imagem.
- 8** Rua apertada ao lado do Viaduto “torto”, que é seguimento da Rua Quatro de Março, se encontra com grande fluxo de carros vindo da Rua Dino Bueno, que também é uma rua apertada, beirando a linha do trem e que vem da Rodoviária Velha.



- 9** Rotatória da Praça Félix Guisard, onde se encontra o famoso complexo da C.T.I. Essa rotatória tem um grande fluxo de carros pois coleta o trânsito vindo do Viaduto que dá no Taubaté Shopping e distribui entre ruas locais e a grande requisitada Avenida Nove de Julho. Polos geradores principais: Departamento de Arquitetura e DonaBella.
- 10** Retorno próximo ao Hospital Regional, na Avenida Tiradentes. Polos geradores principais: Hospital Regional, Bom Conselho e Prefeitura de Taubaté.
- 11** Rua Doutor Emilio Winther, rua que continua a Avenida Independencia, famosa na cidade, e ajuda a atravessar o centro da cidade, esse trecho é próximo à Praça Santa Terezinha, muito movimentada e cheia de comércios alimentícios no seu entorno. Polos geradores principais: Praça Santa Terezinha, Mc Donald's e Colégio Tableau.
- 12** Bifurcação das ruas Emílio Winther e XV de Novembro, na praça 8 de maio. Entrada para a Rua Quatro de Março, com semáforo três tempos.

Figura 21: Mapa de pontos e linhas de ônibus.

### MAPA DE LINHAS E PONTOS DE ÔNIBUS



Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019.

O mapa de linhas e pontos de ônibus, expõe parte do sistema de transporte da cidade, mostrando em linhas laranjas as ruas que fazem parte do trajeto do ônibus, em linhas urbanas e as linhas roxas mostram o trajeto interurbano (Taubaté-Caçapava, Taubaté-Pindamonhangaba e Taubaté-Tremembé). Além das linhas, os ícones em azul indicam os pontos de ônibus mais próximos aos departamentos UNITAU, o ícone amarelo pontua a Rodoviária Velha e o ícone vinho o ponto principal do centro da cidade, localizado na Praça Dom Epaminondas. Analisando o mapa, é possível concluir que a UNITAU é bem servida da estrutura de transporte.

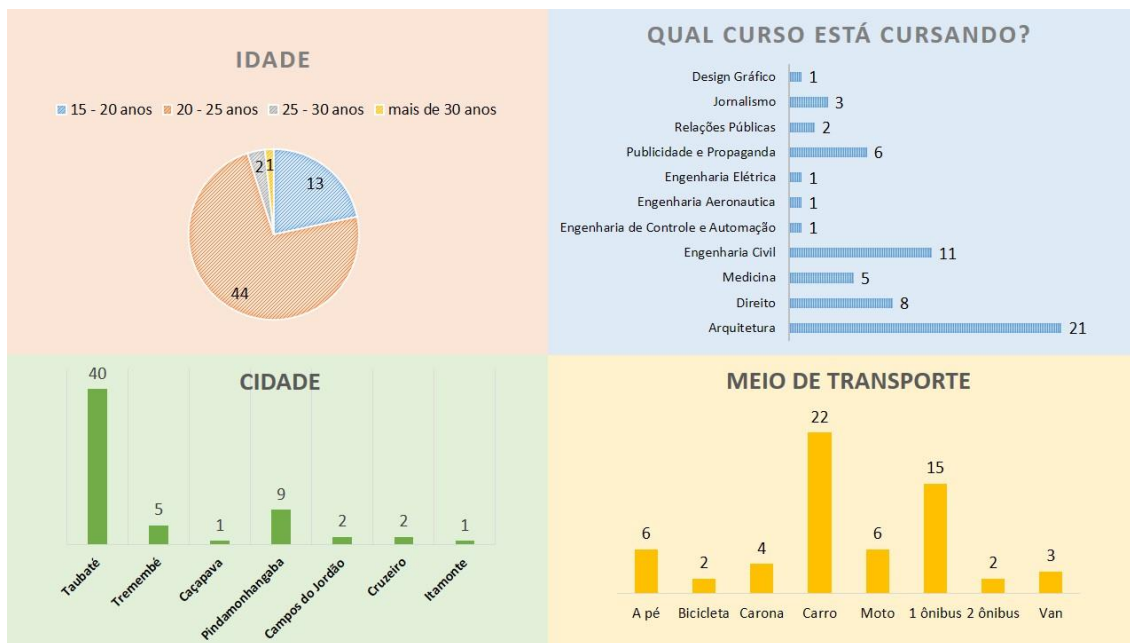
### 3.4 PESQUISA ANALÍTICA (FORMULÁRIO)

Para uma analisar as características dos alunos da Universidade, foi feito um formulário para ser respondido apenas por alunos UNITAU, de qualquer curso ou semestre, a fim de levantar dados como:

- Nome e idade;
- Bairro e cidade onde moram;
- Qual curso está estudando e qual semestre;
- Qual é o meio de transporte utilizado, o tempo gasto no trajeto e quanto gasta financeiramente por mês ou semana;
- Onde almoça/lancha e qual estabelecimento frequenta;
- Qual é a parte/ambiente que mais gosta no departamento;
- E por fim, o que a pessoa gostaria que mudasse e/ou continuasse na Universidade.

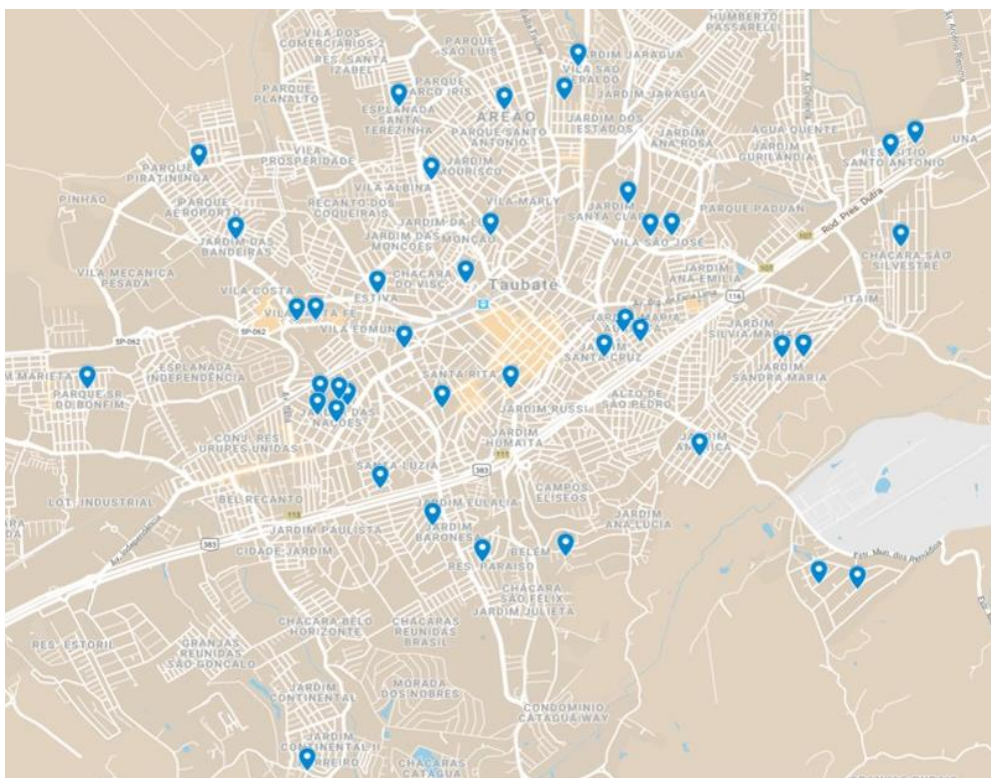
Este formulário foi respondido por 60 pessoas, a maioria do curso de Arquitetura e Urbanismo, pois é o curso da autora, tendo assim, maior propagação. Foram produzidos alguns gráficos e tabelas a partir das respostas obtidas.

Figura 22: Quadro de gráficos do formulário.



FONTE: A autora.

Figura 23: Mapa de bairros dos estudantes residentes em Taubaté.



FONTE: A autora.

## O QUE VOCÊ GOSTARIA QUE MUDASSE OU CONTINUASSE NA UNITAU?

Tabela 5: Tabela de opiniões dos alunos

**Diego Teixeira** (Estudante de Engenharia Civil):

“Um alojamento que fosse de fácil acesso, para pessoas que pensam em se mudar para a cidade pra estudar.”

**Giovanna Astone** (Estudante de Arquitetura):

“Gostaria de um restaurante universitário e integração entre os prédios de diferentes cursos. Gostaria que houvesse a integração com a cidade também pois acredito que seja essencial para a formação de arquitetos e urbanistas.”

**Leonne Del Vecchio** (Estudante de Medicina):

“Gostaria que houvesse mais investimentos em estruturas físicas de laboratórios e salas de aula, que os ambientes fossem renovados e modernizados por dentro e revitalizados por fora.”

**Leticia Barbosa** (Estudante de Arquitetura):

“Poderia haver mais integração entre os cursos, áreas verdes e melhorar a infraestrutura.”

**Nathalia Queirol** (Estudante de Relações Públicas):

“Gostaria que tivesse um ambiente de convívio e integração entre os cursos, além de uma única biblioteca, mas que fosse grande. O hospital universitário com equipamentos de qualidade. Continuar com prédios de cada Departamento e que tivessem a "cara" dos cursos oferecidos ali.”

**Juliana Gonzaga** (Estudante de Arquitetura):

“Queria alojamentos, bandeirão/refeitório, ciclofaixa pelo menos nos caminhos principais entre os campus, espaços de coworking, entre outros.”

Fonte: Google Formulários, 2019.

Foram destacados os comentários mais relacionados ao tema, onde as pessoas expressaram seus maiores desejos para uma Universidade ideal e implicitamente apontaram os problemas que a UNITAU passa com integração, infraestrutura e relação com a cidade.

## 4. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

### 4.1 VISITA TÉCNICA

Foi realizada uma visita técnica na Cidade Universitária Armando Salles de Oliveira no dia 11 de Setembro de 2019 junto com a Brenda Rodrigues. Inicialmente foi escolhido o edifício da Arquitetura para analisar a maneira como os alunos se comportam no ambiente, o modelo da sala de aula e a distribuição dos equipamentos de cada prédio (biblioteca, cantina, pátios e banheiros). Depois iniciou-se uma observação da dinâmica do espaço externo, analisando a integração dos alunos, o transporte utilizado e a facilidade de deslocamento e entendimento da distribuição geral da cidade universitária. Chegou-se à conclusão que o modelo de Cidade Universitária Isolada/Fechada dentro do centro urbano de São Paulo não é o modelo ideal a ser aplicado em Taubaté, pois é uma área imensa que precisa de uma infraestrutura própria de transporte, vias, iluminação, segurança, etc. Sua integração não acontece plenamente, os alunos vivem em sua própria bolha, escolhendo ficar na cantina do seu próprio departamento do que se locomover até o Restaurante Universitário, ao entardecer, o imenso *campus* vai esvaziando e ficando escuro e inseguro. No outro dia, o aluno faz a mesma rotina de linhas de metrô e ônibus para chegar, por causa da cidade de São Paulo ser enorme e populosa, a Cidade Universitária se encontra distante de certos bairros e isso faz com que a rotina do estudante seja longa e cansativa, já que muitos deles não conseguem vaga para morar no alojamento estudantil. Os pontos positivos levantados do *campus* USP: Coleta de Energia Solar no Instituto de Biociências e a boa sinalização para carros e pedestres.

### 4.2 ESTUDOS DE CASO

Os estudos de caso são voltados para Cidades Universitárias do Brasil, para acrescentar percepções de diferentes tipologias de campus universitários, possibilitando assim, ampliar o conhecimento do plano de necessidades de uma Universidade, estudando suas características e seus campus na escala Federal, Estadual e como Autarquia Municipal. Para obter um panorama de qualidade dos modelos de campus implantados no Brasil, mesmo com hierarquia diferente.

O primeiro objeto escolhido para estudo de caso foi a Universidade Federal do Rio de Janeiro, esta foi de tremenda importância para a história do Brasil, pois foi a primeira implantada, a chamada Universidade do Brasil. O segundo estudo é da Universidade

Estadual de Campinas (UNICAMP), muito renomada, considerada uma das melhores do Brasil e da América Latina, seu campus foi projetado do zero como um sistema integrado de centros de pesquisa. E por último, seguindo a hierarquia (Federal/Estadual/Autarquia) é apresentada uma autarquia, assim como é a Universidade de Taubaté. A autarquia é uma entidade autônoma, auxiliar e descentralizada da administração pública; com patrimônios e recursos próprios, porém fiscalizada pelo Estado, e tem o objetivo de executar serviços que interessam a coletividade ou ao Estado, como o ensino.

### 4.3 ESTUDO DE CASO 1: UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

#### 4.3.1 A HISTÓRIA POR TRÁS DA UNIVERSIDADE

Desde sua criação, em 1920, sob governo de Epitácio Pessoa, a Universidade do Rio de Janeiro, mais tarde Universidade do Brasil (1937) e atual Universidade Federal do Rio de Janeiro, apresentou sérios problemas de infraestrutura. Com o aumento de matrículas e o crescimento dos laboratórios de pesquisa, as diversas unidades espalhadas pela cidade do Rio de Janeiro passaram a não comportar, com conforto e eficiência, os cursos sediados. (DESMISTIFICANDO, 2004).

Antes do projeto final na Ilha do Governador ser aprovado, arquitetos famosos deram suas propostas. O arquiteto Marcelo Piacentini indicou a Praia Vermelha e Quinta da Boa Vista. O arquiteto Lúcio Costa sugeriu o projeto na Lagoa Rodrigo de Freitas, com prédios em pilotis, porém foi considerado um projeto muito complexo e caro. E em 1936, com a vinda do renomado arquiteto Le Corbusier para o Brasil, a convite do Ministério da Educação e Saúde (MES), foi apresentado um esboço para uma implantação da Universidade na Quinta da Boa Vista. As localizações indicadas ainda não estavam agradando, portanto entraram em observação as ilhas que hoje sediam parte da universidade, Manguinhos, Ilha do Governador, Boa Esperança, Castelo, Niterói e Vila Valqueire. Cada área foi minuciosamente estudada para verificar qual seria mais favorável ao crescimento do Rio de Janeiro. Depois de inúmeros estudos, o Escritório Técnico da Cidade Universitária da Universidade do Brasil elegeu o projeto de Jorge Machado Moreira, que consistia em aterrar as nove ilhas e construir a Cidade Universitária. Opção escolhida na ideia de que a cidade do Rio de Janeiro cresceria em direção à Zona Norte, porém não é o que podemos ver atualmente.

Figura 24: Ilhas que foram aterradas para o projeto da Cidade Universitária.



Fonte: OLIVEIRA, 2005, p. 96. Autor: s.n.

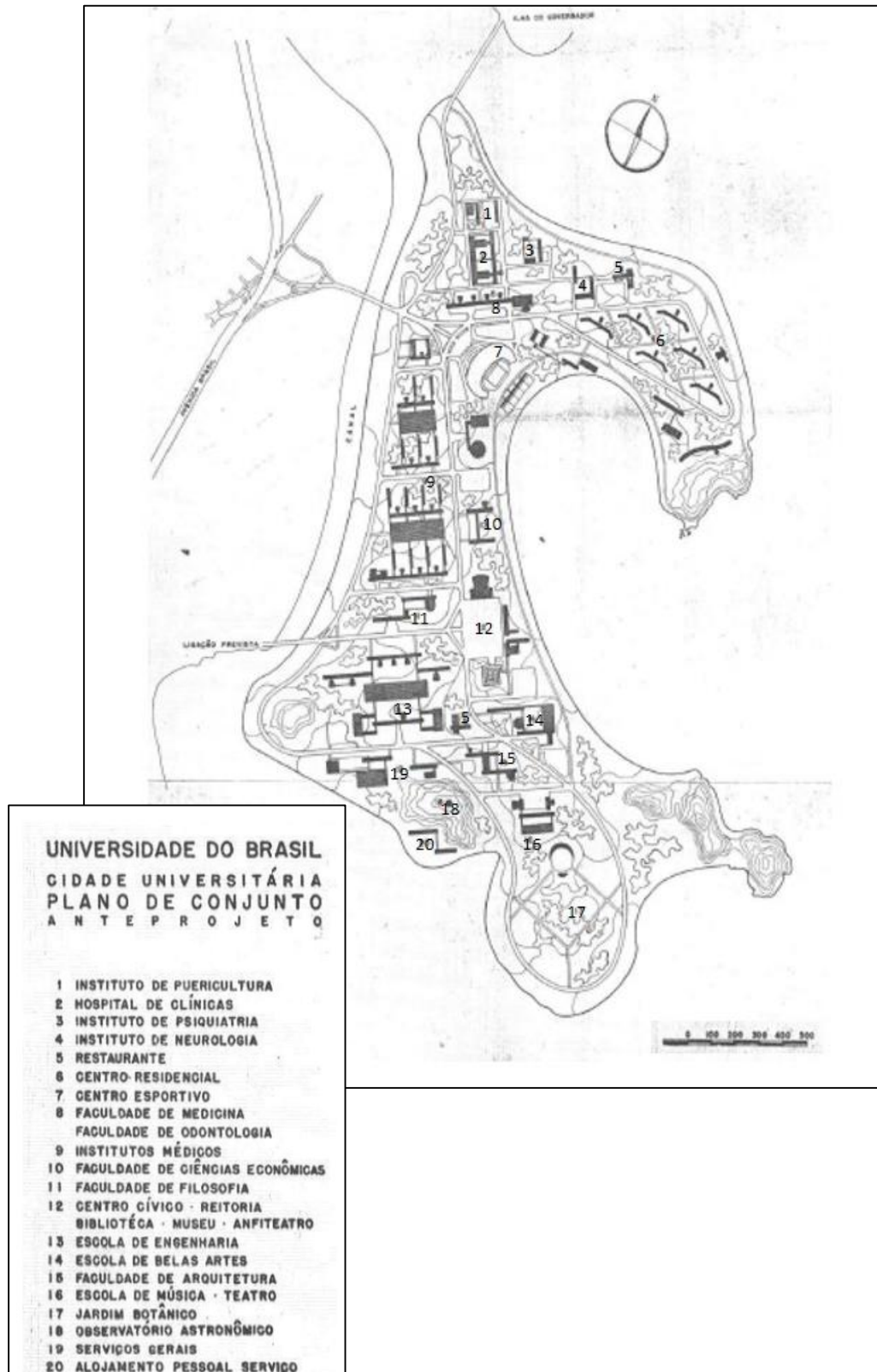
Antônio José Barbosa de Oliveira, autor da dissertação de mestrado com o tema “DAS ILHAS À CIDADE – A UNIVERSIDADE VISÍVEL: A Construção da Cidade Universitária da Universidade do Brasil (1935-1950)” disserta sobre a história da construção da Cidade Universitária do Rio de Janeiro:

O projeto inicial, quando pensando em 1950, contemplava a ocupação total da Ilha. Pensou-se a existência de todas as unidades da Universidade no campus da Ilha do Fundão. Era uma concepção de campus único, contradizendo completamente o senso comum, que pensa que a Ilha do Fundão foi construída, ou que a Cidade Universitária, naquele local, foi construída com a intenção de isolar o movimento estudantil, de fragmentar a Universidade. (OLIVEIRA *apud* DESMISTIFICANDO, 2004.)

De acordo com Oliveira (2005): O projeto urbanístico da Cidade Universitária foi desenvolvido a partir de um zoneamento por grandes quadras, cada uma delas destinada a uma área do saber, deixando claro as influências da Carta de Atenas, com os seus edifícios cercados por extensa área verde e ambicioso projeto viário. (OLIVEIRA, 2005, pp. 111 – 112)



Figura 25: Projeto da Cidade Universitária – ocupação prevista.



Fonte: OLIVEIRA, 2005, p. 114. Autor: s.n.

Ainda na dissertação de Oliveira (2005), fala sobre o atraso nas obras e as vezes em que tinham que ser interrompidas:

A década de 60 marcou um período desolador para a Cidade Universitária, chamada inclusive, em diversos jornais, de “cidade fantasma”. Os três prédios com construção ainda em andamento naquela época (Hospital de Clínicas, Engenharia e Arquitetura) tiveram suas obras atrasadas e por vezes interrompidas. [...] Grande parte das unidades acadêmicas da Universidade não vieram para o campus e ainda hoje vivem isoladas. [...] as obras foram retomadas e a cidade universitária “concluída” oficialmente em 1972, pelo Presidente Médici [...]. (OLIVEIRA, 2005. p. 119).

Figura 26: Foto do primeiro prédio da Ilha Universitária.



Fonte: OLIVEIRA 2005, p.101. Autor: s.n.

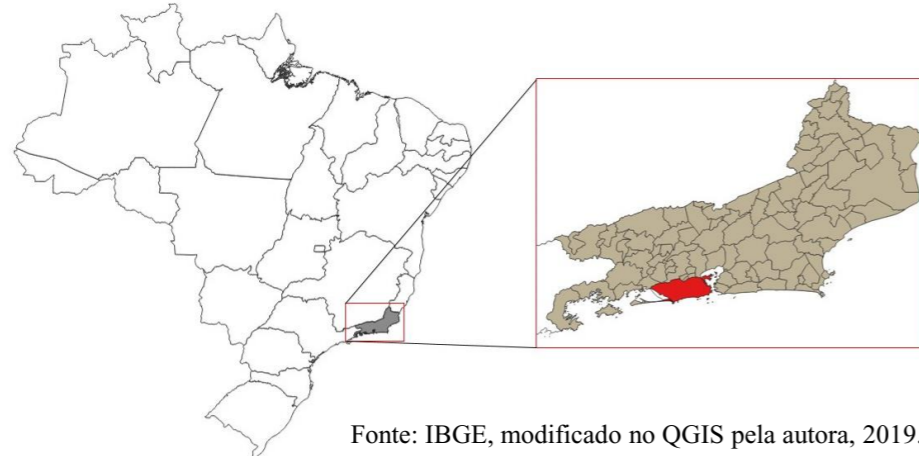
Sabemos que atualmente os estudantes da Cidade Universitária convivem com muitos problemas de infraestrutura, como a falta de segurança, transportes coletivos precários, prédios que foram mal adaptados para um novo uso por conta da insuficiência de salas e laboratórios, além disso a constante degradação ambiental e a inexistência de área de lazer e convívio. Tantos foram os esforços para a sua construção, mas a falta de verba e planejamento de gastos, atrapalhou o andamento de um projeto que tinha tudo para ser lucrativo e conceituado.

"Tivemos que aguardar quatro séculos para termos, enfim, nossa primeira Universidade. A partir daí, seguiram-se mais 50 anos para que definíssemos nosso primeiro modelo de cidade universitária" (OLIVEIRA *apud* DESMISTIFICANDO, 2004).

## 4.3.2 IMPLANTAÇÃO: UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

### LOCALIZAÇÃO

Figura 27: Localização do município Rio de Janeiro – RJ.



Fonte: IBGE, modificado no QGIS pela autora, 2019.

Figura 28: Localização da Cidade Universitária no município.



Fonte: IBGE, modificado no QGIS pela autora, 2019.

O município Rio de Janeiro é capital do estado e conhecida como “Cidade Maravilhosa”, é a segunda maior metrópole do Brasil com o último censo habitacional de 6,32 milhões de habitantes (IBGE, 2010) e sede da Universidade Federal do Rio de Janeiro, que é o objeto de análise deste estudo.

Tabela 6: UFRJ em números.

#### UFRJ EM NÚMEROS

Ano de fundação: <b>1920</b>
Ano de “conclusão”: <b>1972</b>
Área territorial: aprox. <b>5.238.337,82 m<sup>2</sup></b>
<b>1556</b> moradores (2010)
Alunos matriculados (2013): <b>67.329</b>
Cursos presenciais: <b>179</b>
Cursos à distância: <b>3</b>
<b>43</b> Bibliotecas
<b>52</b> Unidades Acadêmicas
<b>09</b> Unidades Hospitalares
<b>07</b> Museus
01 Campus Principal (RJ).
04 Campis (Angra dos Reis, Duque de Caxias, Itaperuna e Macaé).

Fonte: UFRJ em números, 2013.

Figura 29: Foto aérea da UFRJ.



Fonte: RIO BOAS NOTÍCIAS, 2018.

### INSERÇÃO

Figura 30: Mapa esquemático da Ilha do Fundão.



Fonte: NCE, UFRJ. Autor: s.n.

Este é um mapa esquemático da Ilha do Fundão, que ajuda os novos estudantes a se localizarem na Universidade, mostrando os principais acessos, os principais prédios estudantis e administrativos, além de pontuar os pontos de ônibus e táxis. São 16 linhas de ônibus que passam pela Cidade Universitária e uma linha interna gratuita que circula por todos os prédios (de segunda a sexta, das 6h às 24h), além das linhas de ônibus, os estudantes e visitantes podem ter acesso utilizando a linha de metrô integrada à estação Del Castilho. O mapa abaixo mostra a estrutura do Sistema de Transporte Interno da UFRJ, bem distribuída por toda a ilha, dando acesso a todos os prédios, fácil e rapidamente pois acontece em um grande eixo e se distribui em pequenas ruas ou circuitos.

Figura 31: Mapa de Sistema Interno de Transporte da UFRJ.



Fonte: Prefeitura UFRJ. Autor: s.n.

Os principais acessos à Cidade Universitária da UFRJ, se dão por 3 vias, sendo elas: Av. Brigadeiro Trompowski, Avenida Governador Carlos Lacerda e Via expressa Presidente João Goulart (linha vermelha) que entra e sai da ilha, dando acesso ao Aeroporto Tom Jobim (conhecido também como Galeão)

#### 4.4 ESTUDO DE CASO 2: UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

##### 4.4.1 CONTEXTO HISTÓRICO

Em 9 de setembro de 1965, o Conselho Estadual de Educação designou à Comissão Organizadora da Universidade de Campinas a tarefa de estudar e planejar a constante formação e instalação de suas Unidades, uma vez que, somente a Faculdade de Medicina estava em funcionamento. A Comissão lançou a pedra fundamental da Universidade numa gleba de 30 alqueires a 12 quilômetros do centro de Campinas, doada por João Adhemar de Almeida Prado em 05 de outubro de 1966. Aprovado o relatório final preparado pela Comissão e nomeado como Reitor o Prof. Zeferino Vaz, a Universidade entrou na sua fase real de instalação. Em 1968, é inaugurado o primeiro edifício no campus, para alojar provisoriamente o Instituto de Biologia (IB) e mais tarde a Administração.

O autor do projeto da Cidade Universitária “Zeferino Vaz” é o arquiteto João Carlos Bross, que justifica a estrutura formal projetada da seguinte maneira:

“O Campus terá um ponto focal, estabelecido através de um cuore ou grande praça, locada como área externa de conagraçamento e vivência, encarada como polo (...). Com isto, no primeiro contato com o “Campus” através desta praça, o visitante terá a imediata ideia e sentimento do destino e integração das áreas circundantes, o que evidencia o verdadeiro universo da Universidade” (BROSS, 1971).

Esta centralidade criada por Bross é fundamental pra a integração da Universidade, pois tem uma materialização expressa em uma grande praça central, interligada ao Centro de Convivência, onde estão locados a biblioteca, museu, shopping e outros equipamentos de convivência e também localiza-se o Centro de Informática e a Reitoria.

Em um artigo para a revista *Arquitextos*, o autor Klaus Chaves Alberto (2015) explica a lógica espacial para melhor integração de alunos no projeto UNICAMP, citando Castilho (2008):

Para esclarecer a lógica espacial desta solução, Castilho cria uma diferenciação peculiar para a noção de campus e cidade universitária. Segundo o autor, esta diferenciação baseia-se no nível de integração universitária: “o campus ocupa uma área circunscrita no interior da cidade universitária” – o cuore. Essa área do campus, denominada Estudo Geral, seria ocupada por edifícios dos Institutos Centrais (Matemática, Física, Química e Biologia, Filosofia, Ciências Humanas, Letras e Artes) nos quais

os alunos passariam os dois anos iniciais de sua formação. A mobilidade do pedestre neste círculo seria fundamental pois neste campus deveria haver o máximo de integração. Após este núcleo central foi desenvolvida a chamada “cidade universitária” composta pela Área 01, ocupada pelas faculdades, e a Área 02, ocupada pelos órgãos complementares. Nestas, a integração seria reduzida de forma gradativa à medida em que se afastassem da área central (ALBERTO, 2015.)

Figura 32: Diagrama do campus radial



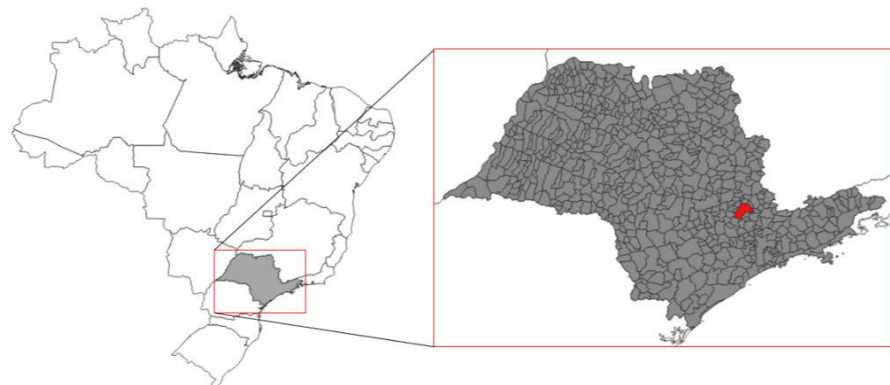
Fonte: Diagrama do campus radial adaptado por Alberto (2015) [Sobre esquema de Castilho, 1970, p. 134]

Através deste esquema de campus radial, o conceito de integração universitária se mantém na aproximação física entre professores e alunos, e seu êxito não impede a expansão dos diversos campos do saber.

## 4.4.2 IMPLANTAÇÃO: UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

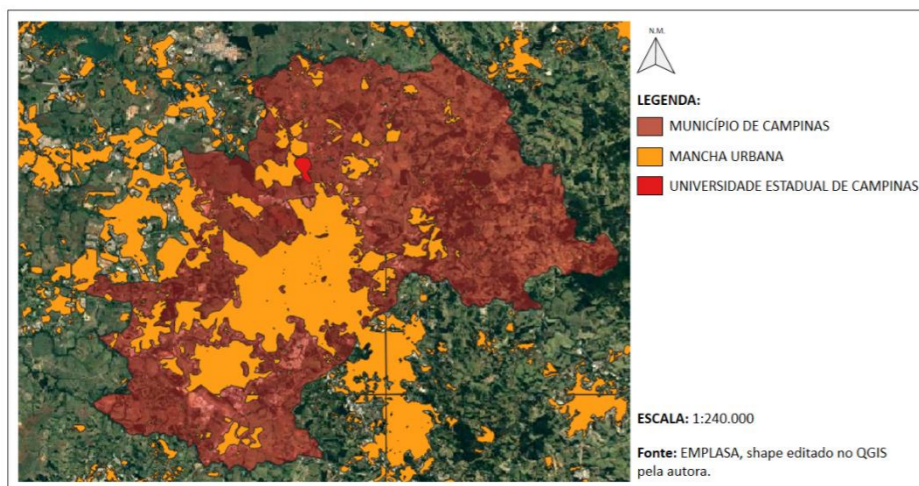
### LOCALIZAÇÃO

Figura 33: Localização do município de Campinas.



Fonte: IBGE, modificado no QGIS pela autora, 2019.

Figura 34: Mancha urbana e localização da UNICAMP no município.



Fonte: EMPLASA, modificado no QGIS pela autora.

Tabela 7: UNICAMP em números.

UNICAMP EM NÚMEROS (2016)	
Ano de fundação:	1966
Alunos aproximadamente:	19.000
Área física total:	3.518.602 m <sup>2</sup>
Área construída:	688.173 m <sup>2</sup>
Cursos graduação:	66
Hospitais:	03
Bibliotecas:	28

Fonte: UNICAMP em números. Informações extraídas do Anuário Estatístico da UNICAMP de 2016..

Figura 35: Foto aérea da Universidade Estadual de Campinas.



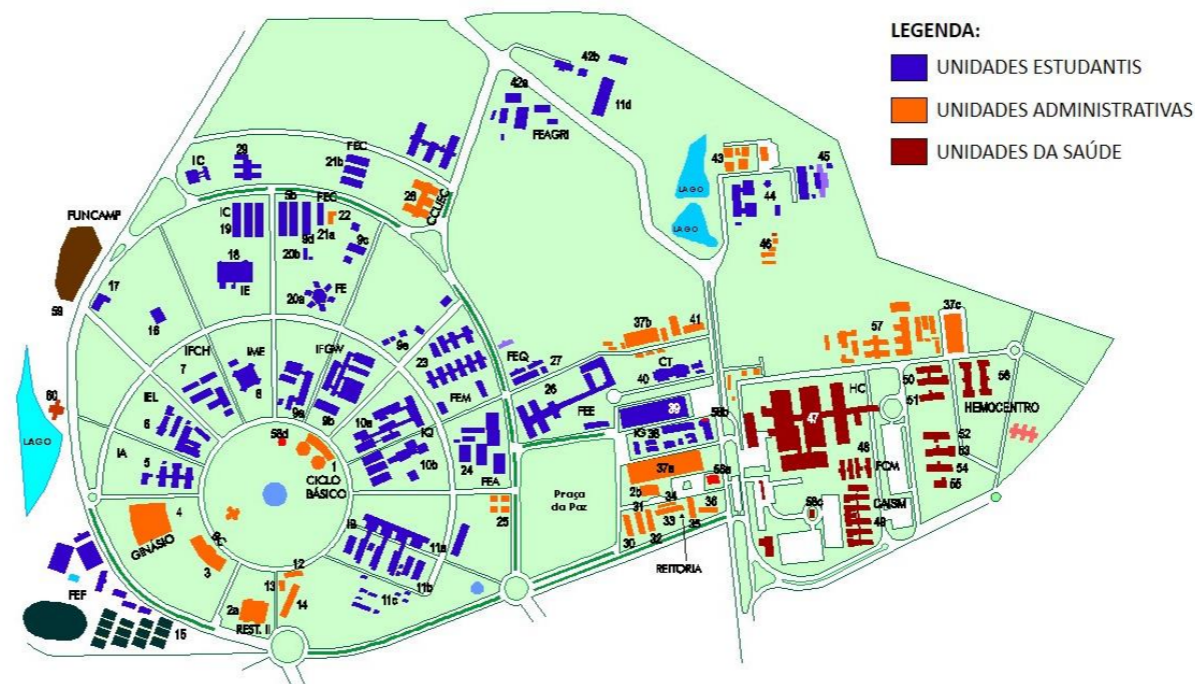
Fonte: G1, Globo. Foto: Antoninho Perri/Ascom Unicamp.

### INSERÇÃO

Localizada no Estado de São Paulo, a Unicamp tem três campi — em Campinas, Piracicaba e Limeira — e compreende 24 unidades de ensino e pesquisa. Possui também um vasto complexo de saúde (com duas grandes unidades hospitalares no campus de Campinas), além de 23 núcleos e centros interdisciplinares, dois colégios técnicos e uma série de unidades de apoio num universo onde convivem cerca de 50 mil pessoas e se desenvolvem milhares de projetos de pesquisa. A Unicamp é uma autarquia, autônoma em política educacional, mas subordinada ao Governo Estadual no que se refere a subsídios para a sua operação. Assim, os recursos financeiros são obtidos principalmente do Governo do Estado de São Paulo e de instituições nacionais e internacionais de fomento. O campus tem o nome do seu fundador, Zeferino Vaz, que foi quem a idealizou. A Cidade Universitária "Zeferino Vaz" se localiza no distrito de Barão Geraldo, região noroeste de Campinas. Fica a 12km do centro da cidade. (UNICAMP, 2019)

Atualmente o campus em Campinas possui 38 espaços destinados a abrigar pontos comerciais, sendo 1 casa de sucos, 4 casas de lanches, 3 lanchonetes, 5 lanchonetes e fast-food e 10 restaurantes. Conta ainda com 11 fotocopiadoras, 2 livrarias, 1 banca de jornais e revistas e 1 escritório de intercâmbio. Os comércios alimentícios são empreendimentos promissores e essenciais para o bem estar dos alunos, pois são eles que incentivam a integração dos alunos e criam o intermédio entre as aulas, fazendo com que as pessoas não tenham que sair do campus e se locomoverem até o centro da cidade ou bairros periféricos, pois muitas vezes seus intervalos são curtos e ter algo rápido e prático de comer por perto sempre tem utilidade e são lucrativos para seus donos.

Figura 36: Mapa de unidades prediais da UNICAMP.



Fonte: SOL BRILHANDO Autor: s.n.

Figura 37: Distribuição de pontos de ônibus e bicicletários dentro do campus.



Fonte: UNICAMP, Internacional Office.

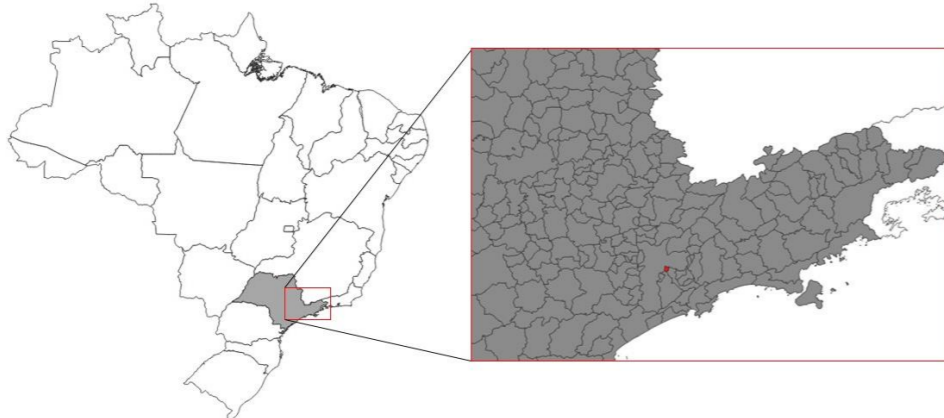
Os acessos à Campinas se dão através de 3 principais rodovias: Rodovia Bandeirantes que liga São Paulo a Cordeirópolis, região metropolitana de Campinas, Rodovia Anhanguera que faz a conexão de São Paulo ao interior do Estado e à região centro-oeste do país e Rodovia Dom Pedro I que conecta Campinas a Jacareí e Vale do Paraíba no estado de São Paulo.

Analisando este mapa, pode-se observar os conceitos aplicados por Bross, que fez o sistema radial, com alguns prédios administrativos no centro (reitoria, biblioteca, etc) e as unidades de ensino no seu entorno, dividindo com alguns outros prédios administrativos, assim sua setorização promove a integração e deixa todos os blocos próximos. As unidades mais distantes são as de saúde, com as partes administrativas relacionadas por perto, mas também está na porta de entrada do campus, facilitando o acesso de servidores, alunos, professores e pacientes.

## 4.5 ESTUDO DE CASO 3: UNIVERSIDADE MUNICIPAL DE SÃO CAETANO DO SUL

### LOCALIZAÇÃO

Figura 38: Localização do município de São Caetano do Sul.



Fonte: IBGE, modificado no QGIS pela autora, 2019.

Figura 39: Campus Barcelona – USCS.



Fonte: USCS, 2019.

A Universidade Municipal de São Caetano do Sul (USCS) iniciou suas atividades em 1968, oferecendo dois cursos de Graduação: Economia e Ciências Políticas e Sociais, ambos expressos no próprio nome da instituição à época: Faculdade de Ciências Econômicas, Políticas e Sociais. A primeira turma era formada por 130 estudantes.

A USCS tem como missão: "gerar, sistematizar e socializar o conhecimento e o saber em todas as suas formas, tornando-os acessíveis à sociedade e colaborando, sobretudo, para o desenvolvimento integrado da região do Grande ABC." (USCS, 2019).

Um dos primeiros cursos de graduação em Administração da região do Grande ABC foi dessa Autarquia Municipal. O curso teve início em 1968, juntamente com a fundação do Instituto Municipal de Ensino Superior de São Caetano do Sul - IMES, que em 2019 completou 51 anos de existência, sob a denominação de Universidade Municipal de São Caetano do Sul - USCS, desde 2008. (USCS, 2019).

### CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Abaixo, apresenta-se um breve histórico de seus prédios, conquistas e ampliações:

No ano de 1969, a Faculdade de Ciências Econômicas, Políticas e Sociais era situada no prédio da Avenida Goiás, sua primeira expansão ocorreu em 1973, desapropriando alguns terrenos para a construção de novas salas, 2 auditórios, salas administrativas, uma quadra poliesportiva, uma piscina e uma ampliação na biblioteca, que teve também uma ampliação em seu acervo. Hoje este prédio é um dos edifícios integrantes do Campus Barcelona. Em 1981, se dá o início da construção do prédio C, passando a abrigar o CEAPOG (Centro de Aperfeiçoamento e Pós-graduação) e o INPES (Instituto de Pesquisa) e posteriormente passou por uma ampliação com a construção de teatro e dependências que atualmente abrigam, sala dos professores, Centro de Documentação e Memória, a Reitoria e outros setores administrativos. No ano de 1988, o corpo docente já contava com 87 profissionais que ministravam aulas em cinco cursos de graduação, entre outros. A área construída da instituição chegava a oito mil metros quadrados.

A inauguração do prédio A aconteceu no ano de 1998, passando a ocupar o espaço anteriormente ocupado pelo jardim e pelo estacionamento. No ano seguinte mais uma ampliação na estrutura foi necessária, para abrigar novos alunos, então o prédio D foi inaugurado em 19 de abril de 1999. Entra o século XXI e as ampliações só continuam, dessa vez o IMES começa a se preparar para se tornar USCS. Em 2004, uma série de alterações na estrutura administrativa da instituição foi fundamental para a adequação à nova condição. No logotipo, o termo Centro Universitário, localizado na parte inferior, foi alterado para Universidade. O Campus Centro, recém-inaugurado, passou a abrigar os cursos de Direito, e das áreas de Educação e Saúde.

Figura 40: Campus Centro – USCS..



Fonte: USCS, 2019.

2018, o ano do cinquentenário da USCS. A universidade chega a cinco décadas de vida inovando. Este ano marca a abertura das graduações em Arquitetura e Urbanismo, Jogos Digitais, Ciências Aeronáuticas e Odontologia, e, na pós-graduação, o Mestrado Profissional em Saúde. Além da ampliação de sua área de atuação, acréscimos em sua estrutura física, com um novo campus, na Rua Conceição, em São Caetano. Em 2019, a Prefeitura de São Caetano do Sul iniciou o plano para transformar o Hospital São Caetano em universitário, mantido pela USCS.

### EVOLUÇÃO DO LOGO

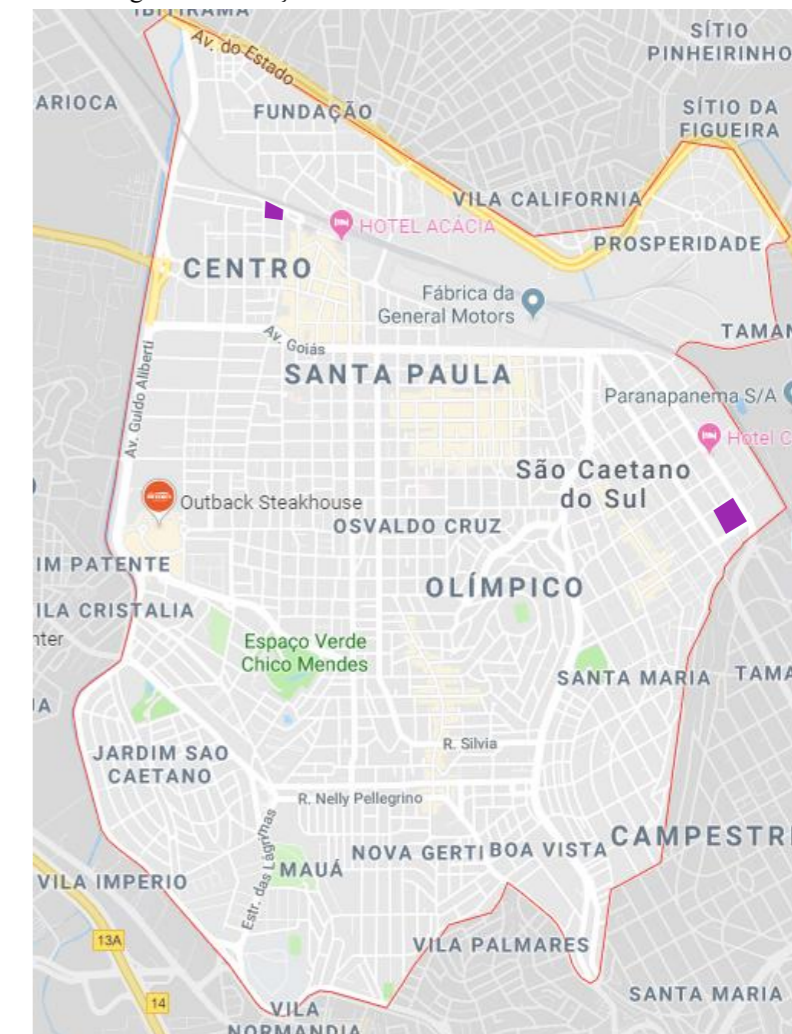
Figura 41: Evolução do logo – IMES – USCS.



Fonte: Linha do tempo, USCS, 2019.

### INSERÇÃO

Figura 42: Inserção das unidades USCS na malha urbana.



Fonte: Google Maps, 2018. Editado pela autora, 2019.



## 5. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 5.1 CIDADES CAMINHÁVEIS

O autor Jeff Speck, em seu livro “Cidades Caminháveis”, conta um pouco de suas experiências em cidades com baixa porcentagem de “caminhabilidade” e de como sua vida centrada no uso do carro se transformou quando ele se mudou para Washington D.C., uma cidade com alta porcentagem de “caminhabilidade” e que o incentivou a vender seu carro e sair utilizando transportes públicos acompanhados da boa e velha caminhada.

Speck (2017) leva em consideração muitos estudos, que ajudam a comprovar que as “cidades caminháveis” é a melhor solução para as cidades americanas:

Enquanto o valor gasto em transportes costumava utilizar um décimo do orçamento de uma família-padrão (1960), agora consome mais de um dólar a cada cinco. Dito isso, a família americana média gasta hoje cerca de catorze mil dólares por ano dirigindo inúmeros carros. De acordo com o dado, a família trabalha do dia 1º de janeiro ao dia 13 de abril só para pagar gastos de seus carros. Notavelmente, a típica família “trabalhadora”, de classe média, com uma renda que varia de vinte a cinquenta mil dólares por ano, paga mais por transporte do que por moradia. (SPECK, 2017, pp. 37-38.)

As cidades de Nova Iorque, Washington, Boston, Chicago, San Francisco, Seattle e Portland são as cidades mais caminháveis dos EUA, nesta ordem. E graças aos investimentos voltados para as bicicletas em Portland, a cidade entrou para a lista acima.

[...] Portland gastou perto de 65 milhões de dólares em instalações e equipamentos para bicicletas nas últimas décadas. Não é muito dinheiro, considerando-se o padrão de infraestrutura – para reconstruir apenas um dos trechos das vias expressas mais de 140 milhões foram gastos. Todavia, além de ajudar a promover o número de ciclistas esperado para quinze vezes a média nacional, estima-se que o investimento tenha criado cerca de novecentos postos de trabalho, quase quatrocentos a mais do que criado se o dinheiro fosse gasto na construção de vias. (SPECK, 2017, p. 39).

O autor cita em seu livro vários estudos feitos por especialistas nas cidades americanas, que estão diretamente ligados com os benefícios que a cidade que incentiva o caminhar, traz para a sociedade que nela vive. Da mesma forma que a falta de “caminhabilidade” pode ser prejudicial as pessoas que vivenciam a paisagem apenas pelas janelas do carro, sem fazer qualquer esforço significativo, como Speck (2017) disse: “[...] grande parte do

que nos aflige e adoce pode ser diretamente atribuída ao fracasso da “caminhabilidade” na era do automóvel [...]”. (SPECK, 2017, p. 44).

O livro apresenta a receita para uma “cidade caminhável” com os 10 passos para a “caminhabilidade” de Jeff Speck (2017), sendo eles:

**Passo 1:** Pôr o automóvel em seu lugar – Não deixar-se escravo do carro e colocá-lo em seu papel correto é essencial para a cidade ser para os pedestres e não dar preferência para carros;

**Passo 2:** Mesclar os usos – Ter um equilíbrio de atividades dentro de uma distância que possa ser completa a pé;

**Passo 3:** Adequar o estacionamento – São eles que determinam a vida ou a morte dos centros urbanos. As demandas por estacionamento e seus preços exorbitantes determinam o uso de cada vez mais áreas do centro da cidade;

**Passo 4:** Deixar o sistema de transporte fluir – Bairros caminháveis podem florescer na ausência de transporte público, enquanto o centro da cidade necessita do transporte coletivo, por isso seu planejamento e infraestrutura devem ser bem projetados;

**Passo 5:** Proteger o pedestre – Planejamento de tamanho de quarteirões, largura da faixa, sentido do fluxo, movimento de conversão, sinalizações, arborização, delimitação da velocidade dos automóveis, e outros fatores que auxiliam na segurança do pedestre e ciclista ao andar pela cidade;

**Passo 6:** Acolher as bicicletas – Os ciclistas também são bem vindos nas cidades caminháveis, pois torna o uso dos carros menos necessário;

**Passo 7:** Criar bons espaços – Espaços abertos e áreas livres são ótimas para os pedestres, porém precisam e gostam de lugares mais fechados e aconchegantes, o espaço público é tão bom quanto seu entorno;

**Passo 8:** Plantar árvores – O plantio de árvores e seus cuidados, geralmente causam grandes gastos, porém são gastos necessários e que devem ser investidos por toda a cidade, assim que se devolve ao meio ambiente parte do que o foi tirado.

**Passo 9:** Criar faces de ruas agradáveis – Nesse tópico, Speck (2017) deixa bem claro os três inimigos das paisagens nas vias urbanas, sendo eles: Os estacionamentos, as drogarias e os arquitetos famosos. O autor acredita que os três parecem priorizar as paredes vazias,

desconsiderando a necessidade do pedestre ser entretido durante sua caminhada. São necessárias fachadas ativas, que induzam as pessoas a caminhar.

**Passo 10:** Eleger suas prioridades – Por mais que as ruas sejam bem projetadas, algumas continuarão sendo voltadas para os automóveis. Assim, as cidades devem fazer uma escolha consciente quanto ao tamanho de seus núcleos caminháveis, dando sempre preferência para o centro urbano e para que os recursos de “caminhabilidade” não sejam desperdiçados em áreas que nunca atrairão pedestres.

A cidade centrada no mundo automotivo que resolver seguir os 10 passos da “caminhabilidade” para transformar a “cidade para carros” em “cidade para pessoas” com certeza não se arrependerá e provavelmente serão as economias mais bem gastas em sua infraestrutura. Para finalizar, a frase de Jane Jacobs citada por Jeff Speck em seu livro fecha esse tópico com chave de ouro: “Somos uma espécie destrutiva e se você ama a natureza, fique longe dela. A melhor maneira de proteger o meio ambiente é viver no coração de uma cidade” (JACOBS *apud* SPECK)

## 5.2 CIDADES PARA CARROS VS. CIDADES PARA PESSOAS.

O livro de Jan Gehl, “Cidades para pessoas” aborda um assunto similar ao do livro “Cidades caminháveis” de Jeff Speck. Gehl exemplifica os aspectos necessários para uma cidade voltada para pessoas, e não para automóveis, retratando a cidade como viva, segura, sustentável e saudável, assim os espaços públicos podem atender muitos e diferentes grupos de pessoas. Para dar “vida” à uma cidade, Gehl nutre a ideia de que as fachadas devem ser atraentes e que lojas, restaurantes, monumentos e funções públicas devem estar localizados onde há probabilidade de pessoas passarem. “[...] Desse modo, as distâncias feitas a pé parecem mais curtas, e o trajeto, algo mais do que uma simples experiência. Tem-se a oportunidade de combinar o útil ao agradável – e tudo a pé.” (GEHL, 2015, p. 67).

Outro problema apontado pelo autor, são os grandes edifícios, que reduzem a vida urbana neste entorno, fazendo com que as pessoas desses apartamentos ou escritórios se aventurem menos na cidade, do que as que moram ou trabalham nos primeiros cinco andares, que garantem às pessoas o contato visual com o espaço urbano e o deslocamento de pessoas, indo e vindo, o que torna convidativo para quem tem acesso à essa visão dos primeiros andares. Gehl (2015) diz que, o mesmo acontece nas áreas residenciais: “Vários

estudos de áreas habitacionais dinamarquesas mostram que, em geral, os conjuntos de casas de dois andares até dois andares e meio têm mais vida de rua e socialização por domicílio do que os edifícios mais altos.” (GEHL, 2015, p. 68). O autor conclui o pensamento de “cidades vivas” dizendo que:

A conclusão é que construir edifícios altos para criar densidades muito altas e espaços públicos ruins não é uma receita útil para cidades vivas, embora construtores e políticos, às vezes, utilizem o argumento de infundir vida na cidade através da construção de áreas densas e com edifícios altos. (GEHL, 2015, p. 68).

Cidades com estrutura compacta, densidade populacional razoável, bom espaço urbano e com distâncias ideais para serem percorridas a pé ou de bicicletas, são cidades vivas e como exemplo temos a famosa estrutura urbana de Cerdà em Barcelona, com vidas vibrantes em suas ruas e ótimos espaços urbanos.

Figura 43: Fachadas ativas vs. Fachadas passivas.



Fonte: Cidades para pessoas, 2015, p. 79. Autor: s.n.

A figura mostra que o nível de atividade em frente a uma fachada ativa é sete vezes maior do que em frente a uma fachada passiva, estudo feito nas ruas comerciais de Copenhague no ano de 2003. Gehl (2015) complementa:

O tratamento dos espaços de transição da cidade, em especial, os andares mais baixos dos edifícios, tem influência decisiva na vida no espaço urbano. Trata-se da zona onde se caminha quando se está na cidade; são as fachadas que se vê e se experimenta de perto, portanto mais intensamente. É o local onde se entra e sai dos edifícios, onde pode haver interação da vida dentro das edificações e da vida ao ar livre. É o local onde a cidade encontra as edificações. (GEHL, 2015, p. 75).

Já no tópico “cidades seguras” o autor frisa que a cidade tem como objetivo ser convidativa para caminhar, pedalar e para a permanência, para isso deve passar segurança, tanto no tráfego quanto na prevenção à criminalidade. Gehl (2015) “Sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano. Em geral, a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida ou vivenciada.” (GEHL, 2015, p. 91)

Como o nome do livro já diz, o autor defende o conceito de “Cidades para pessoas” e a nossa atualidade vivencia cada vez mais a prioridade para tráfego de carros e motos, atravessar uma faixa de pedestre não é seguro, os automóveis passam pelas ruas e avenidas “voando”. O índice de acidentes de trânsito e atropelamentos está cada vez maior, por isso, as soluções de tráfego devem começar a partir da dimensão humana, dando preferência especial às crianças, idosos e pessoas com necessidades especiais. Gehl (2015) explica que:

Nos mais de cinquenta anos em que os carros invadiram as cidades, registrou-se um enorme aumento tanto no tráfego de veículos quanto nos índices de acidentes. O medo de acidentes de trânsito cresceu de forma ainda mais aguda, com um impacto dramático sobre pedestres e ciclistas e o prazer de se deslocar pela cidade. À medida que mais carros tomaram as ruas, cada vez mais planejadores de tráfego e políticos concentraram-se em criar espaços para eles e para estacionamentos. (GEHL, 2015, p. 91).

O terceiro aspecto abordado no livro é a “cidade sustentável”, onde o autor alarma sobre os problemas que as “cidades para carros” trazem para a sociedade e para o meio ambiente. Sabemos que o aquecimento global e o seu efeito estufa é um assunto mundialmente preocupante, todos os países tem a sua faixa de culpa na poluição e desmatamentos, porém se cada um fizer a sua parte, podemos buscar um mundo melhor e o planejamentos das “cidades para pessoas” nada mais é, do que um grande passo para alcançar um planeta sustentável. Gehl (2015) diz:

O conceito de sustentabilidade tal como aplicado às cidades é amplo, sendo o consumo de energia e as emissões dos edifícios apenas uma das suas preocupações. Outros fatores cruciais são a atividade industrial, o fornecimento de energia e o gerenciamento de água, esgoto e transportes. Transporte é um item particularmente relevante na contabilidade verde, porque é responsável por um consumo massivo de energia, pelas consequentes emissões de carbono e pela pesada poluição. Nos Estados Unidos, o transporte responde por não menos que 28% das emissões de carbono. (GEHL, 2015, p. 105).

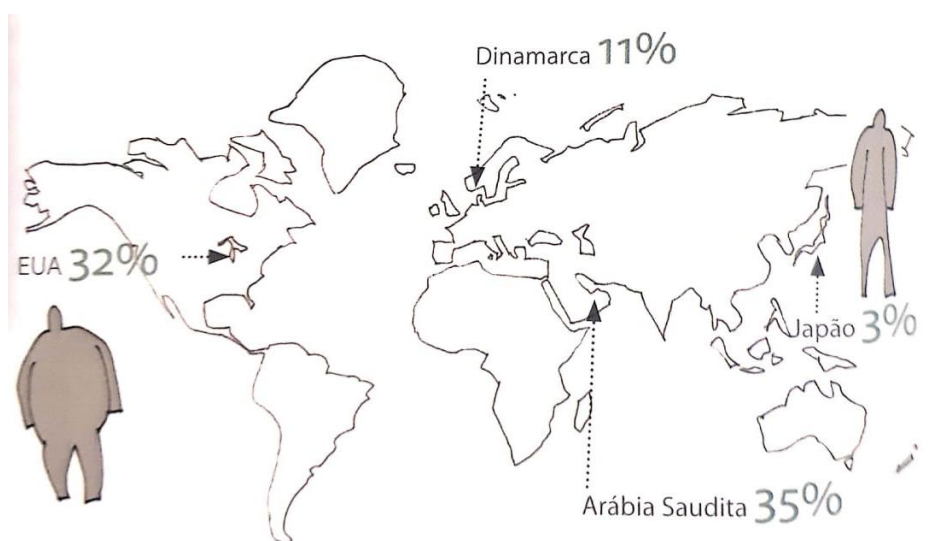
Priorizar o pedestre e as bicicletas e investir no sistema de transporte urbano são passos expressivos para a sustentabilidade, pois a paisagem urbana e o transporte público andam de mãos dadas e a qualidade das viagens coletivas entre pontos e estações estão diretamente ligadas com sua eficiência e qualidade. Gehl (2015) relaciona os meios de transportes às energias demandadas por cada um, sendo o caminhar e o pedalar, energias limpas:

O tráfego de bicicletas e pedestres utiliza menos recursos e afeta o meio ambiente menos do que qualquer outra forma de transporte. Os usuários fornecem a energia e esta forma de transporte é barata, quase silenciosa e não poluente. (GEHL,2015. p. 105).

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Seu foco é dar a população oportunidades iguais de acesso aos espaços e de movimentar-se pela cidade. Mesmo sem utilizar carros, as pessoas dever ter acesso ao que a cidade oferece, sem restrições por sistemas de transportes ruins, inseguros e demorados.

O último tópico abordado é “cidade saudável”, o autor adverte os hábitos que temos da vida sedentária. Gehl (2015): “Uma vida inativa atrás de um volante ou da tela de um computador pode rapidamente ocasionar sérios problemas de saúde. Em anos recentes, a obesidade tornou-se uma epidemia em países onde exercícios físicos não fazem parte da rotina diária.” (GEHL,2015, p. 110).

Figura 44: Número de obesos na população com mais de 15 anos.



Fonte: Cidades para pessoas, 2015, p. 110. Autor: s.n.

A solução desses novos desafios exige que o indivíduo vá atrás dos exercícios diários e desafios físicos que não fazem mais parte da vida cotidiana. Para melhorar a qualidade de vida, algumas pessoas escolhem os esportes organizados ou academias. Outros compram equipamentos de academia e bicicletas e exercitam-se em casa. Essa preocupação é boa para o indivíduo e para a sociedade, mas tem certas limitações, pois exigem tempo, determinação e dinheiro.

Alguns grupos sociais e de mesma idade conseguem lidar com os desafios, mas muitos não têm tempo, dinheiro ou energia e, em geral, existem períodos da vida em que as pessoas não fazem tanto exercício quando deveriam. Os “loucos por exercícios”, em geral, são pessoas saudáveis e ativas, ao passo que os problemas decorrentes de pouca atividade física são comuns entre crianças e idosos e, surpreendentemente, até mesmo entre os jovens. (GEHL,2015. p. 113).

Se a solução buscada para melhorar a qualidade de vida é cansativa, demanda dinheiro e tempo, então com certeza a melhor solução está no que Jan Gehl e Jeff Speck defendem, tornas as cidades “para pessoas” e “caminháveis”, para que assim, o exercício diário necessário para uma vida saudável, seja feito, e ainda com conforto e distrações, sem gastos individuais voltados para isso.

### 5.3 PROJETO QUADRA ABERTA

O urbanista Carlos Leite em seu artigo “Instrumentos Urbanos Inovadores” fala sobre as Políticas Público-Privadas (PPP) e o Projeto de Intervenção Urbana (PIU) na cidade de São Paulo, seu artigo defende que as cidades eficientes e equilibradas são as que requalificam suas áreas deterioradas e melhorando as áreas centrais é o primeiro passo. Geralmente os lugares deteriorados e os “vazios urbanos” estão localizados em regiões centrais, e, portanto, privilegiada de boa infraestrutura e equipamentos públicos diversos. Por essa razão, são nessas áreas onde encontram-se mais e melhores oportunidades de emprego, Leite (2016) explica em seu artigo: “O metabolismo de nossas cidades – fruto da dramática explosão urbana e de uma terrível série de erros de planejamento cometidos no século 20 – deve ser reinventado com a construção sistêmica da cidade constituída de uma rede de núcleos urbanos compactos, densos e com usos diversificados e mistos.” E são nas áreas compactas e de diversos tipos de uso que os habitantes desenvolvem atividades do cotidiano sem sair de carro, mas fazendo caminhadas, não muito longas e cansativas. “Ora, se nossas cidades explodiram e se desenvolveram deixando pelo caminho os "vazios urbanos" e áreas deterioradas justamente em localizações centrais

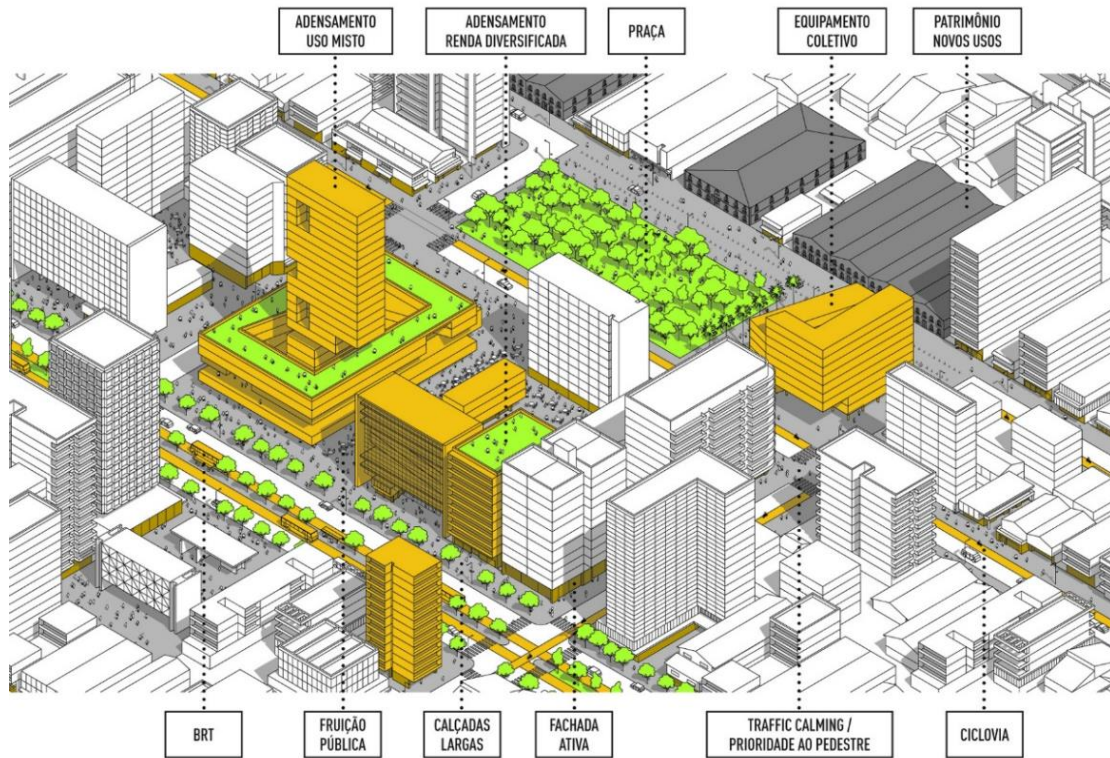
dotadas do potencial para se configurarem como territórios compactos e multifuncionais, urge recuperá-los.” (LEITE, 2016). Onde há movimentação, há sentimento de maior segurança, uma cidade vazia e escura não atrai seus moradores, mas aquela que além de ter infraestrutura adequada, tem movimento, segurança e variedade de atividades, não só atrai mas mantem o fluxo contínuo de pessoas e esse é o desejo atualmente, uma cidade em que as pessoas querem morar, pois é onde haverá vida 24 horas por dia, nos sete dias da semana. O autor também explica em seu artigo sobre as concessões de Políticas Público-Privadas (PPP's) e uma delas é muito interessante para este estudo:

[...] a Lei 16.235/2016 lança a oportunidade de concessão e PPP de Edifícios Garagem: a ideia é retirar das ruas os estacionamentos públicos, inclusive Zona Azul, e privados e levar os carros para tais edifícios em raio de 1.000m, que podem ter usos diversos e, claro, bons projetos arquitetônicos. Poderemos ter uma cidade com alguns belos edifícios-garagem (podem ser também garagens subterrâneas) e muito, muito menos carros estacionados nas ruas, aumentando as calçadas e qualificando-as com bom design, mobiliário urbano, paisagismo, iluminação, “traffic calming”, etc.; ou seja, substituir a cidade bruta do asfalto dos carros estacionados pela cidade mais bela e humana “das pessoas”. (LEITE, 2016).

Leite (2016) ainda diz que os instrumentos de inovação urbana propostos pelas PPP's aproximam as cidades brasileiras a famosos projetos urbanos como Paris, Barcelona e San Francisco, e com pequenas operações urbanas rápidas e eficientes que obtêm-se maior sucesso. O urbanista propõe um modelo de quadra “aberta”, que ele descreve como: “complexo multifuncional com fruição urbana, diversidade de usos e programas, equipamento âncora, adensamento residencial incluindo habitação de uso misto, retrofitagem de edificação pré-existente em eixo de adensamento próximo à hub de mobilidade.” (LEITE, 2016). Para esclarecer a descrição do conceito do autor, um edifício retrofitado é quando obtêm-se a preservação da memória arquitetônica do edifício porém com novas definições para fachadas, instalações elétricas e hidráulicas, circulação, proteção contra incêndio, entre outros. Além disso, o autor cita os “hubs de mobilidade” que seriam edificações junto e sobre os terminais e estações por onde passam milhares de pessoas, como passarelas. Abaixo apresentam-se alguns esquemas de representação do autor, de um Plano de Desenvolvimento Estratégico para Nova Friburgo.

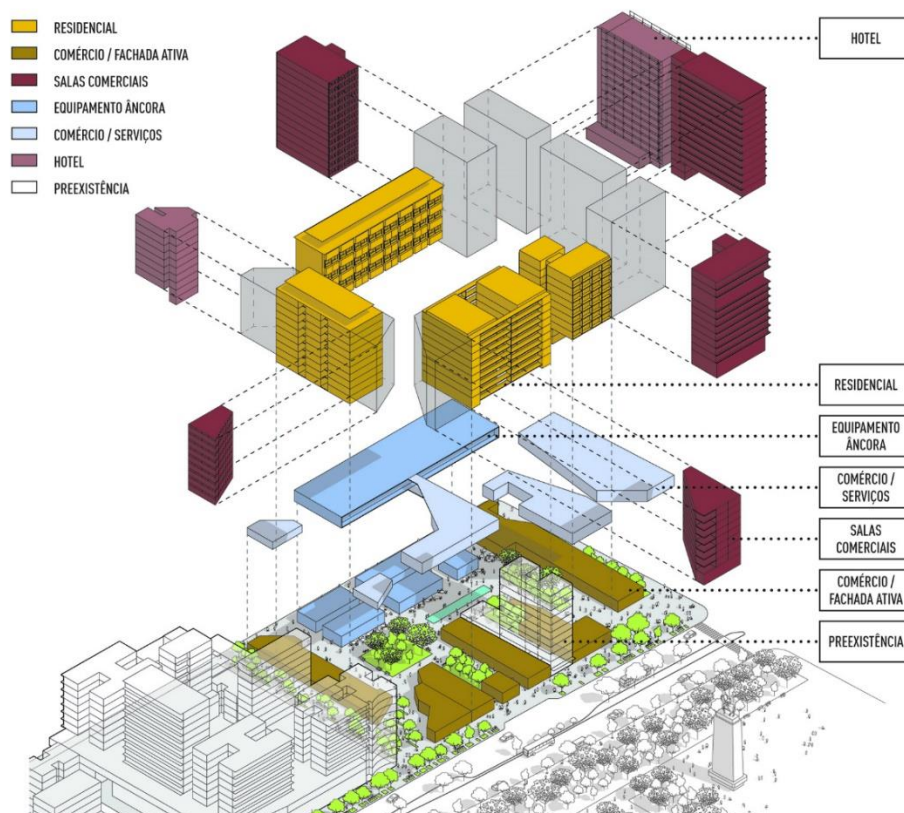


Figura 45: Esquema de quadra aberta de Carlos Leite.



Fonte: LEITE, 2016, disponibilizado por Arcoweb.

Figura 46: Esquema de usos nas quadras abertas de Carlos Leite.



Fonte: LEITE, 2016, disponibilizado por Arcoweb.

Carlos Leite afirma assim como Jan Gehl que as cidades precisam de “urbanidade”, onde se tornam cidades boas para caminhar, permanecer e se encontrar. Habitação social, parques, equipamentos coletivos, empreendimentos diversos, podem proporcionar a vitalidade da cidade, com mais pessoas se interessando pelos espaços públicos, menor o número de carros na rua, conseqüentemente, menor é a poluição e menor o número de mortes por acidentes, uma coisa leva a outra e na cidade para pessoas a tendência é só melhorar, já na cidade para carros não podemos dizer o mesmo.

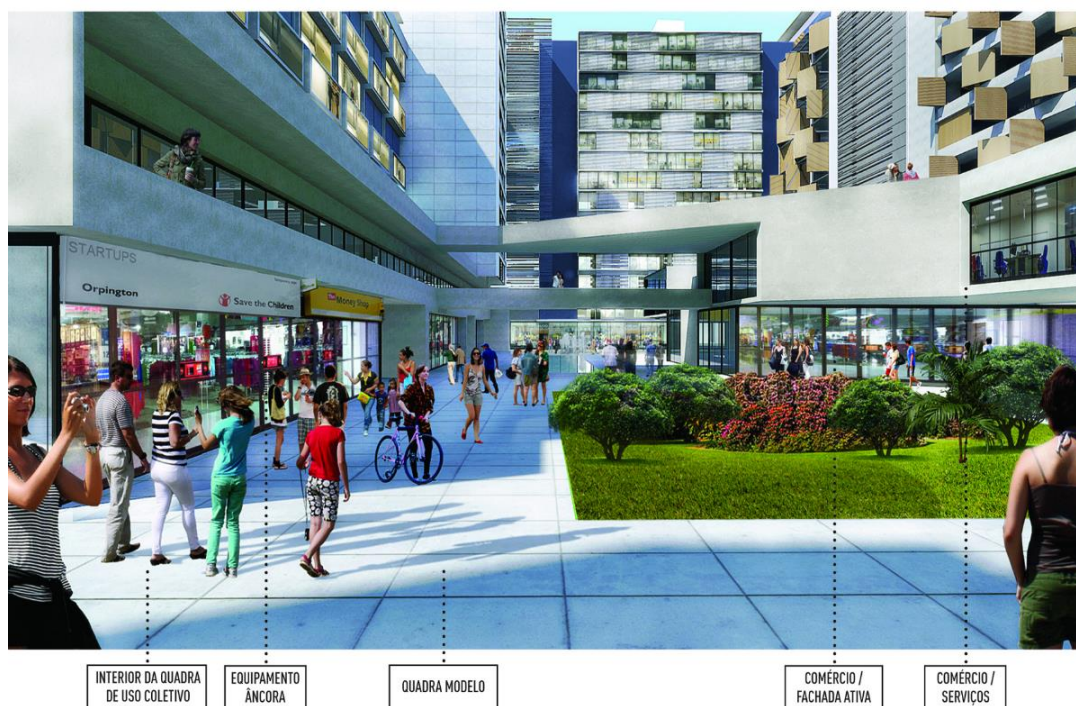
Se em um modelo de cidade compacta a densidade é qualificada e possui uso misto do solo e multicentralidade ligadas por uma rede de mobilidade eficiente (para pedestres, ciclistas e transporte público eficiente) então tem-se os ingredientes fundamentais para uma cidade sustentável

Figura 47: Maquete eletrônica da quadra modelo.



Fonte: LEITE, 2016, disponibilizado por Arcoweb.

Figura 48: Maquete eletrônica da quadra modelo internamente.



Fonte: LEITE, 2016, disponibilizado por Arcoweb.

#### 5.4 DADOS BRASILEIROS

Assim como os autores estudados mencionaram em sua maioria dados de cidades americanas, é importante para este estudo, apontar dados brasileiros para apresentar ao leitor a situação em que o Brasil se encontra:

Curitiba é uma das cidades, fora as dos países ricos e desenvolvidos, que serve de modelo como “cidade mais verde” a ser replicada, além disso é a cidade que implantou um planejamento urbano muito eficiente com sistema de corredores de ônibus nas áreas de adensamento residencial.

Já da cidade de São Paulo, não podemos dizer que passa a mesma imagem de Curitiba, pois 45% da superfície do município está impermeabilizada e esse indicador pode chegar em algumas áreas, a 90%, esse é um dos fatores causadores das enchentes urbanas, que não são consideradas catástrofes “naturais”, pois são consequências das ocupações inadequadas, do baixo nível de permeabilidade e da falta de higiene nas ruas. A poluição é vista em todos os aspectos como: sonoro, visual, emissão de gases e descarte irregular de resíduos. No Rio de Janeiro, essa poluição também é muito observada e traz para a cidade grandes variações de temperatura de até 10°C em uma distância de 2,5km, esses

aumentos são causados principalmente pela grande emissão de gás carbônico, que retém o calor, e por causa da falta de arborização, falta de drenagem e corredores de edifícios altos, criam-se massas de ar quente.

Leite (2012) além do seu artigo sobre as quadras abertas, o autor conta em seu livro “Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes” sobre o desinteresse do brasileiro em transformar a qualidade de vida em seu próprio país:

Se a classe média brasileira viaja para o exterior para apreciar a qualidade de vida urbana das cidades que possuem ampla diversidade socioterritorial, como Barcelona, Paris, Londres, Nova York, São Francisco ou Vancouver, é dever do setor imobiliário promover o mesmo por aqui: menos condomínios residenciais fechados e distantes estremeados por imensos *shopping centers* fechados e mais vida urbana como se tem em bairros valorizados e queridos como Copacabana e Ipanema, no Rio de Janeiro, e Higienópolis e Vila Madalena, em São Paulo. (LEITE, 2012).

Outro problema pontuado pelos autores e que também é presente em nosso país, é a obesidade, um estudo feito pelo geógrafo Régis Rodrigues, aponta que:

O IBGE revela que 36,6% das crianças brasileiras estão acima do peso. Os índices de obesidade também estão num patamar elevado, crescendo muito nos últimos 35 anos. Em 1974, apenas 1,4% das crianças eram obesas, saltando para 16,6% em 2009. Verificou-se, ainda, o seguinte padrão: há mais crianças obesas nas localidades urbanas e na região sudeste do Brasil.[...] Na população adolescente, se em 1974, 0,4% eram obesos, em 2009 essa porcentagem subiu para 5,9%. [...] Na população adulta, os dados são ainda mais alarmantes. Segundo a POF, aproximadamente 50% dos brasileiros estão acima do peso. Destes, cerca de 15% são obesos. Mais uma vez, averiguou-se que maior parte dessas pessoas são de uma classe econômica mais elevada, localizadas nos centros urbanos, principalmente nas regiões sudeste e sul do Brasil.

O autor ainda revela três padrões básicos relacionados à essas pessoas obesas ou acima do peso médio: 1 - Quanto mais ricas, maior a tendência de ficar acima do peso; 2- As pessoas estudadas estão, em sua maioria, localizadas nas áreas centrais; 3 – Em relação a espacialidade do Brasil, essas pessoas estão nas regiões Sudeste e Sul, onde se encontram as maiores taxas de urbanização e maior renda per capita. Com isso, é possível concluir que a urbanização das cidades mais desenvolvidas do Brasil, não estão acontecendo de forma saudável, não é uma “urbanidade” para pessoas, mas sim, para os automóveis, assim, os exercícios físicos feitos nas caminhadas estão cada vez mais distantes da classe média alta, pois a preferência é locomover-se de carro, já na classe baixa a única opção é

utilizar do transporte público mal planejado das cidades brasileiras, com exceção, Curitiba.

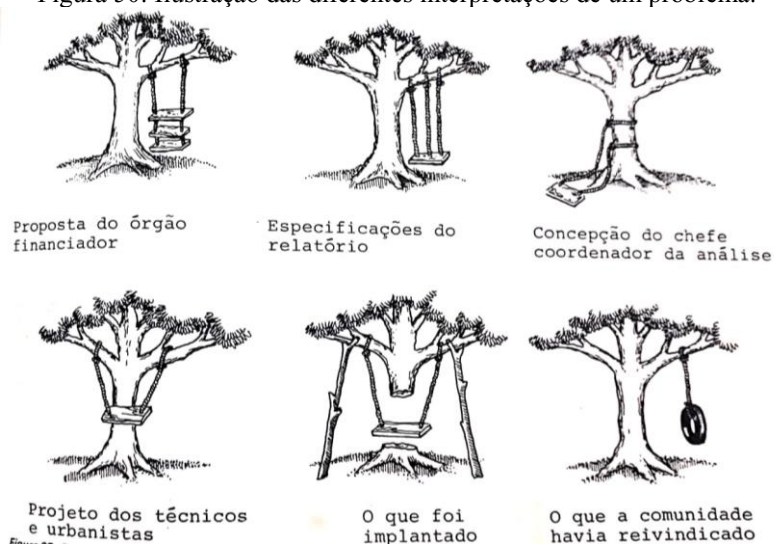
Figura 49: Ilustração da urbanização na atualidade brasileira.



Fonte: DEL RIO, Vicente, 1990, p.42.

Muitas vezes no Brasil, encontram-se conflitos de entendimento entre o que a população reivindica, com o que o técnico projeta e com o que a verba é capaz de construir. Muitas vezes o resultado não é satisfatório, deixando a população farta e infeliz com seus espaços públicos, um exemplo são as praças abandonadas, escuras e perigosas, sem a presença de uma pessoa sequer. Abaixo a ilustração demonstra essas más interpretações:

Figura 50: Ilustração das diferentes interpretações de um problema.



Fonte: DEL RIO, Vicente, 1990, p.43.

## 6. ESCOLHA DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

### 6.1 DIRETRIZES CONDICIONANTES

Para a escolha da área de intervenção, foram pontuadas algumas diretrizes que tiveram como embasamento alguns livros e artigos com grande relevância para a escolha das condicionantes, esses livros são “Cidades Caminháveis” de Jeff Speck, “Cidades para pessoas” de Jan Gehl, “Cidades sustentáveis, cidades inteligentes” de Carlos Leite, “A morte e a vida das grandes cidades” de Jane Jacobs e “Cidades para um pequeno planeta” de Richard Rogers, grandes autores com grandes livros que fundamentaram a ideia de cidades sustentáveis voltadas para pessoas e com maior índice de “caminhabilidade”, todos mostraram a problemática que o mundo todo está vivendo, com suas próprias invenções de queima de combustíveis fósseis e toda a evolução da tecnologia.

A cidade sustentável é o desejado para este estudo, por isso foi feito um diagrama para demonstrar como a implantação de uma infraestrutura sustentável, conseqüentemente traz outros benefícios à cidade.

Figura 51: Diagrama da sustentabilidade.



Fonte: A autora, 2019

# CONCEITOS

Figura 52  
RUA BENJAMIN CONSTANT



Figura 53  
RUA PADRE ANTÔNIO DIOGO FELÓ



Figura 54  
HIERARQUIA DE PREFERÊNCIAS EM UMA CIDADE SUSTENTÁVEL



“O metabolismo de nossas cidades – fruto da dramática explosão urbana e de uma terrível série de erros de planejamento cometidos no século 20 – deve ser reinventado com a construção sistêmica da cidade constituída de uma rede de núcleos urbanos compactos, densos e com usos diversificados e mistos.” (LEITE, 2016)

Figura 55: Quadra Modelo

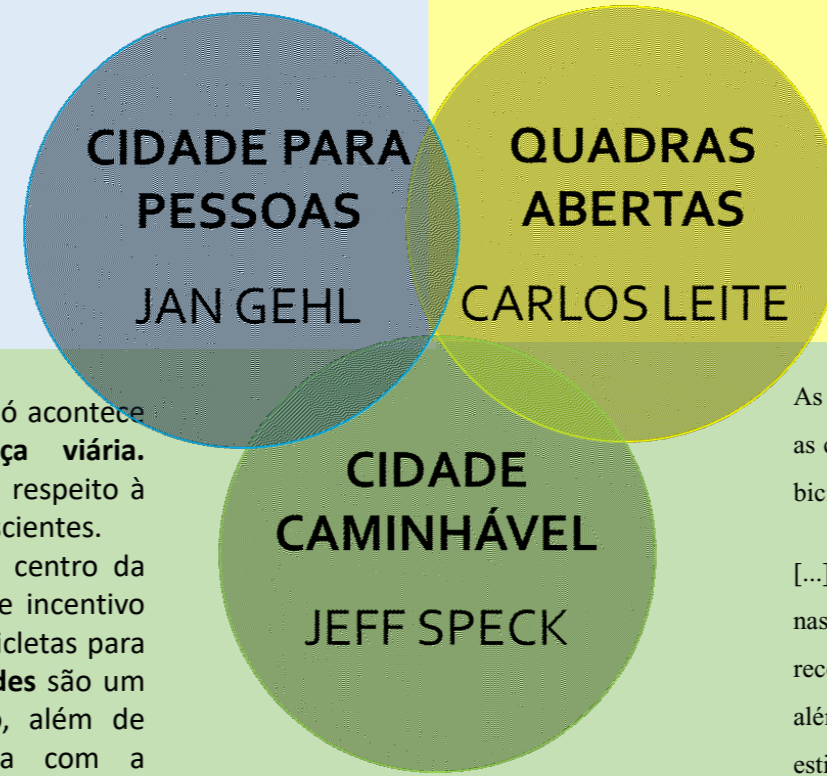


Figura 56: Intervenções sustentáveis



Uma **mobilidade urbana** eficiente só acontece em conjunto com a **segurança viária**. Semáforos, sinalizações, passarelas, respeito à faixas de pedestre e motoristas conscientes. As **cicloviás** são indispensáveis no centro da cidade, além de ser um método de incentivo ao exercício diário e ao uso das bicicletas para ir ao trabalho/escola. As **áreas verdes** são um complemento para esse incentivo, além de trazer maior qualidade de vida com a purificação do ar, sombras e amenizando a temperatura. Ao contrário das laterais de grandes edifícios com muros contínuos, sem ter para onde correr e trazendo insegurança, as **fachadas ativas** trazem vitalidade e **segurança** para as ruas do centro urbano, principalmente a noite, quando geralmente as ruas ficam escuras e perigosas. A **segurança pública** vem concomitantemente com a segurança viária, mobilidade e fachadas ativas, pois quanto mais pessoas na rua, maior é o sentimento de segurança.

Figura 57: Cidade verde



As cidades de Nova Iorque, Washington, Boston, Chicago, San Francisco, Seattle e Portland são as cidades mais caminháveis dos EUA, nesta ordem. E graças aos investimentos voltados para as bicicletas em Portland, a cidade entrou para a lista acima.

[...] Portland gastou perto de 65 milhões de dólares em instalações e equipamentos para bicicletas nas últimas décadas. Não é muito dinheiro, considerando-se o padrão de infraestrutura – para reconstruir apenas um dos trechos das vias expressas mais de 140 milhões foram gastos. Todavia, além de ajudar a promover o número de ciclistas esperado para quinze vezes a média nacional, estima-se que o investimento tenha criado cerca de novecentos postos de trabalho, quase quatrocentos a mais do que criado se o dinheiro fosse gasto na construção de vias. (SPECK, 2017, p. 39).

Figura 58: Cidades mais caminháveis dos EUA



# LEVANTAMENTO

Figura 59:  
**MAPA DE CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS**

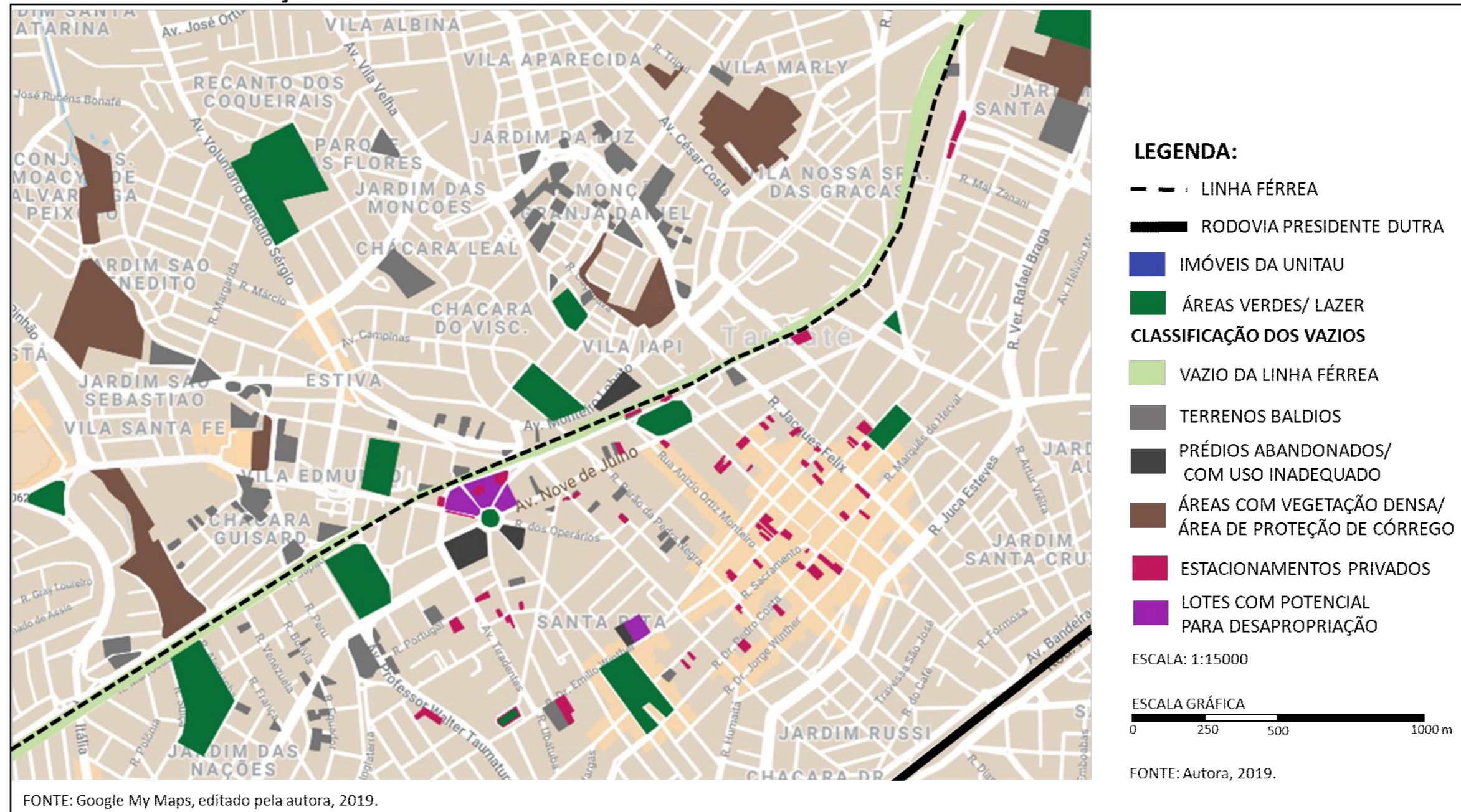


Figura 60:



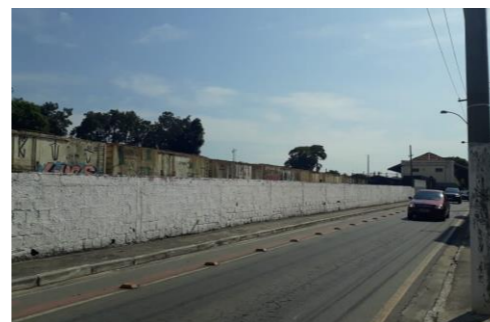
**QUADRA D – Depósito da UNITAU**  
Acervo Michele Boche, 2017.

Figura 61:



**QUADRA B**  
Acervo da autora, 2019.

Figura 62:



**Vazio no entorno da Linha Férrea**  
Acervo da autora, 2019.

Figura 63:



**Estacionamento privado**  
Acervo da autora, 2019.

Figura 64:






**Prédio abandonado**  
Acervo da autora, 2019.




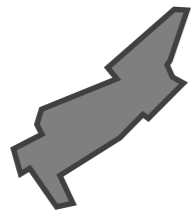
# DIAGNÓSTICO

## LEGENDA:

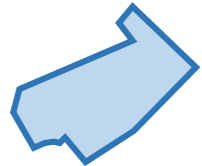
-  LINHA FÉRREA
-  RODOVIA PRESIDENTE DUTRA
-  IMÓVEIS DA UNITAU

## CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS

-  RAIOS DE 250 METROS – A PARTIR DE CADA IMÓVEL UNITAU



CAMPUS URBANO ATUAL



ÁREA DE MAIOR COMPACTIBILIDADE



ÁREA DE INTERVENÇÃO

ESCALA: 1:15000

ESCALA GRÁFICA



Figura 65:

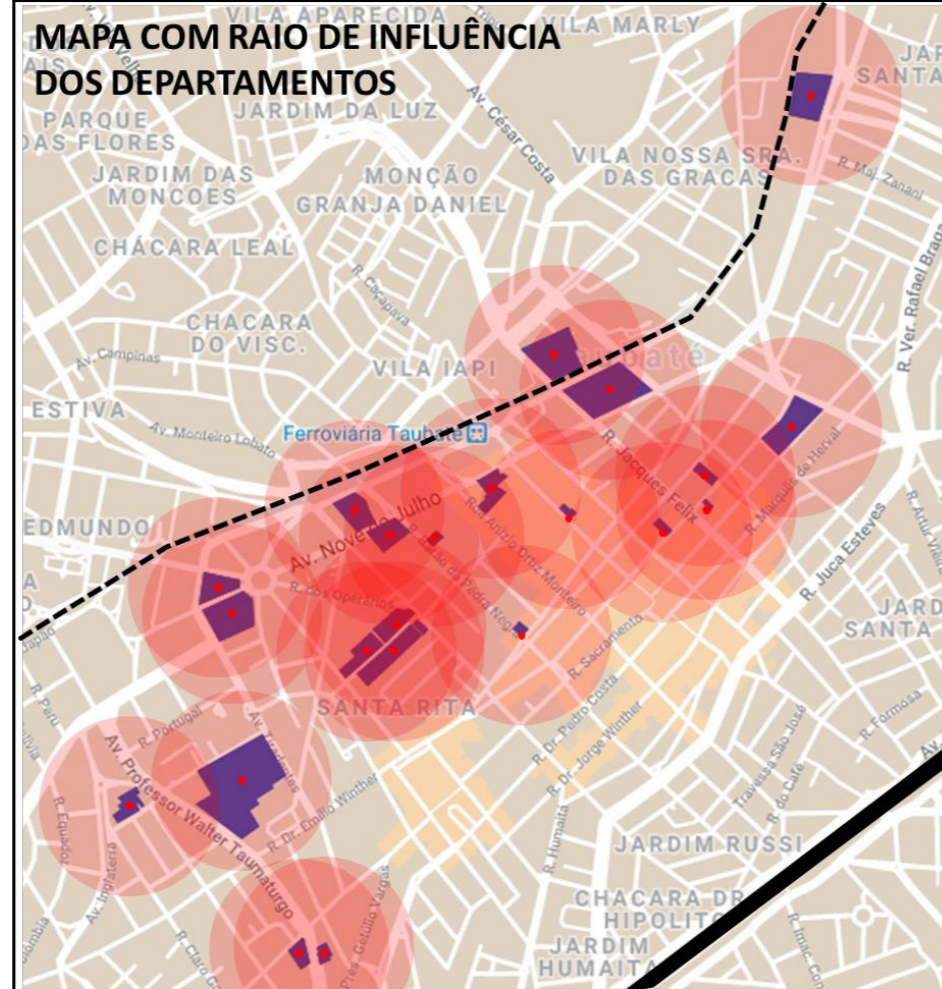
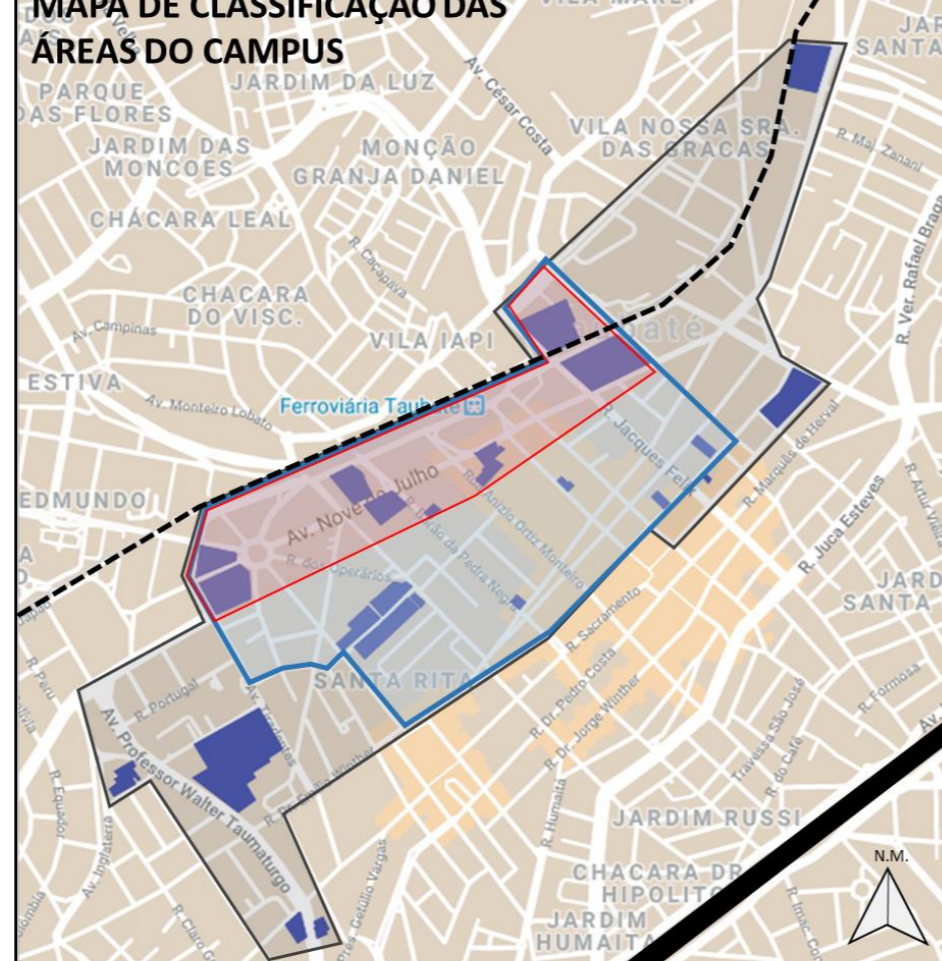


Figura 66:



FONTE: Google My Maps, editado pela autora, 2019.

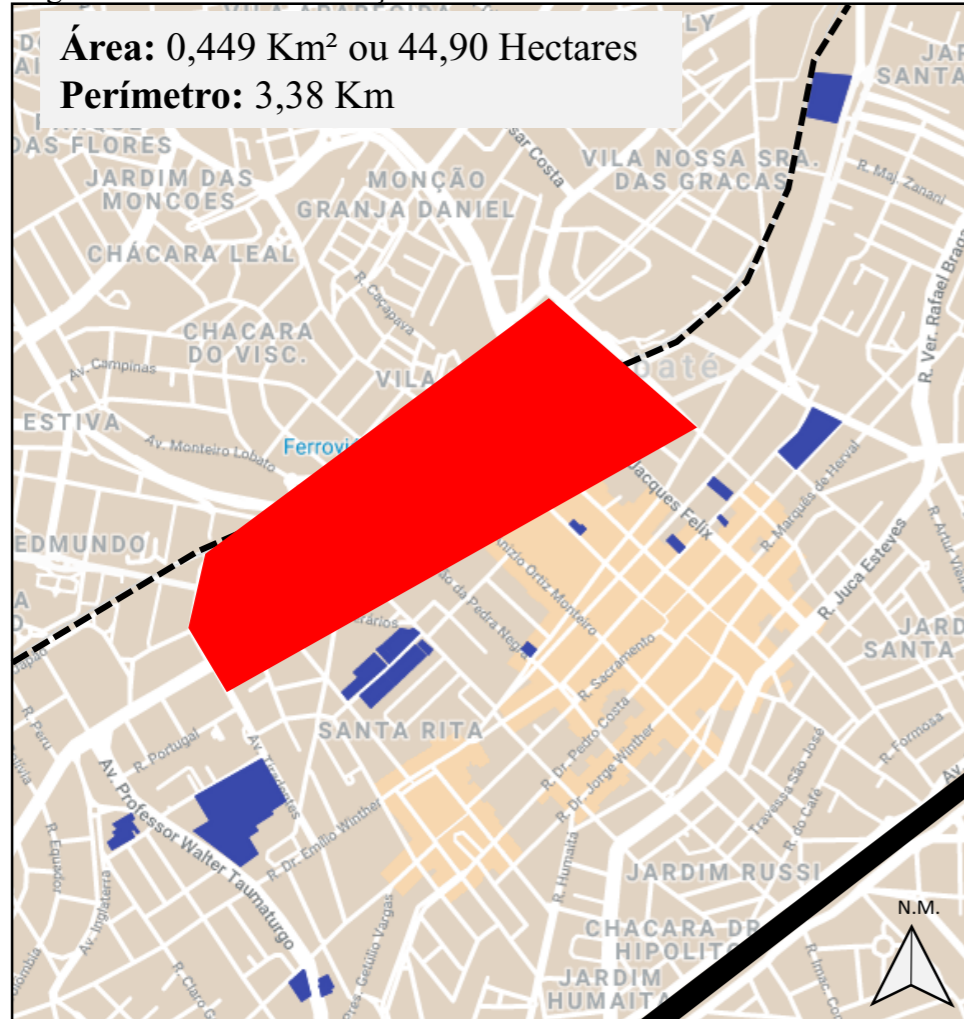
Tabela 8:

POTENCIALIDADES		PROBLEMAS	
Com relação aos embasamentos teóricos desse trabalho, não há potencialidades na distribuição atual do campus UNITAU.		Campus muito espalhado;	
		Falta de integração entre alunos;	
		Vias obstruídas pelo trânsito;	
		Falta identidade nos prédios UNITAU;	
		Poucas áreas verdes;	
		Muitas fachadas passivas;	
Falta de segurança, principalmente no período noturno.			
POTENCIALIDADES		PROBLEMAS	
Parte mais compacta do campus atual;		Calçadas em sua maioria apertadas e esburacadas;	
Atuais obras de sinalização para deficientes visuais em calçadas da área;		Área muito grande para efetiva integração entre alunos;	
Diversidade de equipamentos públicos;		Vias obstruídas pelo trânsito;	
Praças bem arborizadas;		Ruas pouco arborizadas;	
POTENCIALIDADES	PROBLEMAS	SOLUÇÕES	
Grande eixo criado pela Avenida 9 de Julho;	Grande quantidade de vazios urbanos;	Preenchimento dos vazios com novos e diversos usos;	
Linha férrea cria limite urbano;	Prédios com usos inadequados;	Desapropriação e ocupação com usos ideais e com fachadas ativas;	
Vias importantes atravessam o limite da linha férrea, o centro da cidade até a Via Dutra;	Falta identidade nos prédios UNITAU;	Criação de uma identidade para os prédios da universidade e a extensão de seu campus;	
Praças bem arborizadas;	Muitas fachadas passivas	Implantação de fachadas ativas e melhor iluminação nas calçadas;	
Grande fluxo de pessoas e automóveis;	Pouca densidade urbana;	Variedade de usos e aumento da densidade com prédios mistos;	
Presença da Rodoviária Velha, com grande fluxo de pessoas;	Falta de sinalização e acessibilidade;	Implantação de sinalização viária para deficientes e ciclovias;	
Calçadas largas em maior parte da área;	Grande número de lotes voltados para estacionamento;	Criação de edifícios-garagem, para diminuir o número de lotes "vazios" voltados para estacionamento;	
Diversidade de equipamentos públicos.	Falta de integração entre alunos.	Realocação de departamentos mais afastados para o eixo de intervenção.	

Os mapas anteriores foram levantados para achar a linguagem do *campus* UNITAU distribuído pela malha urbana a procura de uma área de intervenção ideal para aplicar os diagnósticos levantados a partir do estudo de embasamento teórico. Para isso, foi feito um mapa com um raio de 250 metros de influência partindo de cada prédio, para ter uma visão completa de até onde o *campus* UNITAU influencia diretamente e onde suas áreas de influência se aglutinam, intensificando sua interatividade entre os departamentos. Essa área interativa foi encontrada e analisada com a produção do mapa de classificação das áreas do *campus* e uma tabela, onde as cores estão diretamente ligadas com as cores do mapa, onde cada uma aplica os problemas e potencialidades de cada área, sendo a área em preto a distribuição espalhada do *campus* atual, a área em azul é onde localiza-se a parcela mais compacta atualmente e em vermelho a **área escolhida** para intervenção, que acompanha uma coluna de soluções viáveis para os problemas encontrados nela.

# ÁREA DE INTERVENÇÃO

Figura 67: Área de intervenção



Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019.

Figura 69: Mapa de vias e acessos.



Figura 68: Mapa atual de departamentos e terrenos

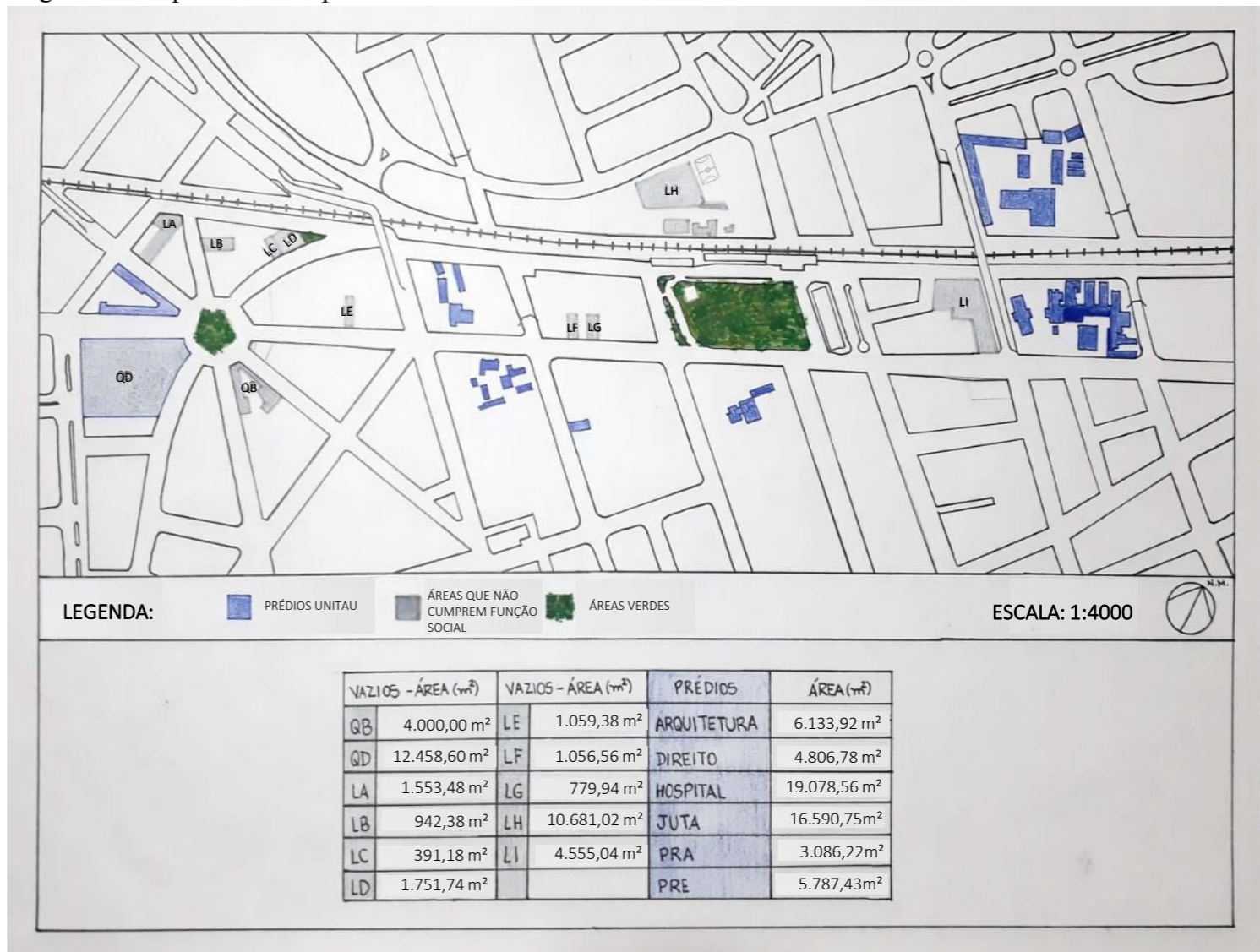
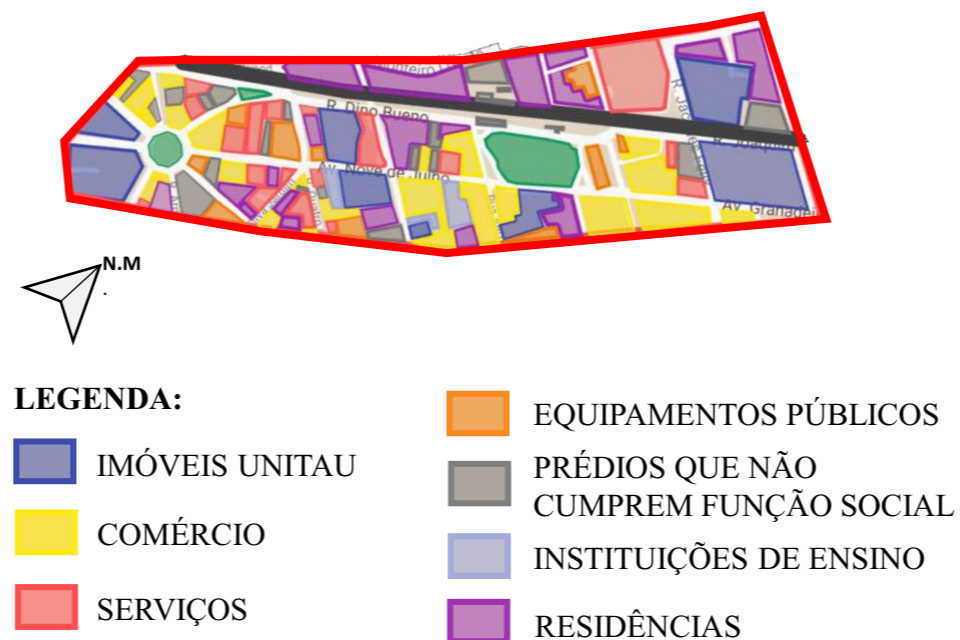
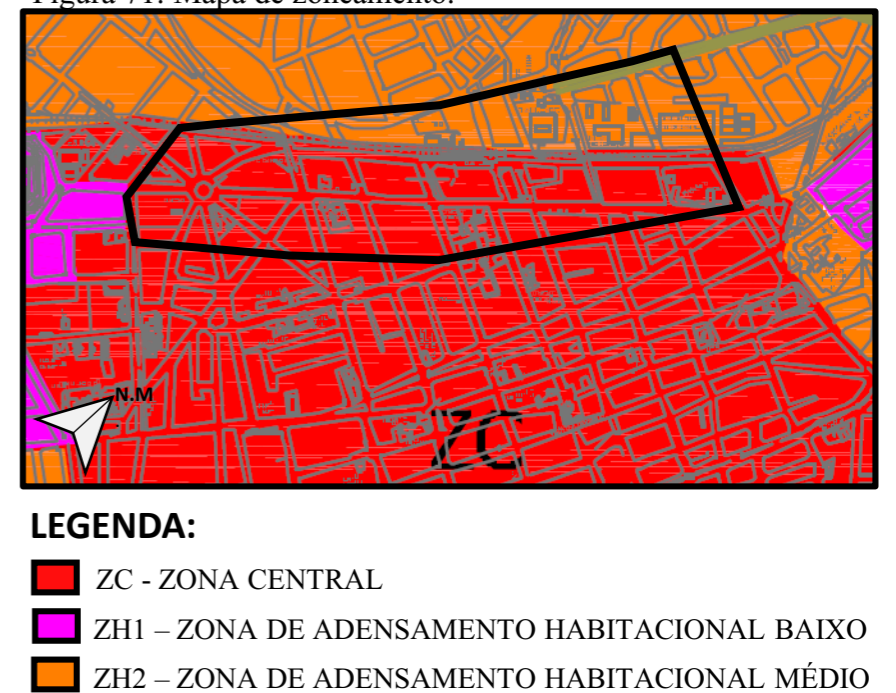


Figura 70: Mapa de uso do solo.



Fonte: Google My Maps, editado pela autora, 2019.

Figura 71: Mapa de zoneamento.



Fonte: ANEXO DA LEI COMPLEMENTAR Nº 238, de 10 Jan 2011.

# PROPOSTA PONTUAL

Figura 72: Mapa de núcleos de ensino.



Figura 74: Skyline ilustrativo da proposta.

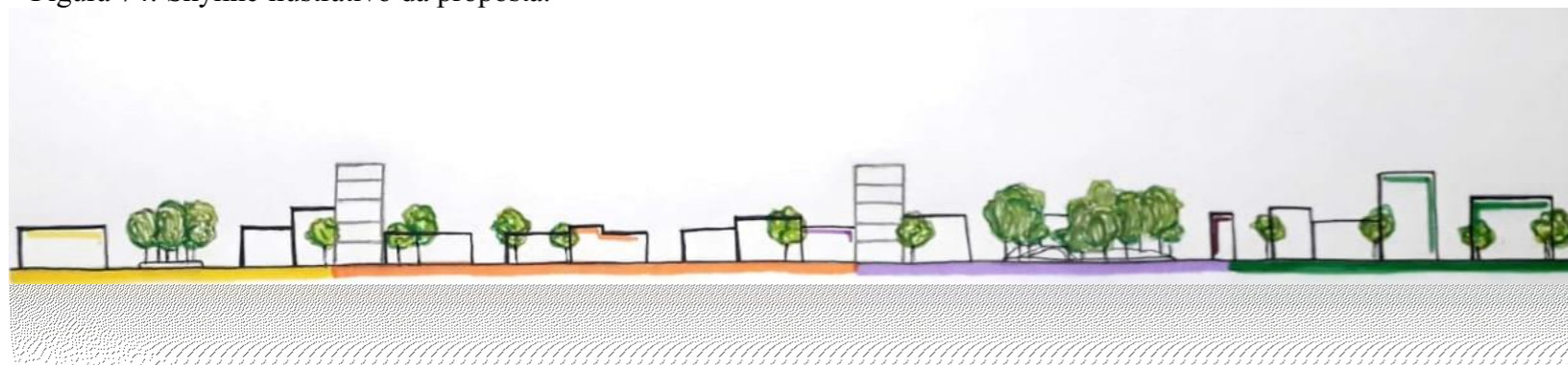
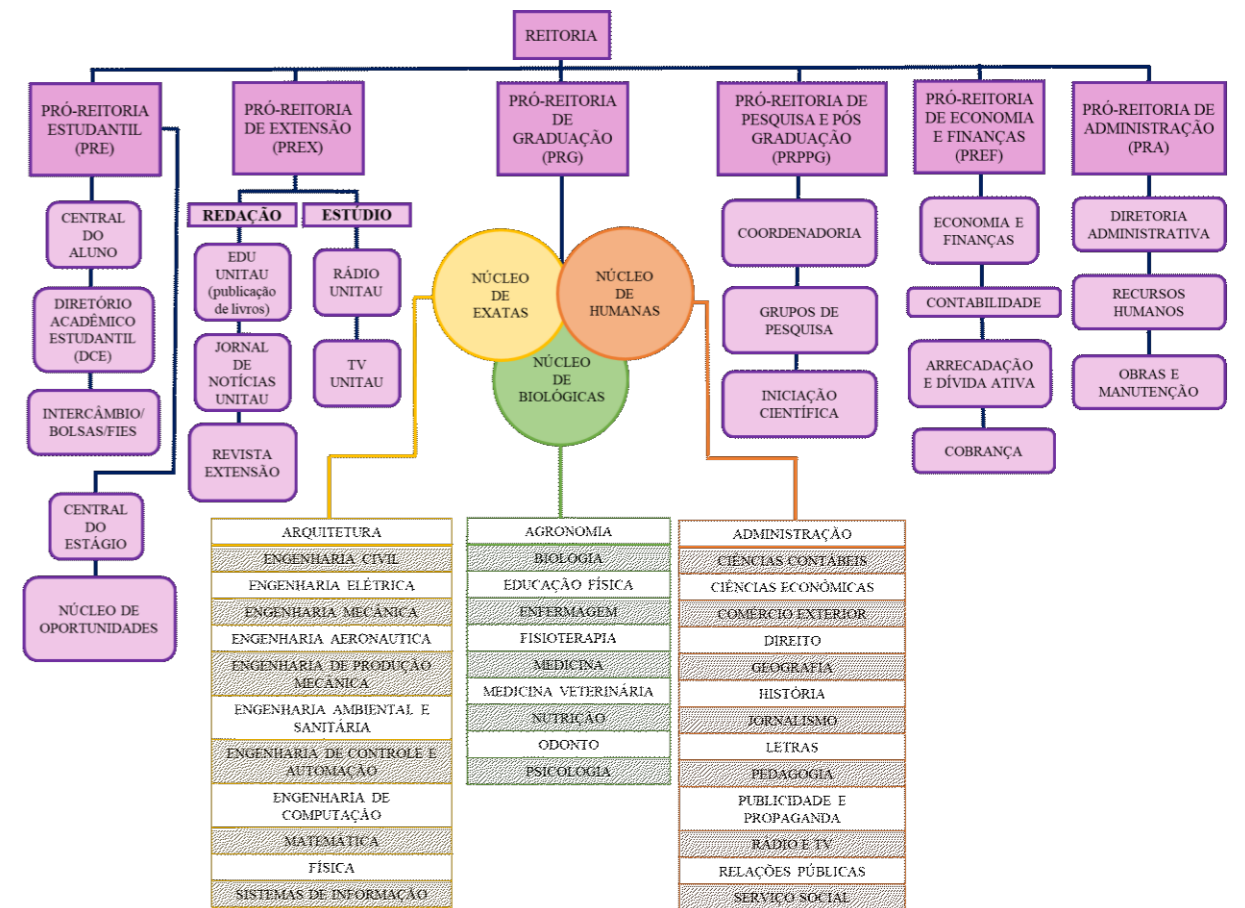


Figura 73: Organograma de distribuição.



# PROPOSTA DESENHO URBANO

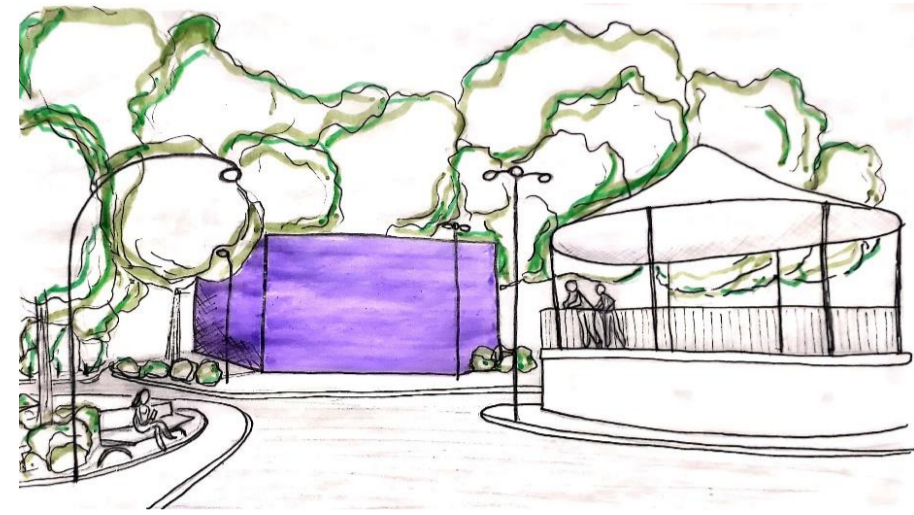


Figura 75: Reitoria – Praça Dr. Barbosa de Oliveira (1).

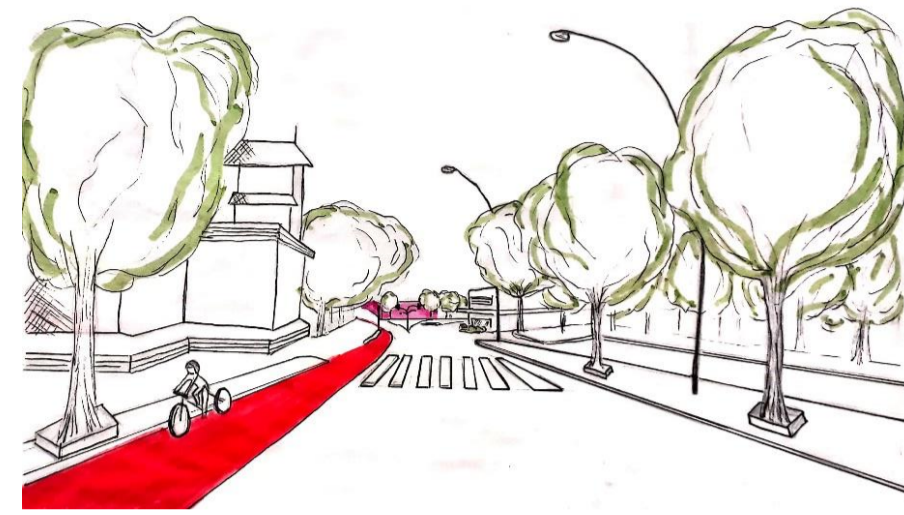


Figura 76: Requalificação Urbana (2).

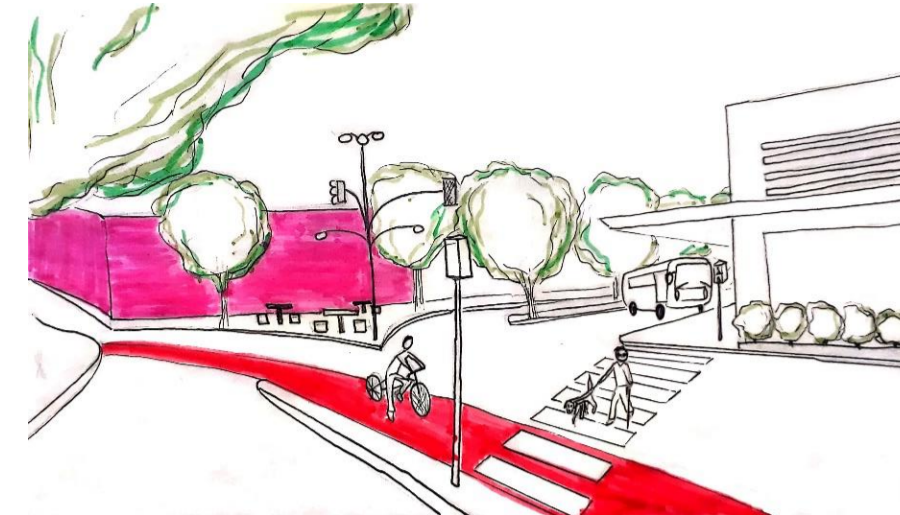


Figura 77: Restaurante Universitário (3).

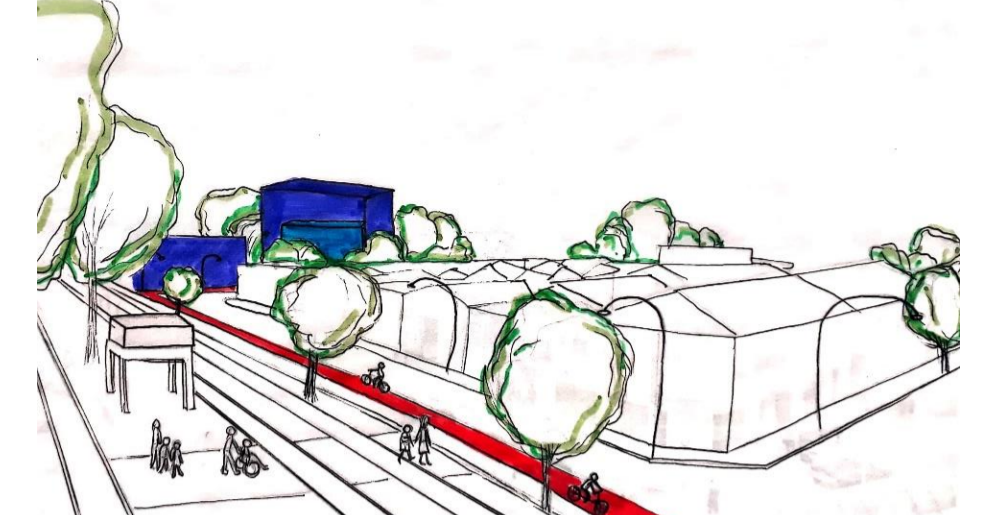


Figura 78: Alojamento estudantil (4).

Figura 79: Mapa de Proposta de Desenho Urbano.



Figura 80: Edifício-garagem e nova instalação UNITAU (5).

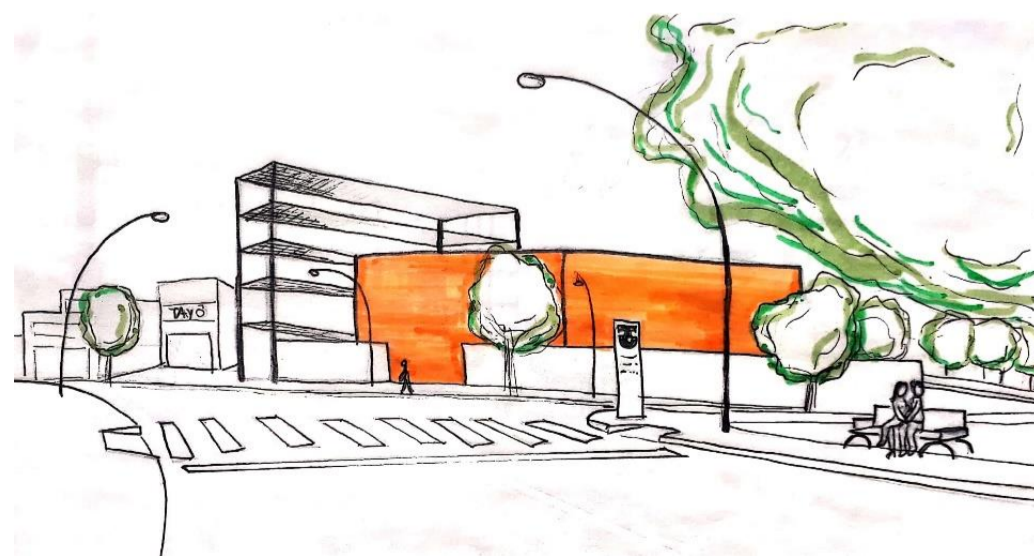


Figura 81: Ciclovia arborizada e integrada a linha férrea (6).

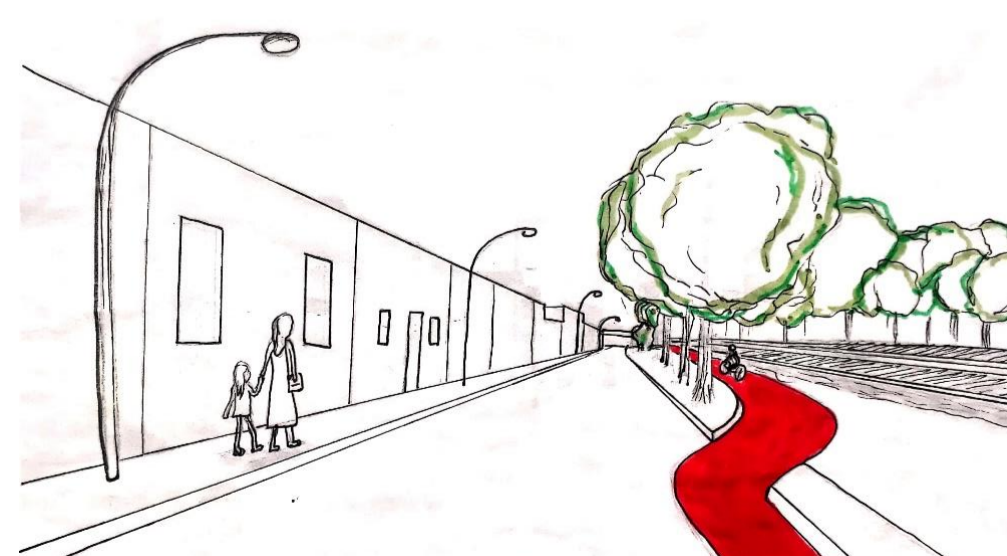


Figura 82: Reutilização do prédio da Quadra B e anexo de alojamento (7).

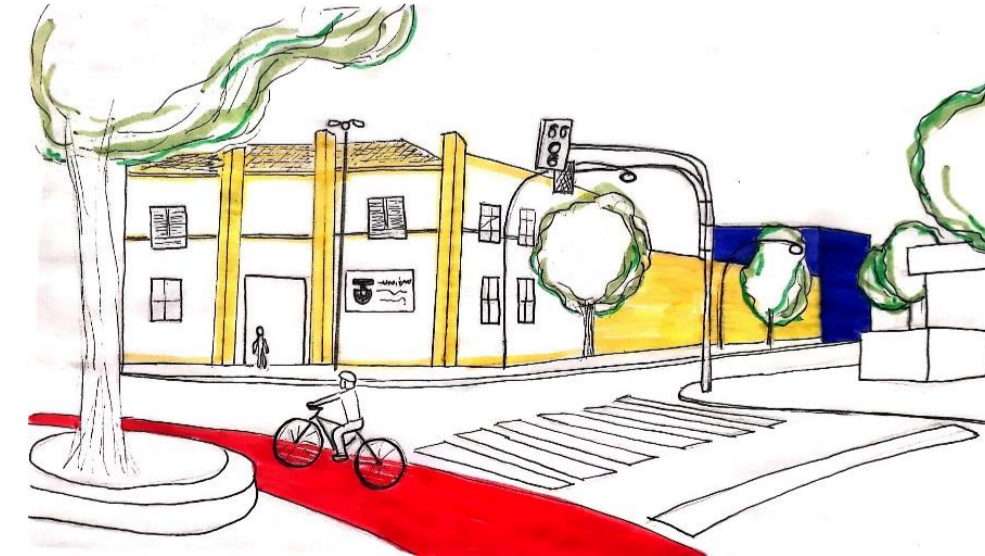
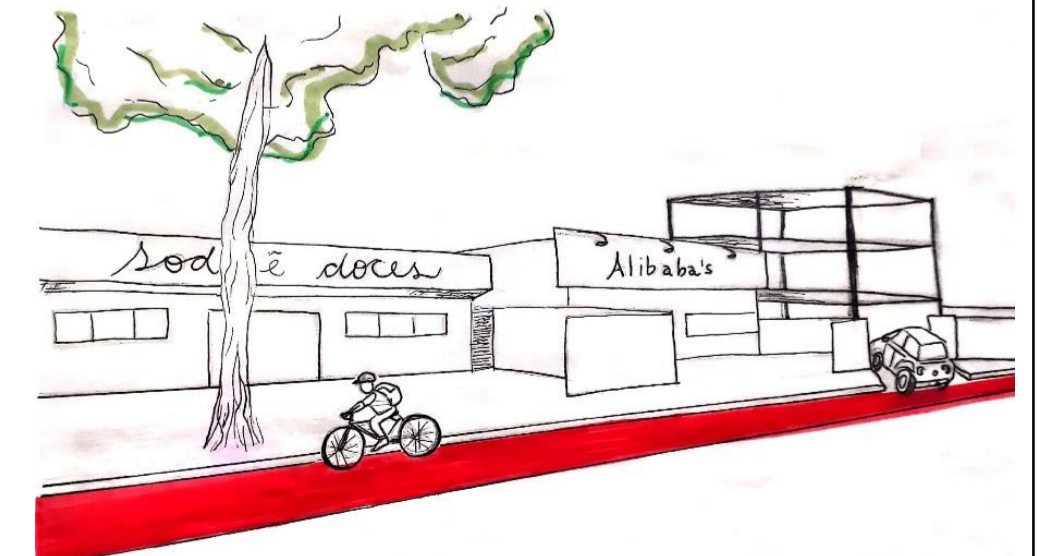


Figura 83: Implantação de fachadas ativas (8).



# PROPOSTA URBANA

Figura 84: Corte do modelo viário.

Figura 85: Fachada ativa.



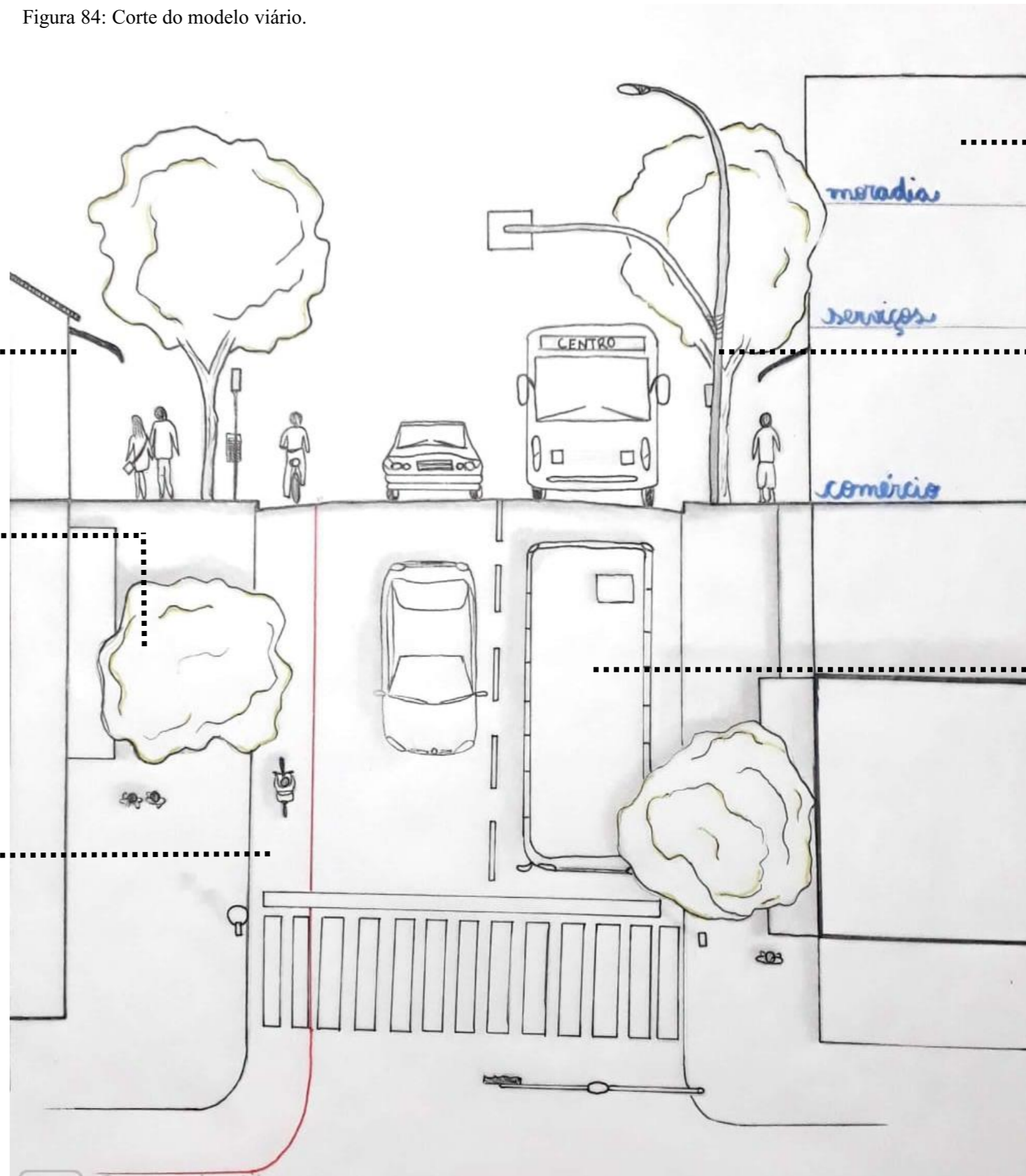
FACHADA ATIVA

REVITALIZAÇÃO

Figura 86: Ciclovía



CICLOVIA



USOS DIVERSOS

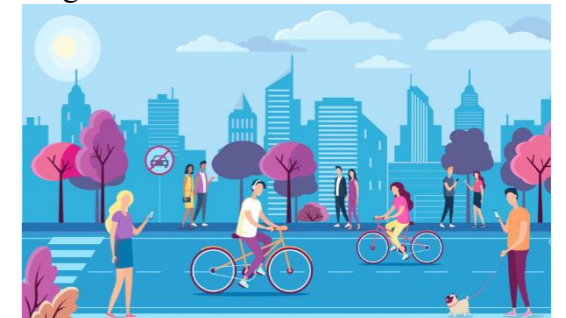
SEGURANÇA VIÁRIA

Figura 87: Segurança viária



MOBILIDADE

Figura 88: Mobilidade



## 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através de estudos analíticos sobre a Universidade de Taubaté e sua relação com a cidade, este trabalho trouxe uma proposta de redistribuição dos departamentos da UNITAU em um eixo universitário criado na Avenida 9 de Julho, com departamentos setorizados por área de ensino (Exatas – Humanas – Biológicas e área Administrativa) e uma proposta de desenho urbano trazendo conceitos de sustentabilidade baseado nos urbanistas Jeff Speck, Jan Gehl e Carlos Leite, implantando fachadas ativas, ciclovias e novas áreas verdes, aumentando a densidade em busca de uma segurança viária e pública adequada e também incentivando a caminhada e o uso de bicicletas deixando a cidade mais “caminhável”, concomitantemente diminuir o sedentarismo, a obesidade e as mortes por acidentes de trânsito. A proposta aplicada nesta faixa de intervenção, pode vir a ser replicada em outras partes da cidade, espalhando uma melhor qualidade de vida para os taubateanos. Por fim, este trabalho iniciou-se como proposta universitária para melhorar a integração entre alunos e concluiu-se conciliado com uma proposta sustentável de desenho urbano, harmoniosamente com a infraestrutura melhorada da Universidade de Taubaté.

## REFERÊNCIAS

- ABDALA, Joel. et al. **Revista DCSL 50 anos**. ACOM, SERG, 2007.
- ABREU, Maria Morgado de. **Taubaté: de Núcleo irradiador de bandeirismo a centro industrial e universitário do vale do Paraíba**, 1991.
- ARGAN, Giulio Carlo. **A história da arte como a história da cidade**. 5ª ed. São Paulo, Martins Fontes, 2005.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, **NBR 9284:Equipamento Urbano**, Rio de Janeiro. Março 1986.
- BROSS, João Carlos. **Considerações sobre o Plano Diretor da Universidade de Campinas**. Revista da Universidade Estadual de Campinas, n.0, nov. 1971, p. 85-89.
- BUFFA, E.; PINTO. G., O território da universidade brasileira: o modelo de câmpus, **Revista Brasileira de Educação** v. 21 n. 67 out.-dez. 2016, pp. 809-831.
- CÂMARA MUNICIPAL, **Lei nº 1.498**, de 6 de dezembro de 1974 Disponível em: <[http://www.camarataubate.sp.gov.br/abrir\\_arquivo.aspx/Lei\\_1498\\_1974?cdLocal=5&arquivo=%7BCA7ACB5B-2B0C-3DE5-52EE-ABC06BA2EB31%7D.pdf](http://www.camarataubate.sp.gov.br/abrir_arquivo.aspx/Lei_1498_1974?cdLocal=5&arquivo=%7BCA7ACB5B-2B0C-3DE5-52EE-ABC06BA2EB31%7D.pdf)> Acessado em: 25 de maio de 2019.
- CESAR JUNIOR, C. E. Monteclaro. **Conhecendo Taubaté: Uma análise urbana**. CABRAL Editora. 1ª Edição – 2013.
- DEL RIO, Vicente, **“Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento”**, 1º Edição, PINI Editora, 1990.
- DESMISTIFICANDO, a Cidade Universitária**. Rio de Janeiro: [s. n.], 25 out. 2004. Disponível em: <https://ufrj.br/noticia/2015/10/22/desmistificando-cidade-universit-ria>. Acessado em: 1 de abril de 2019.
- GEHL, Jan, 1936, **Cidades para pessoas**, 3ª Edição, São Paulo, Perspectiva, 2015.
- JACOBS, Jane, **Morte e vida de grandes cidades**, 2ª Edição, São Paulo, Martins Fontes, 2001.
- LEITE, Carlos. **Instrumentos Urbanos Inovadores**. ARCOweb, 24 maio 2016. Disponível em: <https://www.arcoweb.com.br/noticias/artigos/carlos-leite-instrumentos-urbanos-inovadores>. Acessado em: 01 de junho de 2019.



LIMA, P. G. et al, Caminhos da Universidade rumo ao século XXI: Pontos e estratégias para a sua orientação na visão de educadores brasileiros, **Paidéia**, FFCLRP-USP, Rib. Preto, jan/julho/2000

MAURO C. GONÇALVES. **Cultura urbana e cultura escolar em Taubaté em meados do século XX**. Campo Grande – MS, n.16, p. 231-247, jul-dez 2003.

MEIDA, Regis Rodrigues de, "**Obesidade no Brasil**"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/saude-na-escola/obesidade-no-brasil.htm>. Acessado em 03 de junho de 2019.

MELHEM, Sérgio. **Revista 30 Anos de História. Taubaté**: ACOM, 2004.

OLIVEIRA, Antônio J. B. de, **DAS ILHAS À CIDADE – A UNIVERSIDADE VISÍVEL: A Construção da Cidade Universitária do Brasil (1935-1950)**, Rio de Janeiro, 2005.

PACÍFICO, Fernando. "**Unicamp prevê déficit 135% maior em 2015 e limite de gastos com pessoal**" 14 maio 2015. G1, Globo. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/05/unicamp-preve-deficit-135-maior-em-2015-e-limite-de-gastos-com-pessoal.html>. Acessado em: 24 de maio de 2019.

QUAL A DIFERENÇA, entre faculdade e universidade? Disponível em: <https://www.diferenca.com/faculdade-e-universidade/> Acessado em: 04 de maio de 2019.

SILVA FILHO, Roberto L.L. **O papel do campus universitário**, maio, 2007

SOL BRILHANDO, **Mapa do Campus**, Campinas, Disponível em: [https://www.solbrilhando.com.br/Campinas/Educacao/Unicamp/Mapa\\_do\\_Campus.htm](https://www.solbrilhando.com.br/Campinas/Educacao/Unicamp/Mapa_do_Campus.htm) Acessado em: 22 de maio de 2019.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**, 1º edição, São Paulo, Perspectiva, 2017.

TAUBATÉ. Prefeitura Municipal. **Lei Complementar nº 238, de 10 de janeiro de 2011**. Institui o plano diretor físico do município de Taubaté. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-taubate-sp> Acessado em: 11 de junho de 2019.

**UFRJ em números**, 2013. Disponível em: <https://ufrj.br/docs/lai/ufjr-em-numeros-2013.pdf> Acessado em: 23 de maio de 2019.

**UFRJ, Uerj e UFF estão entre as mil melhores universidades do mundo.** 6 nov. 2018. Fotografia. Disponível em: <<http://riodeboasnoticias.com.br/conquistas/ufrj-uerj-e-uff-estao-entre-as-mil-melhores-universidades-do-mundo/>> Acessado em: 30 de maio de 2019.

UNICAMP. **A Universidade,** Disponível em: <<https://www.unicamp.br/unicamp/universidade>> Acesso em: 26 de maio de 2019.

UNICAMP. **Campus Barão Geraldo.** Internacional Office: [s. n.]. Mapa Interativo. Disponível em: <<http://www.internationaloffice.unicamp.br/mapa/#/home>>. Acessado em: 24 de maio de 2019.

UNICAMP. **História,** Disponível em: <<https://www.unicamp.br/unicamp/node/64>> Acessado em: 22 de maio de 2019.

UNITAU. **Catálogo Geral 2016.** Disponível em: <<http://www.unitau.br/pagina/catalogo-geral-2016>> Acessado em: 16 de abril de 2019.

UNITAU. Centro de documentação e pesquisa histórica. **História do Solar da Viscondessa do Tremembé.** Disponível em: <<https://cdph.webnode.com.br/solar/historia/>> Acessado em: 02 de maio de 2019.

UNITAU. **Linha do tempo 40 anos UNITAU.** Disponível em: <<http://web.unitau.br/40anos/linha-do-tempo.html>> Acessado em: 06 de abril de 2019.

UNITAU. Portal de notícias. **A UNITAU em números.** Disponível em: <<http://web.unitau.br/noticias/a-unitau-em-numeros/>> Acessado em: 19 de abril de 2019.

UNITAU. Portal de notícias. **UNITAU alcança 10 mil alunos na graduação.** Disponível em: <<http://web.unitau.br/noticias/2019/04/01/unitau-alcanca-10-mil-alunos-na-graduacao/>> Acessado em: 21 de abril de 2019.

USCS, **Infraestrutura,** Site oficial. Disponível em: <<http://www.uscs.edu.br/institucional/infraestrutura/>> Acessado em: 26 de maio de 2019.

USCS, **Memórias USCS,** Site Oficial, 2018, Disponível em: <<http://www.uscs.edu.br/memorias/>> Acessado em: 26 de maio de 2019.