

ÀS MARGENS DA PRAÇA CÍVICA

por Laura de Araujo Faria



"Arquitetura diz respeito tanto mais aos eventos que tomam lugar dos espaços quanto aos espaços em si (...) as noções estáticas de forma e função, favorecidas longamente pelo discurso arquitetônico, precisam ser substituídas pela atenção às ações que ocorrem dentro e ao redor dos edifícios – para o movimento dos corpos, para as atividades, para as aspirações..."

(TSCHUMI APUD SPERLING, 1999, P. 21).





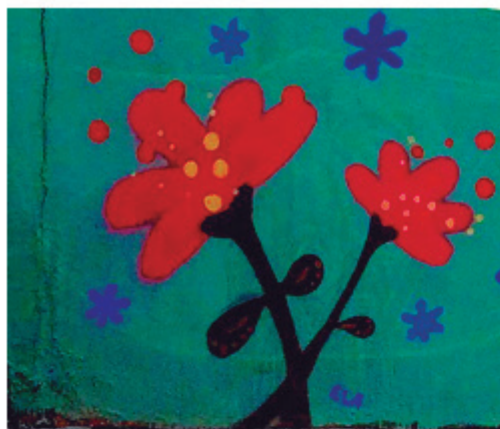


[ÀS] MARGENS DA PRACA CÍVICA:

um espaço de possibilidades em São José do Rio Preto - SP

Trabalho Final de Graduação, do Curso de Arquitetura e Urbanismo, apresentado ao Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".

Orientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin



[AGRADECIMENTOS]

Aos meus pais e ao meu irmão, que sempre me motivaram e me apoiaram. Agradeço por me proporcionarem tantas oportunidades que me formaram como pessoa e como profissional. Muito obrigada pela confiança, amparo e pelo amor incondicional em todas as etapas da minha vida!

Às minhas inseparáveis: Ana, Giovana, Maria e Marina. Pelos infinitos conselhos e risadas. Pelas inquietações divididas e por toda felicidade compartilhada. Obrigada pela companhia durante a minha trajetória nesses cinco anos. Este trabalho tem um pedaço de cada uma. É imensurável a importância de vocês para mim.

Ao Ricardo, por toda atenção, companheirismo e cuidado. Obrigada por estar ao meu lado e por compartilhar os sonhos comigo.

Aos meus amigos distantes fisicamente e perto de coração, pela compreensão durante os meus períodos ausentes, pelo suporte essencial e pela amizade além da distância.

Ao meu orientador, Evandro, pela paciência e por todo aprendizado, principalmente nos últimos três anos.

À melhor turma que a arquitetura me deu. Obrigada, turma X, por todos os momentos.

A todos que, de alguma maneira, contribuíram para a elaboração deste trabalho. Obrigada, em especial, ao Anderson.

Àqueles que passaram pela minha vida, dentro e fora das salas de aula, no decorrer desse ciclo que se encerra aqui.

Obrigada!

+ PRAÇA - CONCRETO

RE SUMO

9

Este trabalho compreende a área do complexo ferroviário da cidade de São José do Rio Preto – SP, em especial a Praça Jornalista Leonardo Gomes, conhecida como Praça Cívica, local que corresponde ao eixo inicial desta cidade do noroeste paulista, de modo a considerar os novos usos que são dados ao local e seus arredores. Ao estudar a cidade e a área da linha férrea Araraquarense em sua parte central, analisou-se a conformação urbana desde a sua origem, percorrendo por sua consolidação até os dias atuais. Neste sentido, procurou-se refletir sobre os problemas citadinos que foram possibilitados pelo “olhar” sobre esses espaços significativos e emblemáticos. O estudo é composto pela busca e análise de uma área urbana deteriorada junto a antigas estruturas abandonadas ou ocupadas por usos marginais. A partir do recorte de um espaço público localizado no cerne da cidade e adjacente à linha férrea, o qual sofreu várias intervenções ao longo do último século, e que, hoje, se depara com a polêmica de sua destruição: a Praça Cívica e seu entorno imediato. Assim, através de suas relações sócioespaciais e de seu contexto histórico, vislumbraram-se novos imaginários urbanos que confluíram em um projeto final.

[SUMÁRIO]



12 INTRODUÇÃO

5. A PRAÇA CÍVICA:
CONTINUAÇÃO E DESCONSTRUÇÃO

50

16 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA

70 6. A POLÊMICA DO NOVO
TERMINAL URBANO

19 1. PRIMÓRDIOS DA FORMAÇÃO DE
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

7. UM ESPAÇO RESIDUAL **88**

2. A CHEGADA DA FERROVIA

25

8. O DESAFIO DE EXPERIMENTAÇÃO:
DIRETRIZES PROJETUAIS

93

32 3. O IDEÁRIO DE MODERNIZAÇÃO

102 9. O PROJETO: ÀS MARGENS
DA PRAÇA CÍVICA

4. O PARQUE SETORIAL,
O CONCURSO DE PROJETOS E
A PRAÇA CÍVICA

40

10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

136

[INTRODUÇÃO]

12

O entorno da linha férrea contempla, nos arredores da Praça Cívica de São José do Rio Preto - SP, práticas e manifestações socioculturais que se descortinam em um mundo de possibilidades e desdobramentos para este estudo. Assim, a análise do centro urbano citadino em contiguidade com o leito férreo ocorreu de forma a priorizar a atenção às especificidades do local, às práticas políticas que polemizam seu entorno e às iniciativas de hábitos por parte da população. Pretendeu-se esclarecer a recente problemática causada pela destruição de uma área encrustada no centro da cidade (a Praça), de forma a propor diretrizes de radical experimentação para este espaço público, que fora de grande importância para o desenvolvimento, pujança e construção da imagem modernizada do município e, por diversos fatores, se depara com mais um histórico de eliminação de áreas e memórias essencialmente importantes da cidade. Houve, portanto, o desafio de explorar, estudar, vivenciar e acompanhar a história de uma área urbana marginalizada, que possibilitava o encontro, o reconhecimento do "outro" e suas manifestações socioculturais, onde atualmente se tornou invisível aos olhos da sociedade capitalista e consumidora.

Nesta busca, o estudo das áreas urbanas e das

suas intrínsecas relações não almeja como finalidade a elaboração de um projeto que seja a solução das análises apontadas no decorrer do trabalho. Mas, pretendeu-se, intrinsecamente, flagrar os impasses, dilemas, ações e embaraços presentes neste espaço urbano que auxiliaram na busca de para uma hipótese projetiva que fosse eficiente a partir da realidade citadina, dos usos e apropriações já existentes e dos desejos dos próprios usuários. Pretende-se, então, a compreensão das relações em diversas esferas, que acontece nesses espaços residuais, os quais resistiram as destruições, mas que se encontram deteriorados e abandonados pelo poder público e por estratos da sociedade, resgatando sua memória e importância histórica, cultural e social.

No decorrer do trabalho é possível perceber uma abordagem de cunho exorável sobre a área com a finalidade de uma aproximação humana do território que, pela dinâmica, se torna mais profunda que uma análise quantitativa, apenas. O enfoque do trabalho não é apenas nos usos marginais, uma vez que a área é composta por diversas outras possibilidades. No entanto, o substantivo "margem" se tornou verbo e precursor para o método, significou experimentar e interagir com a cidade, reunindo percepções mais próximas da veracidade e da

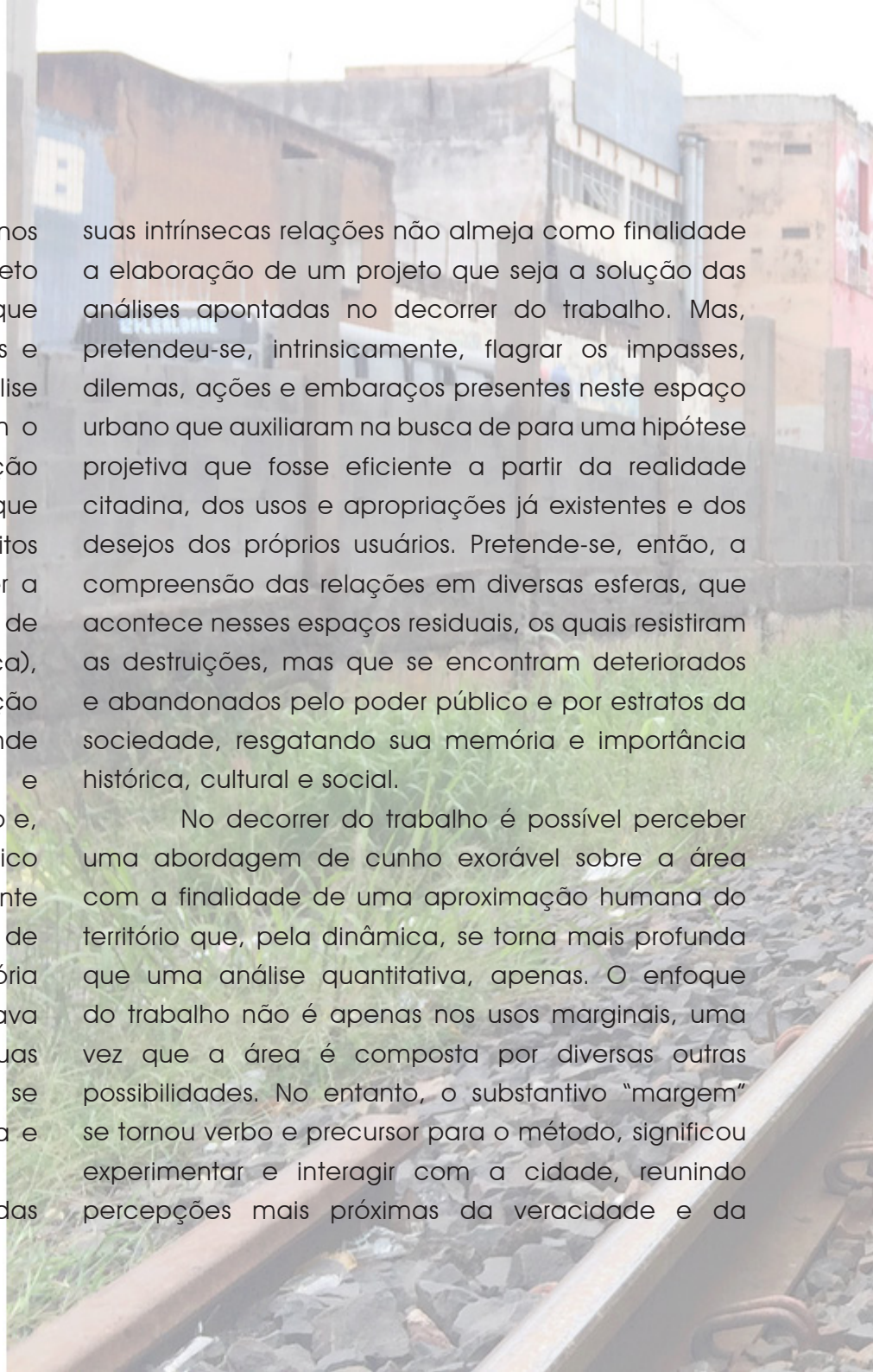


FIG. 1 - A LINHA FÉRREA
em SÃO JOSÉ DO RIO
PRETO

FONTE: ACERVO DA
AUTORA, 2015.



realidade do local. A essência advém do empirismo da subjetividade, como a construção do sujeito através de relações que partem, justamente, do olhar sobre a diferença do outro. Há, portanto, o desejo de utilizar toda sensibilidade e receptividade para compreender os meandros desses espaços, que muitas vezes estão invisíveis ou camuflados. Um modo de errar pela cidade ao acaso característico do flâneur e incursar no território além do habitual, nas bordas ou margens; à margem da cidade, da imagem, dos símbolos. Busca-se, então, o contraponto, a diferença, a grandeza da margem, de uma palavra tão carregada de ideias pré-concebidas.



FIG. 2 - PERTENCES DE MORADORES
DA MARQUISE DA BIBLIOTECA
Fonte: ACERVO DA AUTORA, 2015.

LOCALIZAÇÃO
DA ÁREA



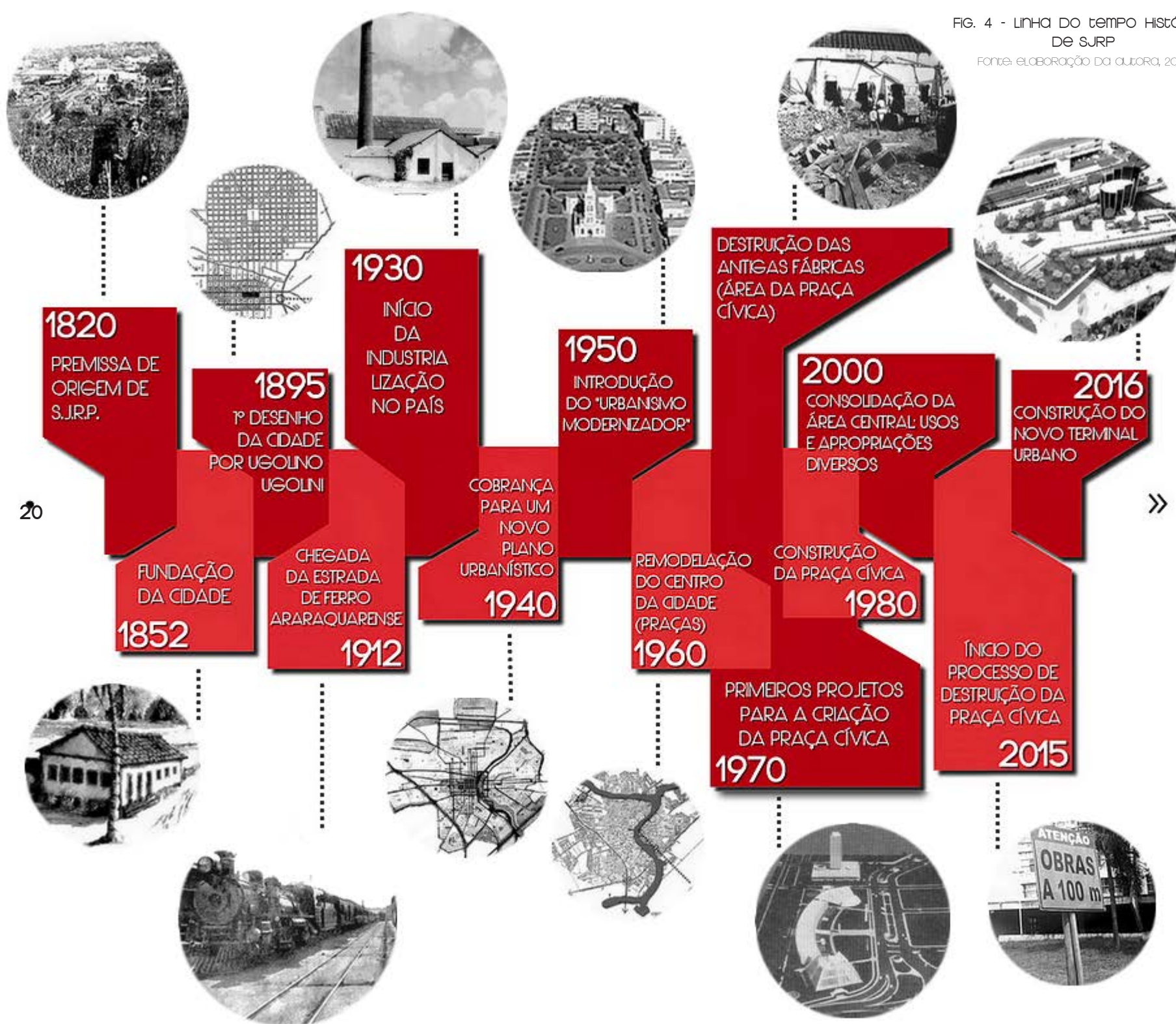




PRIMÓRDIOS DA
FORMAÇÃO
**1. SÃO JOSÉ DO
RIO PRETO**

FIG. 4 - LINHA DO TEMPO HISTÓRICA DE SJRP

FONTE: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2015.



A cidade de São José do Rio Preto iniciou sua formação no século XIX. Era, a princípio, um enorme território coberto de mata, caracterizado como distrito, depois como freguesia e, posteriormente, fora denominado município, em uma época que somente alguns destemidos sertanejos se aventuraram e ali se fixaram¹. Em relação ao momento de sua fundação, considerando a justificável ausência de registros, a vila surgiu através de um processo espontâneo de exploração e fixação das primeiras levas de pioneiros, como a maioria das cidades brasileiras, situadas em territórios ainda isolados geograficamente e distribuídos em imensas áreas².

De acordo com Brandi (2002), em 1820 chegaram os primeiros desbravadores da região do noroeste paulista³, interessados na exploração agrícola

e na criação de animais domésticos, fato que, entre 1820 até 1892, caracterizou a economia de São José do Rio Preto como, basicamente, de subsistência. Por volta de 1847, a área do município era dividida em duas partes, conhecidas como “Patrimônio de Nossa Senhora do Carmo” (atual Bairro Boa Vista) e “Patrimônio de São José”⁴ (atual região central).

“A penetração e o povoamento iniciais da vastidão territorial correspondente ao distrito de São José do Rio Preto, bem como de outras áreas da província paulista, estão inseridos na onda migratória mineira, iniciada ainda em fins do Século XVIII e meados do XIX. Sabemos que a expansão bandeirante em direção ao interior brasileiro atraiu milhares de paulistas

21

1 É importante ressaltar que a ausência de documentação escrita sobre os primórdios de São José do Rio Preto e de sua evolução até o século XX, apesar dos esforços de pesquisadores que trouxeram à tona escassas fontes deste passado distante, demonstra consideráveis lacunas e inúmeros “espaços em branco”, denotando a carência de fontes históricas primárias ou de referências esclarecedoras sobre o surgimento da ocupação humana neste território (BRANDI, 2002).

2 A urbe mais desenvolvida e próxima a São José do Rio Preto, naquele momento, era Araraquara, que se situava a 40 léguas, ou seja, mais de 190 quilômetros de distância.

3 De acordo com Arantes (1997), os mineiros Luiz Antônio da Silveira, Antônio Carvalho da Silva e Vicente Ferreira da Silva são considerados os primeiros povoadores da região onde surgiu a cidade de São José do Rio Preto. Eles tomaram posse de grandes extensões de terra onde hoje estão situados bairros centrais do município e formaram, assim, as primeiras fazendas em busca de boas terras para cultivo e criação de animais. Os terrenos entre o rio Preto e os córregos Canela e Borá foram doados pela família de Luiz para a formação

do patrimônio de São José e do patrimônio de Nossa Senhora do Carmo. Impressionados com a fertilidade da terra, os mineiros convenceram parentes e amigos a migrarem para a região. Em menos de 10 anos, cerca de 150 famílias haviam ocupado um vasto território entre rios. Seis anos depois, em 1851, o fazendeiro João Bernardino de Seixas Ribeiro construiu uma casa de pau-a-pique no espigão do rio Preto, entre os córregos Canela e Borá. Também foi João Bernardino que fez as primeiras solicitações para instalação de novas infraestruturas na região, pois as terras ainda eram isoladas no sertão. A história da cidade de São José do Rio Preto inicia-se, portanto, com o desbravamento e a ocupação do solo dessa região, que até por volta de 1890 era indicada nos mapas oficiais como “sertão desconhecido”, povoado por índios caingangues e guaranis.

4 Os patrimônios de Nossa Senhora do Carmo e de São José foram doados por Luiz Antônio da Silveira e sua mulher Thereza Francisca de Jesus, cuja escritura fora localizada pelo professor Agostinho Brandi (BRANDI, Agostinho. São José do Rio Preto 1852-1894, roteiro histórico do distrito: contribuições para o conhecimento de suas raízes. São José do Rio Preto: Casa do Livro, 2002) devidamente registrada na cidade de Jaboticabal conforme as exigências legais. Este documento é entendido como uma das primeiras tentativas de dar-se início a um povoado na região do noroeste paulista.

ávidos das riquezas minerais (...)” (BRANDI, 2002, p. 27).

No fim do século XIX o povoado se consolidou como ponto importante no Estado e, por ser a última vila da rota dos tropeiros, passou a ser chamada como “Boca do Sertão”. Outro fato de grande importância para a reconstituição histórica dos primórdios dessa cidade é a compreensão da lógica, da tradição de usos e costumes e, principalmente, da conotação religiosa que permeavam as fundações desses territórios que, quase sempre, eram balizados por doações de patrimônios relacionados à igreja⁵.

22

A vila de São José do Rio Preto teve sua emancipação político-administrativa em julho de 1894⁶, contabilizando 10 mil habitantes, sendo aproximadamente 10% dessa população em seu núcleo urbano, onde havia poucas edificações de comércio e serviços. Em 1904, foi criada a Comarca de Rio Preto, neste momento a cidade já contava com 14 mil habitantes. Os limites territoriais originais, advindos da criação do distrito de São José do Rio

⁵ “Grande parte das cidades paulistas fundadas durante o século XIX tem os seus chãos originados de patrimônios religiosos, também denominados capelas” (GHIRARDELLO, 2002, p. 125).

⁶ Bernardino de Campos, presidente (governador) do estado de São Paulo, assina em 19 de julho a lei 294, criando o município de São José do Rio Preto.

Preto em 1855 foram mantidos até 1910, data do primeiro desmembramento. As seguidas perdas de território findaram em meados de 1929, quando a cidade passou a representar aproximadamente 75% da sua formação inicial (ARANTES, 1997).

De acordo com Fiorin e Francisco (2013), inicialmente, seu crescimento se deu no sentido radial-concêntrico (figura 4), mas seu traçado inicial foi ladeado pelas barreiras físicas do Rio Preto e seus afluentes (Córregos: Aterrado, Borá, Canela e Piedade). A população enfrentava dificuldades para a transposição desses limites naturais, o que comprometia o aumento da cidade devido ao terreno propício à retenção de água. Foi também neste momento que a cidade teve o seu primeiro desenho urbano realizado pelo engenheiro e urbanista florentino Ugolino Ugolini, a pedido do Padre José Bento da Costa, iniciado em meados de fevereiro de 1893. A partir de um traçado retilíneo que desenharia o plano de expansão para Rio Preto, Ugolini mediu e demarcou as duas áreas de patrimônios do distrito de São José do Rio Preto indicando um eixo “arborizado” em algumas quadras, situadas entre os Córregos Borá e Canela - núcleo central - reservando-as para a criação de praças e mais áreas verdes⁷.

⁷ Em destaque, na figura 4, estão as três praças que, muitos anos depois,



FIG. 5 - PRIMEIRA IMAGEM
DO MUNICÍPIO
(AUTOR DESCONHECIDO)
FONTE: CAVALHEIRO, A.; LAURITO, P.
ALBUM ILUSTRADO DA COMARCA
DE RIO PRETO (1927-1929).

É possível verificar que este desenho, devido às suas diretrizes, pode ser considerado como o primeiro plano urbanístico para o município, onde, concomitantemente, foi realizado o registro cadastral dos lotes e definido uma área de crescimento em relação ao núcleo central, concebendo diretrizes para o desenvolvimento de áreas públicas e os espaços verdes.

“À ele (Ugolino Ugolini) deve a cidade de São José do Rio Preto, além do traçado de suas ruas, aproveitado em 1910, e a reorganização do sistema de aforamento municipal, o seu traçado atual, o que lhe trouxe, propriamente, feição urbana, alguns melhoramentos públicos, como a planta dos terrenos do patrimônio, em 1895, e inúmeras sugestões preciosas, no campo da higiene e da urbanização, as quais, infelizmente, no tempo em que apresentadas, não foram tomadas na devida consideração pelo poder municipal” (NOGUEIRA, 1952, p. 76).

dariam linearidade e fariam parte do contexto da construção da estação ferroviária, a rodoviária e a Praça Cívica.

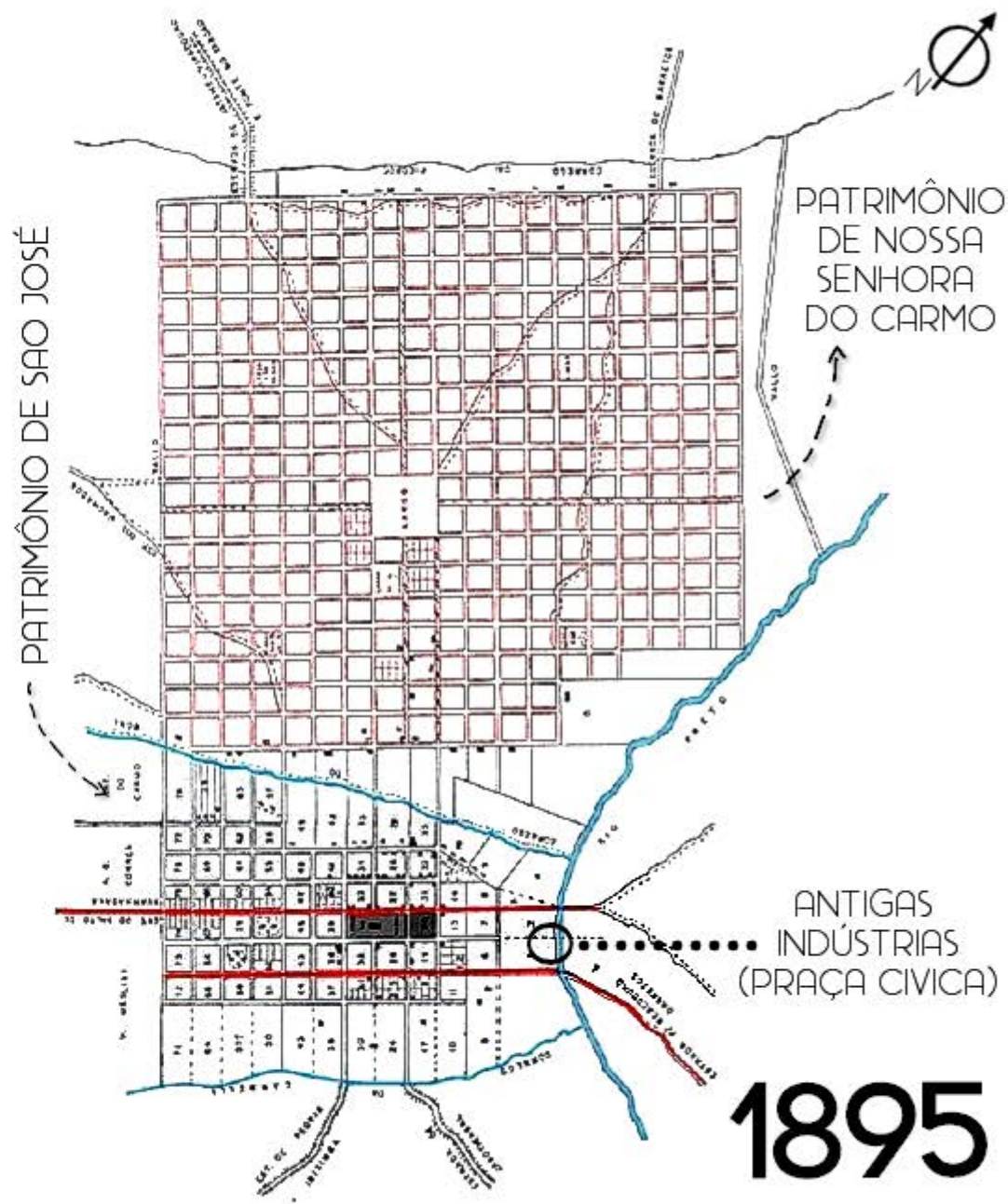


FIG. 6 - O PLANO URBANÍSTICO DE UGOLINO UGOLINI, EM 1895

Fonte: ARQUIVO COMDEPHACT e EDIÇÃO DA AUTORA, 2016.

2. A CHEGADA DA FERROVIA

Somente em 1912, quando a ferrovia é construída, que a economia e o desenvolvimento da cidade são fortemente impulsionados. O local escolhido para a implantação da Estrada de Ferro Araraquarense¹ (EFA) foi à margem esquerda do Rio Preto, contando com a intervenção do Estado para aterrá-la a fim de possibilitar a instalação dos trilhos devido ao fundo de vale².

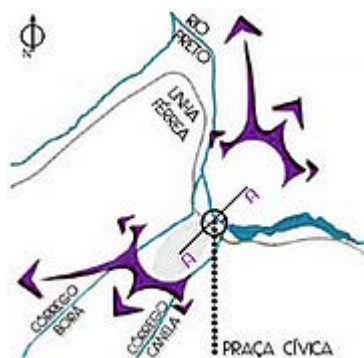


FIG. 7 - mapa indicativo da expansão do município de São José do Rio Preto a partir de seu núcleo inicial, no começo do século XX

Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.

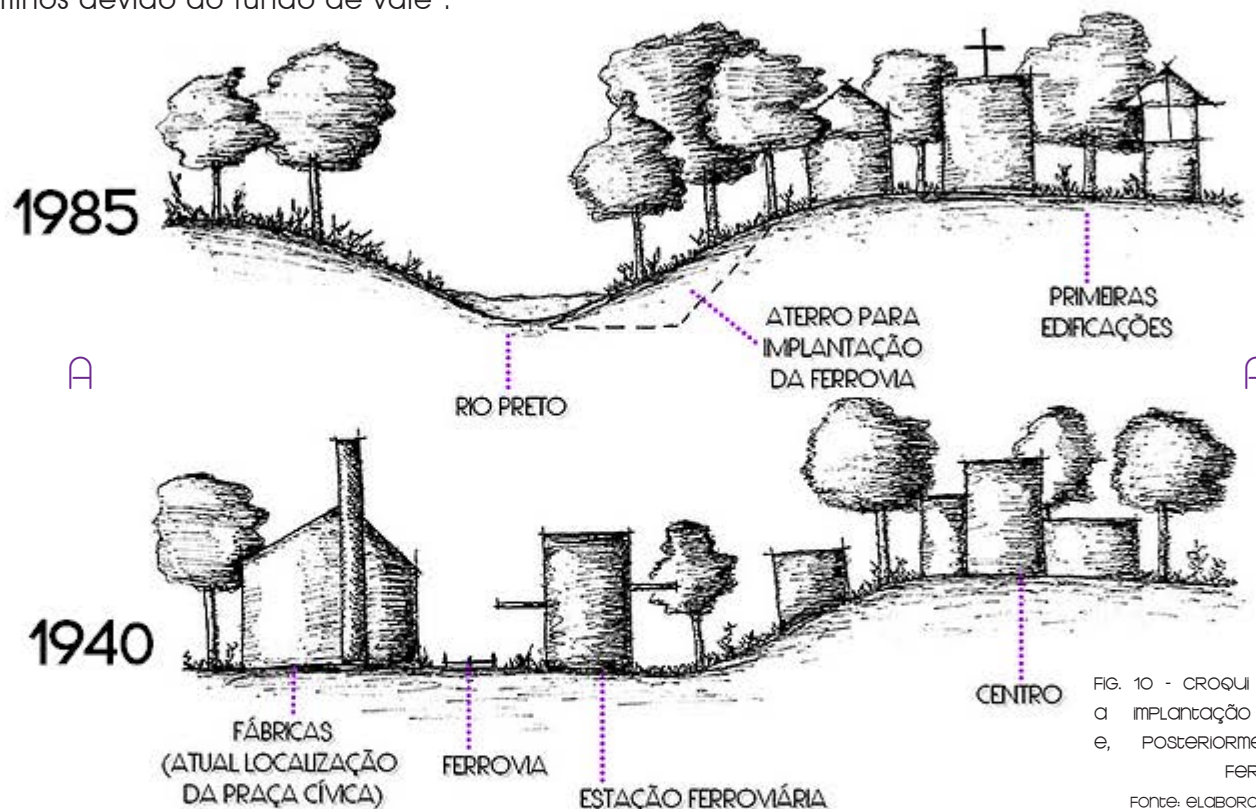


FIG. 10 - CROQUI DAS MUDANÇAS PARA a IMPLANTAÇÃO DO LEITO FÉRREO e, POSTERIORMENTE, DA estação FERROVIÁRIA

Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.

1 A estação ferroviária de São José do Rio Preto fora inaugurada em 1912 e foram encontradas informações incompatíveis sobre o dia exato de sua inauguração. Há relatos de que o primeiro trem chegou à cidade no dia 26 de fevereiro de 1912 repleto de engenheiros, empreiteiros e trabalhadores da ferrovia, às quatro da tarde, mais de três meses antes da inauguração oficial da estação. Entretanto, a inauguração da estação, como citada pelos relatórios da EFA, aconteceu no dia 9 de julho deste mesmo ano, ainda que alguns historiadores relatem que teria sido no dia anterior. Esta estação permaneceu como ponta da linha até o ano de 1933, quando o trem partiu dali para duas estações recém-inauguradas no prolongamento da linha, a Estação Gonzaga de Campos e Mirassol, dando continuidade aos ideais de progresso e desenvolvimento da época.

2 A partir de informações concebidas por Moreno (2015), em entrevista à professora rio-pretense Nilce Lodi no dia 03 de setembro de 1985, José Dias Arroyo conta como participou do avanço das Estradas de Ferro no município: "Começamos a aterrar o lugar onde hoje é a rodoviária. Havia uma escada, daí para baixo começamos a tirar terra e a nivelar tudo até a beirada do córrego (o Rio Preto). A rua XV de novembro ia até onde hoje é o Palácio das Águas. (...) Fizemos a esplanada, rio abaixo".

A ferrovia, que tinha o papel de, ao cruzar o interior do Estado, ligar São Paulo à Cuiabá, permaneceu paralisada em Rio Preto por 23 anos. Foi este contexto que transformou a cidade na última Estação do Estado de São Paulo. Dessa forma, a cidade pôde se beneficiar economicamente pelo fato de que todas as mercadorias convergiam para o município, refletindo em um fator responsável pelo desenvolvimento do comércio, juntamente com o café que teve uma grande alta a partir de 1913.

"A estação, situada quase sempre num largo, o Largo da Estação, atraiu para as suas proximidades numerosos hotéis, quase sempre modestos, mas que preenchiam a finalidade de atender, de maneira prática, os usuários da ferrovia, especialmente viajantes e representantes comerciais. Com o tempo, as áreas vizinhas à estação foram perdendo suas características iniciais. (...) a estação chegou a ser ponto de reunião de pessoas que tinham como divertimento predileto esperar o trem, não só pela curiosidade de ver quem partiu ou chegou, mas porque o trem trazia os jornais da Capital." (LODI, 2006).



FIG. 11 - IMAGENS DA PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, NO COMEÇO DO SÉCULO XX
FONTE: RIO PRETO ANTIGA - COMPOSIÇÃO DO TREM QUE SAÍ DE RIO PRETO (TONELLO, OSWALDO, SÃO JOSÉ DO RIO PRETO MEMÓRIAS DE OSWALDO TONELLO, 2006, P. 30 - 31).

A cidade, então, passou a se orientar pela Esplanada da Estação Ferroviária, sendo uma importante área para a vida social dos rio-pretenses e para a instalação de comércios e serviços que se refletem até hoje na atmosfera citadina¹. A antiga esplanada da Estação entre córregos, que se consolidou como a premissa do progresso do primeiro núcleo urbano do município no entorno da ferrovia, fora sendo ocupada aos poucos com várias indústrias ligadas à cultura do algodão e de pequenos grãos², além de galpões de armazenagem e beneficiamento agrícola (figura 10).

“São José do Rio Preto torna-se até 1933, isto é, por mais de 20 anos, ponta de trilhos, isto é, “fim de linha”. A cidade torna-se pólo de convergência de passageiros e de toda a produção da região. Durante duas décadas e a partir desse momento, a cidade torna-se um ‘pólo de crescimento’ capaz de exercer efeitos de atração ou de dominação sobre os demais municípios a ele relacionados. Torna-se uma “força motriz” no sentido de que proporciona e conduz mudanças na estrutura espacial

e na sua área de influência, o que faz com que obtenha expressivas taxas de crescimento” (ARANTES, 1997, p. 149).

Assim, a década de 1930 marcou o início da industrialização³ de São José do Rio Preto, com a chegada de várias indústrias instaladas ao longo do percurso da Estrada de Ferro. Ligadas à cultura do algodão, em expansão na região depois da crise do café, se destinavam ao beneficiamento, à fabricação de óleo e produtos do ramo têxtil. Sendo as mais notáveis, a IRM – Indústrias Reunidas Matarazzo (instalada em meados dos anos trinta), a SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro, instalada no fim dos anos trinta), a multinacional Anderson Clayton (também pertencente ao fim dos anos trinta), a multinacional Swift do Brasil S.A (inaugurada em 14 de Abril de 1944) e o Cotonifício Rio Preto S/A (inaugurado em 17 de janeiro de 1948). A Prefeitura Municipal realizava incentivos fiscais para a vinda dessas empresas e chegou a oferecer subsídios em dinheiro, porém o projeto de lei foi rejeitado pela

1 Nesse período, Rio Preto foi povoado por imigrantes que se adaptavam às ofertas da crescente economia. Não existem dados exatos quanto ao número de imigrantes que chegaram à cidade, mas, como exemplo, cerca de 60% dos estabelecimentos comerciais pertenciam aos árabes.

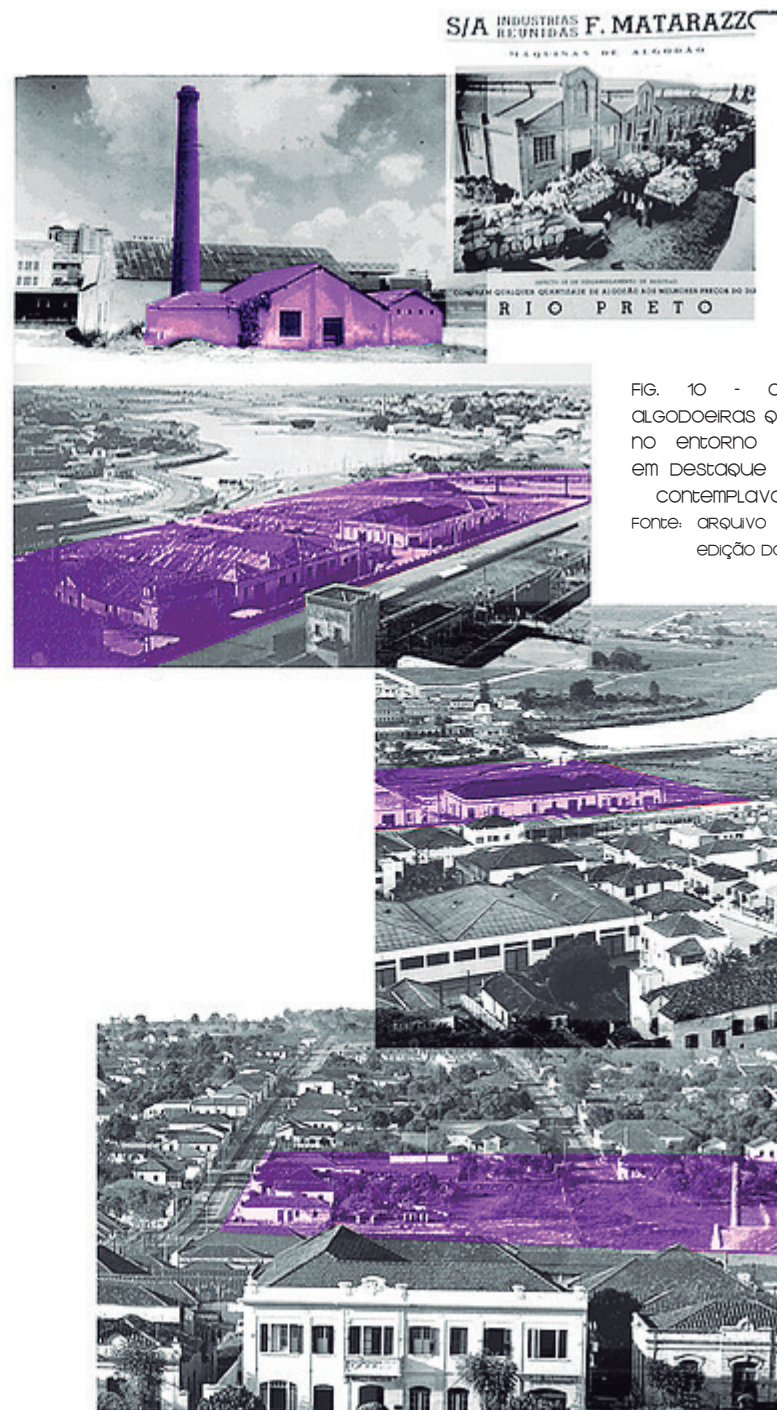
2 Nessa época a produção de café havia passado por uma crise, não estando mais fortemente ligada às riquezas da região, incitando a busca por novos produtos agrícolas mais rentáveis e, conseqüentemente, maior desenvolvimento econômico da área.

3 A industrialização só teve início quando a Swift do Brasil escolheu Rio Preto para implantar sua fábrica de óleo de caroço de algodão. Naquela época, a cidade ocupava lugar de destaque como sede de uma região riquíssima na produção de algodão. A Swift inaugurou seus prédios, numa área de 40.000m², às margens dos trilhos da Estrada de Ferro Araraquarense (E. F. A.) em 14/04/1944. O complexo de edifícios da Swift tinha três grandes construções da arquitetura industrial inglesa, típica de região fabril de Manchester. A Swift produzia óleo de caroço de algodão e de amendoim. O óleo era transportado em vagão-tanque para Campinas, onde era refinado e enlatado. (ARANTES, 1997, p. 149).

Câmara.

"O desenvolvimento industrial se inicia efetivamente nos anos 40 com a instalação da Swift, da Sanbra, da Matarazzo e do Cotonifício Rio Preto. A partir de então, a cidade assiste à expansão industrial responsável por alterações de forma significativa de seu perfil e as transformações da economia provocaram mudanças significativas nas funções estabelecidas para o urbano. Consequentemente, ocorreu o incremento da urbanização e a formação de um contingente urbano, ansioso por empregar sua força de trabalho em novas atividades econômicas, não só na indústria como também no setor de serviços" (LODI, 2009, p. 8).

Como reflexo da falta de ordenação do espaço, as mudanças na estruturação de Rio Preto começaram a surgir ainda na década de 1930, entre outros exemplos, tem-se: criação de loteamentos esparsos, ausência de articulação viária, áreas permeadas por vazios urbanos, alagamento das áreas de fundo de vale, transposição de córregos e barreiras da linha férrea em sentido aos seus bairros adjacentes. Além disso, com a expansão da malha urbana para além dos limites físicos abrangem a cidade, foi imprescindível que alguns problemas advindos desse espraiamento obtivessem diretrizes



para suas resoluções (BRANDI, 2002).

Neste sentido, o crescimento da cidade e a especialização de seus serviços fez com que, na década de 1940, advogados e vereadores sentissem a necessidade de que as zonas industriais, comerciais e residenciais fossem devidamente localizadas. Dessa forma, pressionaram o poder público para criar um “projeto urbanístico” para a cidade⁴. Ao longo dos anos seguintes foram chamados vários engenheiros e arquitetos vindos de São Paulo, a pedido da elite rio-pretense e do poder público local, para satisfazer a opinião popular em relação aos problemas urbanos. O engenheiro civil, arquiteto e político Prestes Maia visitou a cidade juntamente com a presença de Carlos Lodi e Luís Carlos Berrini, engenheiros do Departamento de Urbanismo de São Paulo com a finalidade de analisarem as problemáticas, entretanto não existem registros de algum deles ter realizado um plano urbanístico para a cidade⁵.

4 Entretanto, outras razões subjazem a necessidade de um plano urbano para a cidade. A primeira dizia respeito a sua localização geográfica. O desenho da cidade de Ugolino Ugolini se expandiu sobre um fundo de vale. Assim, na época das chuvas, os terrenos fronteiriços aos córregos eram transformados em verdadeiros lamaçais. Outro fator estava ligado à necessidade de ampliação da rede de abastecimento de água e esgotos e criação da estação de tratamento e captação. E, por último, a circulação de ideias, na época, sobre a necessidade de um planejamento tecnocrático, modernização e industrialização. (TEODÓZIO, 2008, p. 43-45).

5 Em janeiro de 1950, foi a vez do engenheiro-arquiteto Luís Saia visitar o município. Saia realizou um plano para a cidade que tinha como algumas de suas preconizações o alargamento de vias para a resolução das questões ligadas ao tráfego urbano de veículos e criação de recuos de 3 metros de

Em meados da década de 1950, o engenheiro Heitor José Eiras Garcia, entre outros engenheiros e arquitetos do Departamento de Urbanismo da Prefeitura de São Paulo, vieram à Rio Preto para a remodelação da cidade sob convite do prefeito Alberto Andaló, com o intuito ideológico de satisfazer a opinião popular em relação aos problemas urbanos.

calçada, retomando princípios de qualidade urbana alinhados ao “eixo” desenhado por Ugolino Ugolini. Isto ocorreu porque Saia considerava que o urbanista havia antevisto o cume do espigão do Patrimônio de São José, com sua sucessão de praças, como uma grande avenida arborizada. Alguns edifícios modernos até chegaram a ser projetados com largas marquises que protegiam o passeio no centro da cidade. Entretanto, por desentendimentos políticos, o plano, que foi considerado pela imprensa como “uma antevisão do futuro próximo deste pedaço de São Paulo”, não chegou a ser aprovado pela Câmara Municipal de Vereadores (TEODÓZIO, 2008, p. 57-58).

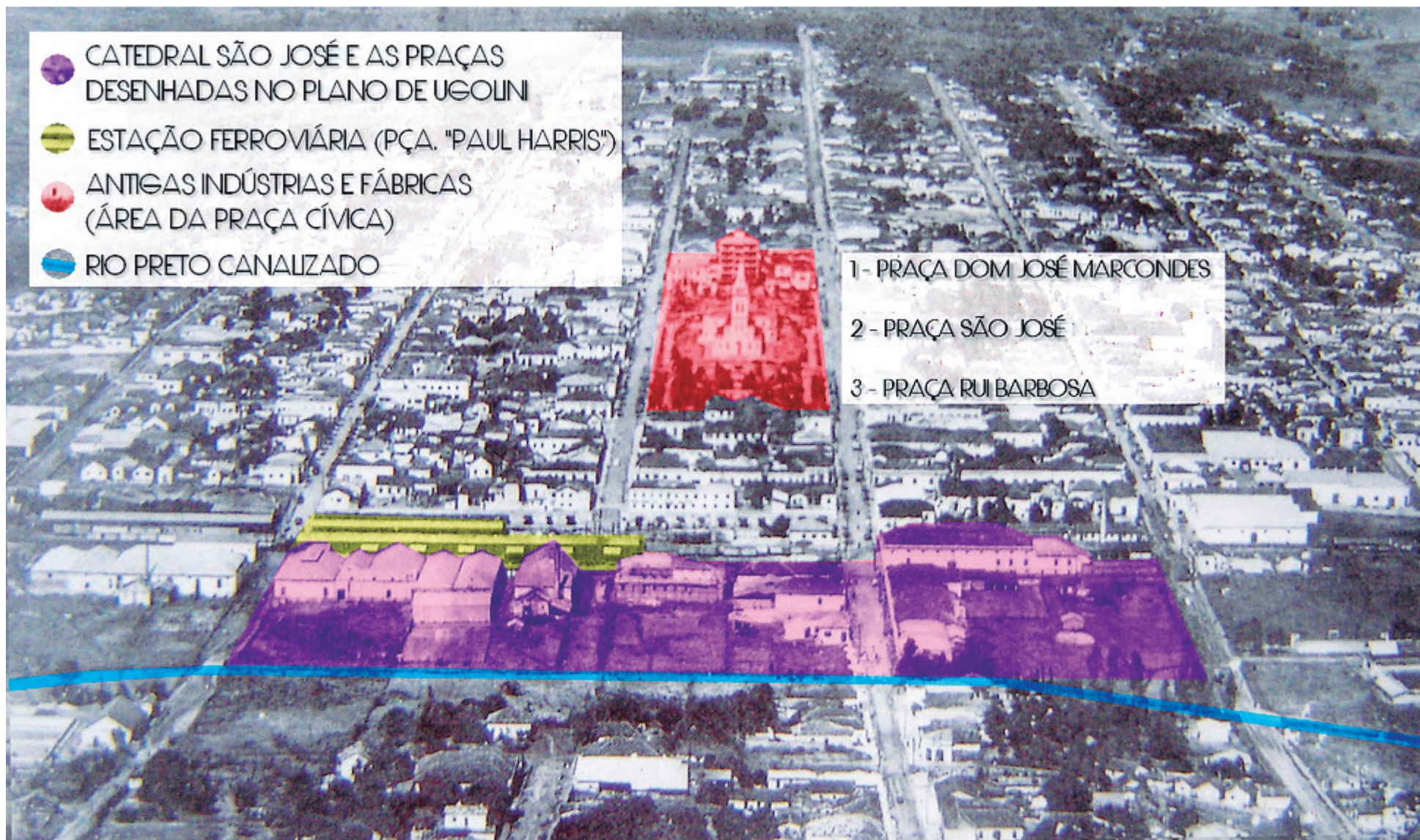


FIG. 11 - SITUAÇÃO DO ENTORNO DA LINHA FÉRREA POR VOLTA DO ANO DE 1940

FONTE: ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL E EDIÇÃO DA AUTORA, 2016.

3. O IDEÁRIO DE MODERNIZAÇÃO

De acordo com Francisco (2007), a década de 1950 passou, então, a ser marcada pela introdução da ideia do urbanismo modernizador. O engenheiro-arquiteto Eiras Garcia elaborou um plano que tinha a finalidade de embelezar e modernizar a cidade entre 1956 e 1958 compondo obras que também abrangessem melhoramentos urbanos que a cidade necessitava¹. Os técnicos, então, identificaram mais problemas referentes à organização da cidade e propuseram a elaboração de um projeto geral de urbanização, uma remodelação das praças e a urbanização da represa, além do Zoneamento² da cidade e do plano geral urbano³, o qual foi denominado como um “anteprojeto para o sistema viário, verdes e futuros centros de unidade de vizinhança”. O Engo. Newton Cerqueira e Silva, também advindo da capital, foi nomeado Diretor do Departamento de Serviço de Água e Esgoto e, logo iniciou as obras de canalização do córrego Canela, em seguida, do córrego Borá, originando as avenidas Alberto Andaló (Antigamente,

Duque de Caxias) e Bady Bassitt (na época, Presidente Roosevelt). Dois dos eixos viários da cidade e onde foram construídos alguns dos mais notórios edifícios modernistas de São José do Rio Preto, a partir desses anos. “Moderníssima”, “muito ampla”, com canteiro central ajardinado, iluminação fluorescente e passeios de três metros de cada lado em petit pavê eram os adjetivos destacados pela imprensa local sobre as avenidas recém-construídas.

“Nesses anos, os processos de planejamento e transformação da urbe, caracterizados pelos projetos de melhoramentos, contribuíram para eleger São José do Rio Preto como a cidade mais progressista do ano de 1956, de acordo com o Ibam” (FIORIN; FRANCISCO, 2015, p. 216)

33

¹ Propostas que não condiziam com a realidade da cidade e da população e que, posteriormente, será refletido em descaso e abandono de áreas públicas.

² Lei 535/58 – Zoneamento, Uso, Ocupação e Volume das edificações, aprovado na íntegra pela Câmara Municipal de São José do Rio Preto, em 25 de fevereiro de 1958.

³ O plano desenhado pelo engenheiro-urbanista Ugolino Ugolini, tem seu desenho questionado a partir da década de 1950, quando a necessidade em modernizar a cidade vem à tona a partir do plano de “melhoramentos urbanos” elaborado por Eiras Garcia.

FIG. 12 - ANTEPROJETO PARA O SISTEMA VIÁRIO, VERDES E FUTUROS CENTROS DE UNIDADE DE VIZINHANÇA PELO ENGENHEIRO HEITOR JOSÉ EIRAS GARCIA

FONTE: ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL E EDIÇÃO DA AUTORA, 2018.



Entretanto, há suspeitas de que o principal foco político do anteprojeto fosse o embelezamento da cidade e não uma reurbanização e qualificação dos espaços públicos, pois muitas construções centrais foram demolidas para dar lugar aos novos anseios ligados ao processo de modernização, época de grande relevância para a urbanização das cidades que se destacam no interior paulista.

Entre os fatos mais importantes para a cidade, ocorreram as remodelações das praças centrais¹ - Rui Barbosa, São José e D. José Marcondes - que transformou completamente o espaço existente, e a demolição de galpões, algodozeiras e máquinas de beneficiamento agrícola localizados nas adjacências da linha férrea, os quais, possivelmente, já estavam deteriorados e eram vistos como locais antiquados ao ideal de modernização da época (LOPES, 1956). Logo, grande parte das edificações foi destruída em troca de lotes no bairro Vila Maceno, com a finalidade

¹ Essas praças que foram alteradas, originalmente foram pensadas como um conjunto de quatro praças alinhadas, num eixo alinhado à Estação Ferroviária, que seriam: a praça da ferrovia (Paul S. Harris), a Praça Dom José Marcondes, a Praça São José e a Praça Rui Barbosa. Com destaque para a Praça Paul Harris, onde desembocava a escadaria da Estação. Esta tinha um caráter comercial e de prestação de serviços. Justamente pela sua localização, em frente à Estação Ferroviária, ela possuía a função de servir às necessidades dos viajantes que por ali passavam. Nela era possível encontrar refeições rápidas, lojas de roupas e pensões. A área era basicamente frequentada por comerciantes, trabalhadores da ferrovia e viajantes. Sempre com um fluxo intenso. Porém, ao longo dos anos, esse eixo foi se diluindo devido às mudanças impostas pelo urbanismo modernizador da cidade. As praças se transformaram de lugar de permanência, em espaço de circulação.



de expansão e modernização da área.

A partir dos ideais de Eiras Garcia, com a elaboração do plano de melhoramentos urbanos para as antigas praças centrais, é notório que houve a intenção de fazer uma modificação completa da imagem das praças. A remodelação mais radical ocorreu na Praça Dom José Marcondes onde foi proposta a derrubada do antigo coreto, a construção de outro local de destino à apresentações teatrais e musicais; a retirada do antigo jardim francês e a constituição de uma considerável explanada com pavimentação em petit pavê, além de uma marquise em concreto armado que deu origem à um ponto de ônibus em uma das laterais da praça e, como atrativo infantil, um parque contornado por alambrado e cerca viva.

FIG. 13 - DEMOLIÇÃO DAS ALGODOZEIRAS, NA DÉCADA DE 50/60, ATUAL LOCALIZAÇÃO DA PRAÇA CÍVICA

Fonte: ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL e edição da autora, 2016.

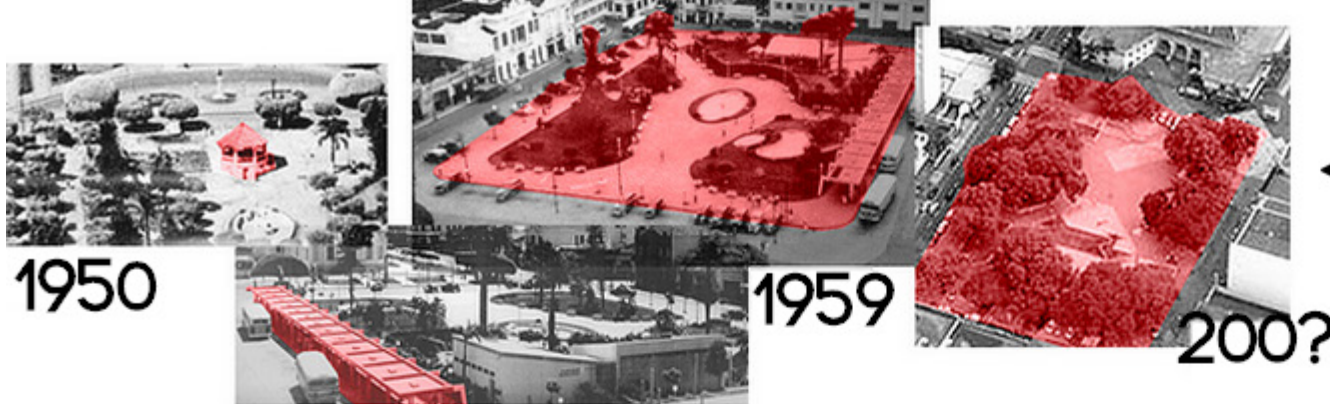
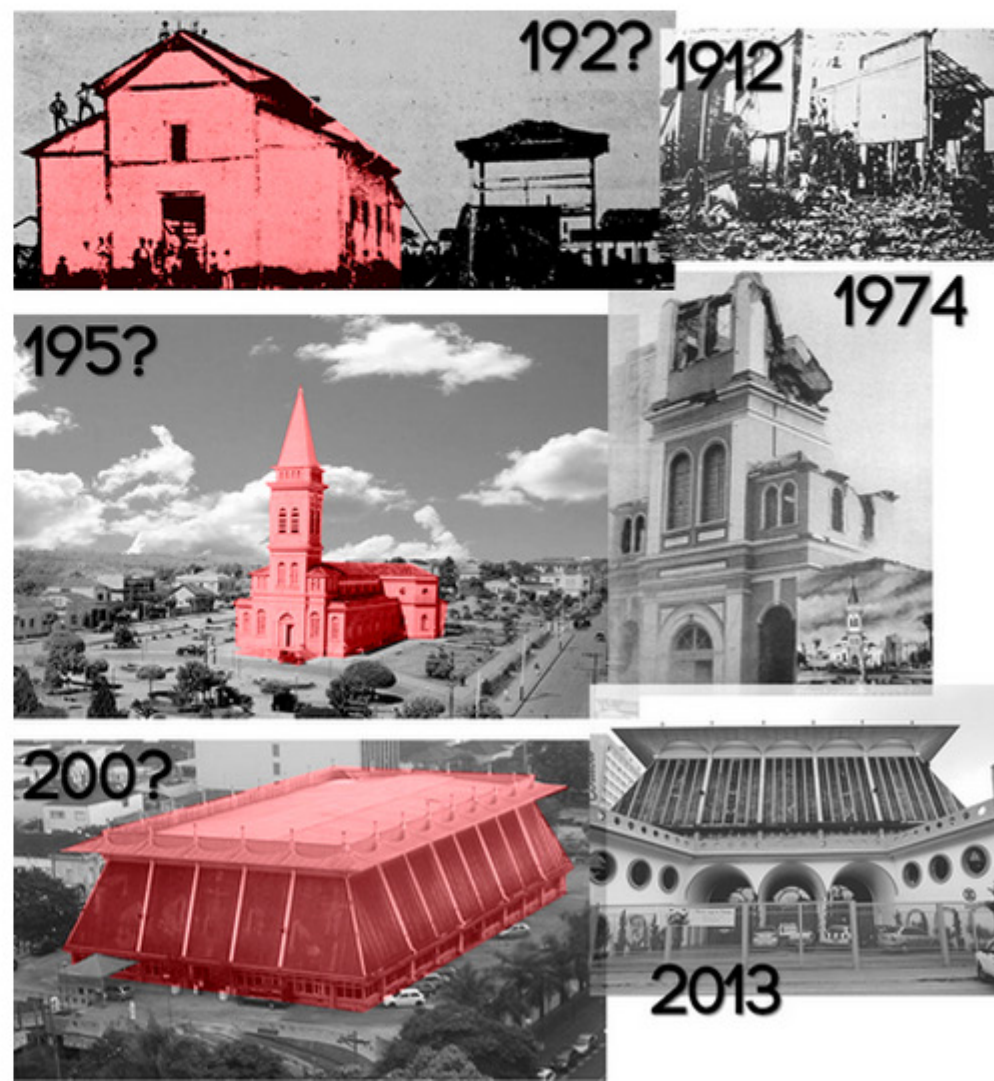


FIG. 14 - a PRAÇA Dom José Marcondes antes e depois de sua REMODELAÇÃO pelo urbanista EIRAS GARCIA até ser transformada em um CALÇADÃO central

FIG. 15 - a CATEDRAL DE São José desde a sua PRIMEIRA construção até a ÚLTIMA REMODELAÇÃO, no DECORRER DO SÉCULO XX

Na Praça São José¹, a remodelação foi um pouco mais sutil, provavelmente pelo fato da Catedral de São José ocupar grande parte da quadra. O projeto seria contemplado pela construção de estacionamentos que ladeariam toda a praça, canteiros gramados que circundariam os fundos da Catedral, além de canteiros arredondados que permeariam todas as suas laterais com o plantio de espécies vegetais escolhidas especialmente para esta praça.

Em relação ao seu novo projeto para a Praça Rui Barbosa, o urbanista argumentou em uma entrevista no ano de 1956: "não foi possível aproveitar nenhum elemento existente"². Além de propor a construção de um espelho d'água com jatos iluminados que



¹ Mais tarde, na década de 1970, nem mesmo os projetos de Eiras Garcia para as três praças citadas resistiram à construção da nova catedral em concreto armado com vitrais coloridos. A antiga catedral de 1932 foi derrubada, bem como toda a Praça D. José Marcondes redesenhada em função do novo e grandioso templo religioso que ocupou o centro da cidade.

² GARCIA, H. J. E. Serão inteiramente reformadas as nossas praças principais. (Fala à reportagem do "Correio" o urbanista Heitor José Eiras Garcia). Correio da Araraquarense, São José do Rio Preto, 20 de abril de 1956.

1923



1940



196?



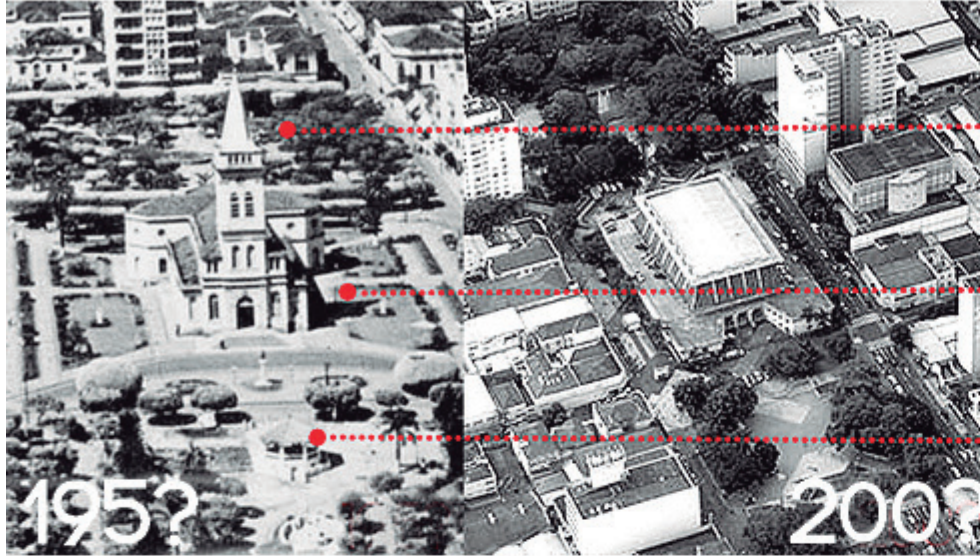
chegariam a 6 metros de altura, visava a introdução de novos canteiros compostos por linhas retas e curvas, entre outros elementos que demonstravam o desejo modernista, romantizado e "ideal

É possível observar, com os exemplos do novo planejamento para a cidade de São José do Rio Preto, que o processo de remodelação foi atraído pelos ideais modernistas da época e fora conformado através de projetos que ignoraram suas origens, apagaram seus traços culturais locais e ignoraram suas características urbanas. Os planos de Eiras Garcia refletem um desejo voltado ao sentido da estética; de modo a ressaltar o "novo" e a refutar a ideia de um passado que deveria ser superado. De acordo com Souza (2014), as mudanças não trouxeram consigo memórias de um passado relevante, mas o ensejo de progresso a partir de um pensamento determinista e desprovido de uma consciência histórica sobre os valores arquitetônicos, que são atemporais. Os planos para o município, na década de 1970, foram sinônimos

da idealização do progresso, assim como é possível perceber nas falas de Eiras Garcia para os jornais da época³, que carregavam um tom pragmático e desconsideravam os aspectos históricos, culturais ou de identidade. *Pari passu* à modernização das praças, que acarretou na demolição dos caramanchões, do coreto e das fontes, também fora destruída a memória de uma cidade acostumada ao tempo do sertanejo, construída nos moldes tradicionais de uma urbe voltada ao pedestre e à população interiorana.

"(...) As antigas praças previstas por Ugolino Ugolini, no primeiro desenho da cidade. (...) No projeto de Eiras Garcia eram atenuadas em seu papel de conexão de todo um

³ Souza (2014), em um artigo para um jornal da cidade, Lopes (1956, p. 01) explicou a remodelação das praças argumentando que a cidade nunca havia tido belas praças, que seus traçados eram do "tempo da onça" e que "o embelezamento das praças deve(r)ia acompanhar o desenvolvimento da cidade; porém tudo, obedece(r)ia a planos rigorosamente técnicos". Ou seja, o aniquilamento do passado estava sendo conduzido e julgado por um técnico, o que seria justificável. No entanto, o que esse contexto escondia, de fato, era o desejo de mudar completamente e construir uma imagem de cidade moderna, fazendo tabula rasa da própria história.



PRAÇA DOM
JOSÉ MARCONDES

PRAÇA
SÃO JOSÉ

PRAÇA
RUI BARBOSA

FIG.17 - AS TRÊS PRAÇAS CENTRAIS INICIALMENTE
DESENHADAS POR UGO LUGOLINI DURANTE
SUAS DUAS ÚLTIMAS RECONSTRUÇÕES

conjunto urbano, sendo primordialmente qualificadas de maneira independente. Desse modo, a carga cultural arraigada à urbanidade tradicional das praças de São José do Rio Preto, na visão do planejamento urbano de Eiras Garcia, tende a se assemelhar ao sentido de preservação do patrimônio que anda de "mãos dadas com a destruição e reconstrução da cidade" (FIORIN; FRANCISCO, 2013, p. 10)

Neste momento, é importante ressaltar o contexto do movimento moderno pós-guerra vivido no país, durante a década de 60, que refletiu drasticamente no processo de constituição das grandes aglomerações urbanas contemporâneas. Os espaços públicos se tornaram o centro dos holofotes para a reinvenção da cidade, uma vez que também eram vistos como antídotos para a cidade funcional e apática (ARANTES, 1995). Com isso, arquitetos e urbanistas passaram a criar novos espaços que pudessem reativar formas da vida social

através de condições e propostas, as quais aglutinavam elementos arquitetônicos desconexos em torno de um lugar que se apresentasse como "público", transformando o espaço em fragmentos reanimados por procedimentos que se pareciam com colagens urbanas triviais. Sobretudo, estes pensamentos arquitetônicos doutrinários, e por vezes devastadores, ocorreram em um âmbito em que a polarização do público e do privado já fazia parte de uma reação direta e irremediável do capitalismo.

37

Diário da Região



FIG. 18 - REPORTAGEM SOBRE A MODERNIZAÇÃO DE SÃO
JOSÉ DO RIO PRETO

Fonte: JORNAL DIÁRIO DA REGIÃO, EDIÇÃO N. 109, 2015.

Rio Preto, 74 anos de vida autônoma. É a capital do Oeste paulista. Cidade moderna e cosmopolita, centro universitário, de comércio avançado, com 50 edifícios de 10 ou mais pavimentos, de grandes avenidas e praças. Cidade hospitaleira, sem preconceitos. De cerca de 100 bairros e vilas. Dotada de todo conforto, está sempre se renovando, as construções antigas são demolidas e surgem outras imponentes. É município líder, de ares majestosas, uma verdadeira metrópole. Parábola, Rio Preto!

"Rio Preto, 74 anos de vida autônoma. É a capital do Oeste paulista. Cidade moderna e cosmopolita, centro universitário, de comércio atuante, com 50 edifícios de 10 ou mais pavimentos, de grandes avenidas e praças. Cidade hospitaleira, sem preconceitos. De cerca de 100 bairros e vilas. Dotada de todo conforto, **está sempre se renovando, as construções antigas são demolidas e surgem outras importantes. É município líder, de ares majestosos, uma verdadeira metrópole.** Parabéns, Rio Preto!" (Diário da Região, edição nº 109, 19 de julho de 1968, grifo da autora).

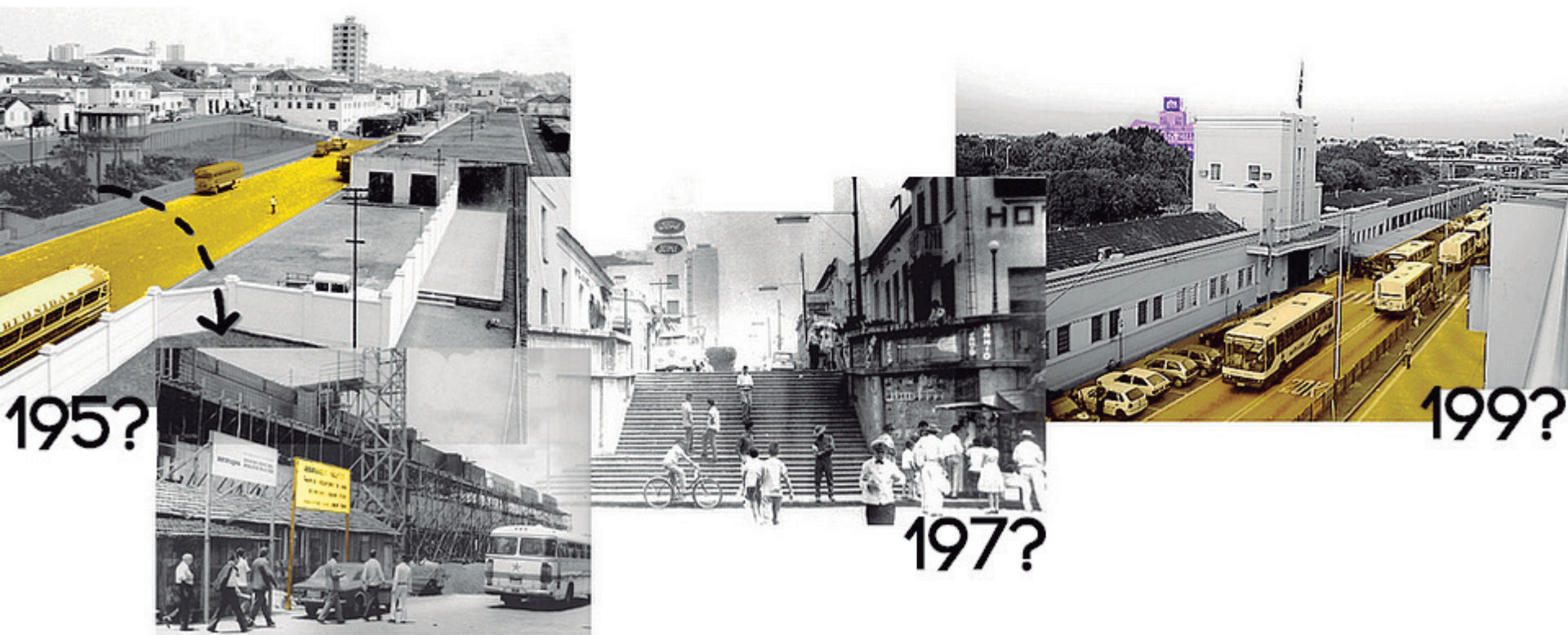
antiga esplanada da ferrovia já com sua fachada Art-Decô (figura 18), também cedeu lugar à construção da "moderna" rodoviária da cidade, próxima à Praça D. José Marcondes. O projeto para a rodoviária⁴ incorporava alguns elementos pré-existentes, como a escadaria que fazia a conexão entre o centro e a linha férrea. Porém, no processo de construção da rodoviária, a escadaria foi destruída, alterando por completo a permeabilidade entre esses espaços e as relações espaciais constituídas pelo eixo de praças desenhadas desde os primórdios da cidade. Assim, o antigo eixo que ligava as três praças centrais à

FIG. 19 - a PRAÇA PAUL HARRIS antes DA construção DA RODOVIÁRIA até o FINAL DA DÉCADA DE 1990
Fonte: IGG - Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de São José do Rio Preto/SP; ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL e edição da autora, 2016

38

Ainda durante os anos 60, a Praça Paul S. Harris,

⁴ O projeto para a Rodoviária de São José de Rio Preto foi autoria dos arquitetos Ézio Glacy e Lima Bueno, com início no ano de 1969.



Estação Ferroviária foi interrompido e teve seu sentido perdido⁵.

Foi nesse período que a cidade assistiu suas antigas praças arborizadas serem destruídas em favor de um desenho moderno, que satisfaria as exigências estéticas de poucos e à uma “urbanização artística” (ARANTES, 1995), onde a cidade teria seu casario baixo ser substituído por edifícios em grande altura, e a chamada “cultura caipira”⁶ ser renegada pelos ideais progressistas dos profissionais vindos da capital paulista (FIORIN; FRANCISCO, 2013), talvez vinculada ao ideário distorcido de modernização advindo com a construção da capital do país. Contudo, ao mesmo tempo, os planos de Eiras Garcia tiveram alguns desdobramentos positivos, principalmente, no Plano Diretor do município de 1965 que instituía os projetos para o Parque Setorial de São José do Rio Preto – uma antevisão do plano do engenheiro-arquiteto paulistano.

⁵ Este processo de remodelação ocorreu paralelamente à construção de Brasília, que teve um papel fundamental para compreender o anseio modernizador da época.

⁶ O termo “caipira” está ligado às tradições que foram trazidas pelo homem do campo para as cidades do interior paulista e por sua simbiose com a natureza, dada sua origem nômade. Cf. CANDIDO, A. Os parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. 9ª ed. São Paulo, Duas Cidades, Ed. 34, 2001.



FIG. 20 - RUA ADJACENTE À PRAÇA EM 1950, COM INDÚSTRIAS E EM 2015, COM A PRAÇA CÍVICA

FONTE: ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL E ACERVO DA AUTORA, 2015.

4. O PARQUE SETORIAL, O CONCURSO DE PROJETOS E A PRAÇA CÍVICA

Os projetos para o parque foram iniciados através do trabalho dos arquitetos da ERPLAN - Escritório Regional de Planejamento – Mirthes I. S. Baffi e Jamil José Kfourri. O plano de implantação elaborado por eles fixa o parque principalmente nas áreas ainda não ocupadas dos vales do Rio Preto e Piedade, estendendo-se numa extensão de 17 quilômetros, com largura média de 300 metros e uma área de 510 hectares, onde se localizam, no Vale do Rio Preto: o Manancial, atual represa de abastecimento de água, em processo de assoreamento; equipamentos de recreação, Centro Social e Esportivo Municipal, o Centro Social e Esportivo do Sesi, Auto-Cine, Praça Cívica, Praça da Estação de Tratamento de Água e o Palestra Esporte Clube; áreas de propriedade municipal, viveiro municipal; áreas isoladas próximas da represa; faixas de proteção do Rio Preto; áreas remanescentes dos viadutos e entroncamentos das avenidas e marginais; as instalações da antiga fábrica Swift (hoje um teatro); áreas livres e particulares entre a ferrovia e o Rio Preto; áreas de ocupação urbana, loteamentos e áreas para a implantação de controles de enchente; reservas de áreas para futuras implantações de pequenas represas, diques, galerias e outros (PEREIRA; FIORIN, 2010). Simultaneamente à obsolescência da ferrovia no país e à diminuição da atividade industrial na região central, a ideia apresentada pretendia

abrir a perspectiva de um empreendimento viável economicamente, aproveitando o setor comercial da cidade.

No trecho “A” plano de reorganização do Parque Setorial está localizada a Praça Cívica. Nos trechos “B1” e “B2” estão localizados os lagos da Represa Municipal, que também são circundados por uma extensa pista de caminhada. No entanto, este trabalho se detém apenas no trecho “A” do plano para o Parque Setorial, uma vez que foi neste contexto histórico e político se originou uma grande área pública com significativas potencialidades situada na margem direita adjacente à linha férrea

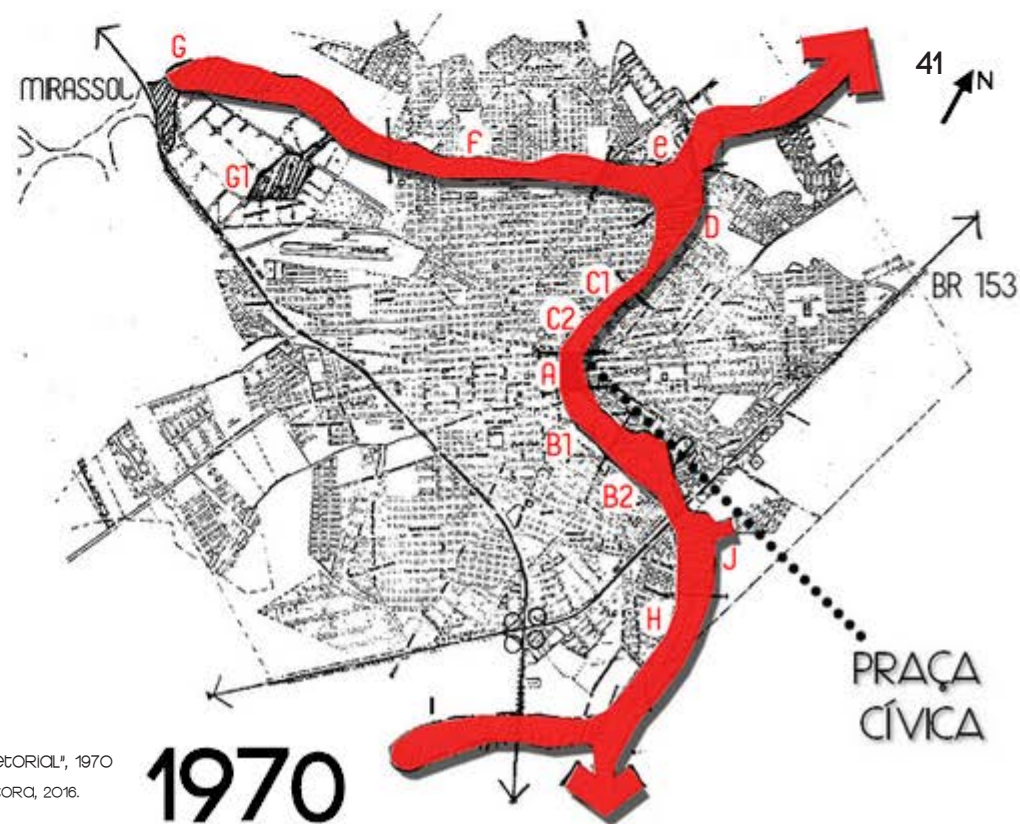


FIG. 21 - PROJETO DE IMPLANTAÇÃO DO "PARQUE SETORIAL", 1970
FONTE: ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL E EDIÇÃO DA AUTORA, 2016.

A Praça surgiu a partir da realização de um concurso de projetos para uma área atrás da estação ferroviária, fato que ocorreu juntamente com o projeto de reorganização do Parque Setorial, com o intuito de valorizar a região e modernizar o outro lado

da linha férrea. O concurso teve como vencedores os arquitetos Ernani Vilela, José Luiz Gonçalves e o engenheiro civil José Gonçalves Toscano, além da equipe de consultores, auxiliares e colaboradores. Assim, o projeto premiado - a Praça Cívica - consistia na implantação de um centro comercial, um museu, uma biblioteca, uma concha acústica e áreas verdes.

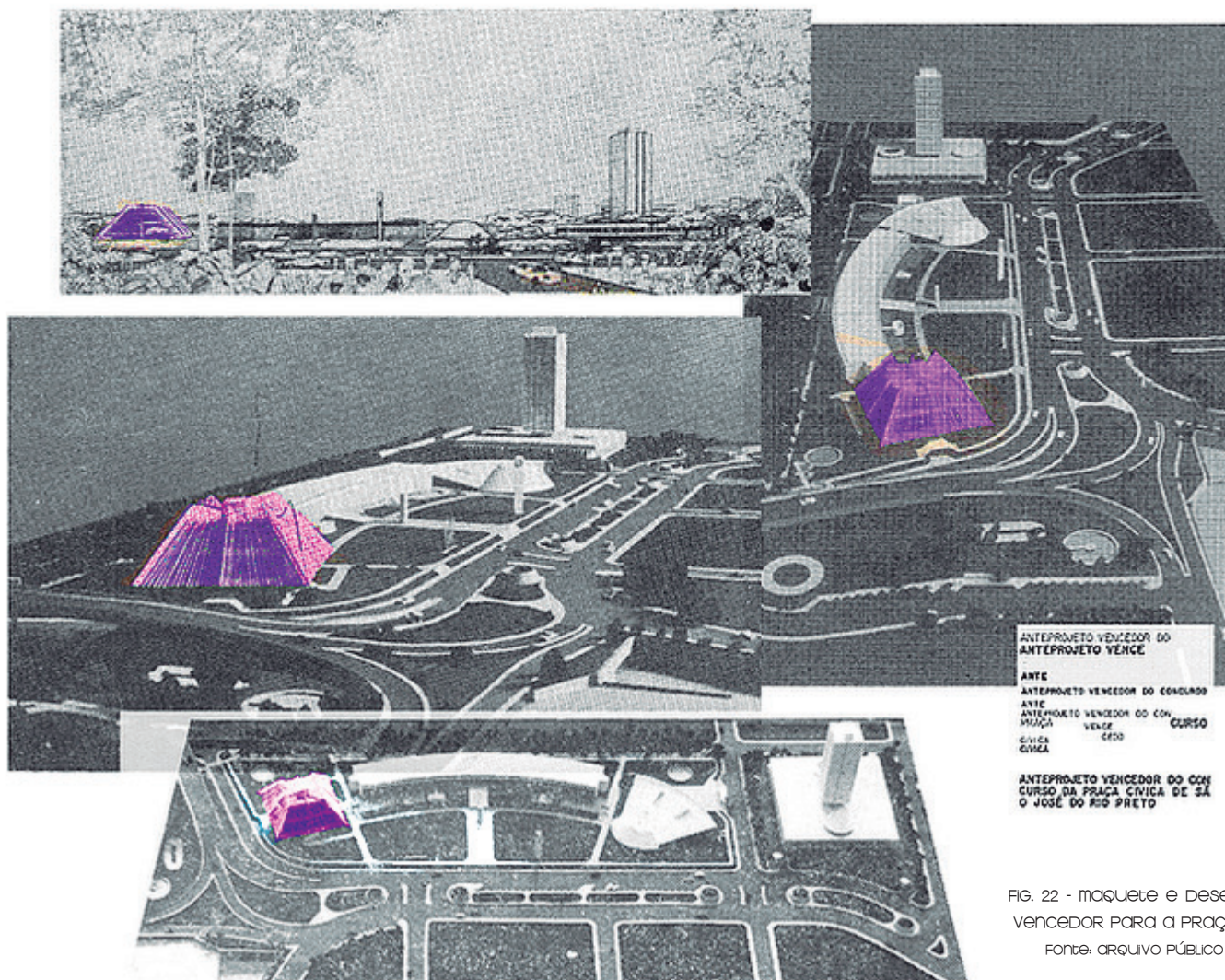


FIG. 22 - maquete e Desenho DO Projeto vencedor PARA a PRAÇA CÍVICA, em 1970
Fonte: ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL, 2015.

Com uma área total de 17.500 metros quadrados de construção, o projeto proposto contava com 5.400 metros quadrados de área para o museu, que ocuparia um bloco longitudinal e sua fachada se assentaria sobre dois espelhos d'água. Também era estimado cerca de 4.800 metros quadrados de área para a biblioteca, na qual a proposta era romper com os espaços tradicionais criando locais de literatura ao ar livre protegidos do sol, além de outros 1000 metros quadrados para a concha acústica, elemento escultórico que ocuparia a ala direita do conjunto (sob a laje do palco se situariam os camarins e sob a arquibancada os sanitários) e mais 6.600 metros quadrados destinados ao centro comercial: um edifício de 15 andares, que seria circundado por um parque de estacionamentos arborizado delimitado por as áreas cobertas. O acesso a esse bloco se faria pelo pavimento inferior, onde se localizaria um amplo hall, alcançando os escritórios através das caixas de escadas e elevadores. Uma rampa circular ofereceria em escala gregária uma circulação vertical fluente passando pelo setor de lojas até alcançar os restaurantes e os jardins de cobertura. O restante contemplaria as áreas verdes.

No entanto, por divergências políticas e problemas financeiros, dada sua escala monumental e destoante do contexto e do entorno, apenas um edifício fora construído e um novo projeto paisagístico

fora elaborado para mitigar seu impacto, com a finalidade de dar novo uso ao conjunto que não foi terminado em relação ao seu primeiro projeto modernista¹. Assim, a Biblioteca Municipal fora foi o único elemento construído, contando com uma Praça em sua parte oeste (Praça Cívica), que possuía continuação após a Rua Bernardino de Campos, local onde seria construído o edifício do Centro Comercial.

Além disso, um novo projeto paisagístico minucioso fora elaborado para amenizar seu impacto e dar novo uso ao conjunto que não fora concretizado, mas que daria a chance deste espaço se consolidar abundante em áreas verdes, como parte integrante do parque setorial de São José do Rio Preto². O plano buscava um conjunto de projetos e medidas,

43

¹ A prefeitura contratou novamente os arquitetos da ERPLAN - Escritório Regional de Planejamento – Mirthes I. S. Baffi e Jamil José Kfourir, para o novo projeto paisagístico da Praça Cívica “Leonardo Gomes”. A Praça Cívica “Jornalista Leonardo Gomes” recebe esse nome em memória do jornalista Leonardo Gomes, que foi o fundador do jornal “A Notícia” e registrou por dezenas de anos a história e pujança de São José do Rio Preto. No projeto dos arquitetos da ERPLAN a praça foi destinada às manifestações cívicas e culturais da cidade. São aproximadamente trinta e oito mil metros quadrados que fazem parte do Parque Setorial do Vale do Rio Preto e Córrego do Piedade.

² Os projetos do Parque Setorial fizeram parte do Plano Diretor de Desenvolvimento, 1965, que consistia em uma Lei de Zoneamento vigente pela lei nº 1143 de 20 de novembro de 1965 na qual regularizava o uso, ocupação do solo e volume das edificações.



FIG. 23 - Pessoas em volta do único edifício construído do
Projeto para a Praça Cívica
Fonte: VICTOR NATUREZA FOTOGRAFIA

Preto e Rio Piedade), prevendo a urbanização de vários trechos ao longo do vale, que englobavam a implantação do Parque da Represa, conjuntos de lazer, os trilhos da Fepasa, os viadutos que iriam transpor as barreiras da linha férrea e da represa, entre outros. A proposta inicial do trabalho foi estudar meios para viabilização do Parque de fundo de Vale indicado nos estudos de Áreas Verdes e Espaços Abertos do Município de São José do Rio Preto e estudo dos Planos de Desenvolvimento da Cidade, que na época

seguiram o Plano de Zoneamento vigente desde 1965, além das pesquisas para desenvolvimento dos projetos para minimização das enchentes do rio nas áreas de inundações (FIORIN, 2011).

"Existiam hoteizinhos e algumas máquinas de beneficiamento que já estavam em processo de degradação. Nesse governo que fez a rodoviária, fez também outro grande equipamento que também foi projeto nosso, que foi distrito industrial. (...)



FIG. 24 - CORTE DA ÁREA DA PRAÇA CÍVICA antes DO PROJETO, em 1950, e construída, na década de 1970

Fonte: CROQUI DA AUTORA, 2015.

O projeto da Praça Cívica e a ideia inicial dele também veio da mesma época. Fizemos um estudo e mostramos para o prefeito que ali deveria ser totalmente desapropriado - esse relatório temos até hoje - e ali, como é constituído pelo fundo de vale do Rio Preto, deveria ser todo preservado e indo até a zona norte que é toda a área desse parque setorial. Nessa época não aconteceu nada. No governo seguinte, do Prefeito Romano Calil, essa foi a grande obra. Ele começou com as desapropriações do viaduto da Andaló até o Palestra. O Eiras mencionou esse feito com o Parque da Represa que depois retomamos, no governo do Adail Vetorazo, daí nós chegamos e houve toda a urbanização ali (...) onde foi, inclusive, por nossa sugestão, convidada a Mirthes (Baffi) pra desenvolver esse projeto juntamente com outro arquiteto, o Jamil (Kfourji). O Adail tem o período administrativo de 1969 até 1972 onde é feito a Rodoviária, o Teatro Municipal (projeto do Eiras Garcia) e o Distrito Industrial. Depois entra a administração de Wilson Romano Calil de 1973 até 1976 e a grande intervenção dele foi realmente a Praça Cívica." (Ésio Glacy e Lima Bueno em entrevista Tâmara Rodrigues Moreno, em 2014).

Atualmente, o que se pode encontrar nas proximidades da linha férrea são alguns antigos galpões de indústrias em estado de abandono, que não possuem nenhum uso; a Swift do Brasil S.A, que

recentemente foi restaurada e se transformou em um teatro; a Estação Ferroviária, que apesar de intocada, não possui manutenção adequada e permanece fechada ou com usos esporádicos, além de vagões abandonados por decorrência da obsolescência da ferrovia no Brasil e que estão se deteriorando pela ação do tempo e que, outrora, foram símbolo de desenvolvimento³, sendo utilizados para transporte de cargas e insumos na região centro-oeste e noroeste paulista⁴. Assim, os vagões abandonados em Rio

3 Muitas cidades do interior paulista se formaram ou se desenvolveram a partir da chegada da ferrovia, mas, com o passar dos anos e com a decadência do transporte ferroviário no Brasil, boa parte das esplanadas das antigas ferrovias encontram-se à mercê do tempo.

4 As principais cidades do interior paulista que abrigam os chamados "cemitérios de vagões" são: Araraquara (a 288 km de São Paulo), Bebedouro (a 395 km), Catanduva (a 385 km), Ecatu (a 480 km), Iperó (a 126 km), Jundiá (a 60 km), Santa Adélia (a 371 km) e São José do Rio Preto (a 438 km da capital).

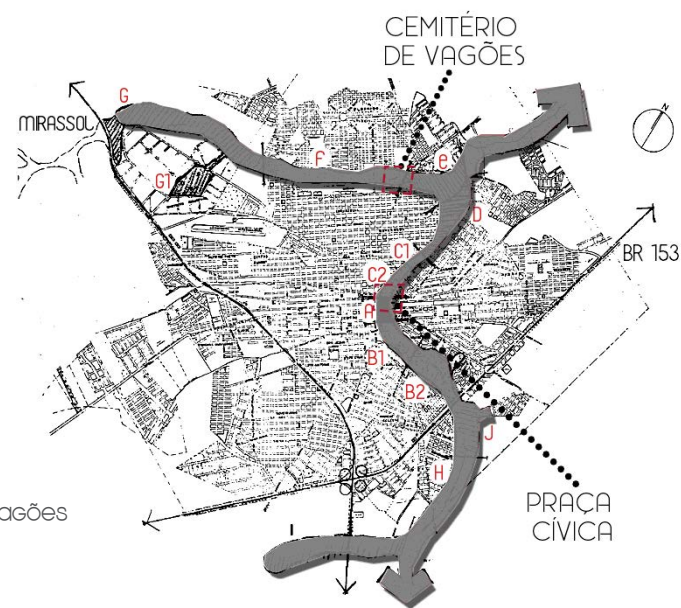


FIG. 25 - LOCALIZAÇÃO DO CEMITÉRIO DE VAGÕES

Fonte: EDIÇÃO DA AUTORA, 2017.

Preto às margens da linha férrea se concentram em um trecho do Parque Setorial, há aproximadamente 2 quilômetros da área da Praça Cívica e, possivelmente, decorra do desuso, falta de manutenção, das dificuldades jurídicas de inventariamento, apropriação e remoção, acidentes ou do próprio sucateamento da malha ferroviária brasileira², apesar das tentativas de concessões e privatizações do transporte sobre trilhos no país.

Assim, por um lado, estes vagões, que deixaram de ter seu uso original de transporte, podem ser consideradas como “cemitérios de vagões” e por outro, sua existência também constrói uma gama de novas relações espaciais entre os tipos citadinos que vão, aos poucos, se arraigando à cultura do lugar: do pichador ao grafiteiro, do sem teto ao marginal.



FIG. 26 - CEMITÉRIO DE VAGÕES
Fonte: ACERVO DA AUTORA, 2016.



FIG. 27 - VAGÕES OBSOLETOS NO CEMITÉRIO DE VAGÕES

Fonte: acervo da autora, 2016.



5. A PRAÇA CÍVICA: CONTINUAÇÃO E DESCONSTRUÇÃO



FIG. 28 - a PRAÇA CÍVICA em DIAS
COTIDIANOS

Fonte: acervo da autora, 2016.

Pela dificuldade de acesso da população ao local entravado pela barreira da ferrovia e pelo relevo da área, a Praça Cívica nunca teve um caráter “cívico”, de fato, concretizado; uma vez que o único edifício se torna a continuação de uma transgressão. Entretanto, em diversos dias do ano se torna palco de shows, exposições, manifestações culturais, reuniões, ensaios, festas, entre outras formas de convívio social. A Praça Cívica, que foi projetada em um contexto de desejo de civilização ideal, imaginária e fantástica, se consolidou paradoxalmente a esses anseios: um lugar que retrata o contraponto do modo como a arquitetura contemporânea vem produzindo uniformizações e homogeneidades, refém de modelos genéricos, que se contentam em edificar qualquer área ou vazio. Apesar de seu abandono pelo domínio público, as margens da linha férrea e as bordas da Praça Cívica, que muitas vezes eram vistas pela população como espaços marginais, detinham um estado transitório capaz de resistir às estratégias de poder, dos tempos de transformação da cidade e a imposição de qualquer sistema ou identidade, apesar de sua delicada condição. Ademais, essa área ainda comportava a possibilidade de buscar uma arquitetura que não fosse conduzida apenas pela produção da forma, da estética ou do figurativo.

“Primeiramente, aquela área não era pública, teve um projeto, mas ainda acima

de áreas que estavam em negociação. Então, era preciso quatro anos de governo para desapropriar e transformar aquilo em área pública. Ele (prefeito Calil) começa a obra no último ano de governo, mas ficaram todas aquelas estruturas, que o Adail (também prefeito em outra época) retoma e conclui. Muda o projeto, simplifica, porque não era possível se concluir o projeto que tinha sido concebido. Então, novamente vou atrás da Mirthes (Baffi). Eles fazem o outro projeto adaptando, porque a única obra do concurso foi a biblioteca” (Ésio Glacy e Lima Bueno em entrevista Tâmara Rodrigues Moreno, em 2014).A

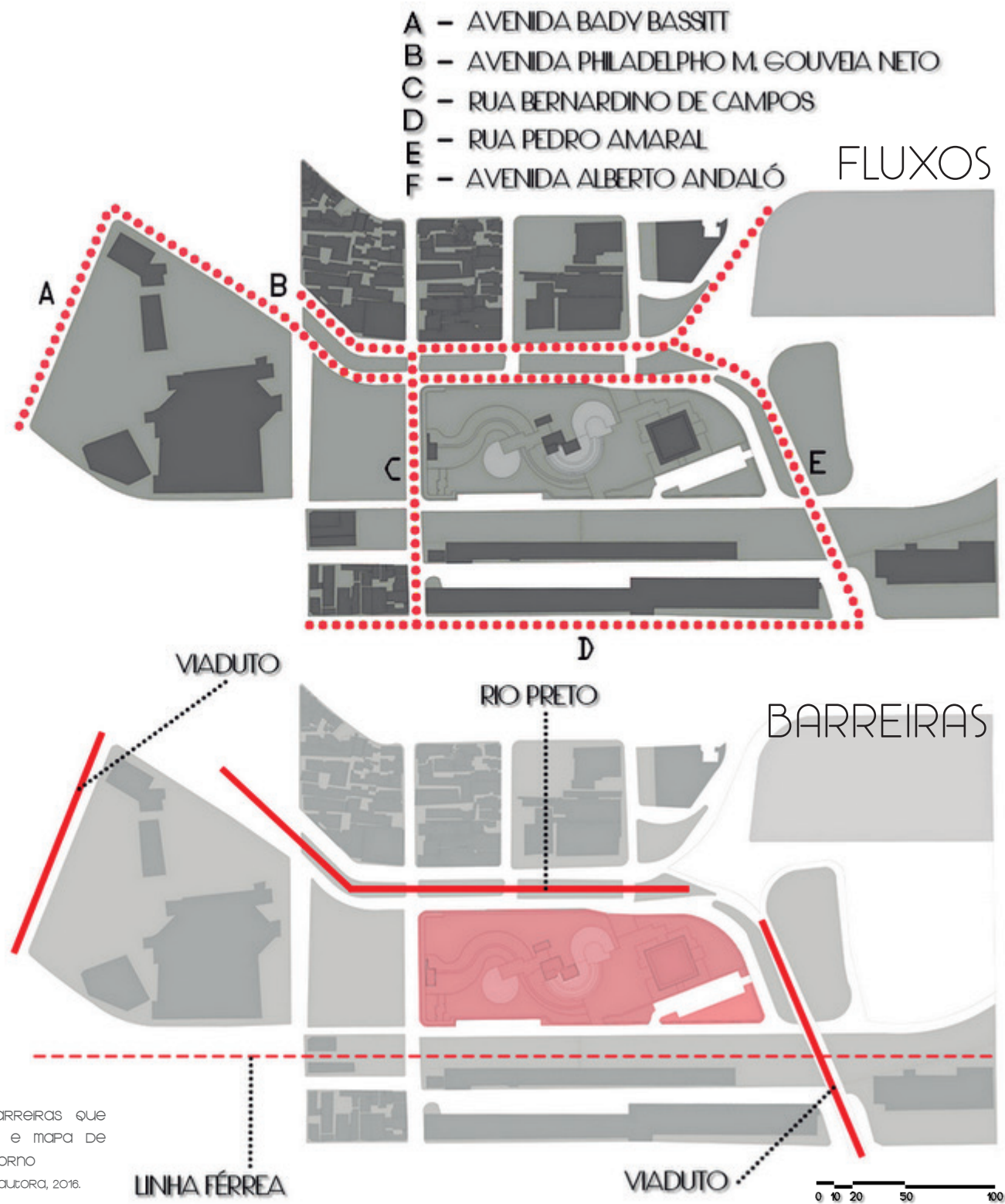
A Praça, assim como outras áreas de seu entorno, acabou por ser concebida em um espaço “encapsulado” após todos os processos sucessivos de construção, remodelação e destruição. A partir da figura 23, é possível compreender as barreiras de suas margens, que comprometem o seu acesso, até mesmo o seu desenvolvimento e contribuíram para, além de todos os usos e apropriação que serão vistos adiante, abrigar a formação de um espaço sui-generis.

Entretanto, em diversos dias do ano se tornava palco de shows, exposições, manifestações culturais, reuniões, ensaios, festas, entre outras diversas formas de convívio social. É evidente, então, que a praça se configurava em um espaço singular e de grande

relevância, não apenas para a área em questão, mas para a história da cidade como um todo. Com o passar do tempo a Praça foi ganhando um aspecto de abandono pelo poder público, se tornando um local às margens da sociedade, porém, com grande fluxo de pessoas, potencialidade de usos múltiplos e sentimentos de pertencimento, além de abrigar inúmeros eventos importantes que ali se realizam e fazem dela um lugar aberto às possibilidades. Assim, o estudo das áreas urbanas e das suas intrínsecas relações almejou flagrar, intrinsecamente, os impasses, dilemas, ações e embaraços presentes neste espaço urbano, de forma a buscar uma solução projetiva a partir da realidade citadina, dos usos e apropriações já existentes e dos desejos

FIG. 29 - MAPA DE BARREIRAS QUE ENCLAUSURAM A ÁREA E MAPA DE FLUXOS DO ENTORNO

FONTE: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.



dos próprios usuários, resgatando sua memória e importância histórica, política, cultural e social.

“Cidades se tornaram desregulamentadas, essa desregulamentação é reforçada pelo fato da maioria das cidades não pertencerem mais ao domínio do visível. O que foi um dia chamado de desenho urbano foi substituído pela composição dos sistemas invisíveis. Por que arquitetos ainda falam sobre monumentos? Monumentos são invisíveis agora. Eles são desproporcionais – tão grandes (na escala do mundo) que não podem ser vistos. Ou tão pequenos (na escala de chips de computadores) que eles também não podem ser vistos” (TSCHUMI, 1999, p. 216, grifo da autora).

54

Logo, a fim de refletir sobre os problemas urbanos que foram possibilitados pelo “olhar” sobre os espaços significativos e emblemáticos da cidade, foram adotadas estratégias metodológicas, tidas como clássicas para o urbanismo, incorporadas a outras metodologias consideradas inovadoras e atuais. Assim, as técnicas de investigação provenientes da percepção e psicologia ambiental (LYNCH, 1960; DEL RIO, 1990) foram somadas à ideia do caminhar como prática estética (CARERI, 2002)¹

¹ CARERI, F. Walkscapes: o caminhar como prática estética. Prefácio de Paol

e assim, juntas, direcionaram o estudo do espaço, do comportamento dos indivíduos e seus ambientes físicos, permitindo o reconhecimento urbano a partir da tentativa de levantar e analisar imagens, tipos citadinos, usos e apropriações à margem da cidade legal, que transformavam o espaço da Praça Cívica e do entorno da linha férrea do centro de São José do Rio Preto - SP, deparando-se com a obsolescência de uma área rica em significados para a história da cidade.

Simultaneamente a essa conduta, também foi adotada a prática da deriva (DEBORD, 1958), a qual está indissoluvelmente ligada também aos comportamentos da natureza psicogeográfica e ao comportamento lúdico-constructivo, que se opõe às noções tradicionais de viagem ou passeio pelo local. O ato de se deslocar incide sobre uma construção crítica do espaço; uma vez que, para Francesco Careri (2014)², o ato de caminhar é um modo de compreender a realidade, além de significar o enfrentamento de vários medos: da cidade, do espaço público, de quebrar as regras ou da apropriação do espaço. Ao mesmo tempo, se relaciona à consciência sobre a capacidade propositiva implícita na ação de andar,

Berenstein Jacques. 1 ed. São Paulo. Editora Gg Br - Gustavo Gili, 2002.

² CARERI, Francesco. Walkscapes ten years after. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 4(1), 207-213, 2014. Acesso em < <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/careri>>.

constituindo uma ferramenta útil para questionar e repensar partindo do zero, como instrumento de produção do espaço público. Assim, para que esta ação se complete, é necessário ultrapassar barreiras que são, muitas vezes, inexistentes, como o medo do “outro”, que quase sempre são vistos como inimigos ou como perigo.

“Este introspectivo serve para aumentar a conscientização sobre a capacidade pró-ativa implícita no ato de caminhar: por um lado, tão útil para questionar e repensar, uma ferramenta que parte do zero; e em segundo lugar, como instrumento de produção do espaço público, gerando troca, criando comunidade e processos participativos. Em suma, ele destaca a utilidade da deriva, enquanto caminha, pode articular o projeto. Se o projeto é uma maneira de interpretar e transformar o mundo, permanece o fato de que a caminhada é uma maneira de entender a realidade e de que ambos estão intimamente relacionados. É necessário caminhar para projetar e conhecer para atuar.” (CARERI, F. 2014, p. 2)

As práticas e proposições a seguir abordaram as incursões sobre o recorte da área, numa perspectiva

USO E OCUPAÇÃO



FIG. 30 - MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DA
ÁREA DE ESTUDO

Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.

0 10 20 50 100m

subjetiva através de derivas e percursos, que resultaram em materiais de registros cartográficos³ para percepções, leituras e diagnósticos (DEL RIO, V.; RHEINGANTZ, P.; DUARTE, C., 2002). Desse modo, a construção do mapa abaixo foi norteadora para a compreensão dos usos e apropriações dessa área contígua ao leito férreo de São José do Rio Preto. Os usos se entrelaçam e são essencialmente diversos; a Praça era utilizada como local de passagem, de

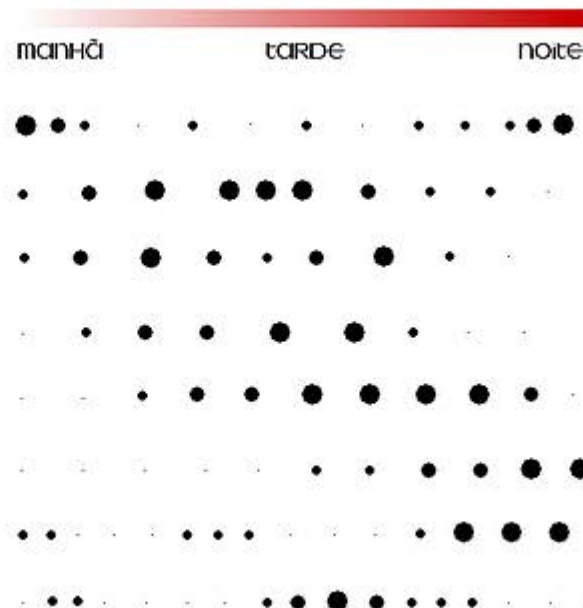
3 De acordo com o livro "Projeto do Lugar: colaboração entre Psicologia, Arquitetura e Urbanismo", a produção de materiais com base na cartografia sensível aprimora a percepção sobre a área estudada por meio do aperfeiçoamento da sensibilidade na identificação de elementos urbanos característicos de uma determinada realidade, complementando propostas futuras sobre o mesmo. Além disso, a fotografia se torna um recurso eficaz para a compreensão das peculiaridades reais e potenciais desta área central pela capacidade, como manifestação artística, de apresentar e ressaltar os contrastes latentes nesses espaços.

descanso, atividades de permanência (apresentações musicais, manifestações, dança e diversão para crianças, adultos e idosos), também como abrigo debaixo das marquises da biblioteca, além de espaços para vendedores ambulantes e carroceiros. Os locais de maior fluxo durante o dia inibiam os usos caracterizados como marginais, que se deslocam para as áreas de menores fluxos. Durante o período da noite, as apropriações transgressoras ocorriam de forma mais homogênea nessas áreas, devido ao baixo fluxo de pessoas no centro da cidade após o horário comercial, situação que demonstra a ocupação predominantemente composta por comércio e serviços nesta região.

Somam-se, então, percepções, imaginários e caracterizações que possibilitaram a construção de

alguns padrões comportamentais encontrados

- 1 HABITANTES DO BAIRRO
- 2 TRABALHADORES DA REGIÃO
- 3 VENDEDORES AMBULANTES
- 4 CRIANÇAS
- 5 ADOLESCENTES
- 6 USUÁRIOS DE DROGAS
- 7 MORADORES DE RUA
- 8 MILITARES



PRESENÇAS COTIDIANAS

FIG. 31 - MAPA DE Presença cotidiana na Área da Praça Cívica
Fonte: elaboração da autora, 2016.

uma paisagem de dados do lugar em questão. Neste sentido, as concretizações dos mapas abaixo contribuíram para o aprofundamento do entendimento e compreensão dos acontecimentos e ações encontradas nesta área, uma vez que proporcionaram a identificação das diversas alternativas de apropriação que envolvem o espaço público de um modo que não fora previsto ou planejado em sua origem. É possível acompanhar alguns padrões de comportamentos, usos e apropriações que acontecem cotidianamente no entorno e no interior da Praça Cívica e que garantiam a vivacidade de um espaço público. Cada “agente” que frequentava esta área desempenhava algum tipo de ação que, muitas vezes, estavam vinculadas a um lugar específico e a um período do dia, de modo que todas as singularidades constituíam um conjunto essencial para a formação deste espaço, como alguns exemplos demonstrados na figura ao lado.

Os mapas a seguir representam os sons, resíduos (lixos) e cheiros acentuados na área estudada. No primeiro mapa, a graduação dos tons de vermelho representa os maiores fluxos de sons, o que possibilita observar que os sons mais fortes se encontravam nas principais ruas/avenidas e no local da estação rodoviária/terminal urbano.

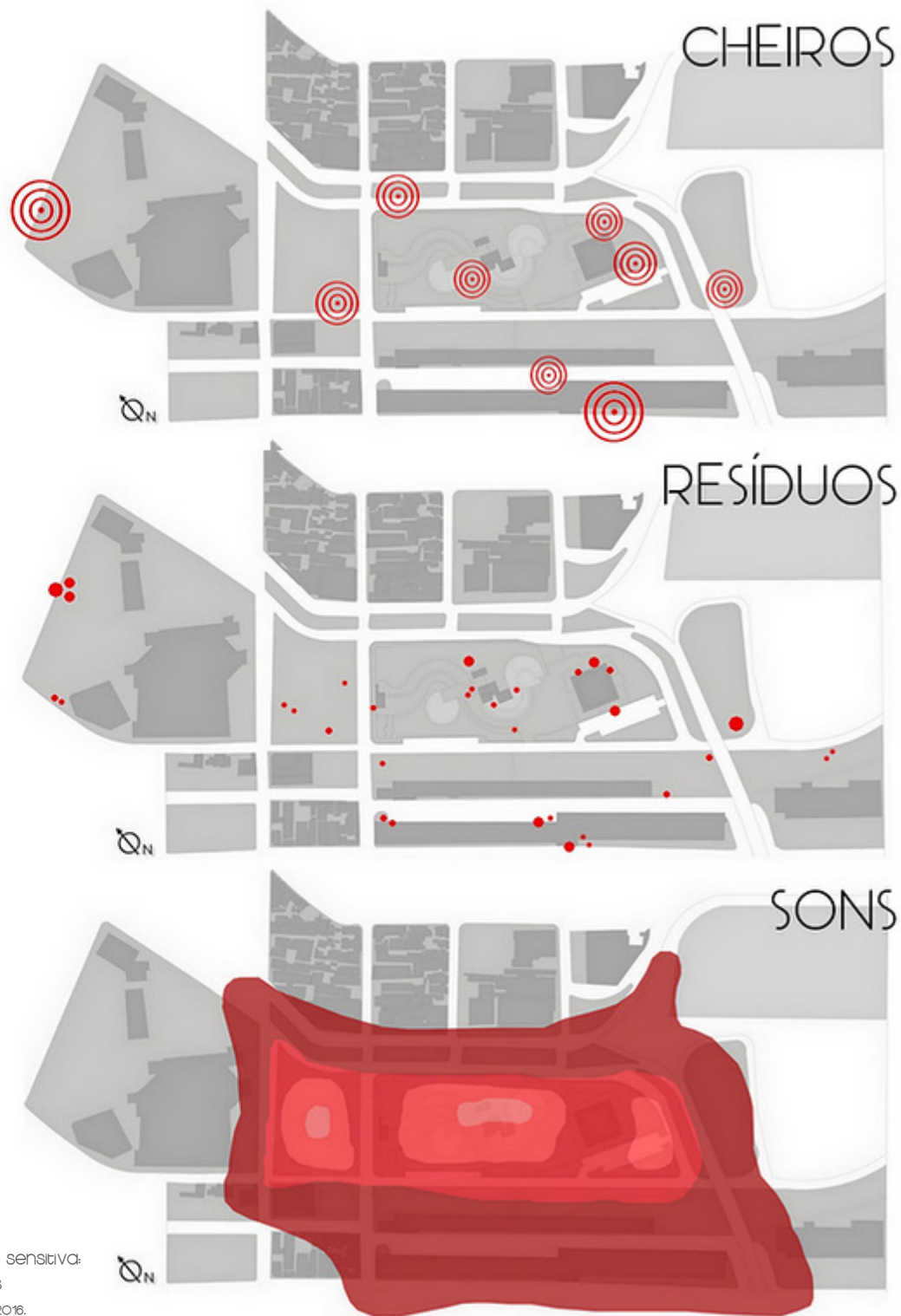


FIG. 32 - MAPA DE CARTOGRAFIA SENSITIVA:
CHEIROS, RESÍDUOS e SONS
Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.

Já os sons mais suaves são observados no interior da Praça, com exceção do seu miolo, onde se encontrava o local de maior encontro de pessoas que frequentam a praça. Já o segundo mapa, de concentração de lixo encontrada na área em questão, é possível perceber que a maior quantidade acumulada se apresentava também no interior da Praça Cívica e debaixo da marquise da Biblioteca Pública Municipal. Possivelmente, isto se dá, além do fluxo de pessoas, por serem locais pouco visados e, conseqüentemente, esquecidos até neste quesito. O último mapa compreende os cheiros mais peculiares da área, onde a maior parte desses resíduos era composta por folhas, garrafas pet e de vidro, copos descartáveis, muitos maços de cigarro e latinhas de bebidas alcoólicas. Este fato também contribui para uma análise mais profunda do significado e reflexo dos usos desse espaço. Presumivelmente, a marginalidade deflagrada na praça é um grande fator responsável pela localização do lixo, entretanto, o esquecimento deste local pelo poder público, possivelmente de forma proposital para a formação de uma imagem degradada da Praça, também colabora para esta situação.

58

MARGINALIDADE



FIG. 33 - MAPA
INDICATIVO DOS PONTOS
DE CONCENTRAÇÃO DE
MARGINALIDADE
Fonte: ELABORAÇÃO DA
AUTORA, 2016.

Essas análises compõem um ciclo de ações e comportamentos típicos. Os locais com cheiros mais peculiares e fortes são, evidentemente, abrigados pelo interior Praça Cívica e abaixo da marquise da Biblioteca Pública Municipal. De forma clara, o odor de urina é o mais gritante nessas áreas e a fetidez se concentrava, predominantemente, embaixo da marquise da biblioteca, local onde os moradores de rua tratam como abrigo. Para além das considerações e partindo de uma visão crítica da situação, é expressamente nítido que o descaso por parte do poder público e a invisibilidade, por parte de camadas da população, reflete na situação em que essas pessoas se encontram. Tais abordagens são complementares e enfocam na identificação de locais agradáveis, desagradáveis, de sensações, de formas alternativas de apropriação do espaço urbano pela população, de vivências e de relações sociais que formulam o contexto em que a área se insere. De modo mais amplo e radical, o entendimento sobre a realidade interpolado à junção de peculiaridades e atitudes comportamentais encontrados poderia confluir na evolução urbana desta e de outras áreas.

Os usos transgressores ou marginais (moradores de ruas; meretrizes; catadores de lixo; entre outros) são ações cruciais e de grande importância para essa pesquisa, uma vez que é a partir deles e entre outras apropriações, que era possível reconhecer e

caracterizar o local onde se encontra a Praça Cívica, ou seja, a realidade que envolvia o espaço público, em questão, pode advir de práticas como estas e tem a relevância equivalente à outras atividades, que não são julgadas como marginalizadas, podem ter no mesmo espaço. Essas práticas são capazes de redefinir o sentido de patrimônio, como uma memória dinâmica. Assim, as diferentes dimensões em que se pode avaliar o espaço público têm, por base, não só diferentes características tipológicas e morfológicas, mas também os seus significados, através dos elementos que transmitem informação simbólica, conferindo uma crescente diversidade e complexidade ao valor do espaço público.

59

SETORIZACAO DE USOS

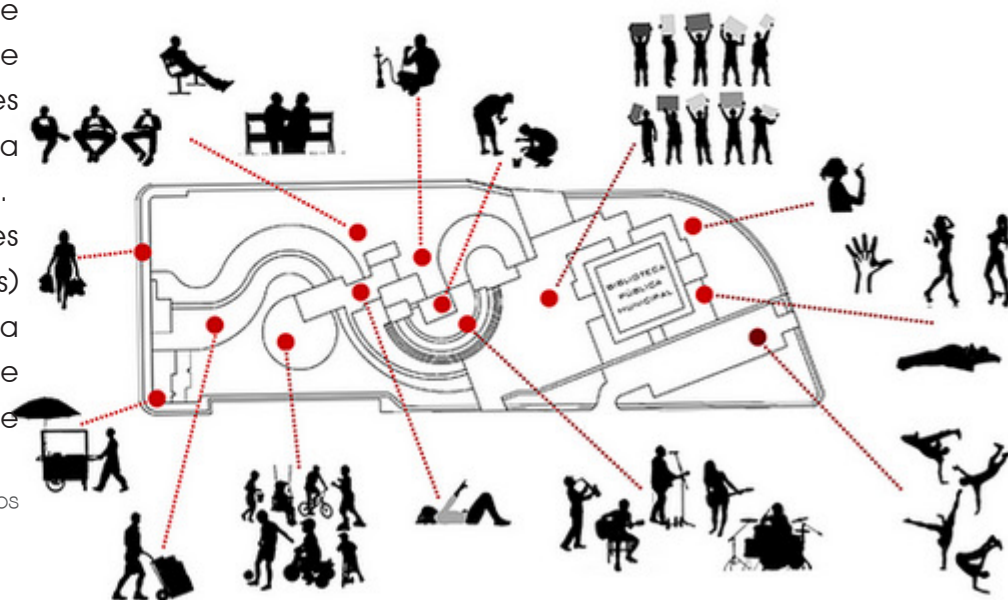


FIG. 34 - MAPA DE SETORIZAÇÃO DOS USOS
PREDOMINANTES NO INTERIOR DA PRAÇA CÍVICA
Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.



FIG. 35 e 36 - MULTIPLICIDADE
DE USOS E APROPRIAÇÕES
na área da PRAÇA d'Água
Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA,
2015.



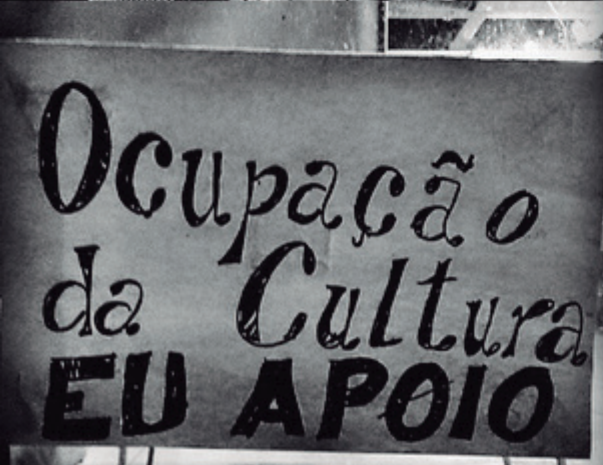


FIG. 37 e 38 - MULTIPLICIDADE DE USOS E APROPRIAÇÕES NA ÁREA DA PRAÇA CÍVICA
Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.







FIG. 39 e 40 - MULTIPLICIDADE DE USOS e APROPRIAÇÕES NA ÁREA DA PRAÇA CÍVICA
 FONTE: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2015.

Apesar da caracterização de uma área que refugiava usos considerados como às margens da sociedade, a Praça também abrigava eventos que fugiam ao cotidiano do local. Recentemente, quando o governo municipal cogitou a substituição dessa praça por um terminal de ônibus interurbanos, foi desencadeado, nas redes sociais e na internet, movimentos que visavam demonstrar a ocupação desse local pela comunidade em geral. Uma dessas ações é conhecida como “Na Praça é de Graça”¹ e possui o objetivo de demonstrar a importância desse espaço para os habitantes da cidade. Assim, as manifestações se revelam como ações políticas que tentavam incitar a utilização da Praça Cívica e a publicização do espaço da Praça. Através das redes sociais, como o facebook, twitter e blogs, a população era convidada a participar de eventos promovidos no lugar. As mídias eletrônicas, como youtube, também foram utilizadas para difundir vídeos que demonstram a diversidade de usos que estavam ocorrendo na praça e fazer um convite às pessoas para comporem parte esses acontecimentos, que faziam da Praça um sítio eventual.

¹ O Movimento “Na Praça é de Graça” segue a linha de outros movimentos como o “Você Praça Acho Graça, Você Prédio Acho Tédio” idealizado pelo jornalista e artista Dafne Sampaio que disponibilizou o estêncil com os dizeres do movimento em seu blog e com isso conseguiu que eles fossem espalhados por várias cidades do país. Fonte: <<http://www.diariodaregiao.com.br/cultura/doi-projetos-levam-arte-de-gra%C3%A7a-%C3%A0-regi%C3%A3o-central-1.148468>> Acessado em 06/01/2016.

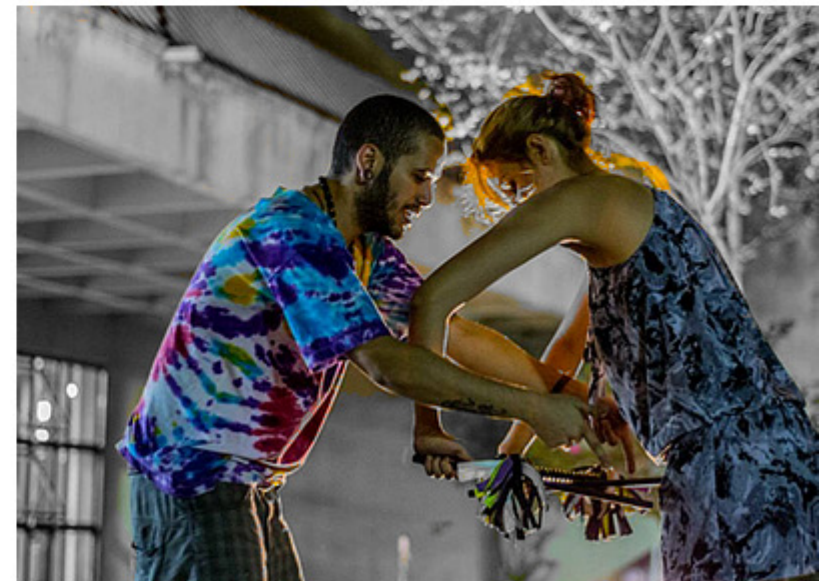
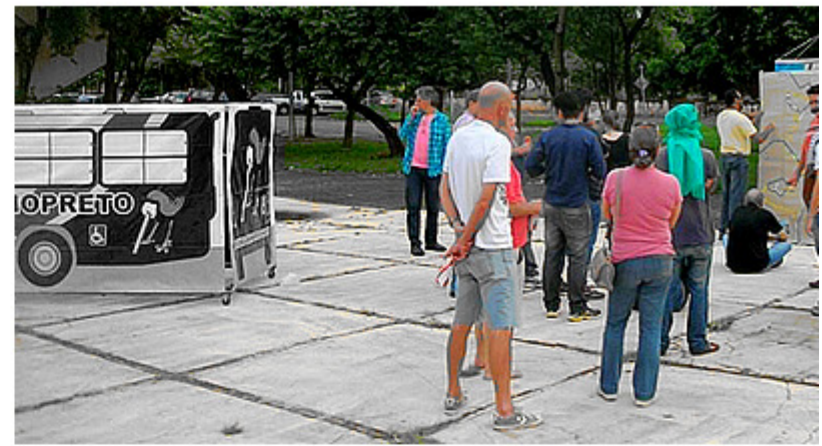
Eram nessas oportunidades que surgiam novos imaginários para o espaço da Praça Cívica e esta, enfim, assumia o seu caráter eminentemente público, entrecruzando os usos marginais do lugar e novos atores sociais que juntos construíram um espaço de possibilidades. Assim, talvez a população admiradora e frequentadora da Praça acreditasse que a poesia, o teatro, a música e o som da bateria fossem passíveis de inverter o recrudescimento do espaço, sob a lógica de um “carnaval”¹.

Assim, é possível refletir que transformações como estas, ocorridas na área central da cidade e nas adjacências do leito férreo ao longo desses anos, possam ter contribuído para gerar o abandono dessa Praça, seu entorno e dos edifícios ligados à ferrovia, em função da construção de projetos modernizados, que ignoraram a história e a cultura da cidade. É preciso se atentar à importância desta área para a cidade, que mesmo se encontrando em uma área que não é considerada atraente para a população, consegue reunir os mais diferentes grupos sociais, de modo a retratar a desconstrução desses sentidos.

¹ Segundo FERRARA (1998), apenas durante o carnaval, os signos de demarcação dos níveis sociais são subvertidos. Isto porque, as fantasias carnavalescas permitem uma indistinação entre ricos e pobres, erudito e popular, privado e público. Desde a época medieval, nos dias de carnaval, a cidade se constituía como um espaço livre, eminentemente do povo, pois se afirmava como o lugar da inversão.

FIG. 41 - GRAFITE NA PRAÇA DÍ VICA
Fonte: acervo da autora, 2015.







6. A POLÊMICA DO NOVO TERMINAL URBANO

Recentemente, mais uma discussão envolve a Praça: a sua destruição para a construção de um novo terminal urbano em seu lugar. Mediante essa problemática, é considerável que haja uma reflexão sobre os processos que este lugar sofreu ao longo da última década, principalmente no que diz respeito à modernização desta área, por volta da década de 1950/60 e que possa ter refletido indiretamente desta condição. A área da Praça Cívica foi, desde a sua formação, planejada por visões exteriores e nunca levaram em consideração as raízes da história e origem da cidade, bem como os seus reais usos e apropriações. Com isso, incita-se a importância deste espaço para a cidade e pela sociedade, que almeja a sua melhoria, por estar abandonada perante o poder público.

Assim, a atual administração pública de São José do Rio Preto (gestão 2012-2016), lançou um projeto denominado "Mobilidade Rio Preto 2030", que engloba propostas para implantar ônibus articulados em corredores exclusivos, ciclovias, viadutos, terminais rodoviários e até metrô¹. De modo geral,

¹ Mais detalhes em: <<http://www.riopreto2030.com.br/>> e acesso às propostas em <http://www.diariodaregiao.com.br/cidades/rio-preto-de-2030-ter%C3%A1-at%C3%A9-metr%C3%B4-1.128471> Acessado em 08/03/2016.

toda essa infraestrutura urbana agradou a população rio-pretense que, obviamente, busca por melhorias no transporte público urbano. Porém, dentre tais propostas está a polêmica da construção de um terminal de ônibus urbano onde se localizava a Praça Cívica, devido à sua proximidade e aos argumentos que não condizem com a veracidade da área. Assim, a proposta é a construção de um terminal urbano em um logradouro central muito próximo ao terminal que já existe na cidade, como pode ser observado na figura 24, abaixo, onde a Praça Cívica está identificada no item 2 e o antigo terminal urbano no item 4.

- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| 1 - VIADUTO ANDALÓ | 5 - ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA |
| 2 - BIBLIOTECA MUNICIPAL | 6 - PALESTRA ESPORTE CLUBE |
| 3 - PALÁCIO DAS ÁGUAS | 7 - VIADUTO JORDÃO REIS |
| 4 - RODOVIÁRIA/TERMINAL | 8 - REPRESA MUNICIPAL |

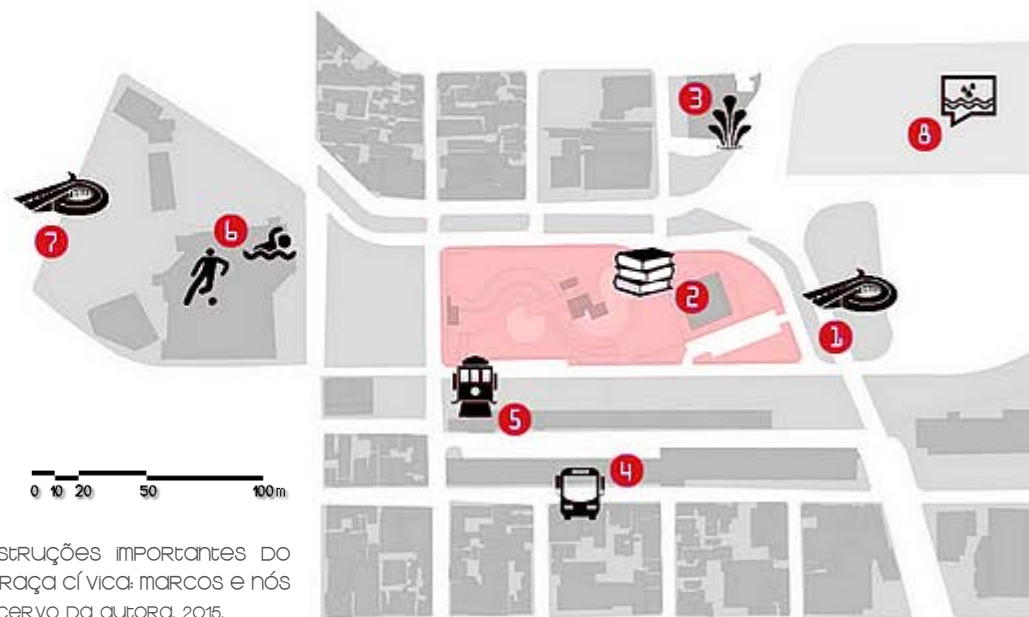


FIG. 43 - CONSTRUÇÕES IMPORTANTES DO ENTORNO DA PRAÇA CÍVICA: MARCOS E MÓDULOS
Fonte: acervo da autora, 2015.

Entretanto, apesar da administração pública considerar o local ideal para a implantação de um novo terminal urbano devido à proximidade que permite a integração entre os terminais, a área da Praça Cívica está incrustada no centro caótico de São José do Rio Preto, assumindo a característica de um “respiro” para a cidade, uma vez que contempla um espaço verde com referências sentimentais e históricas para cidade, como já citado até agora. É possível perceber que, na maquete eletrônica do projeto¹ para o novo terminal (figura 25), os espaços verdes (árvores) são evidentemente forçados e exageradamente impostos para assumir um falso caráter de preocupação ambiental, uma vez que mais de 60 árvores nativas foram derrubadas logo no primeiro dia da destruição da Praça.

Além desses fatores, o Ministério Público se envolveu na polêmica situação e chegou a pedir explicações sobre o projeto, fato que gerou a tentativa de barrar a construção do novo terminal. A Promotoria determinou nove medidas para a planta do Terminal, entre elas a redução no corte de árvores e a manutenção de espaços abertos da praça. Como exigência, o projeto foi remodelado com a promessa de aumentar o número de árvores. Em síntese, ganhou ares de “ecologicamente correto” e começou a ser executado, pondo fim à Praça Cívica, o

¹ O vídeo da maquete eletrônica do projeto para o novo terminal pode ser visto em: <https://www.youtube.com/watch?v=9E_Hv3XY50o>. Acessado em 15/11/2016.

FIG. 44 - maquete eletrônica do projeto para o novo terminal urbano

Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto e edição da autora, 2015.



PERSPECTIVA 1



PERSPECTIVA 2



PERSPECTIVA 3

que também revela que a análise do ponto de vista da referência histórica e da preservação da memória do local foi completamente ineficaz, demonstrando certa distância por parte da administração urbana quanto a esses aspectos. É essencial lembrar, neste momento, a importância da memória como continuidade cultural, como ponte entre o passado e o presente. As propostas de revitalização da Praça Cívica, sugeridas por vários políticos da cidade, foram esquecidas por sucessivas administrações, abdicando do fortalecimento da memória coletiva da cidade e da manutenção de sua identidade, pois a Praça era local de inúmeras referências para todas as gerações que passaram por esta área e que viveram em São José do Rio Preto.

Segundo a Associação dos Servidores Públicos Municipais de São José do Rio Preto e Região (SSPM), a decisão da Prefeitura de Rio Preto em usar a Praça Cívica para ampliação do terminal urbano possui dois motivos. O primeiro é considerado de cunho técnico, pois a partir de estudos da Secretaria de Planejamento, a Praça seria o único espaço livre na área central do município com condições de abrigar um novo terminal. O segundo motivo é político, visto que a administração pública posiciona e rotula a Praça Cívica como subaproveitada, pouco frequentada e dominada por usuários de drogas e moradores de rua, fato que é bastante distorcido e manipulado,

uma vez que já foi demonstrado o quanto a praça era utilizada e bastante frequentada, recebendo inúmeras apropriações e diversidades de um espaço público. Além disso, a administração pública afirma que a construção do novo equipamento (o novo Terminal Urbano) seria uma maneira de revitalizar o espaço². A Praça Cívica, de fato, necessitava de uma remodelação, porém uma revitalização que ainda mantivesse sua essência, seus usuários e seu importante significado, não só para a sociedade,

2 Informações retiradas do site do Sindicato dos Servidores Públicos Municipais de São José do Rio Preto e Região. Disponível em: <http://sspm.org.br/site/noticias.asp?id_noticia=28487571>. Acessado em 08/12/2015.



FIG. 45 - BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DE RIO PRETO

Fonte: VICTOR NATUREZA FOTOGRAFIA, 2014.

como para a história da cidade.

Como comprovação do desejo de permanência da Praça Cívica, além do movimento de ocupação, logo após o anúncio feito pelo atual prefeito sobre a localização do novo Terminal Urbano e da destruição da Praça Cívica, foram criadas diversas mobilizações nas redes sociais contrárias à construção do mesmo no local da Praça Cívica: "Defendendo a Praça Cívica", "Eu amo a Praça Cívica, diga não ao desmatamento de suas árvores", entre outros grupos que se uniram em oposição à destruição. Através de demonstrações sobre o valor da praça e de ressaltar a insatisfação com a possibilidade de destruição, os manifestantes cobraram outro local para instalação do terminal. Segundo eles, projetos sociais e culturais são desenvolvidos no local, que conta, ao lado, com a Biblioteca Municipal - prédio onde está localizada também a Secretaria de Cultura, além de ser considerado um legado histórico e cultural da cidade.

De acordo com o site da Empresa Municipal de Urbanismo (EMURB) da cidade³, a empresa contratada para a construção do novo terminal urbano central recebeu cerca de 5 milhões de reais para estudar o local da Praça Cívica para a expansão do terminal urbano, apontando que aquele seria o único local viável. Paradoxalmente, anos antes da

destruição efetiva da Praça Cívica, políticos de gestões anteriores⁴ chegaram a apresentar oficialmente outro projeto da nova rodoviária, construída em 1973, a ser estabelecida próxima ao quilômetro 444 da rodovia Washington Luís (SP-310), que cruza a cidade. Isso comprova que a melhor opção, dentre as oferecidas também por diversos especialistas que se comoveram com a possibilidade de destruição da praça, seria transferir a rodoviária para um local de fácil acesso, evitando o transtorno caótico já encontrado por todos que precisam embarcar na rodoviária, assim como para as próprias empresas de transporte privado. Além de estar em uma localização de fácil acesso e tornar as chegadas e saídas mais eficientes, existia a necessidade, exigida pela população rio-pretense, de um novo projeto para a rodoviária com a finalidade de espaços que propiciassem conforto, segurança, maior infraestrutura e acessibilidade. Assim, o espaço que, hoje, abriga o terminal urbano e a rodoviária, seria destinado apenas para as funções do terminal urbano, o qual continuaria localizado no centro da cidade e não haveria necessidade alguma do extermínio da Praça Cívica.

Neste sentido, ao tomarem ciência da polêmica que envolvia a Praça Cívica, suas

³ Disponível em: <<http://www.emurbriopreto.com.br/noticias/verNoticia.asp?cod=39>> . Acessado em 08/12/2015.

⁴ Referente à gestão do prefeito Edinho Araújo e do antigo secretário de governo e presidente da Emurb – Empresa Municipal de Urbanismo, Jair Moretti.

possibilidades de destruição, bem como as justificativas sem fundamentação por parte da administração pública, pessoas que frequentaram a praça em determinados momentos de suas vidas, frequentadores assíduos ou não, trabalhadores que utilizavam a praça em seus horários de almoços, pessoas que levavam as crianças para brincar, entre outros ativistas, se juntaram por uma só causa: a tentativa de impedir que a Praça Cívica fosse destruída. O movimento adquiriu força em novembro de 2015 e, antes da praça ser devastada, se organizaram para ocupar esse espaço público constituindo turnos e dividindo atividades. O movimento uniu pessoas que se depararam com mais uma lastimável situação em que o consumo, a especulação e o dinheiro se sobressaem perante as memórias, usos e importâncias de um lugar.

"A fragmentação social crescente é acompanhada de uma fragmentação territorial e os espaços comuns, públicos, transformam-se em objeto de disputa ou simplesmente são vistos como espaços instrumentais para deslocamento. Desaparecendo o território da vida em comum, desaparecem também as formas de sociabilidade que unem os diferentes segmentos sociais" (GOMES, 2002, p. 189).

Os motivos que levaram as pessoas a se posicionarem contra a destruição da Praça Cívica são inúmeros. Um dos maiores problemas encontrados com a construção do novo terminal urbano neste local é a impermeabilização do solo: as árvores que ali existem são eficientes para a vazão da água, justamente por estarem com raízes no solo de um fundo de vale. Plantar árvores em jardineiras, como demonstrado na maquete eletrônica do novo Terminal Urbano, para compensar o corte destas existentes nada irá resolver, uma vez que o volume de água nos alagamentos será ainda maior. Tão importante quanto este fator é que o novo terminal não resolverá a problemática que envolve o transporte público de São José do Rio Preto, dessa forma, a solução mais econômica, inteligente e prática é a construção, já estudada, de mini terminais e de novas linhas que



FIG. 46 - movimento em Defesa da Praça Cívica
Fonte: Participantes do movimento e edição da autora, 2015.

interliguem os maiores e mais afastados bairros da cidade, desafogando o fluxo do atual terminal. Além da questão da rodoviária, já citada anteriormente, que deveria ser instalada em outro local, aumentando o espaço do atual. Logo, a ocupação foi extremamente significativa, contando com a participação de pessoas que lutaram pelo direito a espaços públicos de verdade. O descaso do poder público contribuiu para a marginalização dessas áreas, que se tornaram sujas e mal conservadas, causando mal estar na população. Assim, o cuidado e a importância dada a essas áreas, como foi notório em todos os movimentos contrários à

destruição, só poderiam contribuir positivamente para a melhoria dessas áreas, refletindo positivamente na vida dos cidadãos.

Além da população que acatou as reivindicações em prol da Praça Cívica ocupando seu espaço, outras ideias surgiram com a iniciativa de defendê-la e expor a problemática para debates democráticos em várias esferas, uma delas foi um debate promovido por um colégio da cidade (figura 39), o que demonstra a relevância da problemática, principalmente por se tratar de uma discussão para a própria cidade, desde as questões ambientais até os fatores que levaram à mobilização da sociedade.

O protagonismo dos habitantes da cidade e usuários da Praça Cívica nos processos de participação, cooperação e nos movimentos sociais estão baseadas na iniciativa dedicadas à difusão e promoção, primeiramente, dos direitos humanos e, essencialmente, no direito à cidade. A responsabilidade das pessoas que se comoveram com a situação da praça não se reduziu à uma tomada de posição moral, além disso, abrangem exercícios que desenvolvem uma atividade crítica constante, a fim de compreender e explicar os mecanismos



FIG. 47 - DIVULGAÇÃO DE REUNIÕES EM PROL DA PRAÇA CÍVICA
Fonte: PARTICIPANTES DO MOVIMENTO EM DEFESA DA PRAÇA CÍVICA, 2015.



FIG. 48 - Imagens da ocupação em defesa da praça
 Fonte: VICTOR NATUREZA FOTOGRAFIA e ACERVO DA AUTORA, 2015.

e as contradições que são oriundas dessas dinâmicas, participando de reações sociais que se opõe a tais problemáticas.

Neste contexto, existe a oportunidade de retornar à reflexão de como as ações humanas podem, juntamente com os ideais normativos da democracia e da vida em comum, se ajustarem às condições atuais de governo e funcionamento da sociedade. É preciso considerar que o conceito tradicional de distinção entre privado e público já é algo distorcido e que, a partir de uma análise crítica da situação contemporânea, novas transformações entre essa relação vem sendo estabelecidas. Ademais, o processo de redefinição do ideal de democratização

para o enfrentamento de situações como a destruição de um espaço público está contido na preeminência dos valores que constituem dimensão coletiva perante os interesses particulares ou de uma gestão de interesses.

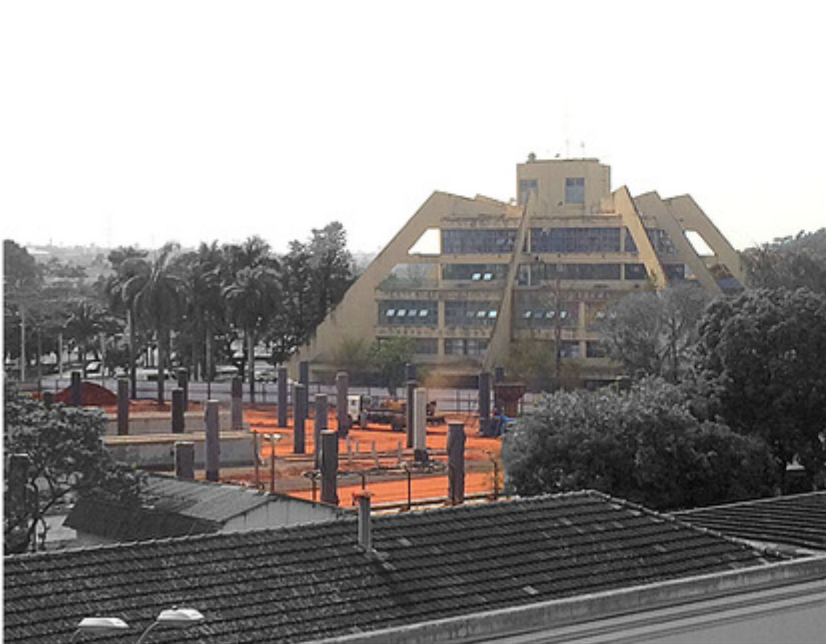
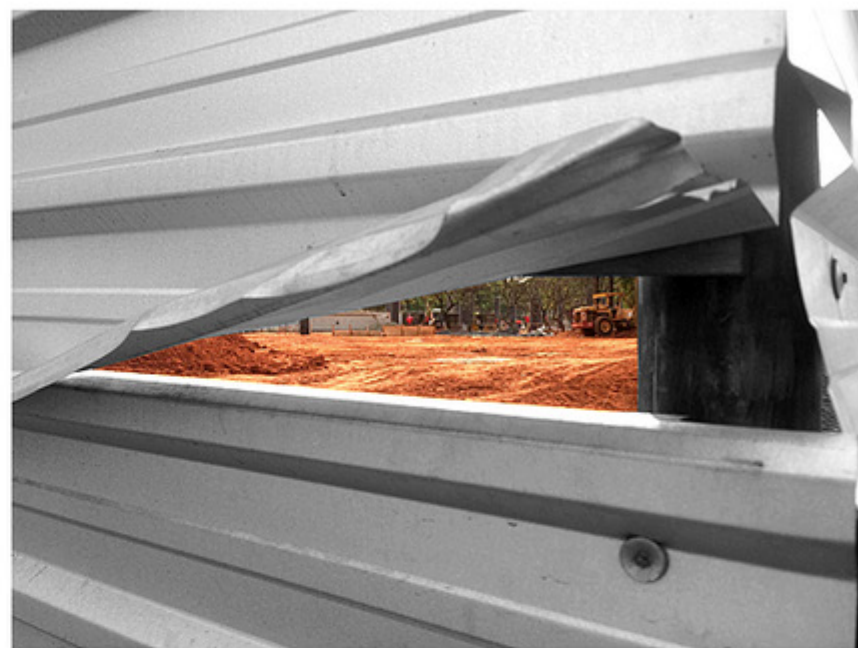
Ainda que estivesse sob polêmicas, inúmeras opiniões contrárias e falta de justificativas coerentes, a Praça Cívica foi destruída no dia 26 de novembro de 2015 (figura 43) e, dentre outras questões sociais, políticas e ambientais, os fatos mais expressivos foram o pedido de retirada dos ocupantes de modo coercitivo e a derrubada de árvores nativas logo no primeiro instante. Em contraponto ao momento delicado em que o espaço público destinado à Praça Cívica se encontrava, em todas as leituras para este trabalho, é possível perceber um grande esforço em tentar conduzir os discursos em direção a conceitos que parecem utópicos diante desta problemática, como a construção de uma vida política presidida pelo diálogo e pela argumentação de forma coletiva e em contato com a população.

"Embora se saiba que as cidades modernas sempre estiveram associadas à divisão social do trabalho e à acumulação capitalista, que a exploração da propriedade do solo não seja um fato novo, e que haja – como mostrou à exaustão Lefebvre e depois toda a geografia humana recente – uma relação

78



FIG. 49 e 50 - REPORTAGENS SOBRE A DESTRUÇÃO DA PRAÇA CÍVICA
Fonte: JORNAL DIÁRIO DA REGIÃO, 2015.



direta entre a configuração espacial urbana e a produção ou reprodução do capital, como estamos vendo, há algo de novo a registrar nessa fase do capitalismo, em que as cidades passaram, elas mesmas, a serem geridas e consumidas como mercadorias” (ARANTES, 2002, p. 26).

Neste momento, a praça assume a característica de *espació basura*⁵, uma página em branco onde as linhas apagadas não significaram o término de sua história e de seu sentido para a cidade. Assim, este espaço se torna “a soma dos problemas não afrontados, das opções não elegidas, das prioridades deixadas sem definir, das contradições perpetuadas, (...) da corrupção tolerada” (KOOLHAAS, 2001)⁶. Quando um espaço público é destruído, há também o extermínio da capacidade de se comunicar, conviver e coexistir com o outro. É necessário entender as dinâmicas que levaram a este processo de rupturas indutoras do processo de transformação e diferenciar o que é progresso da humanidade ou acentuação da desigualdade, de negligências e ignorância social e moral, os quais transformam espaços como a Praça em palimpsestos.

“Como estou dando a entender que o planejamento dito estratégico pode não ser mais do que um outro eufemismo para gentrification.” (ARANTES, 2002, p. 31)

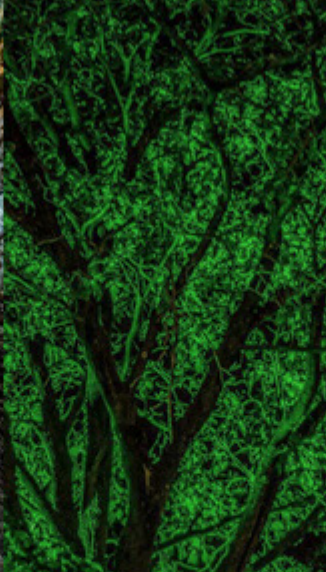
5 Termo utilizado por Rossi e recentemente formulado por Rem Koolhaas a fim de compreender o “espaço lixo” da cidade contemporânea.

6 KOOLHAS, Rem. *Espació basura: de la modernización y sus secuelas*. Arquitectura Viva 74, p. 23, 2001.

FIG. 51 e 52 - PROCESSO DE DESTRUIÇÃO DA PRAÇA CÍVICA

Fonte: GOOGLE MAPS e ACERVO DA AUTORA, 2015.







De acordo com a Resolução 18, da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, de 11 abril de 2004, que disciplina procedimentos para a autorização de supressão de exemplares arbóreos nativos isolados, considera-se a necessidade de se estabelecer procedimentos para autorização de supressão dos exemplares arbóreos isolados, bem como a necessidade de recuperação das Áreas de Preservação Permanente, sobretudo pela importância que essas áreas desempenham¹.

O Código Florestal, em seu 1º Artigo, afirma que a autorização para a supressão de árvores nativas isoladas vivas, situadas fora da Área de Preservação Permanente e Reserva Legal, definidas pelos artigos 2º e 16 deste Código, quando indispensável para o desenvolvimento de atividades, obras ou empreendimentos, deverá ser emitida pelo Departamento Estadual de Proteção dos Recursos Naturais (DEPRN), após a realização de análise técnica e mediante assinatura de Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental que contemple plantio compensatório, nas instruções e proporções previstas nos Artigos 3º e 8º da Resolução 18 - SMA.

"Na geomorfologia da cidade de Rio Preto, verifica-se um morrote delimitado

pelas avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitt, formando um quadrilátero com as avenidas Philadelpho Gouvea Netto e Vicente Filizola, com cerca de 2 milhões de metros quadrados. Neste ambiente, encontramos somente quatro praças: Praça Cívica com cerca de 40.000m²; Praças D. José Marcondes e Rui Barbosa com cerca de 7.500m² cada uma; e a Praça Aldo Tonelli com cerca de 5.000m², totalizando, aproximadamente, 60.000m², o que corresponde à ridícula cifra de 3% da referida área em praças. Isto por si só explica a ilha de calor que afeta o bem-estar do cidadão que transita, trabalha ou mora nesta área da cidade. Se retirarmos a Praça Cívica deste cálculo, teremos apenas 1% de praças em 2 milhões m². Recentemente, realizamos com o apoio técnico da profa. dra. Andréia Alves Rezende, reconhecida especialista em botânica, o levantamento florístico da Praça Cívica, catalogando 368 árvores, de 41 espécies. Destas, 22 espécies são nativas, 18 espécies são exóticas e uma não identificada. A Praça Cívica é a mais significativa arborização construída pelo poder público na zona urbana de Rio Preto, contribuindo para amenizar o seu microclima. A proposta de construção de um terminal rodoviário nesta praça não é atitude cívica, e provocará uma deterioração da paisagem urbana contribuindo, sobremaneira, com o aumento da temperatura, diminuição da umidade relativa do ar, aumento da poluição sonora e concentração de gases

¹ Conforme o disposto no inciso II do 2º artigo da 1ª Lei Federal 4771, de 15 de julho de 1965.

poluentes por descargas por veículos, afetando a saúde do cidadão. A Cetesb aponta que a cidade é a segunda no Estado com a maior poluição atmosférica e, certamente, sofrerá um incremento se a praça for destruída” (ARIF CAIS, biólogo e professor voluntário da UNESP, campus de São José do Rio Preto)

Neste sentido, a Praça Cívica abrigava cerca de 370 espécies arbóreas, como Salgueiro-chorão, “Pau ferro” (*Caesalpinia leiostachya*), Jerivá, Tipuana, Sibipiruna, Ipê Amarelo, Ipê Roxo e o Cambuci ou Mugumbá². Logo, os exemplares arbóreos que foram retirados da Praça Cívica para a construção do Novo Terminal Urbano, logo a princípio, já se encontram em desacordo com o Código Florestal e, conseqüentemente, com a Resolução 18 – SMA, por se tratar, em parte da Praça, de uma Área de Preservação Permanente (APP), uma vez que a Praça Cívica se localiza nas margens do Rio Preto e entre os Córregos Borá e Canela. A Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) autorizou o corte de 60 árvores, no entanto, foram suprimidas mais de 180 exemplares arbóreas (60 espécies foram derrubadas de forma imediata ao começo das obras, em janeiro

de 2016)³, quando no seu Artigo 4º, a Resolução só autoriza a supressão máxima de 15 exemplares por hectare, considerada a área média do imóvel a ser ocupado por atividade, obra ou empreendimento. Ou seja, na área da Praça Cívica, só poderiam ser retiradas cerca de 30 exemplares arbóreas.

Assim, o Artigo 6º discorre que, excepcionalmente, poderá ser autorizada a supressão de exemplares arbóreos nativos isolados ameaçados de extinção ou considerados relevantes, verificadas hipóteses como: ocorrência de exemplares localizados em áreas urbanas consolidadas e devidamente licenciados com comprovada inexistência de alternativas. Este item também caminha em desencontro com a realidade encontrada hoje no espaço onde fora a Praça Cívica, considerando que, neste trabalho e em documentos públicos, já foram relatados e comprovados que existem outras alternativas para a realocação do Terminal Rodoviário, o que refletiria no aumento da área do Terminal Urbano no local antigo (ao lado da Praça Cívica), inexistindo a necessidade da destruição de um espaço público e da supressão de muitas espécies arbóreas.

Considerando que a supressão das árvores é um fato consumado e irreversível, o Artigo 8º da

2 O reconhecimento das espécies arbóreas da Praça Cívica foi feito visualmente mediante pesquisas a partir de fotos e análise das folhas, caules e troncos das espécies.

3 Informações disponíveis em: <<http://www.diariodaregiao.com.br/cidades/prefeitura-come%C3%A7a-a-retirada-das-%C3%A1rvores-na-pra%C3%A7a-c%C3%ADvica-1.393327>> Acesso em 23/02/2016.

Resolução expõe sobre a reposição desses exemplares retirados, contemplando o plantio de mudas de árvores nativas no próprio lote, na proporção do item A, que conforma o plantio de 25 mudas para cada exemplar autorizado, quando o total de árvores com corte autorizado for inferior ou igual a 500. Além disso, a reposição deverá ser realizada nas Áreas de Preservação Permanente (APP) da propriedade, priorizando-se o plantio ao redor de nascentes e nas margens dos cursos d'água, ou, se arborizadas aquelas, em outras áreas a serem indicadas pelo DEPRN. A Praça, neste caso, possui uma APP que fora desmatada, problemática que poderia ter sido considerada no projeto para o Novo Terminal e, por isso, o replantio foi indicado nas margens do Córrego da Lagoa, em Cedral, cidade vizinha que dista aproximadamente 16km de São José do Rio Preto. A escolha do Córrego da Lagoa para o plantio das 2,6 mil árvores foi definida pela Polícia Ambiental em conjunto com a Prefeitura com o discurso de revitalizar a mata ciliar do local, já que o córrego é um dos principais afluentes do rio Preto, responsável pelo abastecimento de água em 40% de Rio Preto. No entanto, mais de um ano após o início das obras, não houve nenhum sinal do plantio compensatório. Por fim, o Artigo 9º afirma que o descumprimento dos termos presentes na Resolução 18, ensejará a aplicação das penalidades previstas na legislação vigente.

86



FIG. 53 e 54 - a Praça Cívica na Década de 80 e atualmente.

Fonte: Arquivo Público Municipal e acervo da autora, 2016.

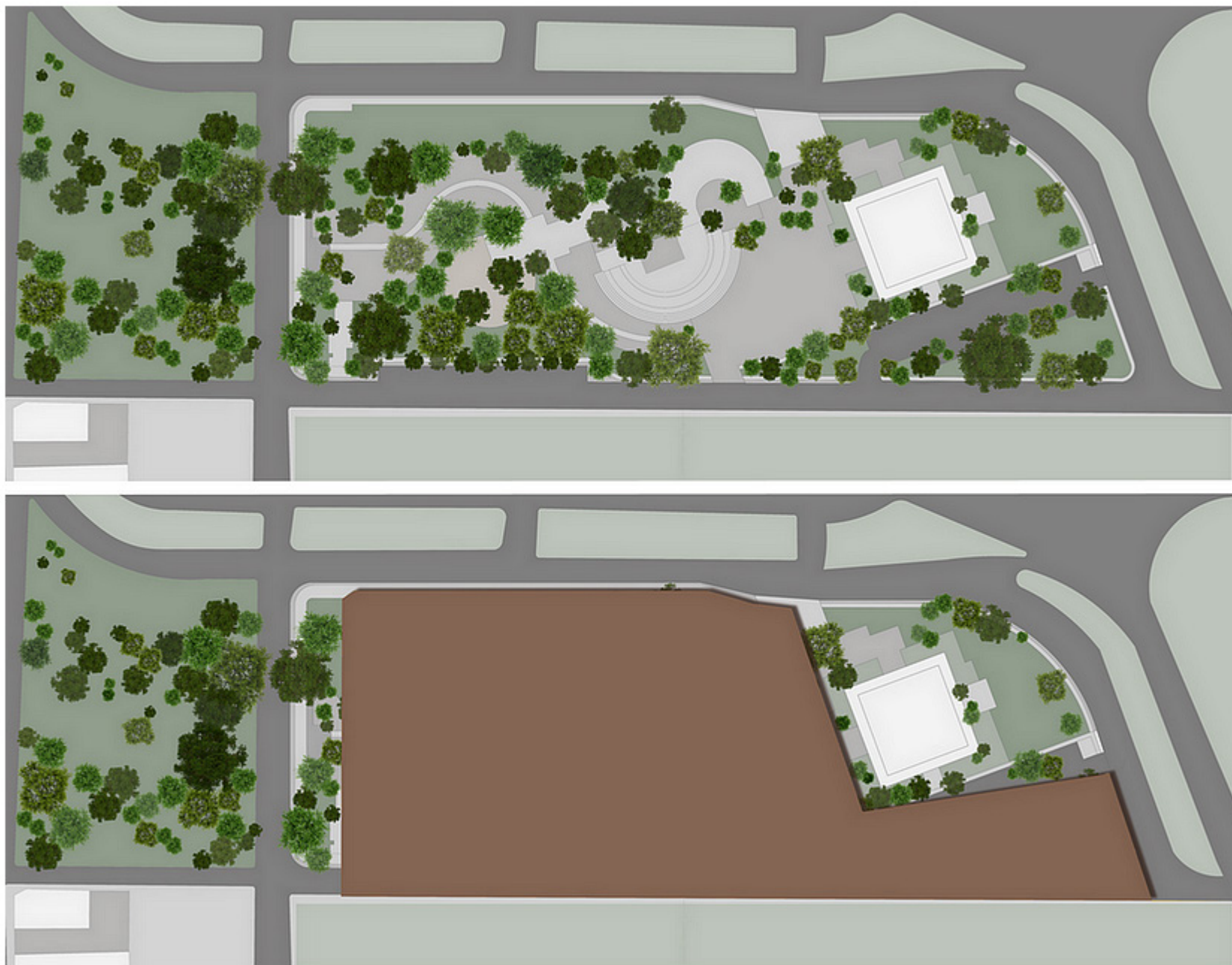


FIG. 54 - Planta Baixa DO antes e
DEPOIS DA DESTRUIÇÃO DA PRAÇA
Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2015.

7. UM ESPAÇO RESIDUAL

Sob a experiência de compreender como ocorrem as intrínsecas relações em uma área que sofreu, ao longo dos anos, processos de construção, demolição e reconstrução, se tornou uma página em branco após o último episódio de destruição, acompanhada do sentido que áreas como essa representariam na arquitetura e na própria cidade, buscou-se uma reflexão que as analisassem: espaços que são resíduos de toda a transformação vivida historicamente, circundadas por processos vinculados à produção de mercado, que passou a não depender mais dos mesmos, criando um descompasso do lugar (SOLÀ-MORALES, 2002). É também área de memória coletiva, que remete à história do lugar e reporta a um passado, possivelmente não vivido pessoalmente, mas incita uma perspectiva do local. Ademais, a percepção do abandono ocorre pela obsolescência

dos vestígios, pelo uso tido como irregular e, principalmente, pela sua curiosa singularidade.

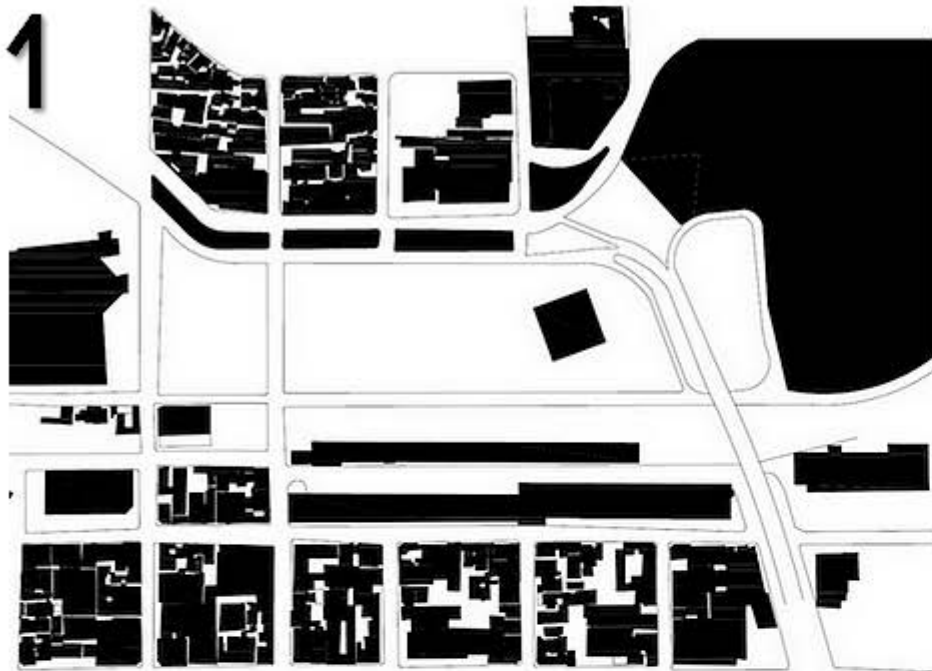
"Uma área disponível, cheia de expectativas, de forte memória urbana, com potencial original: o espaço do possível, o espaço do futuro." (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 23)

Em meio ao centro caótico da cidade, a existência de espaços residuais causa estranhamento, como primeira impressão, por serem ocupados por estruturas e comportamentos diversos, que remetem a outros tempos com ocupações vacantes e marginais. No entanto, também provocam desejos de novas respostas urbanas, uma vez que há uma série de questionamentos e problemáticas que são incitados quando esses espaços são descobertos. É preciso compreender as particularidades que cada área



FIGURA FUNDO

antes



durante



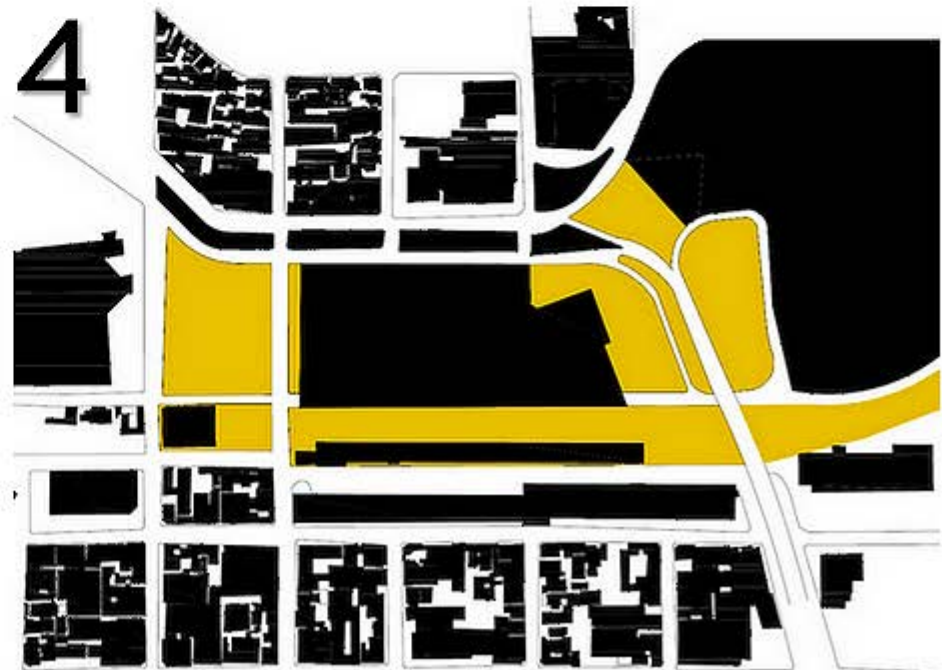
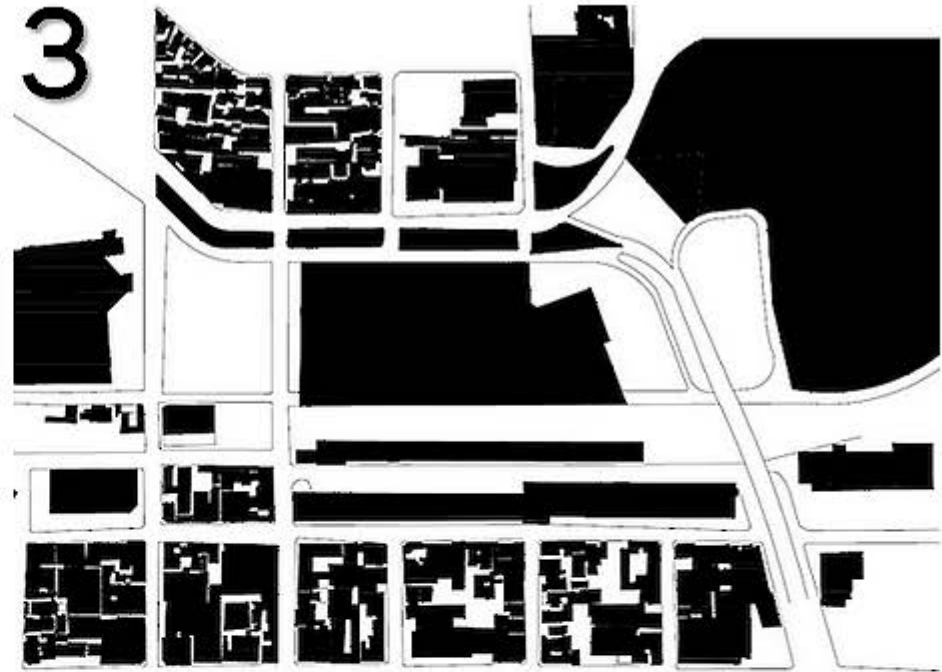
carrega e representa, desde as especificações de seu processo de formação até a sua relação com os atuais fenômenos urbanos. Frequentemente, a constituição desses espaços está relacionada, como no caso do entorno da linha férrea central de São José do Rio Preto, com a emergência de novos modos dominantes de acumulação de capital, que surgem em detrimento de antigas atividades econômicas e que passam a ser incompatíveis com a atual economia global, tendo suas funções desvalorizadas ou inutilizadas. Assim, destituídas de sua função original, essas áreas se deterioram e se transformam em abrigos para estruturas obsoletas e usos negligenciados pelo restante da população.

Dessa forma, a área do entorno da linha férrea e das bordas da Praça Cívica são espaços que se encontram nesses aspectos, uma vez que também foram acometidos pela atividade industrial ou pela atividade de transporte ferroviário, a partir das transformações apontadas, tornaram-se abandonadas, sobretudo pelo poder público, além de residuais¹ no contexto atual. Juntamente com essas áreas, se encontram bairros estigmatizados pela situação de abandono, pela ocupação de grupos considerados como marginalizados e também por

¹ O termo obsoleto descreve um território que, no contexto histórico, teve um uso definido e até um significado estratégico. Já a palavra residual remete às áreas que restaram, recorrentemente sem projeto, próximas a espaços projetados e construídos.

serem cenário de atividades ilícitas, conferindo-lhes uma conotação pejorativa. Paradoxalmente, o que resta é indefinido, incerto e carrega o sentido da ausência, mas também o espaço do possível, como uma contra-imagem da cidade por lidarem com o descompasso entre os processos de urbanização que atuam no âmbito da cidade e por, concomitantemente, serem carregados de identidade, passado, presente, liberdade e memória.

A brecha residual entre as bordas da Praça Cívica e a parte da linha férrea central foi conformada ao longo do tempo por processo de construção e reconstrução da cidade, as quais, hoje, se expressam como cicatrizes do que foi destruído. São pedaços remanescentes que subvertem a ordem visual/funcional pretendida, de modo à nunca alcançá-la. Não se refere apenas ao corpo da cidade, mas a uma escala de resíduo perceptível ao habitante, apreendido através de percursos cotidianos. Assim, esse terreno residual é também lugares onde os modos de vida marginais sobrevivem e novos episódios começam. De acordo com Ferrara (2000), os espaços residuais decorrem do eterno processo construtivo que acerca a cidade contemporânea, de modo a destruir-se e reconstruir-se sem cessar, fato que retrata justamente as condições desta área que se localiza no cerne da cidade. Estas áreas surgem, então, como uma descontinuidade, um vazio a ser



preenchido de imagem e informação.

"Mais do que um desafio projetivo ou construtivo, os espaços residuais solicitam uma requalificação, visto que suas características anteriores foram destruídas, ora, essa predicação acrescenta ao projeto sua dimensão ambiental: já não se trata de projetar ou edificar o espaço urbano, mas de requalificar a cidade pelos preenchimentos das suas obras, dos seus vazios" (FERRARA, 1996, p.9)

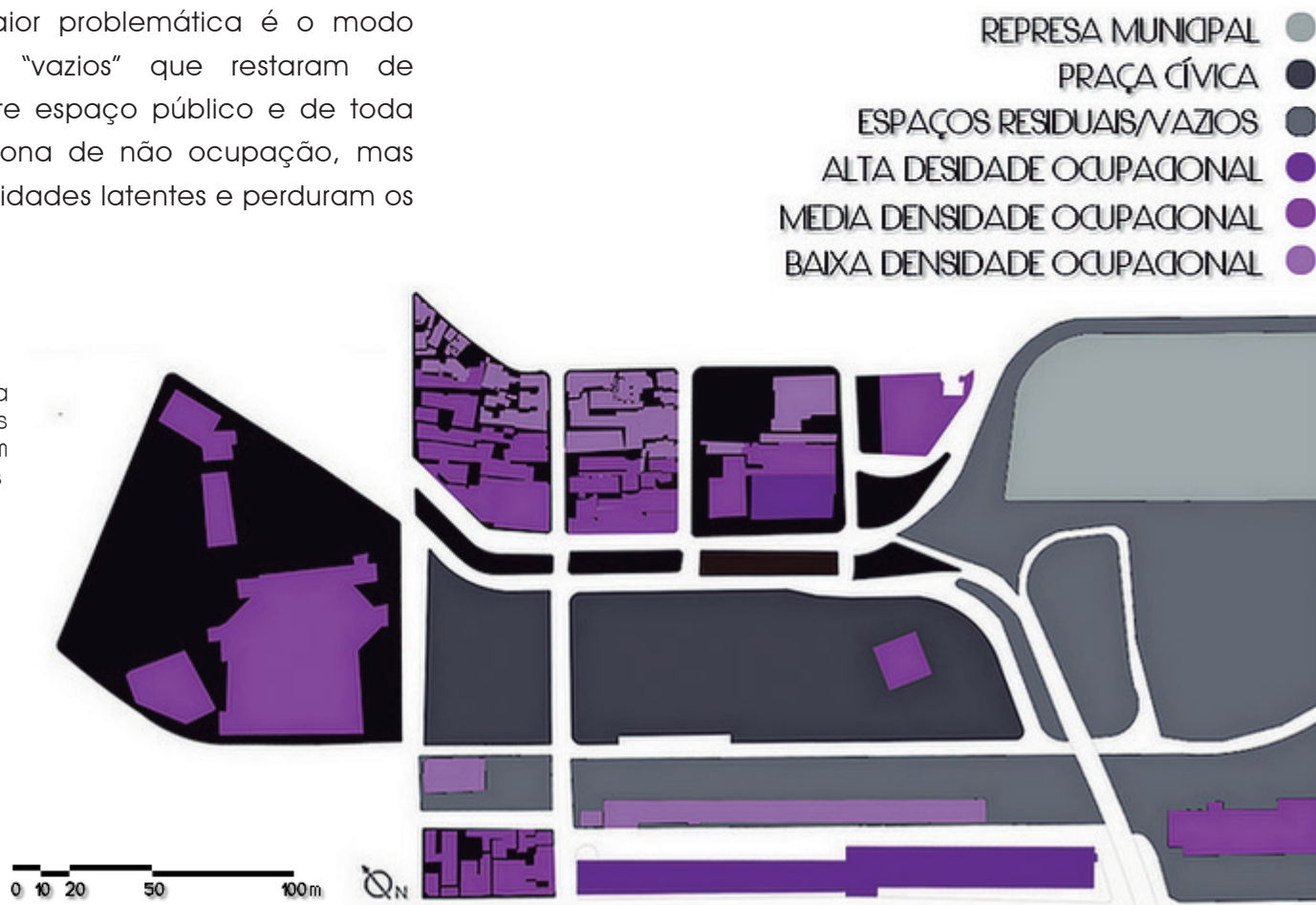
Portanto, a maior problemática é o modo como encarar esses "vazios" que restaram de toda a destruição deste espaço público e de toda delimitação de uma zona de não ocupação, mas que possuem potencialidades latentes e perduram os

usos que aconteciam na área da Praça Cívica, como estruturas urbanas de uma cidade desfacelada. A Praça tornou-se um espaço sem destinação, um organismo que ainda está vivo, mas descompassado e interditado. As imagens se estendem em um processo de aprendizado dos nexos e sentidos de sua transformação. O núcleo da cidade readapta-se e, novamente, intenta o re-conhecimento dos processos de transmutação, como uma metamorfose incessante que ocorre ao longo dos anos.

92

FIG. 55 - MAPA DE VACÂNCIA QUE DEMONSTRA OS ESPAÇOS RESIDUAIS OU TERRITÓRIOS VAZIOS DA REGIÃO, SEJAM ELES OCIOSOS, EM PROCESSO DE ALUGUEL OU ABANDONADOS

FONTE: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2015.



8. O DESAFIO DE EXPERIMENTAÇÃO

diretrizes projetuais

Após todas as leituras, é possível refletir que a função social da arquitetura e do urbanismo possui uma estreita relação, além de óbvia, com as raízes da vida humana, estando, portanto, muito relacionada com os poderes políticos, econômicos e culturais, bem como a vontade coletiva pelo social. Tais elementos são vitais para o processo de criação de espaços para as relações entre as pessoas, uma vez que a essência da arquitetura é de propor horizontes de futuro e, ao mesmo tempo, ser realista. Devido a isso, é necessário conhecer as perguntas às quais se deseja obter respostas, estar conscientes dos efeitos que podem ser ocasionados nesse âmbito e de como essa realidade, por sua vez, irá transformar a ideia hipotética do projeto.

Neste contexto, a arquitetura e o urbanismo são tratados como uma política. Perante aos problemas urbanos, aos conflitos de opiniões ou de interesses e aos desafios gerados pelas mudanças, não existe apenas uma única solução ou resposta, mas diversas delas. Assim, o resultado de um processo projetual depende do objetivo que se quer atingir ou do que se pretende conseguir, das demandas ou necessidades que se tornaram prioridades e dos benefícios que são considerados mais legítimos e importantes para determinada área. Cada resposta deve ser contundente, simplificadora ou até mesmo provocativa, desenvolvida como uma intervenção no

espaço. Pode-se, então, tratar de uma problemática que engloba os fatores citados até o presente momento: o direito à cidade. Por ter como princípio um conceito integrador e democrático, a cidade deve ser vista como um espaço para todos, especialmente, neste caso, os espaços públicos da cidade, como a Praça Cívica e seu entorno. Não se pode propor o funcionamento de uma sociedade democrática sem a participação da transparência política e social. Fato que se ausenta no presente momento político que passa a cidade de São José do Rio Preto. O conceito de direito à cidade e, conseqüentemente, aos espaços públicos foi claramente distorcido e refletido nas ações do poder público, cuja função seria alcançar uma sociedade mais justa e equilibrada, se aproximando de um urbanismo integrador, onde refazer a cidade se torna muito mais que impulsionar o crescimento desorbitado e princípios somente econômicos.

As diretrizes projetuais voltam-se a tentativa de demonstrar que seria possível instaurar propostas que se afastam extremamente da ideia de destruição e extinção dos usos de uma área essencial desde as premissas de origem da cidade até os dias atuais. Os embasamentos projetuais não deram espaço a arquiteturas com pouca relação com os usuário se de influências midiáticas da atual sociedade do consumo, em contextos em que se constrói a cultura

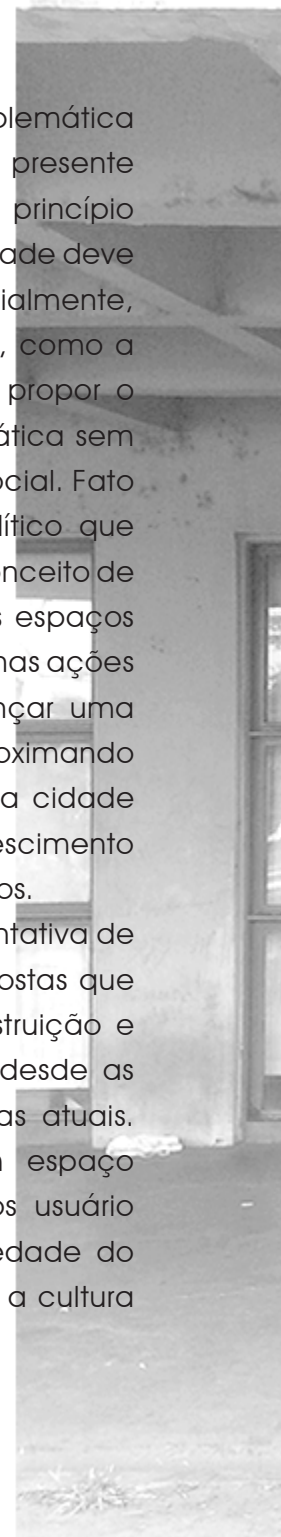




FIG. 56 - Pertences de Pessoas em
situação de rua embaixo da marquise
da Biblioteca Pública Municipal.
Fonte: acervo e edição da autora, 2016.



do medo e da insegurança¹ (MONTANER; MUXÍ, 2011).

Tendo em vista a atual e real condição em que a Praça Cívica e seu entorno se encontram, da destruição de um espaço público, não seria correto fazer apelo ao sentido de decadência para descrever a situação, pois, dessa forma, estaria recorrendo a imposições de concepção evolutiva e, preteriosamente, colocando um sentido ordenado a um fenômeno que poderia ser mais produto de um desejo pessoal do que resultado da natureza real da ação pública, por exemplo. Assim, analisa-se o objetivo do ato de intervir e projetar, resgatando a história que traz o legado da sociedade e o presente do espaço construído. A produção do espaço tem múltiplas dimensões, compreendendo a localização daquele local e suas relações com o bairro, com a cidade, com a região e suas funções. Compreender o presente, o passado e o futuro: como o projeto será pós-ocupado, de modo a assimilar a ideia de historicidade, do que vem com a memória e do devir, aquilo que virá a ser no futuro.

Em um contexto mais amplo, evidentemente, as atitudes que norteiam esse desafio projetual não buscam um futuro com mais pessoas em situação de marginalidade, entretanto, direciona o imaginário para

¹ Por meio da lógica da grande escala e do medo, os monumentos arquitetônicos abrigam o intuito de impor a vontade de um poder ausente diante da animosidade da população contra os espaços nababescos.

uma visão contrária à desumanização das pessoas que estão à beira da urbanidade e da politização das cidades, diante de uma sociedade que evita enxergá-los². Assim, é defendida a ideia de que omiti-los ou ignorá-los não é mais uma opção quando a condição é almejar um espaço público igualitário e sem preconceitos. Então, a qualificação e a melhoria da cidade estão na forma como ela é planejada, tendo em vista a população como um todo. De fato, existem programas locais assistencialistas à população que vive permeada pela circunstância marginal, entretanto, as políticas públicas caminham em direção contrária à realidade e à necessidade dessas pessoas.

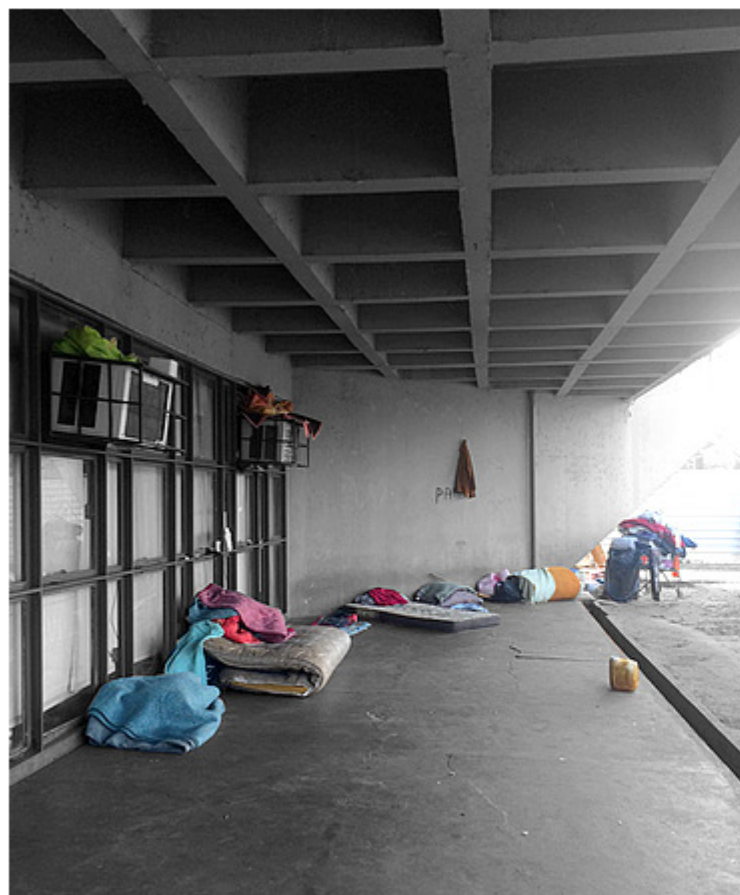
Desse modo, será que a solução considerada excludente é eficaz? A marginalidade é um fenômeno global, presente tanto nos países subdesenvolvidos quanto desenvolvidos e tende a aumentar devido ao crescimento populacional mundial e o agravamento das desigualdades. É necessário, primeiramente,

assumir a existência dessa camada da população para que medidas de políticas públicas sejam executadas. Chega-se a conclusão de que é essencial que existam estudos em arquitetura e urbanismo para a formulação de um projeto que parta da realidade desses indivíduos e não de um imaginário somente por parte de profissionais ou pessoas que não vivem a mesma veracidade. É necessário ressaltar que esta solução não possui uma fórmula fixa e que cada caso deve ser analisado.

Neste contexto, o cuidado com critérios completamente morais, uma vez que a intenção é expor a crítica sobre a arquitetura como instrumento de domínio, que desqualifica, controla e aprisiona a vida, se distanciando de uma antropologia que visa os fluxos e os movimentos livres no espaço público. Além disso, projetar em as áreas deterioradas na cidade é uma forma de contrariar pensamentos higienistas e devastadores, reconstruindo a partir da memória para a realização de aspirações coletivas, onde a transparência e a participação se fazem eficazes. Portanto, é relevante o entendimento da cidade multifacetada no momento em que ocorre a intervenção nessas áreas, para que os aspectos menos tangíveis sejam analisados, respeitando os aspectos culturais e de memória, bem como os usos e apropriações já existentes.

Para compreender um espaço público é

² A partir dos usos, ocupações e das diversas apropriações da Praça, é importante abordar sobre uma arquitetura e um urbanismo que se constroem através de tentativas para esconder ou negar a existência do outro. Porém, em contrapartida, existe a arquitetura inclusiva e humana, onde os criadores dedicam seu talento e criatividade para projetos que se destacam por se preocuparem com a necessidade de mudança no próprio pensamento pré-concebido da sociedade consumidora, na postura de políticas públicas e na forma como se planejam as cidades do futuro. É evidente que as soluções e medidas desenvolvidas são, muitas vezes, de cunho paliativo e não equacionam o problema, no entanto, se voltam e anunciam a urgência do questionamento sobre uma realidade social.



preciso considerar um conjunto indissociável: sua configuração física e os tipos de práticas e dinâmicas sociais que ali se desenvolvem, uma vez que o espaço não é um simples reflexo da sociedade (GOMES, 2002). Esta perspectiva contribui para a compreensão das dinâmicas que acontecem no entorno da linha férrea e da Praça Cívica, pela sua condição física de enclausuramento e pelas ações que ali são encontradas. A busca pela experiência urbana e corporal para entender a configuração da cidade, na tentativa de investigar os problemas criados pelas rupturas do mundo contemporâneo com referência aos distintos elementos que compõem a experiência da urbe. Assim, estabelece uma relação entre cidadania, o espaço público, a configuração física deste espaço e seus usos e vivências. De acordo com Innerarity (2010), significado de analisar o espaço público e suas transformações na sociedade contemporânea está intimamente ligado à articulação do comum e da abordagem das diferenças, onde o maior inimigo é a imediatez de políticas estratégicas que resultam na desestruturação dos espaços globais. A pertinência dos espaços coletivos se dá na capacidade de compreender socialmente uma esfera de mediação de subjetividade, experiência e coletividade.

"O aspecto da permanência é constantemente desafiado pela imaterial representação dos sistemas abstratos

(...), arquitetura é constantemente sujeita à reinterpretação. De forma alguma, a arquitetura pode alegar ter um significado permanente." (VIRILIO apud TSCHUMI, 1999, p. 216)

O espaço público, portanto, é o que se espera que sejam os exteriores da vida social: a rua, o parque, a praça, etc. Por isso, a Praça Cívica não é um mero cenário em que totais desconhecidos se encontram e coexistem, sem ser algo forçado e isento de conflitos. Seu papel vai muito além, visto que a ela se atribui a difícil tarefa estratégica de ser um lugar em que os sistemas democráticos veem (ou deveriam ver) a verdade de sua natureza igualitária, um lugar em que se exercem os direitos de expressão e encontros, um lugar em que os assuntos possam ser questionados de forma que concernem a todos.

O processo de re-conhecimento das transformações que ocorreram nesta área, a partir do que restou do, foi essencial para compreender um lugar de múltiplas funcionalidades. Assim, as referências projetuais a seguir contribuíram para a elaboração de um projeto em uma área que se tornou resíduo de uma "tábula rasa", um espaço que sofreu construção, destruição e reconstrução ao longo dos anos.



HANNOVER

O pavilhão holandês na Expo 2000 em Hannover, na Alemanha. Uma torre de paisagens empilhadas (campos de tulipas, dunas, florestas, um lago e moinhos de vento no topo) discutia a auto-suficiência de recursos naturais em áreas compactas e populosas, bem antes das recorrentes manchetes alarmistas de aquecimento global. A Expo Hannover 2000 tinha como proposta o desenvolvimento sustentável, estimulando hipóteses que buscassem uma nova relação entre os homens e entre estes e o ambiente natural. A natureza disposta em vários níveis é uma extensão de si mesma e, ao mesmo tempo, um símbolo de sua condição artificial. Apinhando-a, se conseguem mais espaços públicos, que prolongam os existentes no recinto.

100



O projeto com containers se localiza no bairro Butantã, em São Paulo. Surgiu de um espaço que estava sem uso para virar um local de comércio, com programações culturais, para receber food-trucks, exposições, música, cinema ao ar livre, aula de yoga e programação infantil aos fins de semana. O projeto é um exemplo de como trazer vitalidade e criatividade para um espaço ocioso.

VILA BUTANTAN



VAGÃO DO SABER

No Equador, o projeto é composto por um vagão que foi selecionado para fazer parte da recuperação do sistema ferroviário equatoriano por parte do Ministério da Cultura e Patrimônio. Mas, diferentemente das demais partes que integram este projeto de recuperação, este vagão não leva turistas, nem carga, mas sim cultura e espaço público. O projeto deve ser capaz de possibilitar apresentações musicais, teatrais, capacitação às comunidades, festas, etc. Isto significa que o vagão não possui um programa arquitetônico definido. O que implica um desafio: que funcione para qualquer atividades que os gestores culturais programem.

PRAÇA VICTOR CIVITA

O projeto surgiu parceria público-privada entre a Prefeitura da Cidade de São Paulo e a Editora Abril, com autoria de Levisky Arquitetos Associados, para recuperar e devolver o espaço à sociedade. A fundação evita a manipulação de materiais na obra, a produção de resíduo e a remoção do solo. Os arquitetos criaram sobre a estrutura de aço 80% reciclada dois decks: um de concreto com placas pré-moldadas, que evitam o desperdício de materiais na obra; e outro fabricado com três espécies diferentes de madeira brasileira certificadas. Ele avança pelo terreno na diagonal, suspenso a um metro do chão, e se desdobra do plano horizontal ao vertical, como se fosse uma parede, com formas curvas, formando ambientes que convidam à exploração.



VILLAGE UNDERGROUND

O Village se localiza em Lisboa, Portugal. É uma incubadora certificada para as indústrias criativas, um espaço de cowork e espaço de eventos multicultural. É uma estrutura arquitetônica original que utiliza contentores marítimos transformados em escritórios e dois autocarros convertidos em cafeteria e sala de reuniões. Uma nova comunidade criativa em Lisboa. Estrutura: espaço para eventos, projetos, workshops, exposições, estúdios de som, cafeteria, Internet de alta velocidade e wi-fi, estacionamento, ar condicionado, aberto 24 horas por dia / 7 dias por semana.



101

Instalação concebida por Moradavaga, em Porto - Portugal. Uma torre de comunicação que liga uma rua superior com a nova praça pública junto à estação ferroviária de São Bento do Porto por uma escada e convida os visitantes ao mesmo tempo a escreverem as suas mensagens na fachada das 2300 latas transformáveis e também para integrar uma peça artística chamada Locomotiva. O projeto surgiu da interpretação crítica do território em questão, propondo um elemento vertical, tanto lúdico como funcional, que conecta o nível da nova praça com o da rua que passa acima. Atravessando referências do mundo ferroviário, o conceito de fachada interativa desta escada pública, que também se apresenta como uma "torre de comunicação".



VIRALATA

9. O PROJETO ÀS MARGENS DA PRAÇA CÍVICA

A reflexão proposta evidencia o entendimento do espaço da cidade, como um espaço em constante movimento, receptor e difusor de fluxos diversos, que não é mais limitado pelas condicionantes das visuais, onde a arquitetura do espetáculo faz sentido como “solucionador” de situações. Entende-se que o espaço da cidade e da arquitetura deve ser concebido como potencializador da criação de momentos, de encontros e vivências. Espaços que sejam passíveis de apropriações outras – que se distam da lógica da programática funcional – e que possuem como premissa a busca do favorecimento dos eventos, da vida inserida nele, onde possa ocorrer uma conexão entre espaço e indivíduo. Ou seja, uma inter-relação com maior liberdade entre esses organismos.

A área, portanto, considerada densa e consolidada, possui espaços que hoje são residuais, porém com grandes possibilidades latentes de uso. A escolha do lugar partiu do ímpeto de compreender minimamente as dinâmicas, singularidades e lacunas que foram descobertas ali. O que restou da Praça Cívica é uma contraposição à visão planejada da cidade, uma vez que essas margens não devem ser vistas apenas como áreas de abandono e deterioração urbana, mas como espaços com significativos potenciais de transformação e de condição identitária.

O projeto tem como princípio se transformar em um contraponto às utopias degeneradas e aos

lugares que produzem, artificialmente, uma atmosfera de conforto destinada apenas ao consumo e à especulação, que subvertem à ideia de cidade, uma vez que simulam e necessitam da ordem, da limpeza, da segurança e que geram enclaves na sociedade (SARLO, 2009).

Para que espaços assim não sejam gerados dentro da cidade, é preciso ouvir a população mais próxima àquela realidade. O questionário a seguir auxiliou na elaboração do projeto, que tem como propósito a conformação de um espaço de liberdade e libertinagem, que ampara os usos já existentes e fornece estruturas para que novas apropriações também aconteçam. O projeto não almeja um local programatizado e impositivo, mas um espaço que seja moldável pelo usuários e que o destaca como local do possível e do “outro”.

“Espaços entre formas, ou formas espaciais entre coisas utilitariamente definidas, constituem agora campos para ações imprevistas, onde nem função nem forma são abandonadas, mas enriquecidas, um campo propício para uma emissão de vetores de intensidade múltiplos e simultâneos além de uma superfície favorável, constantemente em mutação, geradora de conflitos, em permanente latência à espera de novas relações” (GUATELLI, 2005, p. 209).

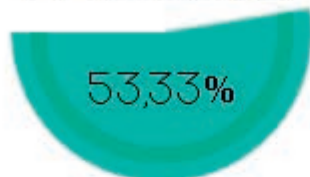
QUESTIONÁRIO

SEXO

FEMININO



MASCULINO



IDADE

0-15

0%

16-30

40%

31-50

13%

50-70

47%

70-+

0%

QUANTAS VEZES POR SEMANA FREQUENTAVA A PRAÇA CIVÍCA?

1 A 3 VEZES



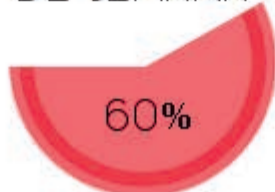
4 VEZES OU MAIS



DURANTE
A SEMANA



AOS FINAIS
DE SEMANA



TRABALHA OU HABITA PRÓXIMO A PRAÇA?



JÁ PARTICIPOU DE ALGUM DOS EVENTOS QUE ACONTECIAM NA PRAÇA?



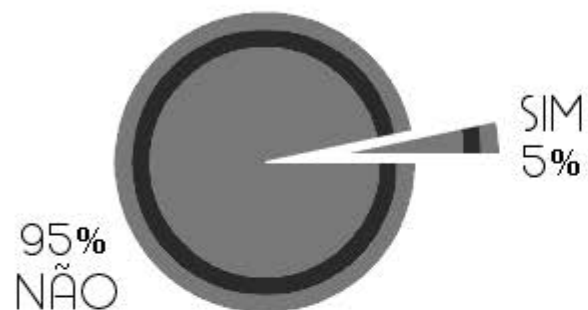
EM QUAL PERÍODO DO DIA FREQUENTAVA A PRAÇA?

MANHÃ
33%

TARDE
47%

NOITE
20%

VOCÊ CONCORDA COM
A DESTRUIÇÃO DA PRAÇA
E COM A CONSTRUÇÃO
DO NOVO TERMINAL?



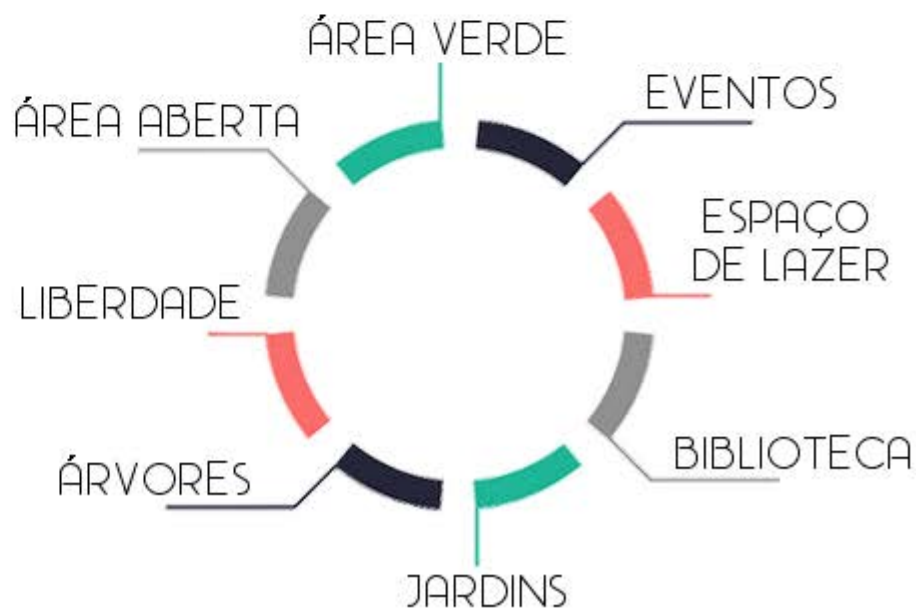
VOCÊ AINDA FREQUENTA
O ENTORNO DA PRAÇA
CÍVICA APÓS SUA DESTRUIÇÃO?



O QUE VOCÊ GOSTARIA
QUE EXISTISSE NA PRAÇA?

- "UM ESPAÇO VERDE"
- "QUALQUER COISA, MENOS O TERMINAL"
- "NÃO SEI"
- "VERDE"
- "MAIS ÁRVORES, BANHEIRO, BANCOS, BEBEDOURO E WIFI"
- "VEGETAÇÃO"
- "ÁREA COBERTA PARA DESCANSAR"
- "MAIS OPÇÕES"
- "ÁREA VERDE"
- "NO ENTORNO, TUDO ABANDONADO. DEIXO PROS ESPECIALISTAS O USO CORRETO DESSES LOCAIS"

DO QUE VOCÊ SENTE
FALTA QUANDO SE
LEMBRA DA PRAÇA?



Todo projeto é uma hipótese e, para que ele aconteça, deve ser considerado todo o estudo feito até o momento. O esquema a seguir demonstra o processo projetual que partiu desde os conceitos históricos (A) da área até os acontecimentos e indagações mais recentes (F). O desejo de recuperar a capacidade sensitiva e o reconhecimento dos elementos culturais e de memória ocorreu através do traçado de eixos imaginários e da estrutura do projeto: as carcaças dos vagões abandonados no “Cemitério de Vagões”, resgatando a história e os valores identitários que, ao longo do tempo, foram cada vez mais desconsiderados. A retomada da história da cidade, de suas paisagens e de seus espaços fundamentais é um caminho necessário após essa esmagadora passagem de uma cultura da destruição e do esquecimento.

Na primeira etapa do processo, é destacado a área da Praça Cívica que resistiu à destruição e que está localizada no centro do eixo que a originou: o Parque Setorial. A etapa B demonstra os marcos e nós do entorno da Praça, como os viadutos que a circundam, as três praças antigas citadas no capítulo histórico do trabalho, a estação ferroviária e a rodoviária, o rio Preto e a única edificação que perdurou na área, a Biblioteca Pública Municipal. A parte C demonstra que esses elementos referenciais se comportam como uma barreira para a área, assim

A etapa D corresponde ao traçado de eixos imaginários de identificação, que remetem à história e à memória do lugar. Eles direcionaram a implantação dos vagões, de modo a respeitar a vegetação existente.

Pretendeu-se, ao longo das etapas, respeitar as pré-existências do local, além das espécies arbóreas e do estacionamento, considerando o limite de uma área de preservação permanente (APP), às margens do Rio Preto, como se ele estivesse em sua origem, destamponado. Assim, o processo se deu até as reflexões de como repor o espaço que fora destruído na área residual da Praça, em oposição à

TOPOGRAFIA - +

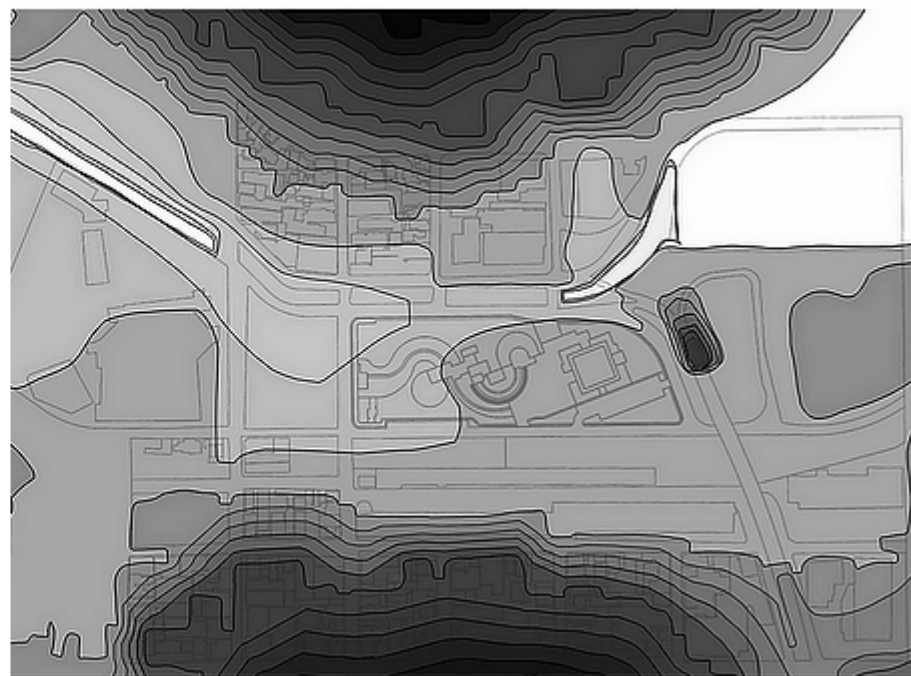


FIG. 59 - MAPA TOPOGRÁFICO DA ÁREA DE ESTUDO
Fonte: ELABORAÇÃO DA AUTORA, 2016.

construção do novo Terminal Urbano. A intervenção proposta não é entendida apenas como um projeto de arquitetura. A priori, ela é uma resposta aos acontecimentos e à análise da área, como uma compreensão da dinâmica agitada e da ocupação desse espaço. A principal preocupação não está na estética do objeto, mas no que ele pode oferecer, representar, ser modificado e a ocupado pelos usuários. A coexistência, coabitação e confluência de diversos usos caracterizam o espaço como ele é em sua essência, a partir de experiências que não são obtidas através modelos padrões reprodutíveis.

Dada a complexidade desta área, espera-se que espaço de uso múltiplo possibilite a revelação de um espaço que perdurou entre as transformações e destruições, destacando a condição contraditória que a cidade possui com essa margem que se conforma em um palimpsesto. Através de toda sua multiplicidade e heterogeneidade, a proposta tende a reforçar e estimular o imaginário de cada um, de modo que se sintam libertos para interagir com a estrutura presente.

O projeto nasce da dicotomia entre o desejo da população que frequentava a Praça e suas margens e a resposta do poder público: o espaço livre, público e verde *versus* a imposição da estrutura de concreto. Assim, a intenção projetual permite sucessivas leituras e possibilidades de uso

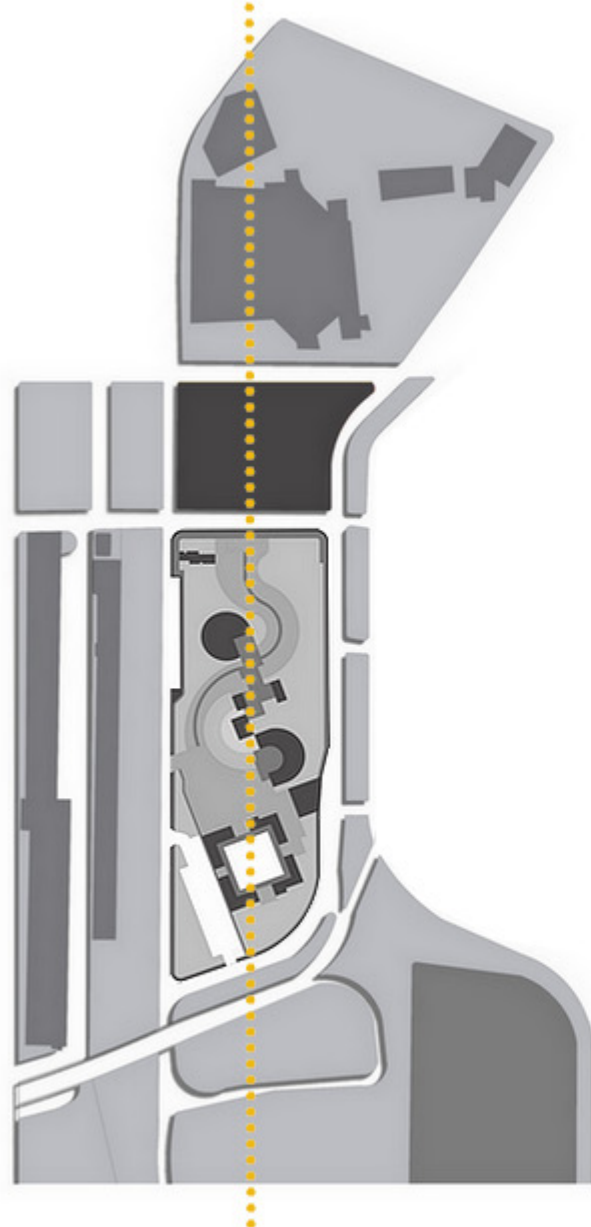
e novas experiências. As estruturas que serão vistas a seguir suportam e permeiam as inúmeras atividades existentes, como o vendedor de caldo de cana, de verduras, de roupas; a presença de eventos, shows e exposições; os usos considerados marginais; o grafite, o lazer, o churrasco, a música, o esporte e o descanso. Assim, todas as apropriações dessa área não podem ser determinadas ou limitadas, evidenciando que o espaço surge como suporte para quaisquer usos que se idealize, desde os usos mais efêmeros até os eventos esporádicos que podem ocorrer nessa área. Concomitante as ações nesse espaço, transformado e apagado, a resposta à essas ações é a criação de um espaço reflexível que enfatiza liberdades e possibilidades.

107



FIG. 60 - PERTENCES EMBAIXO DA MARQUISE DA BIBLIOTECA DURANTE O PROCESSO DE DESTRUIÇÃO
Fonte: acervo e edição da autora, 2016.

EIXO CENTRAL DO
PARQUE SETORIAL



▲
A CONTEXTO
HISTÓRICO

1. VIADUTO JORDÃO REIS
2. TRÊS PRAÇAS ANTIGAS
3. TERMINAL E RODOVIÁRIA
4. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
5. BIBLIOTECA MUNICIPAL
6. VIADUTO ANDALÓ
7. RIO PRETO/REPRESA MUNICIPAL

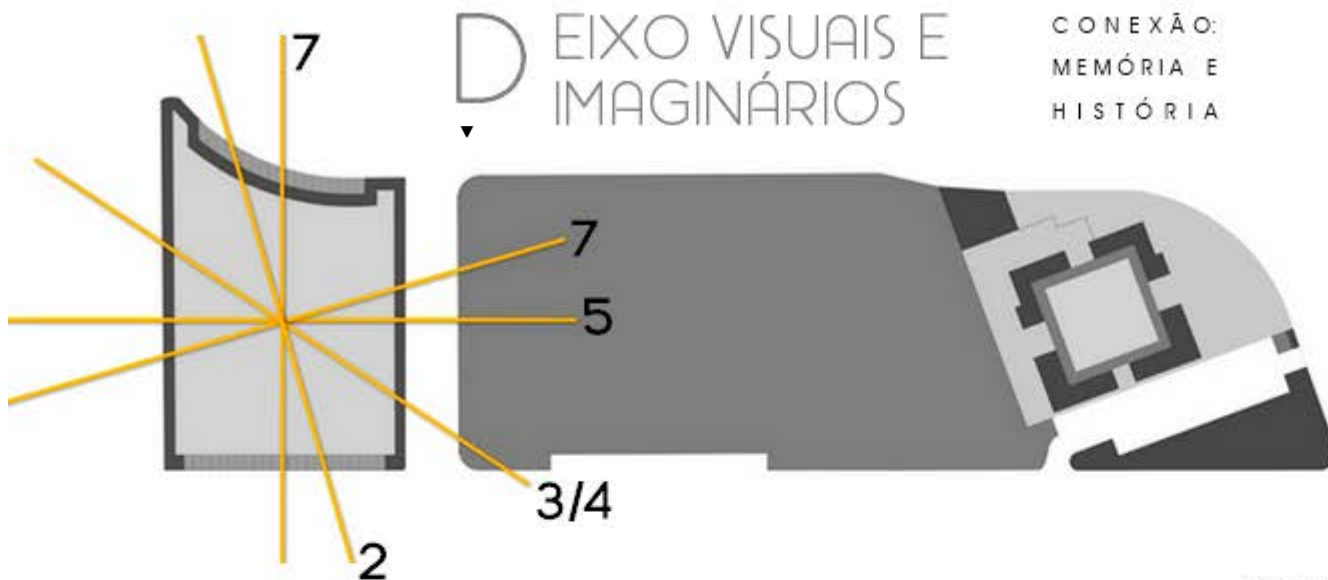


▲ ENTORNO:
B NÓS E
MARCOS

- ÁREA RESIDUAL: PROJETO
- TRÊS PRAÇAS ANTIGAS
- ENTORNO DA PRAÇA
- NÓS E MARCOS
- PRAÇA CÍVICA DESTRUÍDA



▲
C PROBLE
MATICAS



CONEXÃO:
MEMÓRIA E
HISTÓRIA

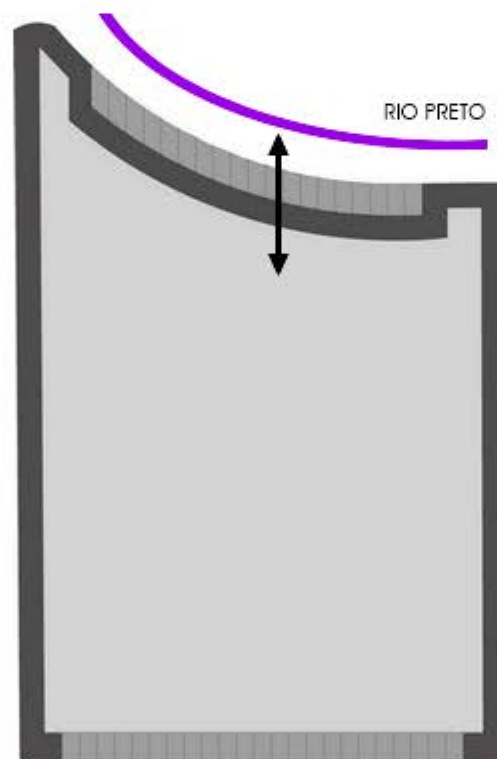
H
I
P
Ó
T
E
S
E
ESTRUTURA DE CONCRETO
NOVO TERMINAL URBANO
X
PERMEABILIDADE DO
ESPAÇO VERDE
PROJETO

F
COMO REPOR
A PRACA? ▾

A área da Praça, separada pela rua Bernardino de Campos, se tornou um espaço residual após a destruição da parte restante da Praça, a qual abrigava os mais diversos usos e apropriações.

Assim, pretendeu-se uma composição projetual que trouxesse liberdade a partir de pré-existências, como estacionamento, vegetação, outros usos e apropriações que já aconteciam na Praça.

A ÁREA E ▶



Considerar pré-existências da área do exercício projetual.

Desimpermeabilização da Praça para propiciar mais áreas verdes: retirada do piso de concreto.

Respeitar a vegetação existente e a APP: Resolução 18 da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (11 de abril de 2004), Código Florestal, Zoneamento, etc.

Superar a linha férrea e as barreiras que enclausuram a área através de altura, dentro dos limites da escala humana (GEHL, 2013).

Resgate da memória: utilização de eixos de marcos para a cidade e estruturas obsoletas (vagões) para propiciar estruturas que amparam os usos já existentes e novas apropriações.

Resposta aos desejos dos usuários para o lugar (questionário, entrevistas e conversas): contraponto ao terminal urbano.

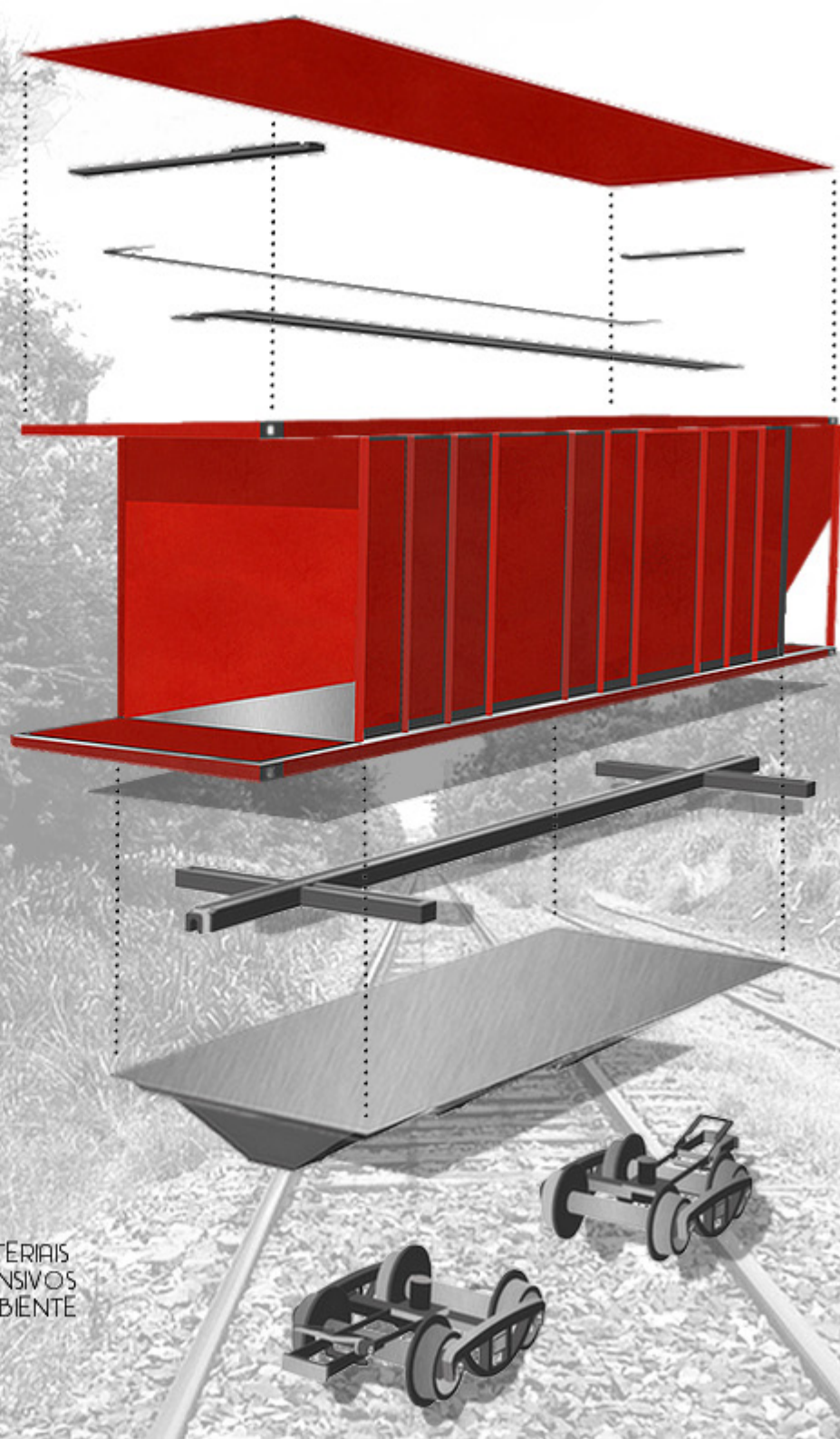
Os vagões obsoletos, encontrados em estado de abandono no "cemitério de vagões" terão novas utilidades a partir de uma técnica inicial de recuperação e limpeza.

Posteriormente, os eixos inferiores são retirados, assim como as placas metálicas da parte superior. Ambos não comprometem a parte estrutural dos vagões.

As estruturas de fechamento foram mantidas com a mesma característica original dos vagões. Para melhor conforto térmico e acústico, levando em consideração que o metal conduz calor, foram adicionados aglomerados de cortiça expandida com espessura de 3 cm, de acordo com a Declaração de Desempenho em anexo no final do trabalho, além de ser um material 100% natural, possui elevado sequestro de CO², é durável e reciclável.

A madeira laminada colada, que reveste o piso dos vagões, é renovável e também auxilia na absorção de CO². Os materiais escolhidos dispensam a utilização de grandes quantias de energia para sua confecção ou preparo final.

USO DE MATERIAIS
MENOS OFENSIVOS
AO MEIO AMBIENTE



1
LINHA

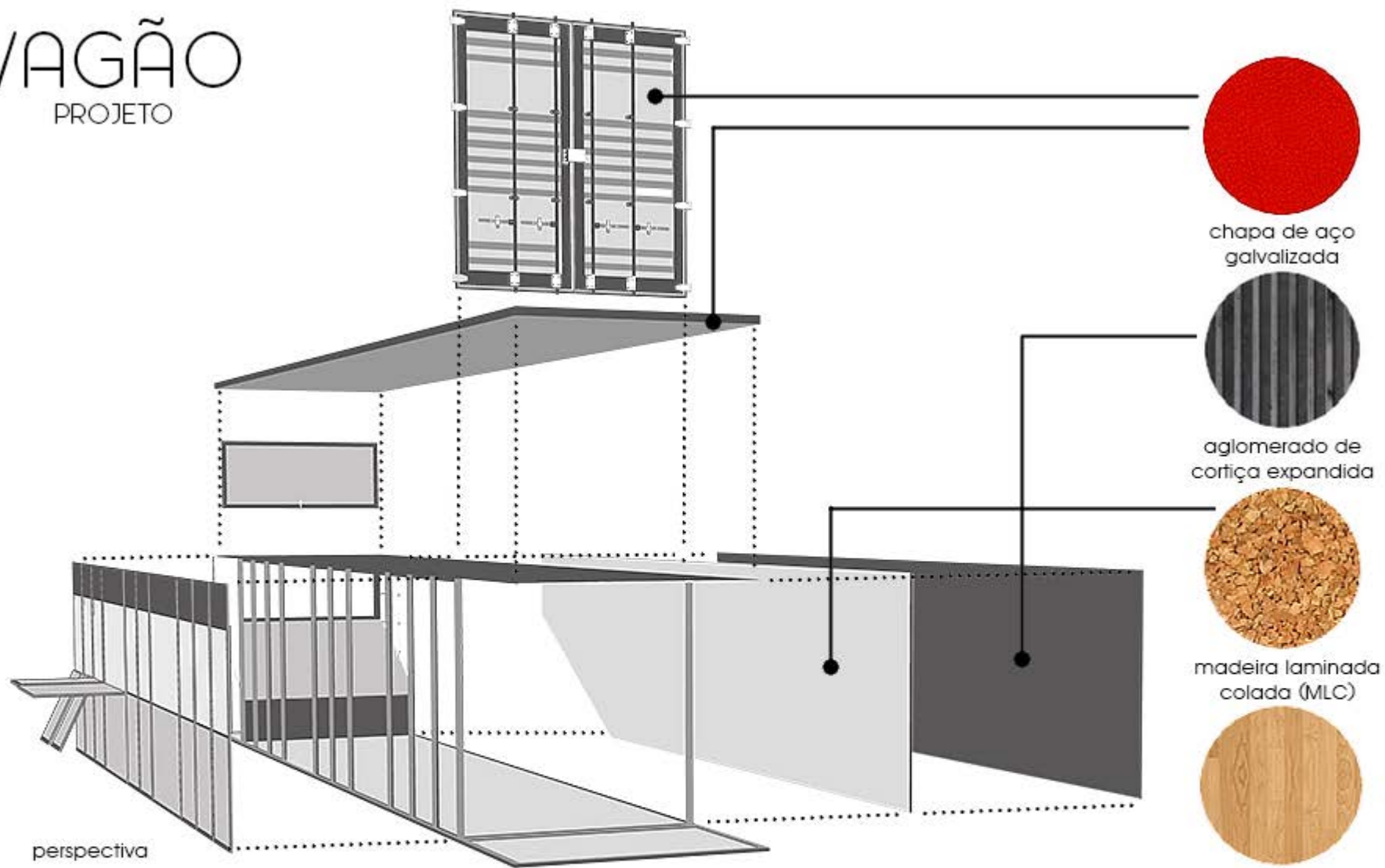
110

PARE
OLHE
ESCUTE

VAGÃO
ESTRUTURA ORIGINAL

VAGÃO

PROJETO



ESTRUTURA VAGÕES

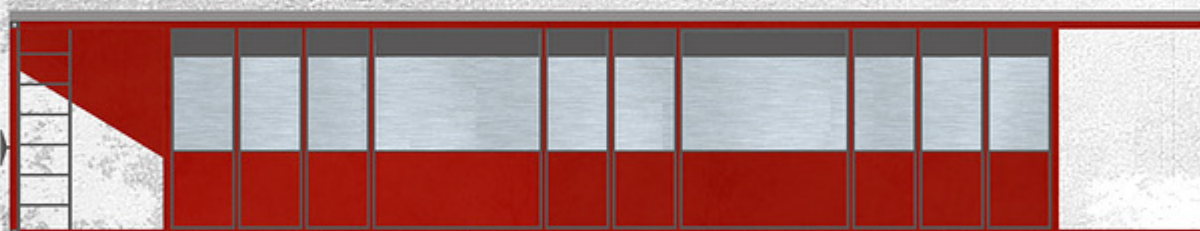
ANTES



DURANTE



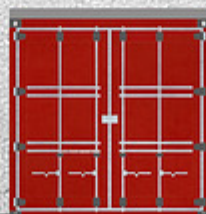
DEPOIS



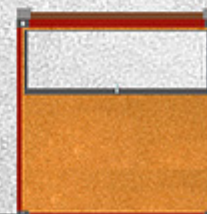
LATERAL ESQUERDA



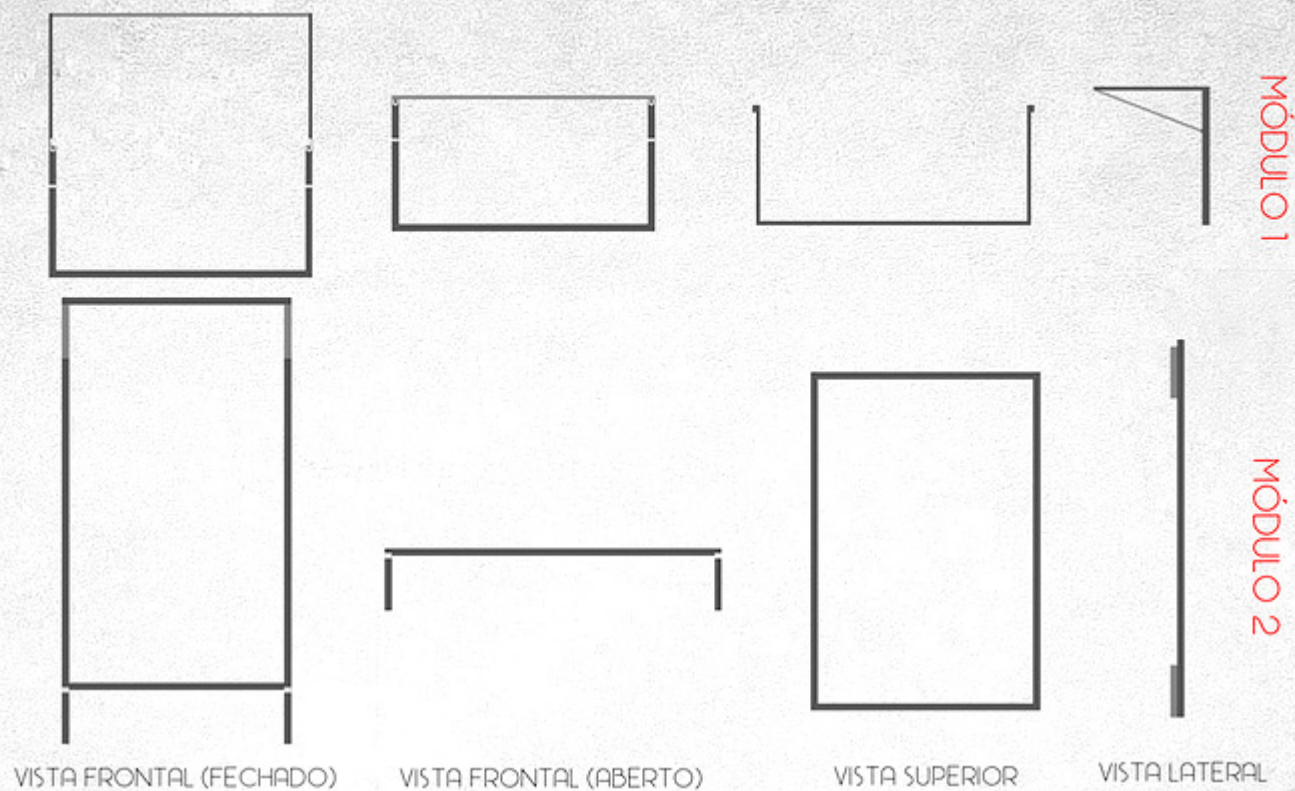
LATERAL DIREITA



INTERIOR

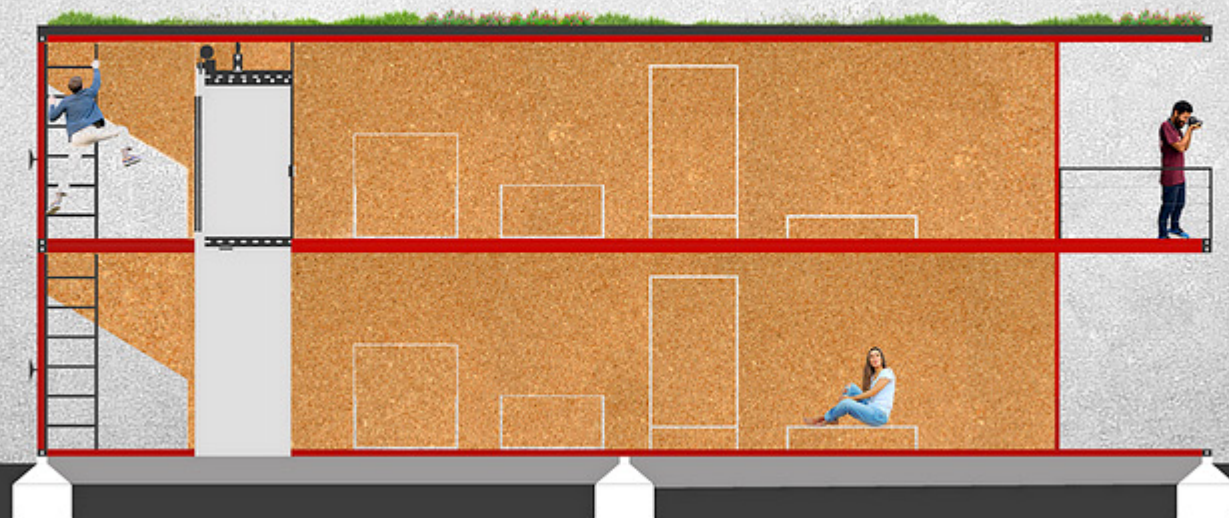


MÓDULOS



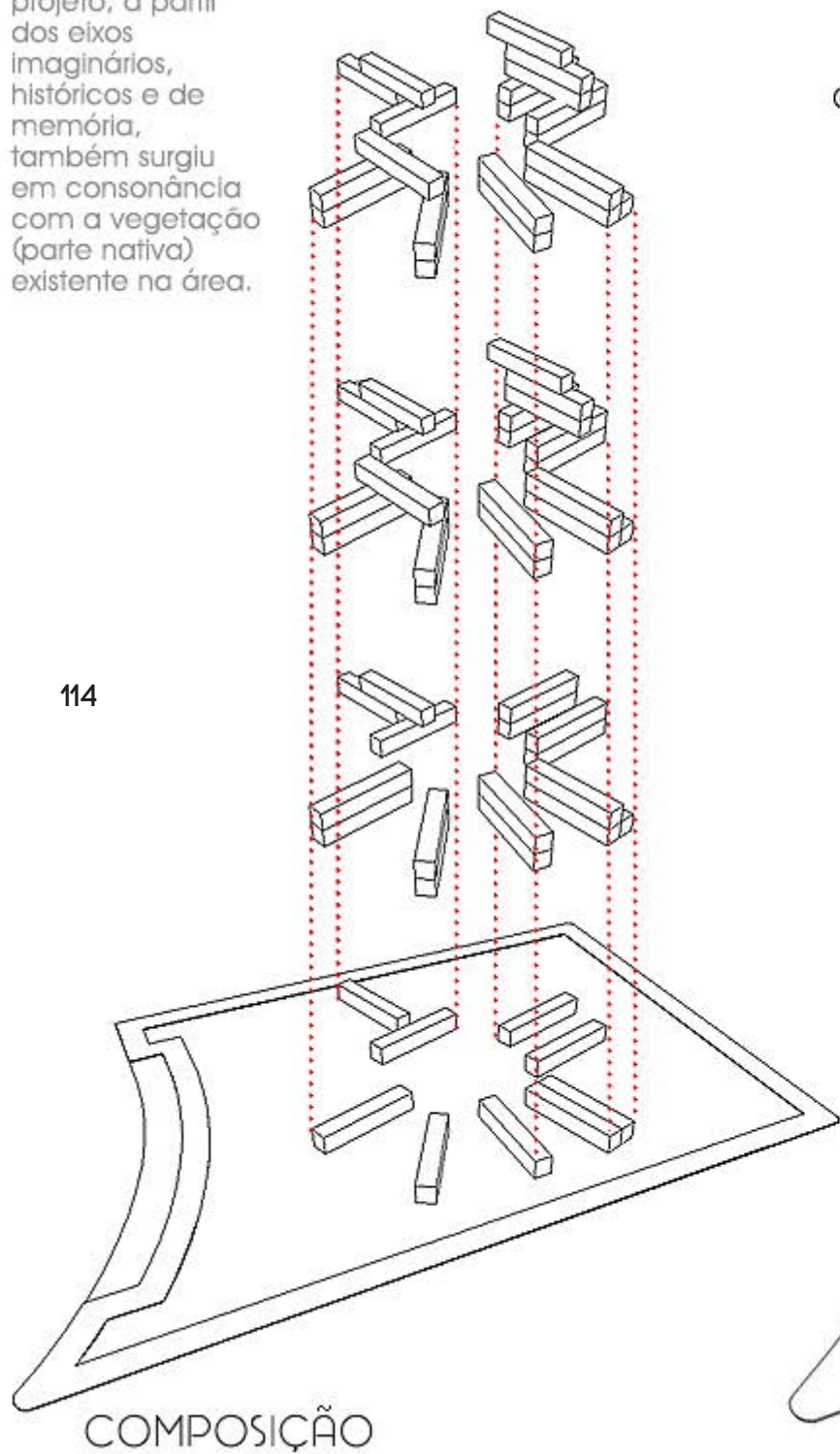
113

VA GÃO (CORTE)

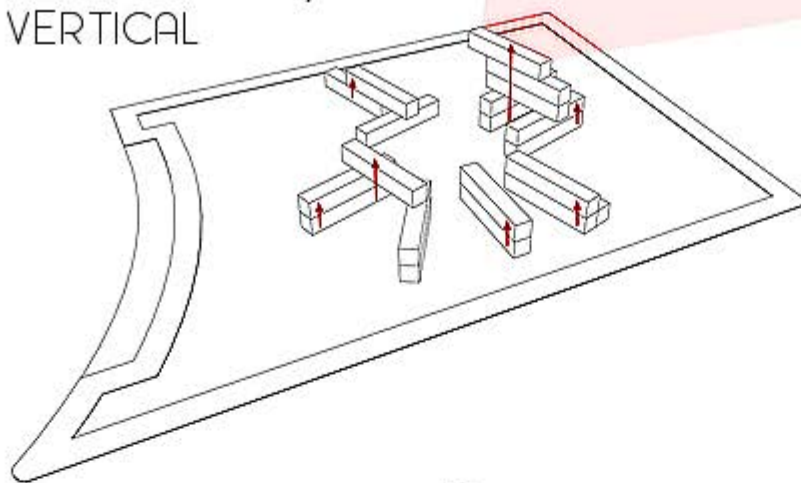


A composição do projeto, a partir dos eixos imaginários, históricos e de memória, também surgiu em consonância com a vegetação (parte nativa) existente na área.

114

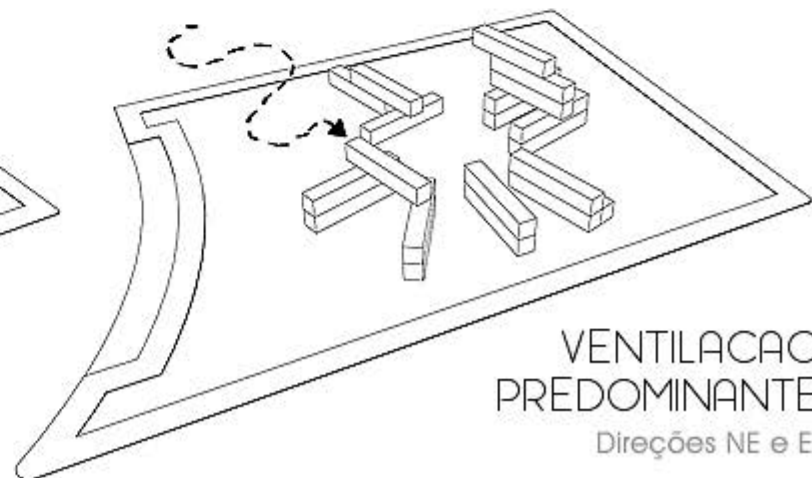
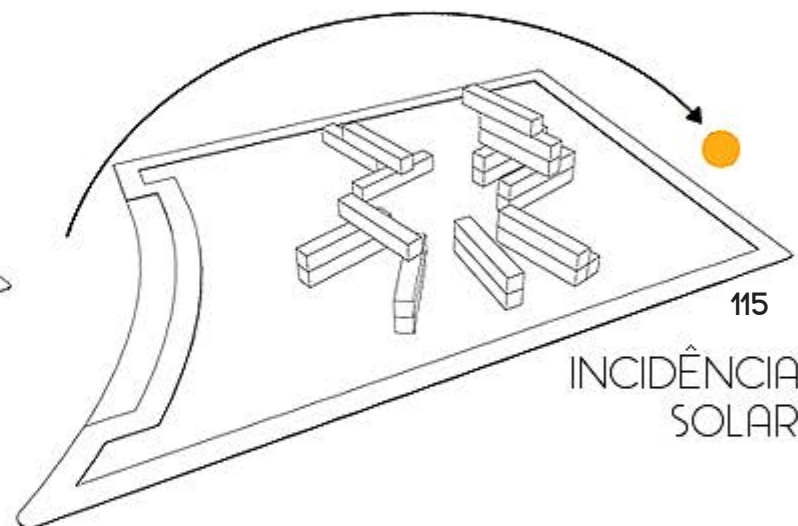
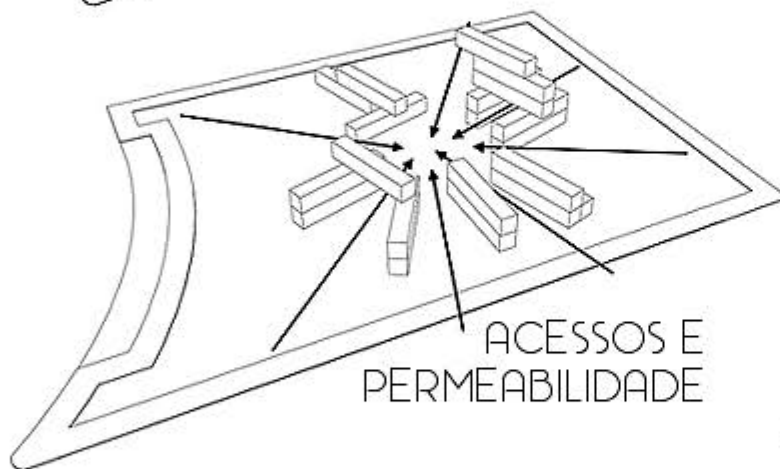


EIXOS VISUAIS E DE CIRCULAÇÃO VERTICAL

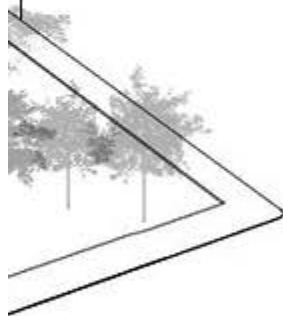


H = 13,5m
MÁX

De acordo com GEHL (2015), prédios acima de 5 andares causam incômodos e, por isso, foi adotada a altura máxima que o corpo humano é capaz de se adaptar, enxergar com nitidez e interagir. A escala que é humana, mas também possibilita a superação das barreiras da área através da visão e não prejudica a relação das pessoas com o espaço público.



sibipiruna

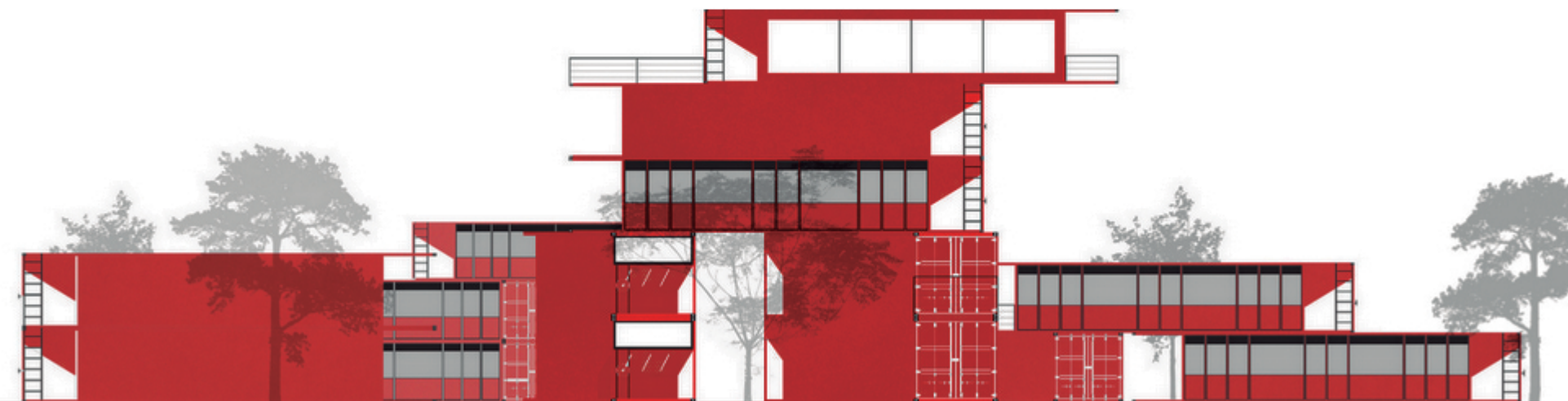


Orientação segundo à direção dos ventos predominantes em SJRP - morfologia do tecido urbano: construções esparsas com a presença de vegetação para sombreamento (RAVAGNANI, 2015)



elevação oeste
esc. 1:300

116

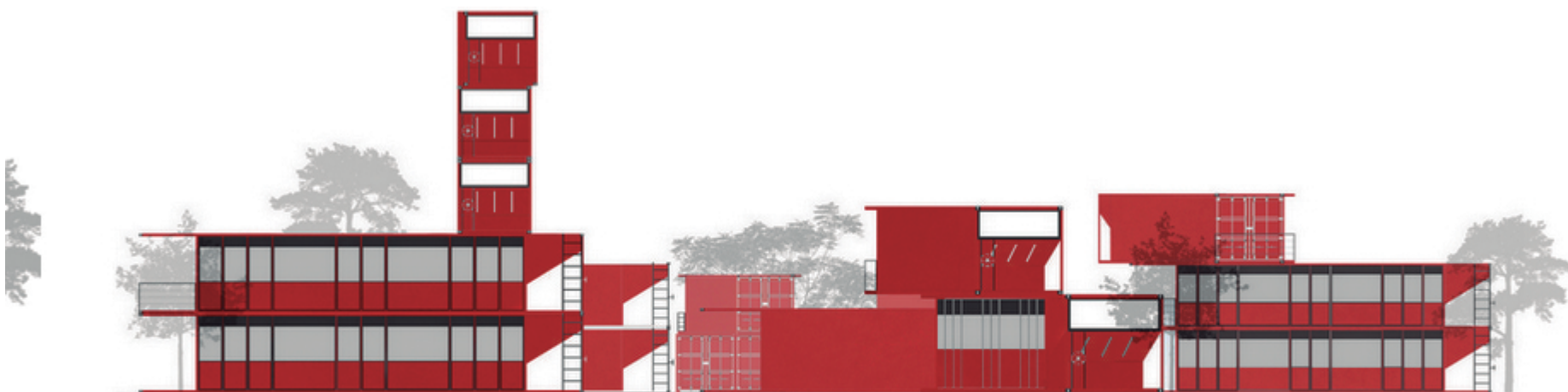


elevação sul
esc. 1:300

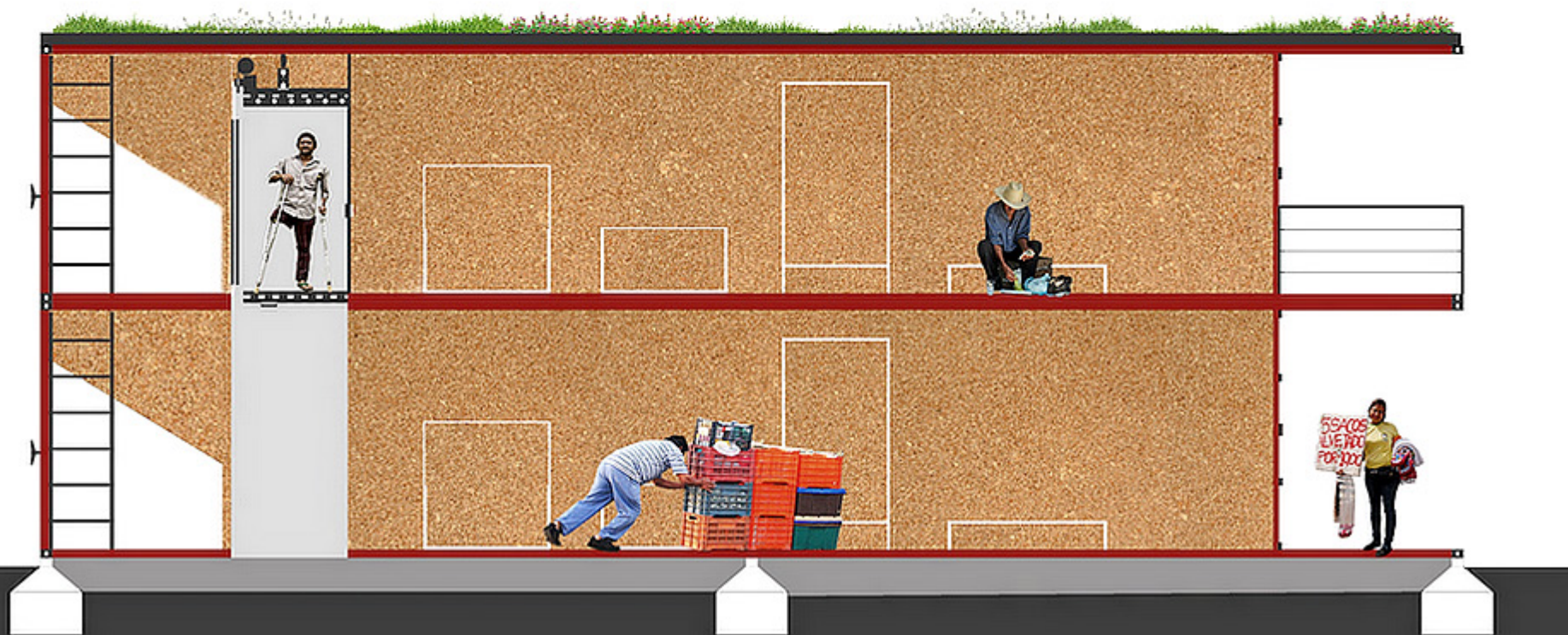
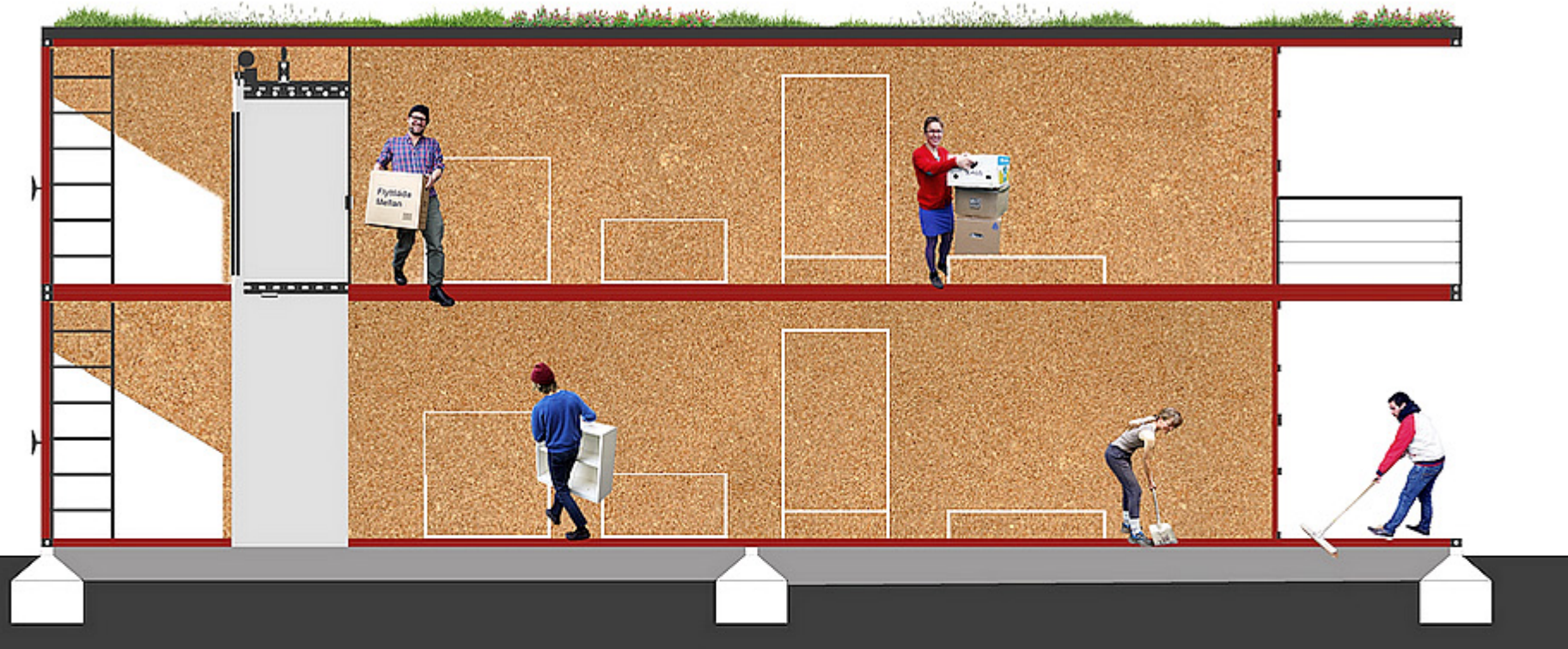


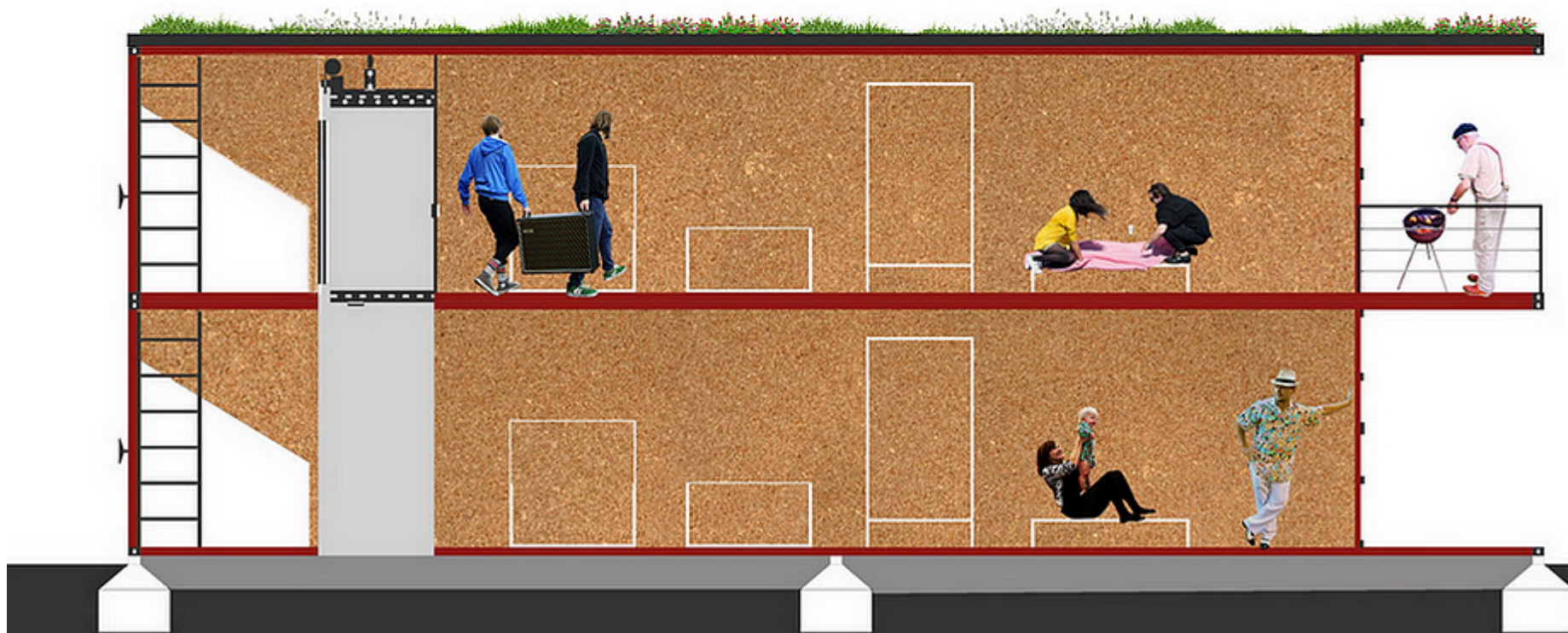
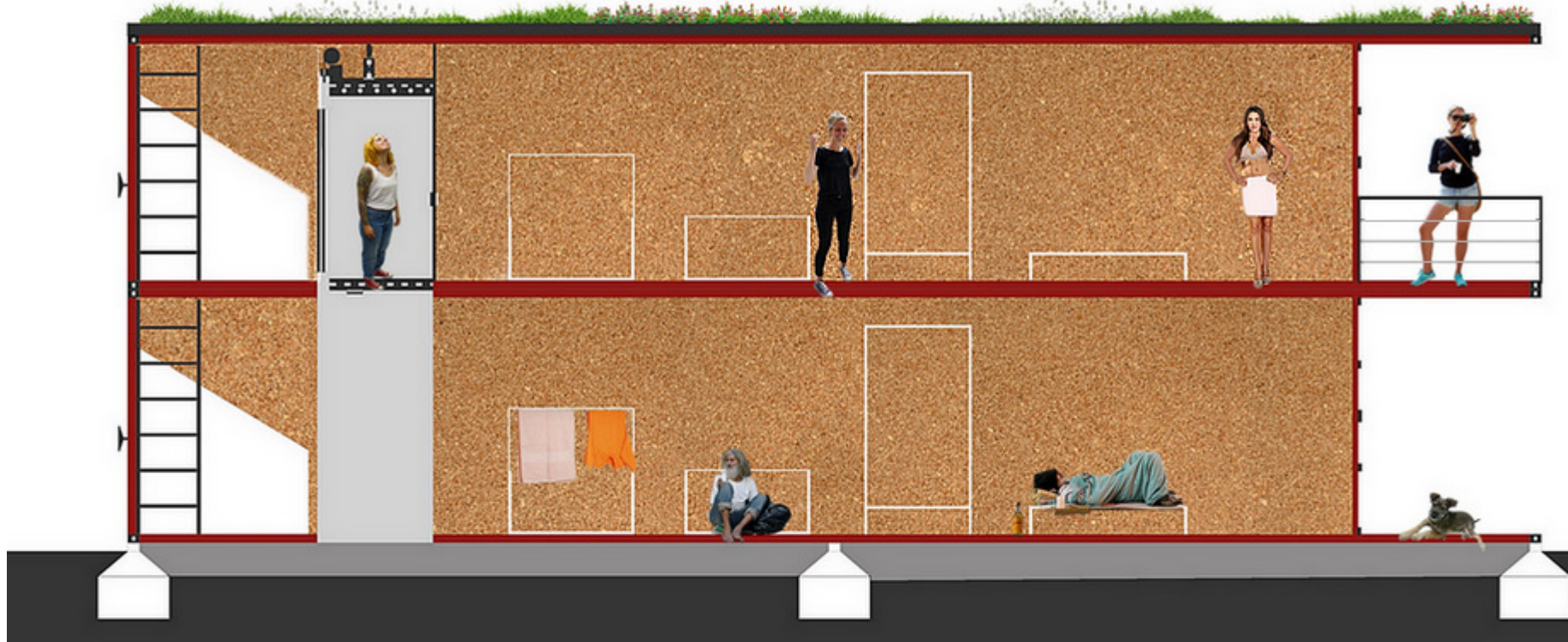
elevação norte
esc. 1:300

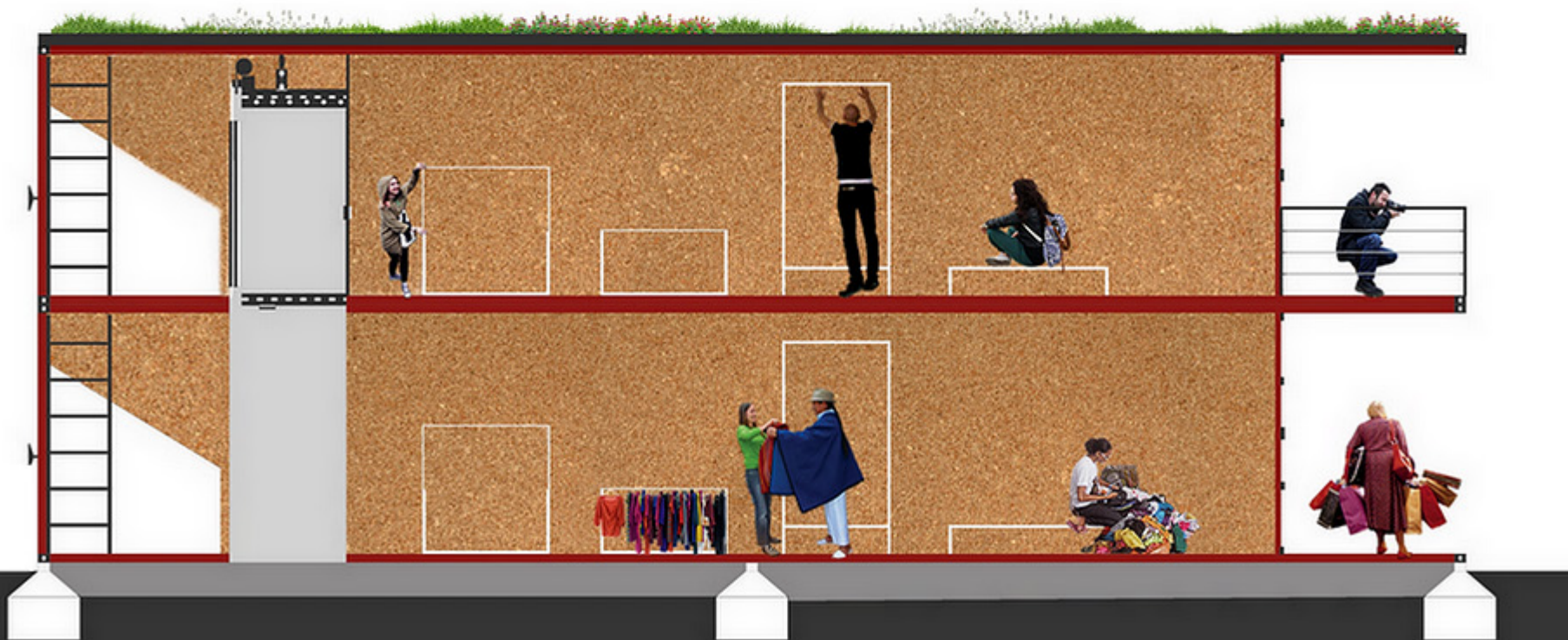
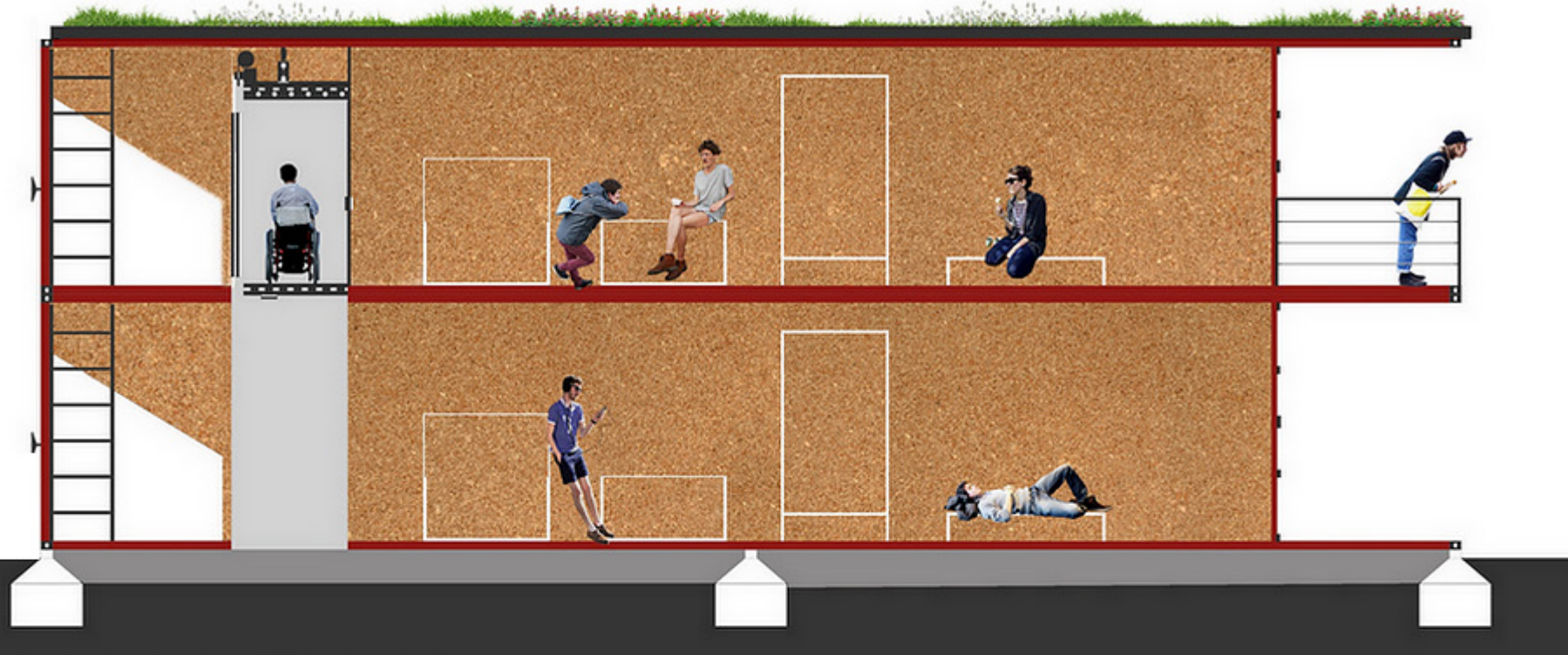
117



elevação leste
esc. 1:300









TERRAÇOS VIVOS

permitem maior contato com espaços verdes e, além da possibilidade de serem apropriados de diversas formas, proporcionam maior conforto térmico no interior dos vagões

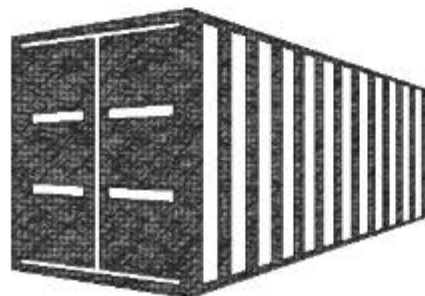


TRAVAMENTO DE VAGÕES

o travamento dos vagões é feito através de uma peça metálica (engaste) que fixam um vagão ao outro pelo dispositivo de canto (corner fitting)



EMPILHAMENTO



o limite de empilhamento máximo proposto é de 1 + 5 vagões, seguindo a lógica do container (o peso da estrutura de ambos é equivalente quando se retira o maquinário inferior dos vagões) para que a estrutura não chegue no estado de "estufagem" (limite máximo), de acordo com a fabricante alemã Hapag-Lloyd AG.



REAPROVEITAMENTO DE ÁGUAS PLUVIAIS

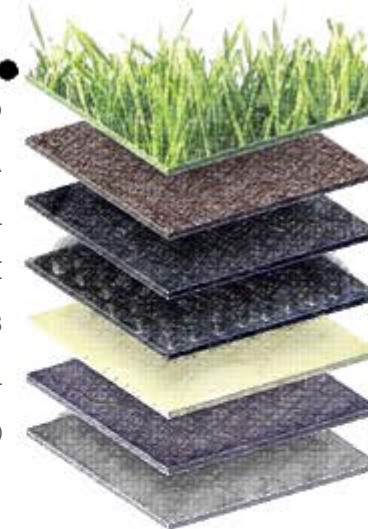
a água da chuva pode ser reaproveitada através de um sistema de captação da cobertura dos vagões, que passa por uma caixa de areia, filtro/decantação e retorna a superfície por meio de torneiras.

(DETALHAMENTO EM ANEXO)



a iluminação presente na elaboração dos mobiliários conta com duas alturas diferentes: uma para a escala humana e outra para a escala da vegetação. os pontos de luz já existiam no local.

ILUMINAÇÃO



VEGETAÇÃO

SUBSTRATO + TERRA

MEMBRANA PERMEÁVEL

SISTEMA (PLACA) DRENANTE

MEMBRANA DE CONTENÇÃO DE RAÍZES

MEMBRANA IMPERMEÁVEL

COBERTURA METÁLICA (VAGÃO)

MOBILIÁRIO EXTERNO

VISTA FRONTAL



VISTA SUPERIOR



VISTA LATERAL

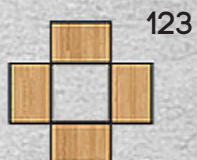
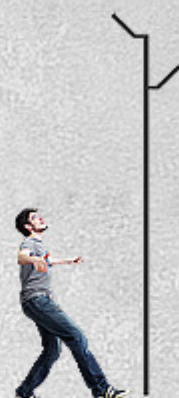


BANCO

BANCO

BANCO

FLOREIRA



123



BICICLETÁRIO

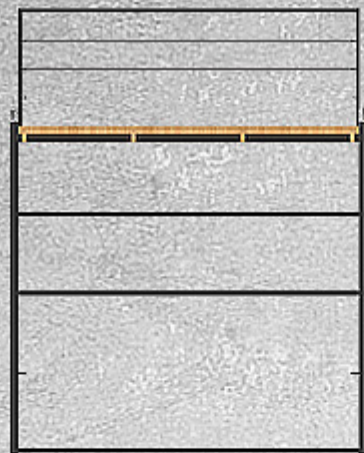
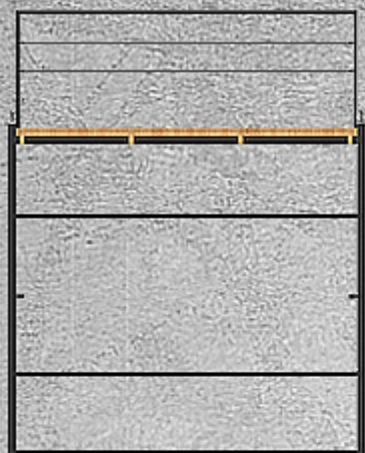
BEBEDOURO

LIXEIRA

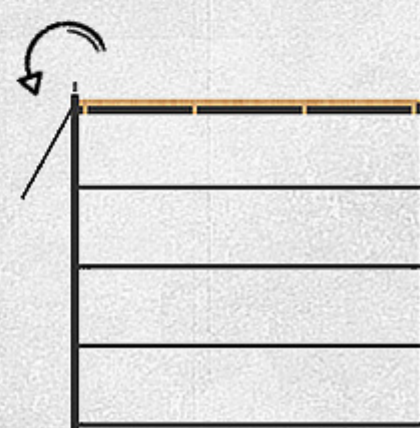
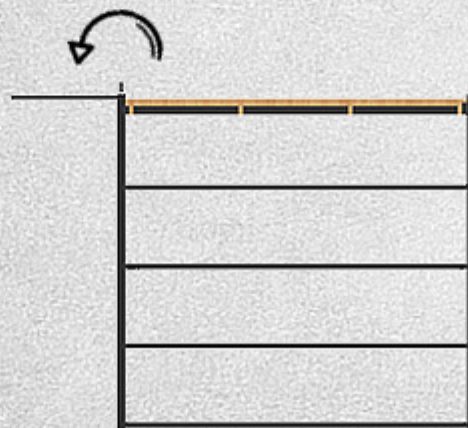
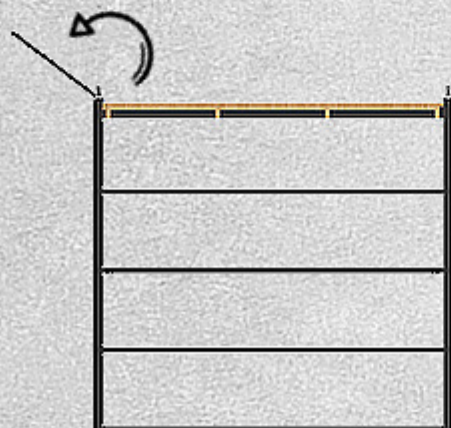
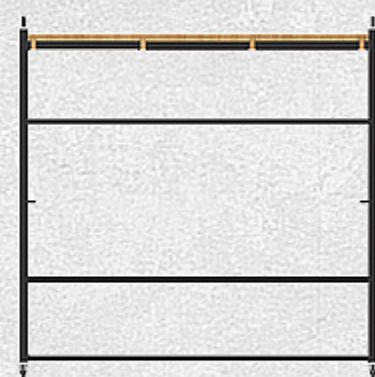
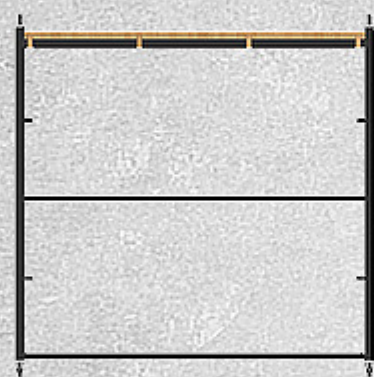
LUMINÁRIA
BAIXA

LUMINÁRIA
ALTA

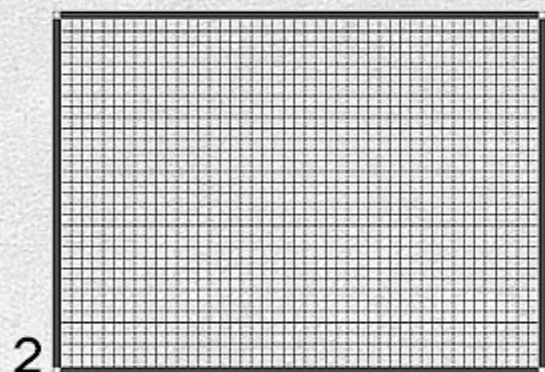
HORTA
VERTICAL



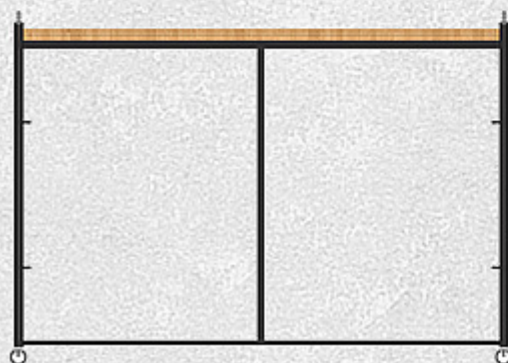
vista frontal



PLATAFORMAS



As plataformas e as placas de MLC fazem a composição dos espaços livres e impermeabilizados para dar suporte aos usos que acontecem na área, de modo que não sejam prejudiciais ao solo, vegetação ou ao espaço verde. Elas podem ser acopladas, alcançam todos os níveis da estrutura dos vagões e podem funcionar como uma alternativa de acesso a eles. O guarda corpo é moldável e flexível, garantindo diversos arranjos e a interação dos usuários com a plataforma, com a possibilidade de formar passarelas, espaços para lazer em geral, atividades culturais, entre outros. As plataformas possuem estrutura em aço galvanizado, placa de madeira laminada colada (1) ou grelha metálica para maior permeabilidade e acomodação de vegetação (2).

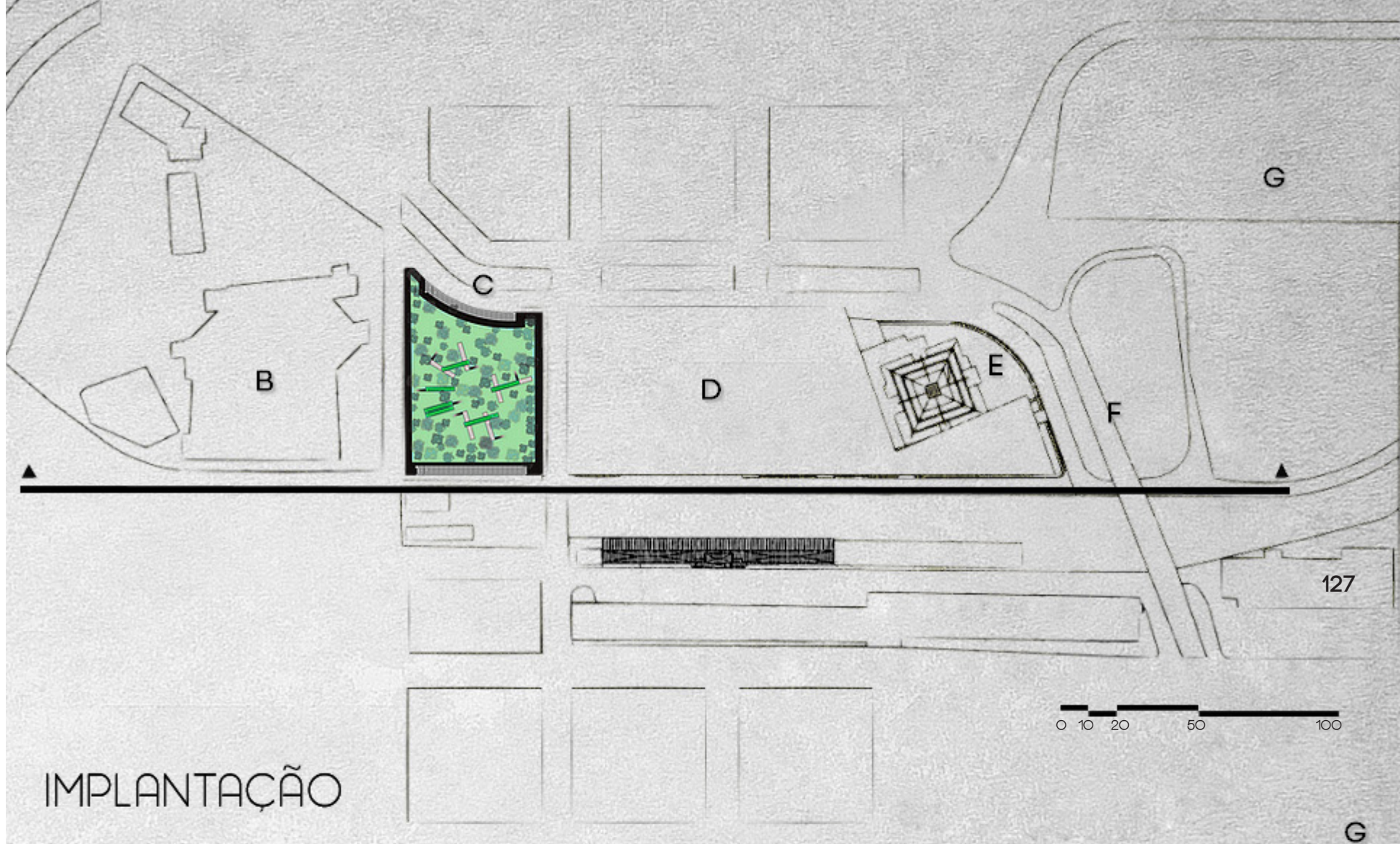


vista lateral

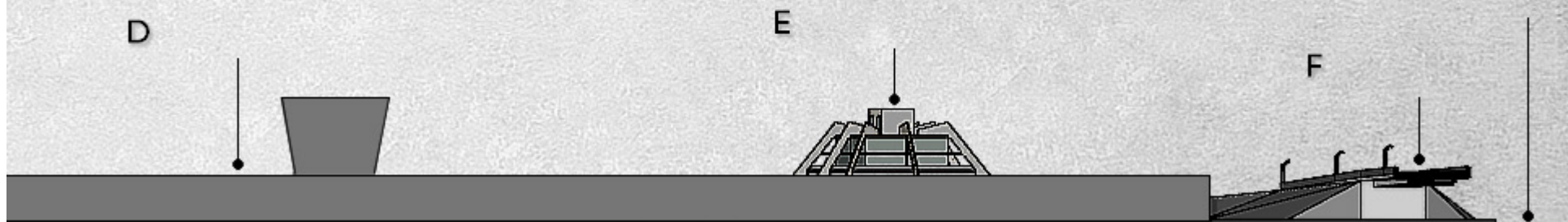


126





IMPLANTAÇÃO





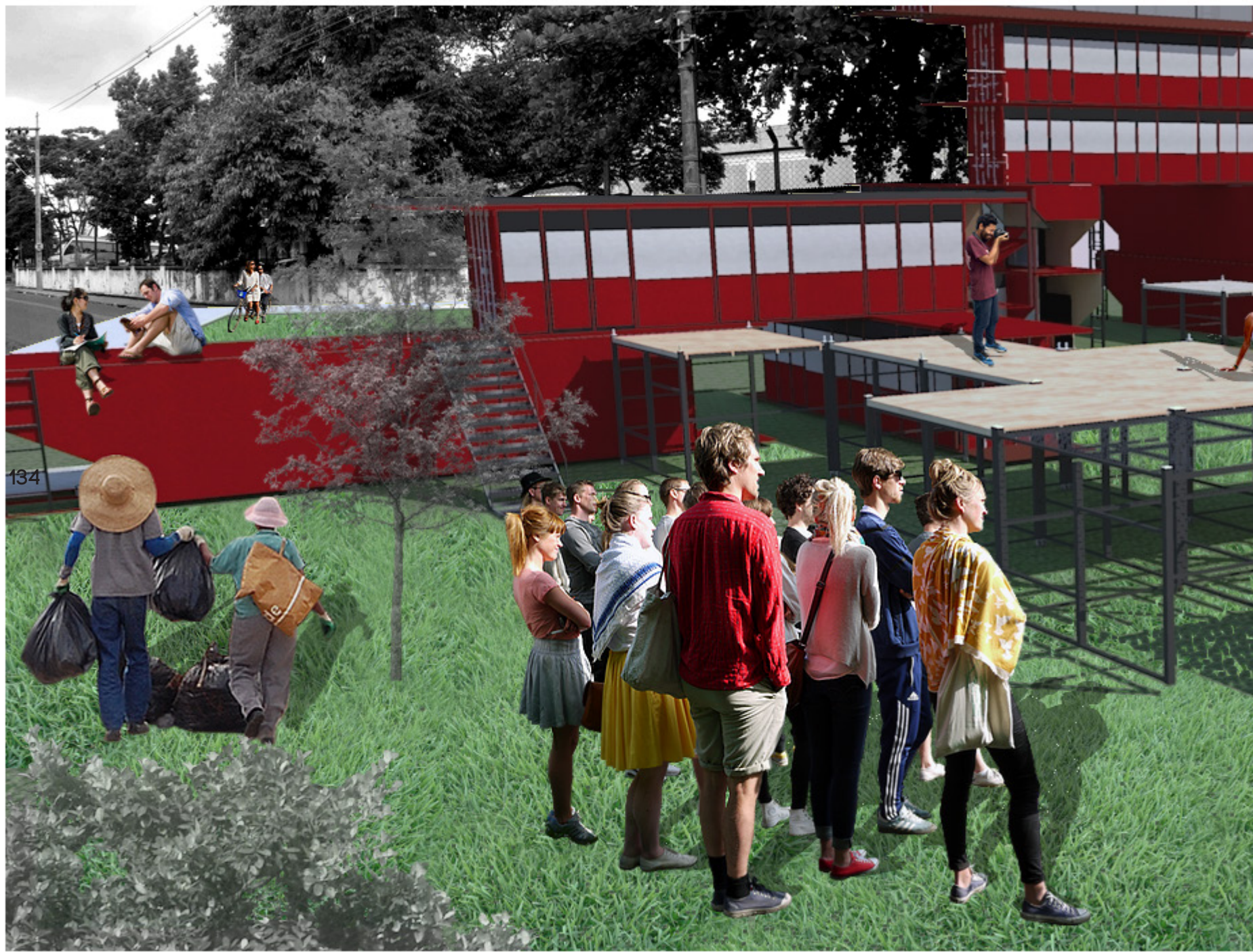














10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, L. Dicionário Rio-pretense: a história de São José do Rio Preto em verbetes de A a Z. São José do Rio Preto, SP: Editora Rio-pretense, 1997.

ARANTES, L.; YARAK, A.. Quem faz história em São José do Rio Preto. São José do Rio Preto: THS, 2007.

AS PRAÇAS centrais passarão por várias modificações. Diário da Região, São José do Rio Preto, SP, 09 mar. 1956.

BRANDI, A. São José do Rio Preto: roteiro histórico do distrito: contribuição para o conhecimento de suas raízes. São José do Rio Preto, SP: Casa do Livro, 2002. 560 p.

CAMPOS, A.; TEIXEIRA, C. M.; MARQUEZ, R.; CANÇADO, W. (org.). Espaços Colaterais. Belo Horizonte: ICC, 2008.

CARERI, F. Walkscapes: o caminhar como prática estética. Prefácio de Paola Berenstein Jacques. 1 ed. São Paulo. Editora Gg Br - Gustavo Gili, 2002.

CARERI, Francesco. Walkscapes ten years after. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 207-213. 2014. Disponível em: <<http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/careri>>.

CAVALHEIRO, A.; LAURITO, P. Album Ilustrado da Comarca de Rio Preto (1927-1929). São Paulo: Casa Editora Duprat-Mayença, 1929.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento. São Paulo: Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia (orgs.). Percepção Ambiental: A Experiência Brasileira. São Paulo, São Carlos: Studio Nobel, Editora da UFSCar, 1996.

DEL RIO, V.; RHEINGANTZ, P.; DUARTE, C. Projeto do Lugar: colaboração entre Psicologia, Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2002.

FERRARA, L. D. Os Significados Urbanos. 1ª. ed. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2000. v. 1500. 210p .

FERRARA, L. D. Redesenho de uma idéia. Cadernos de Arquitetura, UNESP/Bauru-SP, v. 1, n.1, p. 05-1, 1996.

FRANCISCO, A. M. Arquitetura e Cidade: habitação vertical em São José do Rio Preto – SP. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

FIORIN, E.; FRANCISCO, A. M. Planejamento e Patrimônio: O urbanismo modernizador da década de 1950 em São José do Rio Preto e suas consequências para o “progresso” da cidade. Encontro nacional sobre preservação do patrimônio edificado. Salvador, Bahia, 2013.

FIORIN, E. (Org.); HIRAO, H. (Org.). Cidades do Interior Paulista: Patrimônio Urbano e Arquitetônico. 1ª ed. São Paulo: Paco Editorial/ Cultura Acadêmica Editora, 2015. 260p.

GARCIA, H. J. E. Anteprojeto de Lei de Zoneamento do município de São José do Rio Preto. São José do Rio Preto, SP: Prefeitura Municipal, 1958.

GARCIA, H. J. E. Serão inteiramente reformadas as nossas praças principais. (Fala à reportagem do “Correio” o urbanista Heitor José Eiras Garcia). Correio da Araraquarense, São José do Rio Preto, 20 de abril de 1956.

GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas do Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002, p. 125-179.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade. 3ªed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010, 306p.

GUATELLI, Igor. O(s) Lugar (es) do Entre na Arquitetura Contemporânea. 209 f. Tese (Doutorado em Linguística) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

INNERARITY, D. O novo espaço público. Lisboa (Portugal): Editorial Teorema, 2010

KFOURI, J. J.; BAFFI, M. S. Estudo preliminar das áreas verdes e espaços abertos de São José do Rio Preto-SP.

São José do Rio Preto, SP: ERPLAN-PMSJRP, 1977.

LODI, Nilce. Futuro sobre trilhos. Disponível em: <http://www.diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?IdCategoria=208&IdNoticia=87392> Acesso: 03 de julho de 2014.

LOPES, A. Embelezamento das praças. A Tribuna, São José do Rio Preto, SP, 06 mar. 1956, p.01.

MONTANER, J.; MUXÍ, Z. Arquitetura e Política. Ensaios para mundos alternativos. São Paulo: Gustavo Gili, 2014. 253 p

NOGUEIRA, C. R São José do Rio Preto. 1852-1945: apontamentos para a história do grande município paulista. São Paulo, 1952. Sem Editora.

PEREIRA, M. R; FIORIN, E. Um projeto-paisagem de ordem histórica e cultural: a Praça Cívica de São José do Rio Preto, São Paulo (projeto de Jamil Kfoury e Mirthes Baffi). Apresentação no Seminário Patrimônio Histórico de São José do Rio Preto. São José do Rio Preto: IBILCE-UNESP, 2010.

139

SOUZA, J. A.; FIORIN, E. São José do Rio Preto: patrimônio e marginalidade ao longo do leito férreo. Anais do XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado. Bauru-SP: UNESP, 2014 (no prelo).

SUDJIC, D. La arquitectura del poder. Cómo los ricos y poderosos dan forma a nuestro mundo. Barcelona, Ed. Ariel, 2007.

TSCHUMI, B. Architecture and Disjunction. MIT Press. Cambridge, 1999.

TEODÓZIO, D. M. Do Sertão à cidade: planejamento urbano em São José do Rio Preto dos anos 50 aos anos 2000. (Doutorado em Arquitetura) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

