



Antiguidade Clássica e sua contribuição para o enaltecimento do Transporte Público

Diego Anhê Capel

Graduando em Arquitetura e Urbanismo, Unisaesiano, Brasil

diego.anhe.capel@icloud.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0001-6775-5542>



Antiguidade Clássica e sua contribuição para o enaltecimento do Transporte Público

RESUMO

Objetivo - O intuito desse trabalho é refletir sobre o que a Arquitetura Clássica pode contribuir para valorizar o Transporte Público urbano em Birigui / SP.

Metodologia - O método utilizado para isso é o da elaboração de um ensaio a respeito deste tema.

Originalidade/relevância - Este trabalho foi desenvolvido com a junção de dois temas: a Arquitetura produzida na Antiguidade Clássica e a Mobilidade Urbana e seus elementos de Transporte Público.

Resultados - O resultado não é exatamente um projeto aplicável, mas proposições que levem o leitor a uma reflexão crítica sobre o assunto.

Contribuições teóricas/metodológicas - A proposta é de provocar uma reflexão no leitor sobre a desvalorização do Transporte Público urbano.

Contribuições sociais e ambientais - De que forma a Mobilidade Urbana pode ser vista como algo tão valorizado quanto as produções da Antiguidade Clássica.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura Clássica. Mobilidade Urbana. Transporte Público.

Classical Antiquity and its Contribution to the Appreciation of Public Transportation

ABSTRACT

Objective – The purpose of this work is to reflect on how Classical Architecture can contribute to enhancing urban Public Transportation in Birigui, São Paulo.

Methodology – The method applied is the elaboration of an essay on this subject.

Originality/Relevance – This work was developed by combining two themes: the Architecture produced in Classical Antiquity and Urban Mobility with its elements of Public Transportation.

Results – The outcome is not exactly an applicable project, but propositions that lead the reader to a critical reflection on the subject.

Theoretical/Methodological Contributions – The proposal is to provoke in the reader a reflection on the undervaluation of urban Public Transportation.

Social and Environmental Contributions – How Urban Mobility can be regarded as something as valuable as the productions of Classical Antiquity.

KEYWORDS: Classical Architecture. Urban Mobility. Public Transportation.

Antigüedad Clásica y su contribución al enaltecimiento del Transporte Público

RESUMEN

Objetivo – El propósito de este trabajo es reflexionar sobre cómo la Arquitectura Clásica puede contribuir a valorizar el Transporte Público urbano en Birigui, São Paulo.

Metodología – El método utilizado es la elaboración de un ensayo sobre este tema.

Originalidad/Relevancia – Este trabajo fue desarrollado a partir de la unión de dos temas: la Arquitectura producida en la Antigüedad Clásica y la Movilidad Urbana con sus elementos de Transporte Público.

Resultados – El resultado no es exactamente un proyecto aplicable, sino proposiciones que conduzcan al lector a una reflexión crítica sobre el tema.

Contribuciones Teóricas/Metodológicas – La propuesta es provocar en el lector una reflexión sobre la desvalorización del Transporte Público urbano.

Contribuciones Sociales y Ambientales – De qué manera la Movilidad Urbana puede ser vista como algo tan valioso como las producciones de la Antigüedad Clásica.

PALABRAS CLAVE: Arquitectura Clásica. Movilidad Urbana. Transporte Público.



1 INTRODUÇÃO

A antiguidade clássica transcende o simples conceito de um estilo arquitetônico; representa uma herança cultural e histórica cujos valores influenciam a arquitetura e as artes desde sua origem. Ela não se limita a linhas estéticas, mas incorpora conceitos de ordem, harmonia, poder e equilíbrio — qualidades que provocam uma reação imediata e instintiva, inspirando um senso de grandeza, respeito e valor intrínseco. A arquitetura clássica, com suas proporções e simetria cuidadosa, constitui não apenas um conjunto de formas belas, mas uma manifestação de valores universais que ressoam com os ideais de civilização e estabilidade.

Por ser capaz de atribuir essas percepções aos elementos a que se aplica, a linguagem clássica é um veículo poderoso para incutir valor a objetos e espaços. Neste ensaio, o objetivo é aplicar esses valores a algo que, na sociedade contemporânea, muitas vezes é visto como trivial e até depreciado: o transporte público. Diferente das grandes obras arquitetônicas ou dos espaços de prestígio, em que a estética clássica é frequentemente celebrada, os elementos do transporte público permanecem fora desse contexto. O intuito aqui é provocar uma mudança de percepção ao unir o valor simbólico da estética clássica com o transporte urbano, confrontando o leitor com a pergunta: por que um serviço vital para a vida urbana é tratado de forma inferior?

Ao longo dos anos, o transporte público passou por uma série de transformações significativas, impulsionadas pelo avanço da tecnologia e pela expansão das cidades, permitindo percorrer longas distâncias em tempo menor. No entanto, essa revolução na mobilidade teve seu custo, levando ao uso intenso de combustíveis fósseis e contribuindo para o aumento da poluição atmosférica e das emissões de carbono. O uso excessivo do transporte individual, especialmente o automóvel, tornou-se um problema ambiental, levando à urgente necessidade de repensar o equilíbrio entre conveniência e sustentabilidade. É justamente nesse ponto que se encontra a questão-chave deste ensaio: como podemos resgatar o valor e a dignidade do transporte público, tornando-o uma escolha mais atraente e culturalmente respeitada?

Nesse contexto, a aplicação da linguagem clássica aos elementos da mobilidade urbana se apresenta como um experimento conceitual inovador. Ao fundir os conceitos clássicos com o transporte público, espera-se despertar uma reflexão profunda sobre a imagem e o valor que atribuímos a esse serviço essencial. Se a arquitetura clássica, historicamente, foi capaz de gerar percepções de grandeza e beleza ao longo dos séculos, será que esses mesmos elementos não poderiam transformar a maneira como a sociedade enxerga o transporte público? O objetivo aqui não é meramente estético ou funcional, mas o de instigar um diálogo sobre a importância do transporte coletivo e seu papel vital na construção de cidades mais sustentáveis e inclusivas.

A cidade escolhida como cenário para este ensaio é Birigui, no noroeste paulista; ela representa um contexto urbano cujos desafios da mobilidade e a valorização dos espaços públicos são temas relevantes, refletindo questões presentes em muitas cidades de médio porte no Brasil. Ao longo deste trabalho, propõe-se uma abordagem experimental que exalta o contraste entre os valores da arquitetura clássica e a realidade da mobilidade urbana contemporânea. A intenção é que o leitor possa enxergar o transporte público sob uma nova perspectiva, como algo que não é apenas utilitário, mas digno de respeito e cuidado. Esta provocação visual e simbólica, ao final, busca questionar os preconceitos que permeiam a percepção do transporte público, instigando uma revalorização que pode contribuir para um futuro urbano mais consciente e responsável.



2 A LINGUAGEM CLÁSSICA

O método de desenvolvimento de um projeto arquitetônico, invariavelmente, esbarra em questões ligadas à sua linguagem arquitetônica. Historicamente, podemos apresentar os estilos arquitetônicos desenvolvidos nos Impérios Greco-Romanos como o primeiro estudado e catalogado, dando origem ao que hoje entendemos por Arquitetura Clássica. Toda arquitetura desenvolvida após a Antiguidade está, de alguma forma, atrelada aos seus conceitos: seja para revisitá-los – como o neoclassicismo – ou combatê-los – como a arquitetura moderna. Cada época se utilizou da linguagem clássica para estabelecer sua própria forma de expressão.

2.1 Arquitetura na Antiguidade Clássica

Originados nos templos gregos e na arquitetura religiosa e militar de Roma, a linguagem clássica transcende conceitos estéticos baseado no uso de tipos padronizados de colunas, aberturas, frontões e ornamentos. Conceituá-los pode ser uma tarefa subjetiva, pois depende da sua interpretação. No livro “A Linguagem Clássica da Arquitetura”, John Summerson afirma que o objetivo da arquitetura clássica sempre foi alcançar uma harmonia inteligível entre as partes. Essa harmonia expressa-se através do uso de elementos padronizados em suas construções, e pelas proporções aritméticas nas quais as partes de um edifício se relacionam entre si ou com o todo: a razão entre pedestal e coluna, ou entre coluna e entablamento. Mas essa conceituação do clássico pode ser bastante abstrata. Afinal, o que um edifício deve ter para ser considerado clássico? Bastariam elementos proporcionais, dispostos de forma simétricas? Ou apenas pelo uso de colunas, arcos, frontões e ornamentos que respeitam as ordens clássicas estabelecidas?

Para compreender essa linguagem, é necessário, a princípio, aprofundar-se no conceito das “Cinco Ordens da Arquitetura”. Uma “ordem” consiste na unidade coluna-superestrutura que compõe a colunata de um templo. O primeiro estudá-las foi Marcos Vitruvius Polião, arquiteto romano do século I a.C. e autor do tratado “De Architectura”. Ele reúne todo o conhecimento romano sobre construção de sua época, apresentando as ordens jônica, dórica, coríntia e toscana. Quatorze séculos depois, em seu tratado “De re aedificatoria”, o arquiteto florentino Leon Battista Alberti acrescenta uma quinta ordem, a compósita. Mas foi Sebastiano Serlio, arquiteto italiano renascentista, um século depois, quem realmente consolidou as “Cinco Ordens da Arquitetura”, atribuindo-lhes um simbolismo lendário, às quais nenhum acréscimo seria admissível. No tratado “I sette libri dell'architettura”, Serlio dispõe as ordens alinhadas, seguindo uma escala que varia entre a rudeza e firmeza até a esbeltez e delicadeza. Assim, não foram os romanos que canonizaram as ordens da forma que conhecemos. Isso aconteceu apenas na Renascença, e foi determinante para a produção arquitetônica que se desenvolveu pelos séculos seguintes.

Mas a arquitetura clássica não se restringiu apenas a templos e edifícios religiosos. Ao adotarem arcos e abóbadas em seus edifícios públicos, os romanos procuraram transferir o prestígio da arquitetura religiosa para projetos seculares. Assim, empregavam as ordens não como mera decoração, mas como instrumento de controle de novos tipos de estrutura, renovando a linguagem arquitetônica com sua expressão integrada à estrutura, formando uma



unidade.

2.2 Do Renascimento ao Neoclássico

O Renascimento, ocorrido entre meados do século XIV e o final do século XVI, representou uma profunda reformulação da vida medieval europeia, impulsionado por transformações econômicas e pela redescoberta dos valores da Antiguidade Clássica. Caracterizado pelo humanismo, racionalismo e antropocentrismo, esse período marcou o início de uma série de movimentos socioculturais que, até meados do século XIX, buscaram resgatar elementos construtivos como colunas, ordens e entablamentos, reinterpretando-os. Nome fundamental para a Renascença, Michelangelo Buonarroti desafiou as proporções e regras clássicas com bastante segurança. Em suas obras, aplicou ordens em escalas diferentes, atravessando múltiplos pavimentos de edifícios, criando a chamada "Ordem Colossal de Michelangelo", que transcendeu a gramática vitruviana e introduziu novas possibilidades compositivas. Em "Complexidade e Contradição em Arquitetura", Robert Venturi argumenta que a arquitetura renascentista, ao reutilizar o vocabulário clássico em novas combinações, reconheceu o valor dos significados contraditórios. Destaca que Michelangelo raramente adotava um tema sem atribuir-lhe um novo sentido, mantendo traços essenciais dos modelos antigos enquanto introduzia inovações que remetiam à sua origem.

No século XVII e início do XVIII, o Barroco ascendeu como estilo dominante, empregando dramaticidade e força expressiva. Os edifícios barrocos buscavam impactar emocionalmente o observador, seja exaltando o poder militar britânico ou a universalidade da Igreja de Roma. Com o avanço do racionalismo iluminista no século XVIII, Marc-Antoine Laugier concebeu um modelo arquitetônico baseado em colunas e vigas, abandonando o relevo e as paredes como elementos estruturais. Essa visão, centrada na verdade construtiva, pode ser entendida como uma das precursoras do Movimento Moderno que surgiria com a Revolução Industrial, mais de um século depois.

Antes disso, porém, entre a segunda metade do século XVIII e a primeira metade do século XIX, a retomada da linguagem clássica ganhou destaque com o surgimento do neoclassicismo, paralelamente à Revolução Industrial e à Revolução Francesa, tendo como base filosófica o Iluminismo. O neoclassicismo não se restringiu à arquitetura, mas também influenciou a literatura, escultura e pintura. Um dos principais precursores foi Andrea Palladio, arquiteto italiano do século XVI, que influenciando fortemente a arquitetura inglesa durante sua ascensão.

2.3 O Neoclássico no Brasil

Em geral, a arquitetura neoclássica brasileira é vista como uma derivada do neoclassicismo europeu. Cronologicamente, ela coincide com a vinda da família Real portuguesa para o Brasil, em 1808, e se estende durante todo o período imperial brasileiro – sucedendo o barroco da época colonial, e antecedendo o ecletismo das primeiras décadas da era republicana. No século XIX, construíram-se no Brasil alguns edifícios realmente ramificados do neoclassicismo europeu; alguns projetos foram desenhados, porém, nunca executados. No livro "Arquitetura Neoclássica Brasileira: um Reexame", Alberto Sousa defende uma classificação própria para este



período, refletindo a evolução da arquitetura brasileira, que não se enquadra no contexto histórico europeu. Ele a divide em dois períodos distintos: uma primeira etapa, caracterizada por algumas poucas experiências inovadoras, inegavelmente inspiradas em matrizes neoclássicas europeias; e um segundo período, coincidente com o Segundo Reinado, em que se difundiu uma nova linguagem arquitetônica, classicista, de personalidade própria e bem definida, diferente da colonial que ela substituiu e da neoclássica europeia.

Uma das justificativas para essa teoria é sua própria cronologia de desenvolvimento. O termo neoclássico é utilizado para designar a arquitetura produzida numa época não coincidente com o que aconteceu no Brasil, onde se desenvolveu ao mesmo tempo em que o neoclassicismo europeu se extinguiu. Toda discussão conceitual acerca do movimento neoclássico não alimentou a produção brasileira. Além disso, as fórmulas mais usuais do neoclassicismo – pórtico central com colunas e frontão, cúpulas renascentistas – raramente foram aqui empregadas. E, quando adotadas, assumiram uma composição muito mais renascentista.

Vale a pena atentar-se a alguns fatores que fizeram com que o classicismo imperial brasileiro adquirisse um caráter próprio. Um deles foi a preservação de certas práticas e soluções características da tradição arquitetônica luso-brasileira – como o emprego do reboco pintado no acabamento das fachadas, muitas vezes em contraste com molduras em cantaria ou em massa pintada em outra cor. Outro, foi a assimilação de influências de diferentes procedências, como renascentistas e palladianas, evitando quase sempre a monumentalidade e a tendência arqueológica do neoclassicismo europeu.

Embora muitos apontem Grandjean de Montigny como o principal expoente do neoclassicismo brasileiro, essa atribuição é considerada exagerada por Alberto Sousa, que a interpreta como uma tentativa de conferir prestígio por meio da figura de um arquiteto francês renomado. Obras de P. J. Pézérat – como a casa da Marquesa de Santos e a Academia Militar – e de Louis Vauthier – como o Teatro Santa Isabel, em Recife – geralmente são lembradas como principais representantes do estilo que representou, de fato, a primeira arquitetura efetivamente brasileira. Isto porque não apenas foi a primeira a se desenvolver no Brasil a partir do momento em que ele se tornou uma nação soberana – o barroco, por maior que seja seu valor, constituiu de direito uma arquitetura colonial portuguesa – bem como procurou descobrir caminhos próprios, independentes. As edificações barrocas do Brasil eram concebidas e executadas segundo modelos lusitanos, frequentemente projetadas por portugueses. O classicismo imperial brasileiro desenvolveu-se independentemente do português, constituindo manifestações distintas e absorvendo influências francesas e de outros países – como o classicismo italiano e o palladianismo inglês – que o enriqueceram e contribuíram para individualizá-lo.

Esse classicismo imperial se expandiu para o interior do país, marcando a arquitetura urbana da primeira metade do século XX. Em Birigui, por exemplo, essa linguagem é evidente no projeto do Paço Municipal, antiga sede administrativa da Prefeitura da cidade, construído na década de 1930, e que sem mantém em atividade até o presente.

2.4 O Neoclássico e a Arquitetura Pós-Moderna

Durante a primeira metade do século XX, a arquitetura passou pela revolução mais radical e universal na história da humanidade, que convencionamos chamar de Movimento Moderno. Questões ligadas à tecnologia e industrialização sobrepuseram-se à forma, e tiveram



seu ápice no período seguinte à Primeira Guerra Mundial – priorizando a produção em larga escala para suprir as necessidades sociais de um mundo transformado pela guerra.

Artigos publicados no livro *Vers une Architecture*, de Le Corbusier, no entanto, inverteram completamente a arquitetura que se fazia naquele momento, através da aplicação do que ele chamou de traçados reguladores. Corbusier retomou o tipo de controle que pertencia essencialmente à Renascença, evidenciando uma harmonia inteligível entre as partes.

Uma das crenças mais profundas dos modernistas foi a de que o ornamento era degradante, como sugeriu Adolf Loos em seu texto “Ornamento e Crime”. Os edifícios deveriam agradar graças à função, e nada mais. Uma grande consequência disso foi o dano que causou à imagem da arquitetura moderna aos olhos do público, considerada vazia e desinteressante. Em “Complexidade e Contradição em Arquitetura”, Robert Venturi elucida que os arquitetos e críticos de arte do começo do século XX, quando não estavam meramente buscando no passado munção fresca para a guerra polêmica em curso, ensinaram-nos a ver toda a arquitetura em termos abstratos.

Essa austeridade, formalidade e falta de variedade da arquitetura moderna, sua insistência em desconsiderar a história e a cultura dos lugares onde essa arquitetura está inserida, colaborou justamente para sua involução. Em contraposição, a arquitetura pós-moderna se destaca pela habilidade de estabelecer um diálogo acessível com o público por meio da retomada de símbolos reconhecíveis e elementos históricos do vocabulário arquitetônico. Apropriando-se de elementos simbólicos com um toque de ironia e exuberância, essa incorporação de formas e ornamentos conhecidos desperta associações culturais e memórias coletivas, promovendo uma compreensão mais intuitiva e um envolvimento emocional.

A capacidade comunicativa da arquitetura pós-moderna reside, assim, na sua habilidade de evocar um repertório visual compartilhado. Ela recorre a elementos clássicos, reinterpretando-os de maneira criativa e, muitas vezes, lúdica. Obras de Robert Venturi e Michael Graves, por exemplo, são conhecidas por desafiar o rigor modernista ao introduzir referências que oscilam entre o clássico e o kitsch, gerando um efeito visual que o público reconhece e aprecia, mesmo que inconsciente. Essa acessibilidade simbólica estabelece uma conexão entre o espaço arquitetônico e as pessoas, transformando edifícios em marcos culturais facilmente compreendidos e aceitos. A arquitetura pós-moderna, portanto, celebra a diversidade e a pluralidade de estilos, rejeitando a ideia de uma verdade única ou de uma linguagem universal. Em vez disso, abraça a complexidade e a contradição, refletindo o contexto sociocultural em que está inserida e criando um ambiente em que o passado e o presente coexistem de forma dinâmica.

3 O TRANSPORTE PÚBLICO

Ao longo dos últimos dois séculos, o estilo neoclássico consolidou-se como símbolo de poder, autoridade e sofisticação cultural. Inspirado na antiguidade, o neoclassicismo valoriza a ordem, a simetria e a monumentalidade, sendo amplamente adotado em edifícios públicos, palácios e monumentos. Estruturas como o Capitólio dos Estados Unidos ou a Igreja de la Madeleine, em Paris, ilustram como a arquitetura pode expressar prestígio e resistência, refletindo os valores de sociedades que buscam afirmar sua herança cultural e autoridade.



Em contrapartida, quando se trata da infraestrutura de mobilidade urbana, o cenário é drasticamente diferente. Estações de ônibus, terminais e pontos de parada são frequentemente negligenciados; estruturas improvisadas, sem cobertura, iluminação ou segurança, evidenciam o descaso com o sistema. A arquitetura desses espaços reforça essa lógica: terminais degradados e desconfortáveis afastam usuários de classes mais altas, alimentando um ciclo de desvalorização. O transporte coletivo público, em vez de alternativa eficiente e digna, torna-se um sistema sobrecarregado, caro e ineficiente.

Essa desvalorização tem raízes complexas. Historicamente, o Brasil, por exemplo, priorizou o transporte individual, investindo em rodovias e viadutos, enquanto o transporte coletivo foi relegado a segundo plano. O resultado disso é um sistema visto mais como uma solução de baixo custo do que como uma prioridade digna de políticas sérias. O contraste entre a monumentalidade de edifícios simbólicos e a precariedade da infraestrutura de mobilidade urbana revela mais do que uma diferença estética: expõe uma hierarquia de prioridades. Enquanto a arquitetura do prestígio comunica poder, o transporte público é tratado como um problema a ser tolerado, não como um direito a ser valorizado.

No entanto, regimes autoritários como a antiga União Soviética e a Coreia do Norte inverteram essa lógica: suas estações de metrô foram projetadas como palácios subterrâneos, símbolos de poder estatal e propaganda ideológica; eles nos mostram como a arquitetura pode ser usada para comunicar valores políticos, transformando o cotidiano em narrativa simbólica. Esses exemplos nos convidam a repensar o papel da arquitetura no espaço coletivo. Mais do que estética, ela é expressão de escolhas políticas e sociais; o espaço público não é apenas um lugar de circulação, mas também um território de significados e ideologias.

3.1 Panorama Histórico

O transporte público é um dos pilares da infraestrutura urbana moderna. Ao longo da história, ele evoluiu em resposta a avanços tecnológicos, transformações sociais e demandas econômicas, sempre com o objetivo de conectar pessoas e promover mobilidade sustentável. De carruagens puxadas por cavalos aos sistemas de metrô e ônibus elétricos, essa trajetória revela a capacidade humana de se adaptar e inovar para melhorar a vida nas cidades.

Os primeiros registros de transporte coletivo remontam à Roma Antiga, com carruagens conhecidas como *cisium*, usadas para deslocamentos urbanos. Mas foi na Idade Média que surgiu o conceito de serviço regular, com as diligências — carruagens que seguiam rotas fixas entre cidades. Já em 1662, Blaise Pascal criou, em Paris, o primeiro sistema organizado de transporte público, com horários, tarifas e itinerários definidos. A Revolução Industrial, no século XVIII, acelerou esse processo. O crescimento das cidades e o aumento da população urbana exigiram soluções mais eficientes. Em 1825, a Inglaterra inaugurou o primeiro trem de passageiros, marcando o início da era ferroviária. Pouco depois, em 1829, Londres viu surgir o primeiro ônibus puxado por cavalos, operando em rotas fixas e com tarifas acessíveis — modelo que rapidamente se espalhou pelo mundo. Em 1863, Londres lançou o primeiro metrô do mundo, o London Underground, com trens a vapor. Já em 1895, a Mercedes-Benz apresentou o primeiro ônibus a combustão, ligando Siegen a Deutz, na Alemanha. A chegada dos motores a combustão e dos bondes elétricos trouxe agilidade e confiabilidade ao transporte urbano, substituindo os modelos de tração animal.



No século XX, o transporte público continuou a se reinventar. Em 1904, Nova York inaugurou seu metrô elétrico, tornando-se referência mundial. A produção em massa de automóveis, no entanto, levou muitas cidades a priorizarem o transporte individual. Mas os desafios urbanos — como congestionamentos e poluição — reacenderam o interesse por soluções coletivas mais eficientes. Após a Primeira Guerra Mundial, surgiram inovações como motores a diesel, freios a ar e chassis rebaixados. Nos anos 1930, os ônibus passaram a se diferenciar entre urbanos e rodoviários, alcançando velocidades superiores às dos trens em algumas rotas. Na década de 1950, a introdução da carroceria monobloco — inspirada na engenharia aeronáutica — trouxe mais leveza, estabilidade e conforto aos veículos. A partir dos anos 1970, cidades ao redor do mundo passaram a investir em metrô, trens urbanos e ônibus movidos a eletricidade ou combustíveis alternativos. Tecnologias como ônibus articulados, corredores exclusivos e sistemas inteligentes de direção elevaram a eficiência e a segurança do transporte coletivo.

3.1.1 Panorama Histórico no Brasil

No Brasil, o desenvolvimento do transporte público reflete sua trajetória histórica e econômica, e está intimamente ligado ao processo de urbanização e industrialização tardio do país. De sistemas rudimentares a soluções modernas e sustentáveis, o transporte coletivo tem sido essencial para enfrentar os desafios da mobilidade urbana e crescimento das cidades.

Durante o período colonial, o transporte era limitado a animais de carga e canoas, com circulação restrita e infraestrutura precária. Com o crescimento das cidades portuárias, como Rio de Janeiro, Salvador e Recife, surgiu a necessidade de formas mais organizadas de deslocamento. Em 1817, o rei D. João VI autorizou o empresário Sebastião Surigué a operar um serviço entre o Paço Imperial e a Fazenda Santa Cruz, no Rio de Janeiro — iniciativa que é considerada a certidão de nascimento do transporte coletivo no Brasil.

No século XIX, influenciado por modelos europeus, o país começou a estruturar seus sistemas de transporte. As diligências — carruagens puxadas por cavalos — conectavam cidades e vilarejos. Em 1859, o Rio de Janeiro inaugurou os primeiros bondes de tração animal, conhecidos como “carruagens de ferro”. Poucos anos depois, em 1862, surgiram os bondes a vapor, adotados por diversas cidades brasileiras. O fim do século XIX trouxe uma grande revolução com os bondes elétricos. Em 1892, o Rio de Janeiro lançou seu primeiro modelo, seguindo tendências internacionais. Mais rápidos e eficientes, esses bondes se espalharam por capitais como São Paulo, Salvador e Porto Alegre, ampliando a mobilidade urbana.

Com a industrialização nas décadas de 1930 e 1940, o transporte público tornou-se prioridade nas grandes cidades. Os ônibus começaram a substituir os bondes, oferecendo maior flexibilidade de rotas. Em 1958, São Paulo inaugurou sua primeira linha de trólebus — ônibus elétrico — como alternativa aos combustíveis fósseis. O sucesso do modelo inspirou outras cidades, como Santos e Belo Horizonte. Nas décadas de 1960 e 1970, o crescimento acelerado das populações urbanas exigiu sistemas de alta capacidade. Em 1974, São Paulo inaugurou a primeira linha de metrô do Brasil, seguida pelo Rio de Janeiro em 1979. Esses sistemas foram projetados para aliviar o trânsito e oferecer transporte rápido e seguro para milhões de passageiros diariamente. Ainda em 1974, Curitiba implementou o Bus Rapid Transit (BRT), sistema que engloba corredores exclusivos para ônibus. O modelo, criado durante a gestão de



Jaime Lerner, tornou-se referência internacional em eficiência e planejamento urbano. Ao longo dos anos, o sistema foi aprimorado com estações-tubo e veículos “Ligeirões”, reduzindo o tempo de deslocamento e aumentando a capacidade de atendimento.

3.2 Diagnóstico

O transporte público brasileiro enfrenta uma série de desafios que comprometem sua eficiência, qualidade e capacidade de atender às necessidades da população. Essa crise é resultado de diversos fatores interligados, que vão desde a falta de investimento e planejamento até questões sociais, ambientais e tecnológicas, e afetam diretamente a mobilidade urbana e a qualidade de vida nas cidades.

Um dos principais problemas que contribuem para a crise no setor é o baixo investimento público, reflexo da descentralização dos serviços e da histórica priorização do transporte individual. A infraestrutura deteriorada, a ausência de modernização e a má gestão tornam o sistema incapaz de acompanhar o crescimento urbano, especialmente em áreas densamente povoadas. A falta de planejamento integrado e a segregação territorial agravam a situação, gerando superlotação, atrasos e congestionamentos.

Outro obstáculo é o alto custo das passagens, que torna o transporte coletivo inacessível para grande parte da população. Isso cria um ciclo vicioso, em que a falta de demanda leva a tarifas ainda mais altas, tornando o serviço cada vez menos atrativo. Paralelamente, os trabalhadores do setor — motoristas, cobradores e operadores — enfrentam condições precárias, como jornadas exaustivas, baixos salários e falta de segurança, contribuindo para a alta rotatividade e a queda na qualidade do atendimento.

Problemas como veículos deteriorados, viagens lentas, falta de conforto e insegurança também afastam os usuários. A desvalorização do transporte público como política urbana contribui para sua marginalização, enquanto o transporte individual continua sendo favorecido, mesmo sendo mais poluente e menos eficiente. Aliás, do ponto de vista ambiental, o transporte coletivo deveria assumir protagonismo no enfrentamento da crise climática, por meio de ações voltadas à redução da emissão de gases de efeito estufa. No entanto, o investimento em alternativas sustentáveis — como ônibus elétricos, trólebus e sistemas sobre trilhos — ainda é insuficiente, dificultando a transição para uma mobilidade mais limpa e consciente.

Diante desse cenário, o crescimento dos aplicativos de transporte compartilhado introduziu uma nova dinâmica no setor. Embora muitos usuários das novas plataformas ainda recorram ao transporte público em determinadas ocasiões, há uma preocupação crescente de que a concorrência possa reduzir a demanda por serviços públicos — afetando ainda mais sua viabilidade econômica e operacional. No entanto, essa tecnologia pode pressionar empresas de transporte público a melhorarem seus serviços e oferecerem opções mais atrativas para os usuários, já que a falta de regulamentação adequada pode resultar em problemas de segurança e possibilidade de flutuações nos preços, afetando a confiabilidade e a previsibilidade desses serviços.

3.3 Perspectivas



Nos próximos anos, a expansão e qualificação do transporte público deve ser prioridade nas políticas urbanas, contribuindo diretamente para a redução de congestionamentos, da poluição e para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. A adoção de tecnologias avançadas — como veículos elétricos, autônomos e compartilhados — aliada a sistemas digitais de mobilidade, como aplicativos, bilhetagem eletrônica e monitoramento em tempo real, pode tornar o transporte coletivo mais eficiente, seguro e atrativo. A integração entre diferentes modais (ônibus, metrô, bicicletas e transporte individual) também é essencial, permitindo conexões mais ágeis, sincronização de horários, padronização tarifária e acesso a múltiplos serviços em uma única plataforma, o que reduz o tempo de deslocamento e amplia a acessibilidade urbana.

Além dos ganhos operacionais, o transporte público desempenha papel fundamental na promoção da sustentabilidade ambiental. Reduzir o número de veículos particulares nas ruas contribui para a diminuição das emissões de gases poluentes, otimiza o uso da infraestrutura viária e evita a expansão desnecessária de rodovias. A adoção de fontes de energia limpas, como eletricidade, energia solar e biocombustíveis, também torna o sistema mais silencioso e confortável. Para que esses benefícios se concretizem, é essencial que o planejamento do transporte público esteja integrado ao uso do solo e às demais políticas urbanas, com foco na acessibilidade e na intermodalidade. Nesse processo, o papel do poder público é decisivo, por meio de gestão eficiente, investimentos em infraestrutura e incentivo à inovação tecnológica.

4 ENSAIO

4.1 Diagnóstico Local

Birigui, município localizado no noroeste paulista, foi fundado em 7 de dezembro de 1911 por Nicolau da Silva Nunes, empresário português atraído pelas terras férteis da região. Seu desenvolvimento acelerado foi impulsionado pela chegada da estrada de ferro Noroeste do Brasil, contribuindo para o crescimento populacional e urbano, que atingiu cerca de 125 mil habitantes em 2005, distribuídos em uma área de 530km². Reconhecida como a "Capital Brasileira do Calçado Infantil", Birigui destaca-se economicamente pelo setor calçadista, responsável por abastecer o mercado interno e exportar para diversos países, gerando empregos e fortalecendo o PIB local. A cidade também apresenta infraestrutura consolidada nas áreas de educação e saúde, com escolas públicas e privadas, instituições de ensino superior e unidades hospitalares bem equipadas, além de estar em processo de implantação do novo Hospital Regional, previsto para 2026, fruto de parceria entre a Prefeitura e o Governo do Estado de São Paulo.

4.1.1 O Transporte Público em Birigui

A história do transporte público em Birigui acompanha o crescimento e as transformações urbanas da cidade ao longo das décadas. No início do século XX, quando foi fundado, os meios de locomoção eram rudimentares, baseando-se principalmente em carroças e cavalos, utilizados tanto pelos habitantes locais quanto pelos colonos recém-chegados. A chegada da estrada de ferro Noroeste do Brasil marcou um ponto de inflexão nesse cenário,



promovendo a expansão urbana e facilitando não apenas a mobilidade dos moradores, mas também o escoamento de produtos agrícolas e, posteriormente, industriais.

Nas décadas seguintes, Birigui passou a investir no transporte rodoviário, com a criação de linhas de ônibus que atendiam tanto a zona urbana quanto as áreas rurais. Operadas por empresas privadas sob concessão municipal, essas linhas promoveram a integração entre bairros e facilitaram o acesso da população a serviços essenciais como saúde, educação e comércio.

A infraestrutura de apoio ao transporte coletivo também evoluiu. Na década de 1950, foi construído o primeiro terminal rodoviário da cidade, uma estrutura simples voltada para atender à crescente demanda por transporte público. Com o aumento populacional e a necessidade de maior organização, foi inaugurado em 1986 o Terminal Rodoviário Intermunicipal de Birigui, localizado na Avenida Nove de Julho. Planejado para concentrar as linhas municipais e regionais, o terminal passou a oferecer plataformas de embarque e desembarque, áreas de espera cobertas, banheiros e pontos de informação, tornando-se um centro para o transporte coletivo urbano e intermunicipal.

Durante os anos 1980 e 1990, o sistema passou por um processo de modernização. As empresas concessionárias investiram na renovação da frota, adquirindo veículos mais confortáveis e seguros, com horários definidos e maior cobertura territorial. Essas melhorias refletiram o esforço em atender às demandas crescentes da população por um serviço público de transporte mais eficiente, acessível e digno.

4.1.2 Situação atual do Transporte Público em Birigui

O transporte público de Birigui enfrenta limitações semelhantes às observadas em outras cidades brasileiras. Operado por uma empresa contratada via licitação, o sistema conta com apenas cinco ônibus para atender dez linhas que conectam bairros, áreas rurais e municípios vizinhos. A gestão é supervisionada pela prefeitura, responsável pela regulação de tarifas, horários e rotas. Com cerca de 22 mil passageiros mensais, cada veículo realiza em média 35 viagens por dia útil, com intervalos de aproximadamente 60 minutos.

Embora os ônibus sejam acessíveis e as rotas contemplem áreas de maior demanda, como escolas, hospitais e centros comerciais, o sistema ainda enfrenta desafios significativos. Entre eles estão a necessidade de expansão para regiões em crescimento, melhorias nas condições de trabalho dos motoristas e na infraestrutura dos pontos de parada. As principais críticas dos usuários envolvem a baixa frequência, a qualidade dos veículos e a precariedade dos equipamentos urbanos associados ao serviço.

4.2 Arquitetura Clássica e o Transporte Público

A aplicação da arquitetura neoclássica na contemporaneidade constitui um campo complexo e multifacetado, no qual referências históricas e estéticas tradicionais são reinterpretadas sob diferentes perspectivas. Embora carregue um forte simbolismo cultural, o neoclassicismo pode ser incorporado de diversas formas na arquitetura atual, gerando respostas variadas conforme o contexto e a intenção do projeto. Compreender essas nuances é essencial para explorar seu potencial expressivo e funcional nos dias de hoje. Em determinados cenários,



o estilo neoclássico é alvo de críticas, especialmente quando utilizado de maneira superficial ou caricatural, reduzido a uma estética estereotipada. Em contrapartida, há contextos em que sua retomada foi estrategicamente planejada, como nos regimes totalitários da segunda metade do século XX, que rejeitaram o modernismo — considerado arte decadente — e promoveram o neoclassicismo como linguagem artística nacionalista e unificadora. Ainda assim, a arquitetura do período entreguerras revela aproximações entre os estilos, com edifícios que combinam monumentalidade moderna e elementos clássicos, evidenciando a complexidade e o hibridismo da época. O modernismo, nesse contexto, foi adaptado aos interesses políticos, integrando avanços técnicos a uma estética grandiosa que evocava autoridade e ordem.

Partindo dessa premissa, este ensaio propõe uma abordagem estética e conceitual voltada à mobilidade urbana, com foco na cidade de Birigui. Apesar de sua relevância nas dinâmicas urbanas contemporâneas, o transporte público tem perdido prestígio nas últimas décadas, em parte devido à ascensão de soluções privadas voltadas às classes mais favorecidas. Esse deslocamento de atenção contribuiu para o enfraquecimento dos sistemas públicos, que enfrentam limitações financeiras, estruturais e simbólicas. Diante disso, surge a questão: como a arquitetura, especialmente a neoclássica, pode contribuir para resgatar o valor do transporte coletivo e provocar uma mudança de percepção na sociedade?

A proposta aqui apresentada não se limita a intervenções pontuais, mas considera a cidade como um sistema integrado, no qual todos os elementos da mobilidade — vias, estações, veículos, zonas de espera e espaços de convivência — devem funcionar em harmonia. Essa visão holística evita hierarquizações e promove a criação de uma identidade urbana coesa, capaz de valorizar o transporte público como infraestrutura essencial.

Nesse contexto, a adoção de uma estética inspirada nos princípios clássicos — proporção, simetria, harmonia — busca estabelecer uma conexão visual e simbólica com os cidadãos. Elementos como colunas, arcos e frisos podem ser incorporados às estações de ônibus, terminais e áreas de convivência, criando ambientes que evocam estabilidade, imponência e continuidade. A proposta não visa reproduzir formas clássicas de maneira literal, mas adaptar seus princípios para gerar espaços acolhedores, seguros e visualmente estimulantes. Materiais como mármore, concreto e metal, aplicados com referências à arquitetura clássica, reforçam a ideia de durabilidade e confiabilidade. A escolha de cores e texturas também contribui para criar uma atmosfera de conforto e prestígio, elevando a experiência do usuário. Mais do que estética, essa abordagem busca provocar uma mudança cultural, posicionando o transporte público como um serviço digno, valorizado e essencial para a construção de cidades inclusivas e sustentáveis.

Ao resgatar a simbologia clássica em espaços de uso coletivo, esse projeto propõe promover integração social e orgulho cívico. A estética neoclássica, com seu apelo universal, pode contribuir para ressignificar o transporte público como patrimônio urbano, estimulando o respeito pela infraestrutura e o pertencimento dos cidadãos. Assim, as propostas desenvolvidas convidam à reflexão sobre o papel do transporte coletivo na vida urbana. Ao aplicar princípios clássicos à mobilidade de Birigui, busca-se restaurar o prestígio do transporte público, promovendo uma identidade estética que valorize sua função social e cultural, e reafirme sua importância na construção de cidades mais humanas, conectadas e sustentáveis.

4.3 Propostas



Para orientar este ensaio com maior objetividade, foram selecionados três elementos da mobilidade urbana: pontos de ônibus, estações de bicicletas e patinetes compartilhados, e passarelas de pedestres. A escolha desses componentes não limita a aplicação dos conceitos clássicos apenas a eles, mas serve como ponto de partida para explorar outras possibilidades dentro da infraestrutura urbana. A seleção visa facilitar o desenvolvimento das propostas com base em exemplos, estimulando o debate sobre a valorização dos espaços públicos e a integração entre arquitetura e mobilidade.

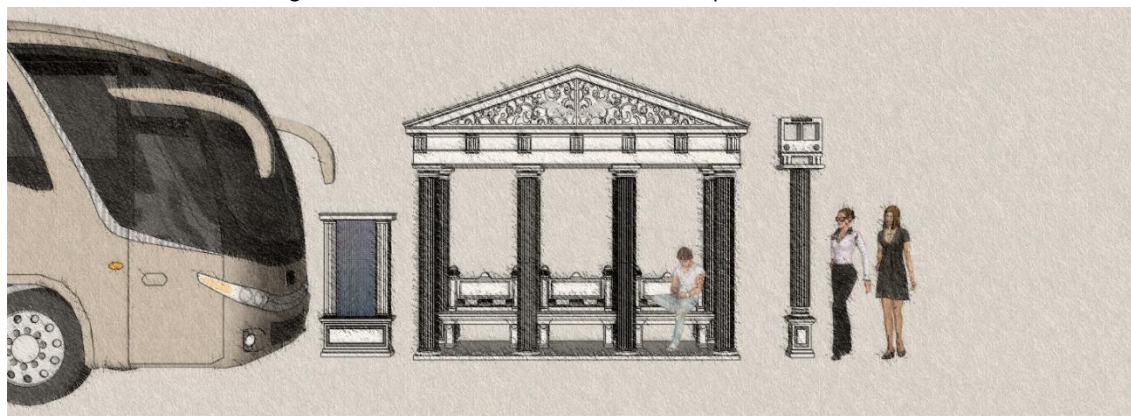
4.3.1 Pontos de ônibus

A proposta tem como objeto inicial de intervenção o ponto de ônibus, elemento fundamental do sistema de transporte público. Sua escolha se justifica pela centralidade que ocupa na experiência do usuário, sendo o primeiro contato com o serviço e o espaço de espera e convivência. No entanto, observa-se que, em Birigui, esses equipamentos urbanos apresentam condições precárias, com estruturas frágeis, ausência de proteção contra intempéries, sinalização deficiente e desleixo estético, refletindo o descaso histórico com o transporte coletivo.

Essas deficiências comprometem não apenas o conforto dos usuários, mas também a imagem do transporte público como alternativa digna e eficiente. A percepção de inferioridade associada a pontos de ônibus degradados reforça a preferência pela mobilidade privada. Diante disso, propõe-se a aplicação de elementos da arquitetura clássica como estratégia de requalificação estética e funcional, capaz de ressignificar o valor simbólico e prático desses espaços.

A proposta incorpora princípios como simetria, proporção, harmonia e ornamentação, tradicionalmente associados à imponência e à dignidade das construções clássicas. A introdução de colunas estilizadas, coberturas elegantes e detalhes arquitetônicos inspirados na tradição greco-romana transforma o ponto de ônibus em um espaço acolhedor e visualmente marcante. Essa abordagem transcende a função utilitária, conferindo ao equipamento urbano uma dimensão estética que valoriza o transporte coletivo.

Figura 1 – Ponto de ônibus estilizado com arquitetura clássica



Fonte: autor, 2024

A presença de elementos arquitetônicos nobres pode influenciar positivamente a percepção dos usuários, transmitindo a ideia de que o transporte público é um serviço valorizado e digno de atenção. Para os não usuários, o novo desenho pode despertar curiosidade e admiração, tornando-se um marco urbano e contribuindo para a integração visual da cidade. O contraste com a paisagem funcionalista predominante em Birigui provoca reflexão sobre o papel cultural e social do transporte coletivo.

Além do impacto simbólico, a proposta contribui para a organização do espaço urbano. A linguagem visual clássica, com suas proporções ordenadas, favorece a legibilidade e o respeito ao ponto de ônibus como elemento estruturante da mobilidade. A valorização estética pode estimular comportamentos mais respeitosos por parte de motoristas e pedestres, promovendo um trânsito mais seguro e humanizado.

Em última instância, esta proposta busca provocar uma mudança de mentalidade, tanto na gestão pública quanto na população, ao atribuir prestígio e dignidade ao transporte coletivo. A arquitetura clássica, ao ser aplicada a um equipamento cotidiano, transmite a mensagem de que o transporte público é um pilar essencial da vida urbana, merecedor de atenção, investimento e respeito.

4.3.2 Estações de bicicleta e patinetes compartilhados

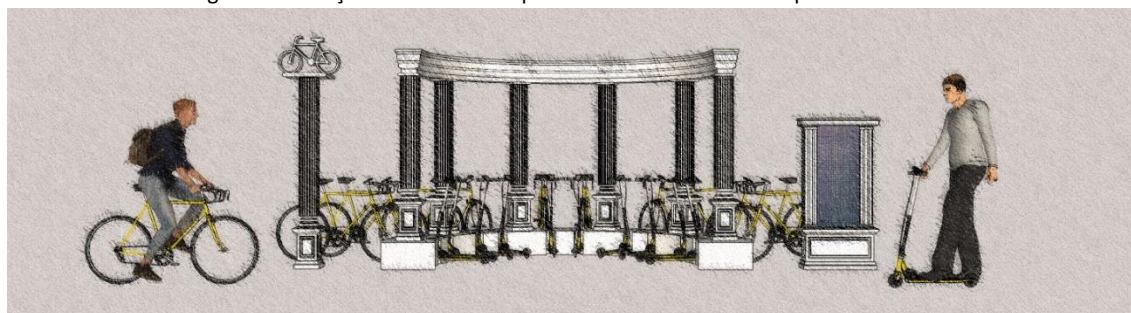
A mobilidade urbana por meio de bicicletas e patinetes compartilhados tem se consolidado como uma alternativa eficaz para deslocamentos sustentáveis, contribuindo para a redução de emissões de gases de efeito estufa e promovendo hábitos saudáveis. Em diversas cidades ao redor do mundo, esses sistemas já são amplamente utilizados, oferecendo soluções acessíveis, econômicas e ágeis para trajetos curtos. Além de favorecer a dinâmica urbana, incentivam a prática de atividade física e um estilo de vida mais ativo.

Diante da crescente demanda por práticas ambientalmente responsáveis e da disponibilidade de tecnologias que viabilizam o compartilhamento desses modais, esta proposta busca aplicar os princípios da arquitetura clássica às estações de bicicletas e patinetes. A intenção é estabelecer uma linguagem estética unificada com os demais elementos da mobilidade urbana, como os pontos de ônibus, e instigar uma nova percepção de valor sobre esses equipamentos públicos.

A adoção de bicicletas e patinetes impacta diretamente na saúde dos indivíduos e na democratização do acesso à mobilidade. Por serem veículos não motorizados, dispensam habilitação e grandes investimentos, tornando-se acessíveis a diferentes faixas etárias e classes sociais. No entanto, para que esse sistema seja plenamente integrado à mobilidade urbana e receba adesão significativa da população, é necessário ir além da funcionalidade: o projeto arquitetônico e a linguagem estética das estações desempenham papel fundamental na construção de sua imagem pública.

A proposta prevê a incorporação de elementos da arquitetura clássica, como colunas dispostas em formato semicircular, inspiradas em rotundas sem cúpula, aplicadas às estruturas de suporte e áreas de recarga. Esses elementos seriam adaptados às exigências contemporâneas, mantendo a funcionalidade e integrando tecnologias modernas, sem perder a integridade de uma linguagem arquitetônica que remete à tradição, à permanência e à atemporalidade.

Figura 2 – Estação de bicicletas e patinetes estilizada com arquitetura clássica



Fonte: autor, 2024

Essa abordagem estética cria uma continuidade visual com os demais equipamentos urbanos, promovendo coesão e facilitando a identificação dos pontos de mobilidade. A valorização estética transmite ao cidadão uma sensação de cuidado com o espaço público, funcionando como incentivo ao uso dos modais compartilhados. A estação deixa de ser apenas um ponto funcional e passa a representar um local de relevância simbólica e social.

O público jovem, principal usuário desses modais, é especialmente receptivo a soluções sustentáveis e inovadoras. Ao integrar esse grupo a um sistema de mobilidade que emprega uma estética clássica, o projeto busca criar vínculos emocionais e senso de pertencimento. A experiência de uso passa a ser marcada não apenas pela praticidade, mas também pela interação com um espaço público que transmite valor cultural e beleza arquitetônica.

Diferentemente das abordagens minimalistas e estritamente funcionais, a linguagem clássica adiciona uma dimensão simbólica à infraestrutura urbana. O usuário não apenas utiliza o equipamento, mas se relaciona com um espaço que comunica importância e respeito. Essa ressignificação das estações reforça a ideia de que o transporte alternativo é uma escolha digna e valorizada, contribuindo para a construção de uma cidade mais equilibrada e consciente.

Por fim, ao aplicar os conceitos da arquitetura clássica às estações de bicicletas e patinetes, esta proposta reafirma o compromisso com a mobilidade sustentável e com a valorização dos espaços públicos. A estética nobre e bem projetada atua como ferramenta

educativa e simbólica, estimulando a reflexão sobre o papel do transporte compartilhado na construção de uma cidade mais responsável, inclusiva e ambientalmente comprometida.

4.3.3 Passarelas de pedestres

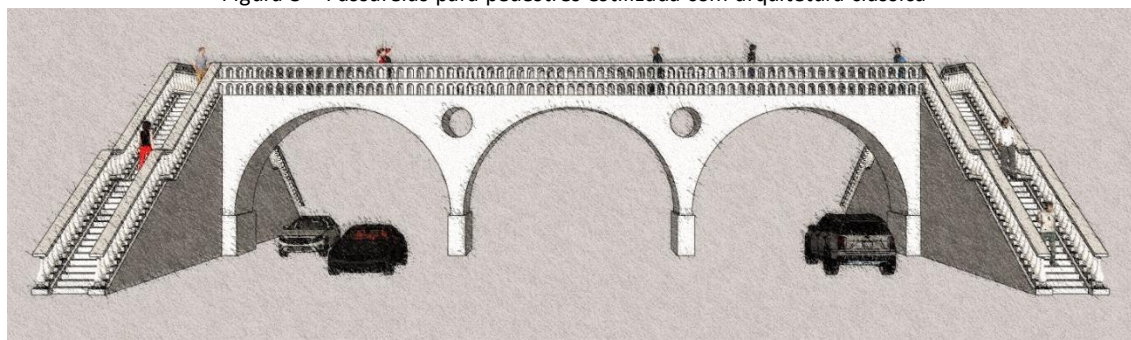
A mobilidade urbana não se limita ao transporte motorizado; ela abrange também a circulação segura e eficiente dos pedestres. Em Birigui, observa-se que a infraestrutura destinada à travessia de vias de grande fluxo é insuficiente, expondo os pedestres a riscos constantes, especialmente em horários de pico. A ausência de faixas bem posicionadas e o desrespeito por parte dos motoristas evidenciam um descaso com a mobilidade a pé. Diante desse cenário, propõe-se a implantação de passarelas que, além de cumprir sua função utilitária, atuem como símbolos de valorização e segurança para quem se desloca a pé.

A mobilidade urbana deve ser inclusiva, contemplando todos os cidadãos, independentemente do meio de transporte utilizado. Enquanto o tráfego de veículos recebe investimentos contínuos, o espaço destinado aos pedestres permanece negligenciado. Em áreas de grande movimentação, a falta de sinalização adequada e o comportamento imprudente de motoristas tornam a travessia perigosa e desestimulante.

A construção de passarelas estrategicamente posicionadas é uma solução eficaz para garantir segurança e fluidez ao deslocamento dos pedestres. No entanto, é necessário que essas estruturas transcendam a funcionalidade básica e se tornem elementos significativos na paisagem urbana. A proposta aqui apresentada busca aplicar a estética clássica às passarelas, inspirando-se nos aquedutos romanos — estruturas que, além de funcionais, são reconhecidas por sua imponência, simetria e durabilidade.

A utilização de arcos simétricos, inspirados nos aquedutos, confere às passarelas um apelo visual marcante, evocando tradição e respeito pelo espaço público. Essa estética não apenas valoriza o deslocamento a pé, mas também comunica, de forma simbólica, que o pedestre é um agente legítimo e importante na dinâmica urbana. A presença de passarelas com linguagem clássica reforça a ideia de que caminhar é uma prática urbana digna de atenção e investimento.

Figura 3 – Passarelas para pedestres estilizada com arquitetura clássica



Fonte: autor, 2024

Ao integrar a estética clássica às passarelas, estabelece-se uma continuidade visual com os demais elementos da mobilidade urbana — como os pontos de ônibus e as estações de bicicletas e patinetes. Essa unidade estética fortalece a identidade da cidade e transmite à



população uma mensagem clara: a mobilidade urbana é pensada de forma integrada, valorizando tanto o transporte motorizado quanto o deslocamento a pé.

A arquitetura clássica, por seu caráter universal e atemporal, facilita o reconhecimento e a valorização dos espaços públicos. Passarelas com arcos altos e design inspirado em construções históricas deixam de ser elementos banais e passam a ocupar lugar de destaque na paisagem urbana. Tornam-se marcos arquitetônicos que inspiram orgulho, segurança e pertencimento, incentivando seu uso e promovendo uma convivência mais harmoniosa entre pedestres e motoristas.

Além de sua função prática, essas passarelas atuam como instrumentos de conscientização. Sua presença imponente e estética refinada instiga reflexões sobre segurança, acessibilidade e a importância de uma infraestrutura urbana inclusiva. A percepção de segurança não se limita à proteção física, mas também envolve a sensação de cuidado e valorização do espaço — aspectos que a estética clássica reforça com eficácia.

A implantação dessas passarelas pode influenciar positivamente o comportamento dos motoristas, ao servir como lembrete visual da importância de respeitar os pedestres. Ao mesmo tempo, eleva o status do deslocamento a pé, tradicionalmente relegado a segundo plano, ao patamar de infraestrutura urbana relevante e digna de atenção.

Por fim, a aplicação da estética clássica em passarelas contemporâneas representa uma síntese entre tradição e inovação. Ao resgatar elementos arquitetônicos históricos e adaptá-los às necessidades atuais, o projeto propõe uma cidade que valoriza seu passado e investe em um futuro mais seguro, inclusivo e esteticamente qualificado. As passarelas tornam-se, assim, não apenas estruturas funcionais, mas ícones urbanos que reafirmam o papel central do pedestre na construção de uma mobilidade urbana equilibrada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A aplicação da estética clássica em elementos da mobilidade urbana — como pontos de ônibus, estações de bicicletas e patinetes compartilhados, e passarelas de pedestres — evidencia o potencial simbólico e cultural da arquitetura na ressignificação do transporte público. Mais do que propor a viabilidade técnica dessas intervenções, este ensaio busca abrir espaço para refletir sobre o desprestígio histórico do transporte coletivo, frequentemente marginalizado pelas políticas públicas e pela percepção social. Essa desvalorização revela um preconceito silencioso, que associa o transporte público à precariedade, reforçando a ideia equivocada de que se trata de uma alternativa inferior. Ao incorporar uma linguagem arquitetônica tradicionalmente associada ao poder, à sofisticação e à permanência, propõe-se um contraste intencional entre o ordinário e o extraordinário, provocando um "choque estético" que convida à reavaliação do olhar sobre esses espaços cotidianos.

Esse contraste ressalta a urgência de valorizar o transporte público como infraestrutura essencial para cidades mais inclusivas, sustentáveis e funcionais. Assim como a estética clássica permanece relevante por seus princípios atemporais, talvez possamos também aprender a valorizar sistemas que são fundamentais para a construção de uma cidade mais inclusiva, sustentável e funcional. Ao unir beleza e funcionalidade, a proposta busca não apenas



melhorar a experiência dos usuários, mas também fomentar uma mudança cultural, promovendo o orgulho cívico e o respeito pela infraestrutura pública. Democratizar o acesso à arquitetura de qualidade nos espaços de mobilidade é, portanto, uma forma de ampliar o senso de pertencimento e catalisar uma nova consciência coletiva sobre o papel do transporte público na construção de cidades mais justas e equilibradas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M.; JESUS, M. S.; SÁ, N. R.; SANTOS, P. A. C.; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44BtT5Qw7dLWgvF/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BOARETO, Renato; FERREIRA, André Luis; TSAI, David Shilling. **Perspectivas para uma transição energética justa no transporte público coletivo no Brasil**. 1. ed. São Paulo: IEMA, 2022.

CASTRO, Valdinei de Souza. O modelo de transporte público de Curitiba na contramão das ideias estrangeiras adotadas no Brasil. **ArchDaily Brasil**, 2023. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/995427/o-modelo-de-transporte-publico-de-curitiba-na-contramao-das-ideias-estrangeiras-adotadas-no-brasil>. Acesso em: 10 jun. 2024.

LOPES, Marcus. Como nasceu o primeiro sistema de transporte coletivo do mundo. **BBC News Brasil**, 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-45587611>. Acesso em: 10 jun. 2024.

MACHADO, Fernando Távora H. F.; JÚNIOR, José Guiomar Cocco. **Aspectos históricos da evolução dos transportes públicos na cidade de São Paulo no século XIX**. 2014. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/antigo/wp-content/uploads/2017/11/Aspectos-historicos-evolucao-transportes.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2024.

RIBEIRO, Carlos Jorge. **Mobilidade Urbana: Transporte público coletivo e classe trabalhadora**. 2008. Disponível em: https://pos.ucpel.edu.br/ppgps/wp-content/uploads/sites/5/2018/03/CARLOS.RIBEIRO_Mobilidade.Urbana-Transporte.p%C3%BAblico.coletivo.e.classe.trabalhadora.pdf. Acesso em: 10 jun. 2024.

ROWE, Colin. A matemática da villa ideal. **Revista Thesis**, Rio de Janeiro, 2017.

SOUSA, Alberto. **Arquitetura neoclássica brasileira: um reexame**. São Paulo: Pini, 1994.

SUMMERSON, John. **A Linguagem Clássica da Arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

VENTURI, Robert. **Complexidade e Contradição em Arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

DECLARAÇÕES



CONTRIBUIÇÃO DE CADA AUTOR

- **Concepção, Redação e Revisão:** Diego Anhê Capel
 - **Supervisão:** Márcio B. Fontão (Professor Orientador)
-

DECLARAÇÃO DE CONFLITOS DE INTERESSE

Eu, **Diego Anhê Capel**, declaro que o manuscrito intitulado "**Antiguidade Clássica e sua contribuição para o enaltecimento do Transporte Público**":

1. **Vínculos Financeiros:** Nenhuma instituição ou entidade financiadora esteve envolvida no desenvolvimento deste estudo.
2. **Relações Profissionais:** Nenhuma relação profissional relevante ao conteúdo deste manuscrito foi estabelecida.
3. **Conflitos Pessoais:** Nenhum conflito pessoal relacionado ao conteúdo foi identificado.