



PARTES INVISÍVEIS DE UM TODO INDIVISÍVEL



Luiz Felipe Brizante Dos Santos

PARTES INVISÍVEIS DE UM TODO INDIVISÍVEL:
DIÁLOGOS POSSÍVEIS ENTRE UM RIO URBANO E A CIDADE

Trabalho Final de Graduação II apresentado ao curso de Ar-
quitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista -
Faculdade de Ciências e Tecnologias - FCT UNESP, Campus
de Presidente Prudente.

Orientação: Arlete Maria Francisco.

Presidente Prudente . 2018

à minha família. aos que passaram, aos que estão, aos que se mantiveram presentes mesmo ausentes. às críticas. ao já conhecido e ao aprendido - aqui e além do Atlântico. sem nomes, sem endereços, apenas o aperto no peito e as borboletas no estômago a cada reencontro. à esses dedico meu esforço e agradeço pelas minhas oportunidades. muito obrigado :)

R E S U M O

O presente trabalho dedica-se ao estudo do setor 'A' do Parque Setorial de São José do Rio Preto – SP, mais precisamente às dinâmicas sociais e morfológicas que, ao longo dos anos, conformaram essa área. A partir disso, buscou-se entender e trazer à tona questões relacionadas com partes importantes desse recorte urbano, mas que são esquecidos pela sociedade e pelo poder público, como o rio Preto, que corta a área em toda sua extensão e hoje encontra-se parcialmente tamponado e esquecido em meio ao caos urbano. A partir de teorias que envolvem questões como o espaço público e os rios urbanos, além de exemplos práticos bem-sucedidos onde tais teorias se aplicam, buscou-se formar uma base sólida que pudesse ajudar na construção dos pilares para as proposições projetuais futuras, que entram na parte final como sendo um desfecho de todas as análises, levantamentos e teorias desenvolvidas ao longo do trabalho. Ainda se faz importante ressaltar que o adjetivo 'invisível', aqui empregado para caracterizar o rio e os pedestres que utilizam a área, se refere à forma negligente que foram e ainda são tratados, o que acarretou a conformação de um espaço público que "dá as costas" ao rio e não oferece mínimas condições de segurança e acessibilidade aos usuários do local. O trabalho ainda se debruça sobre o termo 'indivisível', aqui empregado como conceito fundamental de um espaço urbano de qualidade, onde as partes integrantes da malha urbana se unem e oferecem meios acessíveis de conexão com o entorno, sendo assim um dos conceitos norteadores que servirão como base para as proposições projetuais, que juntas conformam a parte final do presente trabalho.

Palavras chave: espaço público; rios urbanos; conexão; São José do Rio Preto.

S U M Á R I O

introdução	08
1.0 referencial teórico + projetual	12
1.1 espaço público	14
1.2 rio + cidade	17
1.3 cheonggyecheon - seoul	20
1.4 belém e ivo - curitiba	23
1.5 drenagem urbana	25
2.0 são josé do rio preto	30
2.1 parque setorial	35
3.0 análise urbana - setor 'A' - parque setorial	38
3.1 morfologia urbana	41
3.1.1 2012 + 2016	52
3.2 percursos sensoriais	57
4.0 proposta de reestruturação - setor 'A'	64
4.1 conceitos + proposições	66
4.2 diretrizes	68
4.3 redesenho	72
bibliografia	88

I N T R O D U Ç Ã O

São José do Rio Preto, cidade média do interior paulista, conta com um sistema de áreas livres urbanas que configuram o Parque Setorial, chamado assim por conta de sua divisão em setores, os quais acompanham os leitos do rio Preto e do córrego Piedade. O presente trabalho se dedica ao setor 'A' do parque, que se destaca por conta de sua localização central. Por conta disso, tal recorte urbano presenciou todas as etapas de formação e consolidação da cidade ao longo dos anos, tendo sido submetido à inúmeras intervenções urbanas no decorrer de sua história, muitas das quais deixaram lacunas e espaços residuais sem qualificação que, ao longo dos anos, foram ocupados e apropriados por atividades tidas como marginais pela sociedade.

Neste setor, ainda como resultado das inúmeras intervenções e projetos urbanos que se sucederam, o rio Preto, principal rio da cidade e que percorre a área em toda sua extensão longitudinal, foi canalizado e hoje se encontra parcialmente tamponado. Esse corpo d'água que dá nome à cidade e teve sua importância nos processos históricos de consolidação não só da área, mas da cidade como um todo, se encontra esquecido, invisível aos olhos da sociedade e do poder público, sendo lembrado apenas nos dias de chuva, quando os problemas de drenagem urbana da área ficam latentes. O descaso com a questão desse rio urbano culminou em processos que o tornaram uma barreira física para o local, e por conta das inúmeras dificuldades, principalmente da transposição de pedestres ao longo de seu curso, o mesmo passou a ser visto como empecilho por parte da população.

Este trabalho tem como objetivo, a partir do histórico levantado, das teorias urbanas que abrangem questões como o espaço público e os rios urbanos, e as análises feitas no local, identificar as problemáticas ali estabelecidas e, a partir disso, propor soluções urbanas que respeitem a verdade do lugar e daqueles que já o apropriam e o tornam o que é hoje. Por conta disso, as análises e levantamentos de dados sobre a área ao longo do tempo se fazem importantes, ao se levar em consideração que o entendimento de processos históricos que a levou a se conformar de formas específicas podem elucidar problemáticas e dinâmicas estabelecidas hoje, responsáveis pela identidade do lugar na atualidade. A partir disso, as proposições projetuais, fruto das etapas anteriormente citadas, foram estruturadas de forma respeitosa com as pré-existências, tentando trazer à tona e tirar da invisibilidade aspectos importantes que fazem parte do todo que conforma esse recorte urbano.

Dessa forma, as questões levantadas referentes aos espaços públicos e ao rio urbano são encaradas de forma conjunta pelo presente trabalho, levando-se em conta que o objetivo é a melhor integração desse espaço à malha urbana, de forma a trabalhar com suas potencialidades e fomentar não só usos e ocupações pré-existentes, mas também atividades que fazem parte das dinâmicas estabelecidas nos espaços público contemporâneos.



vista aérea do setor 'a' do
parque setorial e seu entorno
mais próximo.

Google Earth Pro, 2017.

1 . 0 R E F E R E N C I A L
T E Ó R I C O +
P R O J E T U A L

As referências teóricas e projetuais entram no trabalho como fatores determinantes para o desenvolvimento das proposições futuras, tendo em vista que o entendimento das temáticas envolvidas na conformação do espaço estudado é fundamental. Por conta disso, busca-se não apenas teorias como as do espaço público, onde as relações presentes em tais espaços e a forma com que as mesmas interferem nas dinâmicas citadinas são colocadas, mas também exemplos práticos onde tais teorias foram aplicadas e apresentaram resultados considerados significativos. Sendo assim, a partir do referencial como um todo, pretende-se entender melhor não só o que é o setor 'A' hoje, mas as dinâmicas que o conformaram no passado e que podem vir a conformar no futuro, para que uma base sólida seja formada e possa servir como alicerce para as proposições projetuais.



1 . 1 E S P A Ç O P Ú B L I C O

Desde a ágora grega, o conceito de cidade é concebido como lugar onde o convívio e a vivência entre os diferentes modos de vida e cultura podem coexistir, e, dessa forma, o conhecimento do espaço público se vincula ao ato de conhecer a cidade, seus valores e hábitos citadinos (BRANDÃO, 2011). Sendo assim, o espaço de caráter público se caracteriza como espaço de possibilidades diversas, onde a heterogeneidade das pessoas se coloca como protagonista e traz a oportunidade de convívio entre as diferentes partes que conformam a sociedade. Delgado (2011) discorre sobre a coexistência pacífica da sociedade heterogênea, onde as classes sociais seriam postas de lado, dando espaço à democracia para exercer sua função na sociedade. Dessa forma, não se pode deixar de lado o caráter também político impregnado nesse espaço, tendo em vista, historicamente, a importância do mesmo na organização da vida social e coletiva das sociedades, sendo palco da oratória e, por vezes, o principal elo de interlocução entre os que governam e os que são governados.

Espaço público é o conjunto de espaços urbanos que assumem particular importância na circulação, de pessoas, bens e/ou mercadorias, ideias ou utopias, e na comunicação estabelecida através de encontros, conversas e discussões, tanto formais como informais. Salientam-se assim as ideias de abertura a diferentes possibilidades, de inequívoca democracia e de interação social, que o espaço público oferece. Palco das mais variadas disputas políticas e sociais, o espaço público encerra em si um imenso potencial enquanto espaço de liberdade e tolerância. (CARMO; ESTEVENS, 2008, p. 01).

Ao se pensar em um espaço tido como de todos e para todos, as relações conflituosas que se estabelecem em uma sociedade de classes são inerentes, onde o capital exerce sua influência impondo castas e separando a sociedade de acordo com seu poder de compra. Segundo Lima (2013), o processo histórico de exploração econômica de uma classe sobre a outra produz um modelo de cidade agressivo, que tem como principal vítima a camada da sociedade mais carente, que além de não ter acesso à locais públicos de qualidade, muitas vezes é colocada à margem de um sistema movido pelo dinheiro. Tendo isso em vista, o conflito se coloca como peça fundamental na análise e entendimento desses espaços, que, na teoria, deveriam ser usufruídos por todos.

Conflito é um produto da interação entre duas ou mais partes em situação de competição. Geralmente o conceito de conflito aparece associado a aspectos negativos de violência, de terror, de conflitos étnicos e religiosos, de guerras, de desordem, de protestos. No entanto, a existência de conflito pode potencializar

maior participação, coesão social e inovação ao nível das relações sociais e espaciais dos comportamentos e das práticas. A existência de conflito favorece o diálogo e a discussão e assim, a fruição do espaço público e de uma cidadania plena. (CARMO; ESTEVENS, 2008. p.02).

Dessa forma, esse espaço de conflito precisa ser visto como local de potencialidades, onde a coexistência da heterogeneidade deve ser fomentada, de maneira a aproximar os diferentes e estabelecer diálogos que gerem frutos no processo de construção de uma sociedade menos dividida e gerida por ideais que não os do capital, puramente.

Gomes (2002) coloca que a compreensão do espaço público depende da consideração de dois fatores indissociáveis: sua configuração morfológica e os tipos de dinâmicas sociais que ali se desenvolvem, tendo em vista que para o autor, o espaço público não é uma simples imagem da sociedade, mas sim o conjunto de inúmeras questões associadas que o conformam, estabelecendo uma relação entre cidadania, o caráter público, a configuração física deste espaço e seus usos e vivências. Sendo assim, ao se debruçar sobre um recorte urbano como o estudado pelo presente trabalho, se faz de essencial importância a tentativa de entendimento do espaço, da sua morfologia, das razões que o fazem ser ocupado de formas específicas, e como essas relações de vivência e convivência se alteram ao longo do tempo, a medida que as condicionantes que envolvem as dinâmicas do local são alteradas.

Nas últimas décadas, múltiplas transformações têm sido responsáveis por significativas alterações e mudanças nas mais variadas esferas da vida, afetando, da mesma maneira, as formas de produção e utilização do espaço urbano contemporâneo. Segundo Carmo e Stevens (2008), a sua “erosão deu lugar a novas especialidades, novas concepções do que é (e do que deverá ser) o espaço urbano e, conseqüentemente, novas formas de o apropriar e experimentar, de o viver”. Tais mudanças refletem o ganho de força do neoliberalismo que, ao enfatizar a liberdade da ação individual, “comprime e subordina a vida social”.

Nesse contexto, podemos observar políticas de provisão social, antes tidas como responsabilidade do Estado, sendo cada vez mais “enxugadas”, privatizadas ou mesmo individualizadas, atendendo, dessa forma, as exigências de um sistema que fomenta a acumulação do capital. Outro fator importante a ser citado é a contraposição ao ideário modernista que se fez fortemente presente em décadas anteriores; Harvey (1990, p. 48), coloca que “a ideia que todos os grupos têm direito a fazer-se ouvir, na sua própria voz, e que esta voz é aceita como autêntica e legítima é essencial para a pluralidade pós-moderna”, sendo assim, as mudanças operadas pelo neoliberalismo como projeto político-econômico possibilitam a ascensão de novas formas de conceber e olhar o espaço, fortemente influenciadas pela dimensão econômica, onde, de um lado, enfatiza-se a pluralidade, a diferença, o festivo e o lúdico, por exemplo, e, de outro, restringe-se a liberdade, aprisiona-se o espaço e vigia-se o comportamento.

Sinteticamente, a natureza da cidade está mudando, ou seja, seus sentidos e sua forma, e isso corresponde a um processo maior de redefinição das ideias que nos orientaram dentro de um projeto civilizatório, como diriam alguns. Cidade e civilização, duas palavras de raízes comuns, nas quais podemos ver projetos associados, mas que são construções históricas e por isso, também estão sujeitas a alterações. (GOMES, 2002, p. 175).

Partindo da crítica pós-moderna e da força neoliberal, vê-se cada vez mais os espaços de cunho público na cidade contemporânea sendo “encurralados” perante privatizações e a crescente securitização e vigilância de tais áreas – aspectos fortemente relacionados com a crescente força da “indústria do medo”, que promovem mudanças não só nas formas de se apropriar dos espaços públicos, mas também na forma de se morar nos dias de hoje (BAUMAN, 2009). Segundo o autor, ao final do século XX as cidades globais entram em uma nova fase histórica, marcada pela ascensão cada vez maior daqueles que detêm poder e pelo aumento das classes menos abastadas, “destituídas

de sistemas de proteção social”.

Se essa é a dinâmica estrutural a que estão sujeitas as cidades, não surpreende que alguns especulem com o medo, transformando-o na base de uma política de controle e repressão. A curto prazo, o jogo parece funcionar: a ação repressiva e as reivindicações comunitárias servem apenas para tornar mais suportável uma transformação que se processa fundamentalmente fora de qualquer controle. (BAUMAN, 2009, p. 09).

Com o “alargamento” das diferenças, ou seja, ao passo que se tornam mais latentes as diferenças sociais, o medo e o estranhamento, num mundo regido por padrões vendidos e impostos, crescem. Conforme a população mais carente se comprime nos cinturões periféricos, a mais abastada se cerca e constrói fronteiras entre esses mundos heterogêneos: fronteiras muitas vezes físicas.

Somos feitos apenas de diferenças, todos nós; existem milhares de homens e mulheres no planeta, mas cada um deles é diverso dos outros. Não existem indivíduos totalmente idênticos, isso é impossível. Existimos porque somos diferentes, porque consistimos em diferenças. No entanto, algumas delas nos incomodam e nos impedem de interagir, de atuar amistosamente, de sentir interesse pelos outros, preocupação com os outros, vontade de ajudar os outros. E, não importam quais sejam essas diferenças, o que as determina é a natureza das fronteiras que traçamos. Cada fronteira cria suas diferenças, que são fundamentadas e relevantes. (BAUMAN, 2009, p. 76).

Carmo e Stevens (2008) trazem à tona questões diretamente relacionadas aos aspectos que abrangem as privatizações e securitizações dos espaços públicos contemporâneos; segundo os autores, tais mudanças fazem com que, cada vez mais, se privilegie espaços homogeneizados e de grande conformidade, onde uma lógica crescente de “mercadorização” faz com que tais áreas se tornem atrati-

vas pelo seu teor estético, relacionado a estilos de vida *cult* e fortemente influenciado pelo consumo. Nesse sentido, podemos citar operações urbanas bastante diversificadas que buscam “reabilitar” espaços considerados obsoletos, introduzindo na paisagem a lógica neoliberal do consumo e excluindo aqueles que não gozam da mesma.

A tendência à homogeneização experienciada em muitos espaços públicos contemporâneos vai contra um dos aspectos mais primordiais e que dá sentido a muito do que conforma tais espaços: o conflito. Nesse âmbito, pode-se dizer que a possibilidade de convívio com o heterogêneo se distancia ao passo que preços e marcas são impostos de forma covarde àqueles que não podem pagar por isso, contribuindo para a criação de situações de polarização socioespacial que vão contra a fruição e construção da cidadania.

Por cidadania, entende-se o conjunto de direitos cívicos, políticos, sociais e culturais adscritos aos cidadãos num determinado contexto histórico e geográfico. Partindo da teorização desenvolvida por T. H. Marshall (1950), que defendia que a cidadania encerrava três dimensões fundamentais (cívica, política e social), diversos autores (Elliot, 2001; Pakulsky, 1997; Turner, 1997, 2002) defenderam a necessidade de incorporar uma dimensão adicional capaz de captar a crescente heterogeneidade e pluralidade das sociedades contemporâneas. Nesse sentido, a dimensão cultural constitui um incremento fundamental e de grande utilidade analítica. (CARMO; ESTEVENS, 2008, p. 01).

Sendo assim, o espaço público contemporâneo precisa ser entendido de forma mais ampla, não apenas levando em consideração aspectos morfológicos que o conformam, mas também a diversidade que vem impregnada nas relações culturais e humanas que ali se estabelecem.

Desde os primórdios, a relação rio-cidade se estabelece como ponto central do desenvolvimento urbano. Segundo Coy (2013), a disponibilidade de água constituía sempre um dos principais fatores para o estabelecimento definitivo e a localização específica de povoados humanos. Seja por razões funcionais, estratégicas, culturais ou patrimoniais, essa relação com a água ao longo da história se mostra muito presente e decisiva nos processos urbanos experienciados; ao longo do tempo, os rios não eram somente usados para o fornecimento de água, mas também como vias de comunicação, transporte e comércio, permeando de forma importante toda a história do desenvolvimento humano e urbano.

Dessa forma, a relação dos rios com a formação de muitas cidades brasileiras também foi muito importante; como colocado por Rebouças (2006), o Brasil possui uma das mais vastas redes de rios perenes no mundo, por suas condições geológicas, climáticas e geográficas, localizando-se na faixa mais úmida da Terra, entre o Equador e o Trópico de capricórnio. Por conta disso, a história de colonização e desenvolvimento do país também está intrinsecamente ligada à nossa vasta rede hidrográfica, tendo sua importância desde a época da colonização, quando as expedições usavam os rios, já navegados pelos povos indígenas, para alcançar regiões localizadas no interior do território nacional, como foi o caso do rio Tietê e a colonização portuguesa em direção às terras de Cuiabá, atual capital do Mato Grosso (HOLANDA, 1994 apud GORSKI, 2008).

A paisagem, por ser algo com que interagimos diariamente, tem um papel fundamental na formação do ser humano. São bastante claras nas cidades paulistas essas injunções: as cidades mais antigas foram fundadas num primeiro momento próximas a grandes cursos d'água, pois os rios eram a principal via de transporte; o núcleo urbano inicial era estabelecido a partir de uma igreja, localizada sempre em um divisor de águas e com a entrada voltada para o nascente, definindo a posição da praça e a hierarquização do espaço. (LANDIM, 2003, p. 47).

Coy (2013), que trata mais profundamente da relação rio-cidade no desenvolvimento da sociedade europeia, nos conta que na cidade medieval, por conta do adensamento urbano e das relações em torno do rio, este ficava quase que “submerso na cidade”. Segundo o autor, somente quando planos como o de Haussmann, em Paris, começam a mexer na estrutura das cidades, é que os rios passam a exercer funções “urbanísticas”, significando, aqui, uma função quase que de embelezamento e “aeração” da cidade, características buscadas pelos planos urbanos em meados do século XIX.

Nunca se imagina suficientemente o quanto as trocas, na Idade Média, eram feitas, muito mais do que hoje, pelas vias fluviais. As cidades geralmente eram portos. (LEGOFF, 1998. p. 44).

Segundo o autor, na cidade industrial europeia, a disponibilidade de água se torna um importante atrativo para as indústrias. Nesse cenário, muitos rios foram submetidos a grandes obras para se tornarem hidrovias, sem alguma preocupação de cunho ambiental ou mesmo visando a qualidade de vida da população.

Resumindo, pode-se dizer que os rios foram domados com o objetivo da sua melhor valorização econômica. Por outro lado, os rios tinham que pagar também os custos da industrialização por sua poluição progressiva, fato este que mudou fundamentalmente a percepção da população em muitas cidades perante os seus rios. (COY, 2013. p. 04).

Da mesma forma, apesar da falta de bibliografia específica, podemos traçar um paralelo entre o histórico de urbanização de São José do Rio Preto e a questão do rio. Na cidade, os primeiros sinais de assentamento humano se deram na região entre o rio Preto e os córregos Borá e Canela, onde, posteriormente, iriam se instalar as primeiras fábricas e indústrias locais. Nesse mesmo contexto também se instala a ferrovia, outra parte importante que constituiu e influenciou o traçado urbano não só de São José do Rio Preto, mas de muitas cidades no interior paulista.

Os construtores das ferrovias, responsáveis por muitos desses processos de urbanização, por sua vez procuravam as áreas mais planas, que possibilitassem o desenvolvimento retilíneo dos trilhos, as quais estavam geralmente situadas nos fundos de vale, junto aos cursos d'água. (LANDIM, 2003, p. 66).

Já no período pós-industrial da sociedade Europeia, políticos, planejadores, investidores e a própria população passam a “redescobrir” os rios, ao passo que as indústrias,

por motivos econômicos e pela mudança dos principais meios de transporte de cargas, se afastam das margens e liberam grandes áreas, antes muito mais insalubres.

A relação rio-cidade era submetida, nos últimos séculos e nas últimas décadas, a mudanças cíclicas, pelo menos nas cidades europeias, entre decadência / degradação por um lado, e revalorização / revitalização por outro. Neste sentido, pode-se observar nos anos recentes em quase todas as cidades europeias que se localizam na beira de rios, após um longo período durante o século XX, em que os rios caíram no esquecimento, uma reconfiguração das relações rio-cidade em direção a uma revalorização / revitalização, convertendo áreas decadentes e degradadas em lugares de alta atratividade e em focos atuais de desenvolvimento urbano. (COY, 2013. p. 02).

As cidades contemporâneas, principalmente na América Latina, são cenário de problemas de cunho social, econômico e também ambiental, onde a falta de recursos financeiros e técnicos que equacionem as questões de infraestrutura urbana e gestão ambiental é muito acentuada. Os rios urbanos, que vinham passando por transformações, principalmente a partir da década de 1950 com a intensa urbanização experienciada nas cidades brasileiras, têm sua condição agravada com a precariedade do saneamento básico, aumento da poluição ambiental e a ocupação irregular de suas margens, acarretando em mudanças hidrológicas e morfológicas que não levaram em conta suas especificidades e reais necessidades (GORSKI, 2008).

Segundo a autora, no Brasil, a relação harmoniosa com os rios se deu até meados do século XX, quando os conflitos provenientes do desenvolvimento da sociedade, poluição e dificuldade de acesso às áreas ribeirinhas foram decisivos e passaram a expulsar práticas de lazer para longe das várzeas.

A evolução da urbanização foi conseguindo eclipsá-los e anular sua importância, quase restringindo

sua presença apenas aos sintomas perturbadores; ou seja, mau cheiro, obstáculo à circulação e ameaça de inundações. (GORSKI, 2008, p. 25).

Ao longo do tempo, os corpos d'água urbanos foram sendo esquecidos e se tornando invisíveis, ao passo que as cidades cresciam e eram urbanizadas. Esse processo, em constante mutação, quando não leva em consideração os aspectos físicos e culturais do lugar, apaga momentos da história que eram intrinsecamente vinculados ao desenho e conformação dos rios. Segundo Gorski (2008), a leitura da paisagem urbana se torna cada vez menos decifrável ao passo que as cidades interferem em seus sítios; o rio, que antes era peça chave nessa leitura e propiciava um entendimento mais abrangente das dinâmicas que ali se estabeleceram ao longo do tempo, hoje se encontra, por vezes, silenciado, enterrado.

Dessa forma, a relação de “redescoberta” e valorização dos rios urbanos, que vem sendo experienciada em muitas cidades da Europa como em outras partes do mundo, apesar de estar ganhando cada vez mais espaço, ainda caminha à passos lentos nas cidades brasileiras; muitos dos nossos rios urbanos ainda permanecem poluídos e “invisíveis” diante dos olhos do Estado e da própria sociedade.

1 . 3 C H E O N G G Y E C H E O N
S E O U L

No coração de Seul, encontra-se um dos maiores projetos de design urbano do mundo: o parque linear do rio Cheonggyecheon. A área, hoje ocupada pelo parque, era antes ocupada por uma rodovia elevada, um viaduto de concreto que “rasgava” parte da cidade e não oferecia nenhuma qualidade urbana aos habitantes da região.

A reestruturação da área contou com a retirada do viaduto, abertura do rio e sua renaturalização (Figura 01). A obra urbana não só devolveu a vida do rio, antes invisível aos olhos dos habitantes, mas também colaborou para a melhoria de questões ambientais, climáticas e de saúde pública, como pode ser observado a partir das informações disponibilizadas pela revista *landscape performance*:

- Fornece proteção contra inundações em um período de até 200 anos e pode suportar uma taxa de chuva de até 118mm / h.
- Aumento da biodiversidade geral em 639% entre os trabalhos de pré-restauração em 2003 e no final de 2008, com o número de espécies de plantas aumentando de 62 para 308, espécies de peixes de 4 para 25, espécies de aves de 6 para 36, espécies de invertebrados aquáticos de 5 para 53, espécies de insetos de 15 para 192, mamíferos de 2 para 4 e anfíbios de 4 para 8.
- Reduz o efeito da ilha de calor urbano com temperaturas ao longo do fluxo de 3,3 ° a 5,9 °C. Isso é resultado da remoção da via expressa pavimentada, do efeito de resfriamento da corrente de água, do aumento da vegetação, da redução da passagem de veículos e do aumento de 2,7 a 7,8% nas velocidades do vento que se deslocam pelo corredor.
- Redução da poluição do ar de partículas pequenas em 35%, de 74 para 48 microgramas por metro cúbico. Antes da restauração, os moradores da área tinham mais de duas vezes mais probabilidades de sofrer de doenças respiratórias que as outras partes da cidade.



figura 01 - Parque linear de Seoul, antes e depois da reestruturação

f o n t e - Landscape Performance, 2015.
Acesso em 22 abril 2017.

Na década de 1940, o rio Cheonggyecheon se deteriorou em um esgoto aberto e foi assim pavimentado com concreto por razões de saneamento. Trinta anos depois, uma rodovia elevada foi construída sobre o rio canalizado. Por conta disso, a área abaixo da rodovia passou a ser evitada pelo público, que considerava o espaço repleto de atividades criminosas e ilegais.

Na virada do milênio, no entanto, o prefeito e o futuro presidente da Coreia, Lee Myung-Bak, fizeram campanha com uma promessa de remover a rodovia e restaurar o Cheonggyecheon. De 2002 a 2005, o governo retirou a estrada elevada e substituiu-a por um fluxo de 3,6 milhas com estradas paralelas. O prefeito também ganhou apoio enquadrando o projeto como um importante canal de alívio de enchentes e comercializando a restauração como um desenvolvimento altamente visível e sustentável que impulsionaria a imagem da Coreia em todo o mundo. Para aliviar os medos de congestionamento de trânsito, o governo também investiu fortemente em transporte público, como uma linha de ônibus dedicada.

A história do rio urbano se confunde com a do rio Preto, em São José do Rio Preto, com a diferença de que hoje este ainda continua parcialmente tamponado e esquecido, como pode ser visto no croqui comparativo (Figura 02).

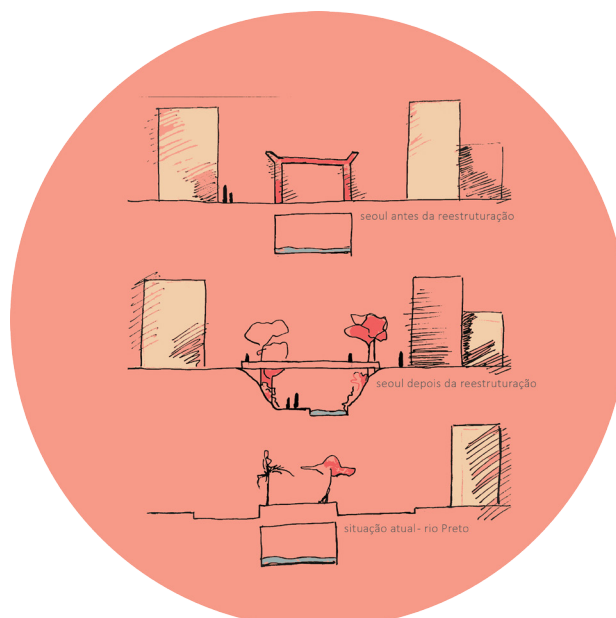


figura 02 - Comparação entre Seoul e S.J.R.P

f o n t e - croqui, elaboração do autor, 2017.

Foram demolidas tanto as vias elevadas quanto os leitos carroçáveis que encobriam o rio de Seul. Abriu-se 20% a mais do espaço em largura para o córrego, levando em conta cheias históricas em um período de 200 anos. Ao todo, foram construídas 22 pontes, incluindo a reconstrução da antiga ponte cerimonial, além de outros numerosos investimentos paisagísticos. Isso incluiu instalações de artes públicas, caminhos ao lado do rio para pedestres e corredores, variando as formas de cruzar o córrego e os tipos de espécies plantadas ao longo das margens. Foi construído um centro comunitário, e os direitos de passagem entre pedestres e veículos foram totalmente reconfigurados- tal ação, não sem surpresa, foi de importância fundamental para os numerosos e pequenos negócios adjacentes ao Cheonggyecheon.

Por conta disso, é inevitável pensar no exemplo de Seul ao se considerar possibilidades como a renaturalização do rio, a reintegração do mesmo na paisagem e a melhoria da mobilidade urbana. No exemplo citado, houve a preocupação de remanejar o tráfego intenso do local, com o intuito de privilegiar a qualidade de vida da população em detrimento das vias para veículos.

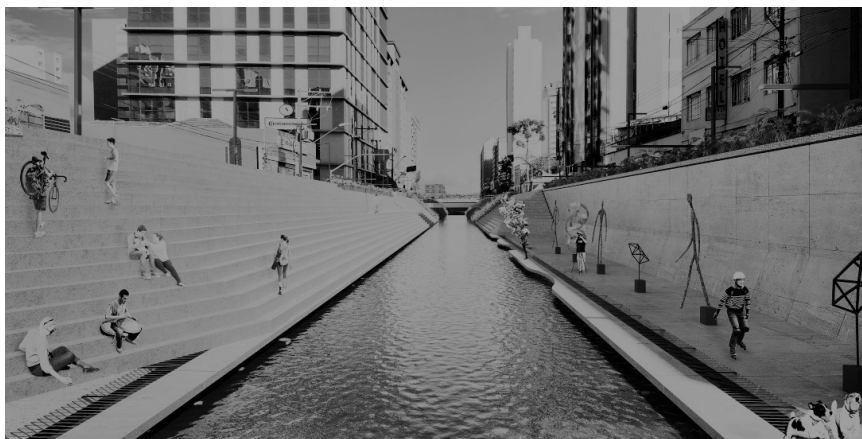
1 . 4 B E L É M E I V O
C U R I T I B A

O escritório de arquitetura curitibano SOLO Arquitetos sugere que Curitiba se junte ao movimento de redescoberta dos rios urbanos; a proposta do grupo reabre trechos canalizados dos rios Belém e Ivo, no Centro da cidade (Figura 03). O projeto foi feito para a *Exposição Arquitetura para Curitiba 2017*, que reúne várias propostas para repensar a cidade.

O rio Belém é o mais emblemático de Curitiba, não só por sua importância histórica no surgimento da cidade, mas também por se tratar de um rio estritamente urbano, com nascente e foz dentro do perímetro da cidade; e o Ivo é um importante tributário do primeiro, cruzando regiões cruciais da cidade.

figura 03 - Render de uma das propostas para Curitiba - SOLO Arquitetos.

fonte - Archdaily.
Acesso em 20 maio 2017.



Os arquitetos apontam pelo menos seis maneiras diferentes de interação do rio com o resto da cidade, que pode ser com escadas de acesso, modo arquibancada, apenas com vegetação ciliar e modelos híbridos, como pode ser observado na Figura 04.

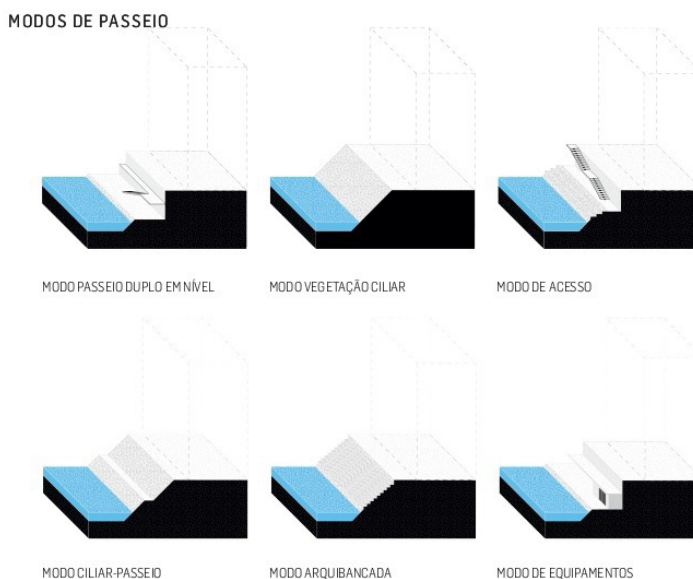


figura 04 - Modos de interação do rio com a cidade - SOLO Arquitetos.

fonte - Archdaily, 2017.
Acesso em 20 maio 2017.

Essa proposta para Curitiba, apesar de não posta em prática, se mostra importante, pois aponta soluções para uma região central da cidade, fortemente adensada. O projeto, além de propor a reabertura dos rios, também mostra como suas margens podem ser usadas de formas diversas, levando em consideração a quantidade de área disponível para intervenção em cada trecho do rio, como pode ser visto na Figura 05.

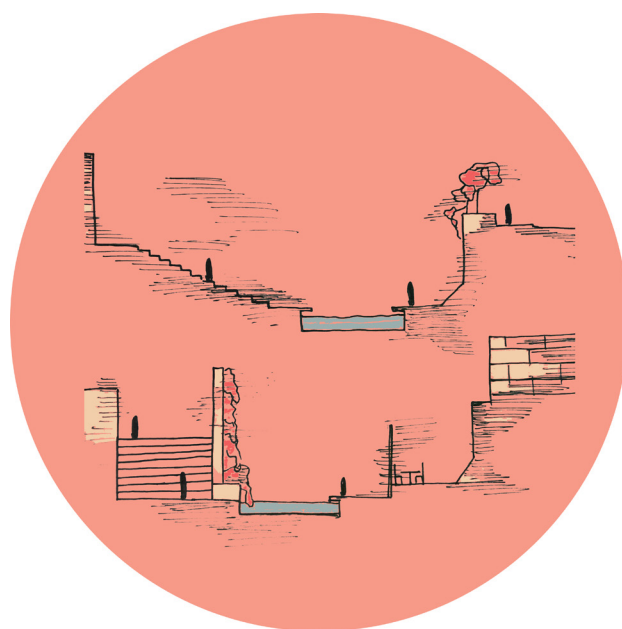


figura 05 - Alguns modelos propostos em Curitiba - SOLO Arquitetos.

fonte - Croqui, elaboração do autor, 2017.

Tanto no exemplo de Seul quanto no de Curitiba, indiferente de local de implantação ou recursos disponíveis para concretização das ideias, o importante são as proposições e a vontade de devolver a vida à corpos d'água que por tantos anos foram escondidos no subsolo e eram invisíveis aos olhos de todos. Devolver a importância dos rios para as áreas urbanas não pode ser encarado como moda ou mesmo só mais uma fase do modelo cíclico de degradação e revalorização dos rios, como proposto por Coy (20013) ao tratar dos rios europeus. A restauração desses espaços invisíveis vai além, precisa ser encarada como uma oportunidade de reestruturação dos espaços da cidade, tentando torna-la mais inclusiva e menos agressiva.

A construção das ideias de intervenção no setor 'A' se debruçam principalmente sobre as vias da Avenida Philadelfo Gouveia Neto, que se estrutura na malha urbana ao longo do leito canalizado do rio Preto. Ambas as partes, apesar de ocuparem o mesmo espaço, demandam cuidados e apresentam problemáticas diferentes; intervenções envolvendo o rio, por exemplo, demandam cuidados acerca da drenagem urbana do local e dos fatores ambientais relacionados; já ao se pensar em intervenções nas vias da Avenida, se faz necessário o melhor entendimento acerca do fluxo e volume de veículos na área.

Por conta das problemáticas envolvendo a drenagem do local de intervenção do presente trabalho e o histórico de enchentes, não só do rio Preto, mas também dos córregos Borá e Canela, principais afluentes do rio em questão, ao longo do trabalho buscou-se informações complementares que pudessem auxiliar o melhor entendimento de tais questões, para posteriormente propor diretrizes capazes de suprimir tais problemas e viabilizar a implementação das intervenções defendidas ao final do trabalho. Nesse sentido, as buscas por respaldo teórico focaram não só autores que tratam de micro e macrodrenagem urbana, mas principalmente trabalhos acadêmicos e práticos que lidassem com contextos parecidos com o do recorte urbano em questão, tendo em vista a elaboração de diretrizes palpáveis que pudessem realmente ser postas em prática no setor 'A' do Parque Setorial.

Dessa forma, ao se considerar uma questão de tamanha importância, o presente trabalho toma como base as diretrizes traçadas por Ártico (2013), que em sua dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos elabora um estudo minucioso acerca de áreas vulneráveis à enchentes, com enfoque em medidas que busquem mitigar tais impactos.

A decisão acerca do uso da autora como base fundamental para tal parte do trabalho se baseia não só na qualidade teórica encontrada, mas principalmente no fato da mesma ter como estudo de caso a cidade de São José do Rio Preto, englobando em seu trabalho análises específicas e proposições práticas para o setor 'A' do Parque Setorial, assim como para as Avenidas Alberto Andaló e Bady Bassiti – sob as quais correm canalizados os córregos Borá e Canela.

Ártico (2013) defende a incorporação de um sistema de drenagem urbana mais sustentável, bem diferente daquele colocado em prática na maioria

de nossas cidades. Nesse sentido a autora explica as principais diferenças entre a drenagem urbana tradicional, que enfatiza o escoamento rápido das águas pluviais captadas desde as calhas das edificações até os corpos d'água - responsáveis pela evacuação do volume mais considerável de água, e a tida como 'sustentável'. No primeiro sistema, costuma-se impermeabilizar e retificar os leitos, para que a água escoe de forma rápida e eficiente – características à primeira vista muito eficientes, mas que na prática não produzem resultados tão satisfatórios, em vista dos problemas envolvendo enchentes em muitas cidades que usam de tal sistema como única forma de drenagem urbana; em contrapartida ao modelo tradicional, o modelo tido como 'sustentável' apresenta soluções baseadas no entendimento do ciclo hidrológico do local, além de incorporar nas ações esforços de cunho multidisciplinar, respeitando, dessa forma, as diferentes esferas envolvidas nas dinâmicas citadinas. Sendo assim, o foco desse tipo de drenagem prioriza a absorção da água pelo solo a partir da desimpermeabilização do mesmo, além de defender o uso de áreas livres urbanas para a retenção do volume de água excedente, aliviando, dessa forma, a sobrecarga dos corpos d'água e os danos causados pelas enchentes nos fundos de vale e leitos dos rios.

Em suas análises, a autora faz um levantamento detalhado dos equipamentos envolvidos nos processos de drenagem urbana, como as bocas de lobo da área e o estado de conservação das canalizações do rio Preto e dos córregos Borá e Canela, além do levantamento das áreas livres urbanas com potencial para retenção do volume excedente das águas pluviais (Figura 06).

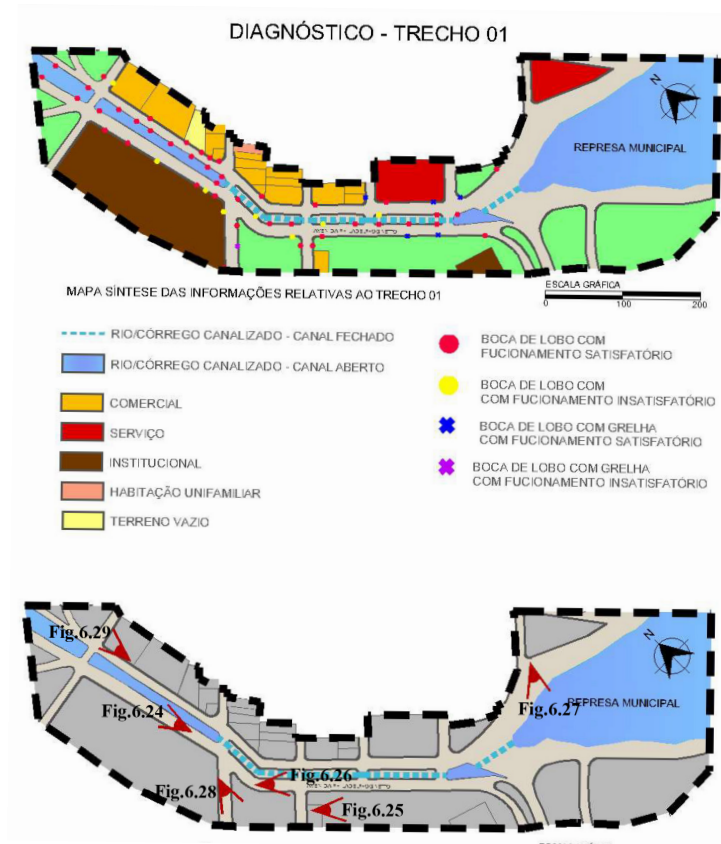


figura 06 - Quadro de levantamentos e análises.

fonte - Ártico, 2013.

A partir das análises, Ártico (2013) divide as conclusões em quatro pontos: pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças, que podem ser observados na Figura 07.



figura 07 - Conclusões a partir das análises de ÁRTICO (2013).

f o n t e - Ártico, 2013. Edição do autor.

Isto posto, as diretrizes propostas para mitigar ou mesmo suprimir a questão das enchentes no local apontam a utilização das grandes áreas livres disponíveis nos arredores para a captação e retenção do volume excedente das águas pluviais, que seriam evacuadas aos poucos, não sobrecarregando o leito do rio Preto e aumentando a taxa de absorção do solo, tendo em vista que a água ficaria retida por maior tempo sobre áreas sem impermeabilização (Figura 08).

Ainda se faz importante ressaltar que tais áreas livres do entorno do setor 'A' não possuem nenhuma função definida hoje na cidade, ou seja, o uso de tais espaços não implicaria na expulsão de nenhuma atividade do local.



figura 08 - Diretriz de drenagem - áreas livres inundáveis.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017. Elaborado a partir de Ártico, 2013.

Por fim, após a consideração das diretrizes de utilização das áreas livres propostas por Ártico (2013), pode-se pensar de forma mais livre em soluções que envolvam o rio Preto e que possam, de maneira efetiva, mudar a concepção que os usuários do local tem a cerca desse corpo d'água tão importante para a cidade. Ainda, a partir do colocado, começa-se uma estruturação efetiva de possibilidades projetuais para a área, que ganha ainda mais força a partir das diretrizes viárias que serão propostas posteriormente, afim de diminuir o fluxo no local e ceder parte do espaço dos veículos ao fluxo de pedestres.



imagem da Av. Philadelfo Gouveia Neto. recorte onde se encontra a parte canalizada e destamponada do rio preto, com calçamentos estreitos e irregulares ao longo de seu curso.

acervo do autor, 2017.

2 . 0 S ã o J o s é d o
R I O P R E T O

São José do Rio Preto é um município brasileiro localizado no interior do Estado de São Paulo, pertencente à mesorregião e microrregião de mesmo nome. Situa-se a noroeste da capital do estado, distando desta cerca de 442 km. Ocupa uma área de 431,963 km², sendo que 119,48 km² estão em perímetro urbano. A localização do município e da área de estudos a que o presente trabalho se debruça podem ser observados na Figura 09.

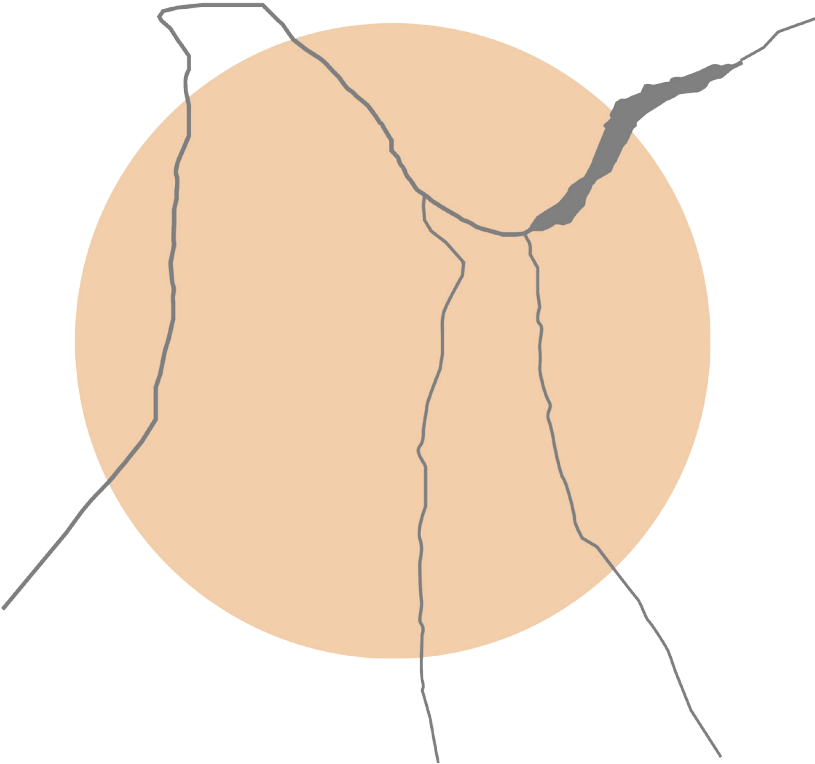
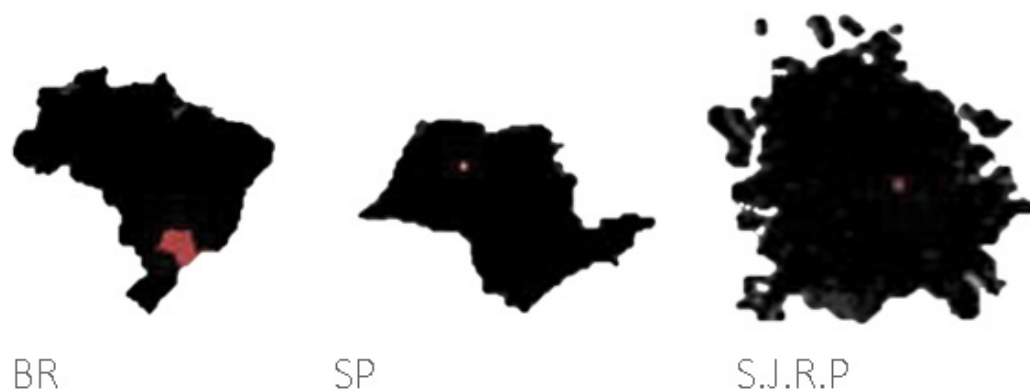


figura 09 - Localização de São José do Rio Preto e do setor 'A'.

fonte - Google Earth Pro e edição do autor, 2017.



A cidade inicia sua formação em meados do século XIX, sendo apenas caracterizada como município após os primeiros assentamentos terem se fixado no território e as primeiras iniciativas de organização do espaço urbano terem ocorrido, consistindo em um simples ordenamento das vias próximas ao largo central, configuradas em um desenho geométrico bem rígido. Segundo Brandi (2012), o contexto exato de sua criação e a forma com que os primeiros processos urbanos ocorreram até o século XX ainda são pouco esclarecidos, devido à falta de fontes primárias de informação ou de referências elucidativas acerca do processo de surgimento da ocupação humana na área.

A partir da Figura 10, que mostra de forma resumida e cronológica algumas etapas da formação e consolidação da cidade, buscou-se compreender alguns desses processos e etapas, fundamentais para o entendimento das leituras futuras que focarão no setor 'A' do Parque Setorial.

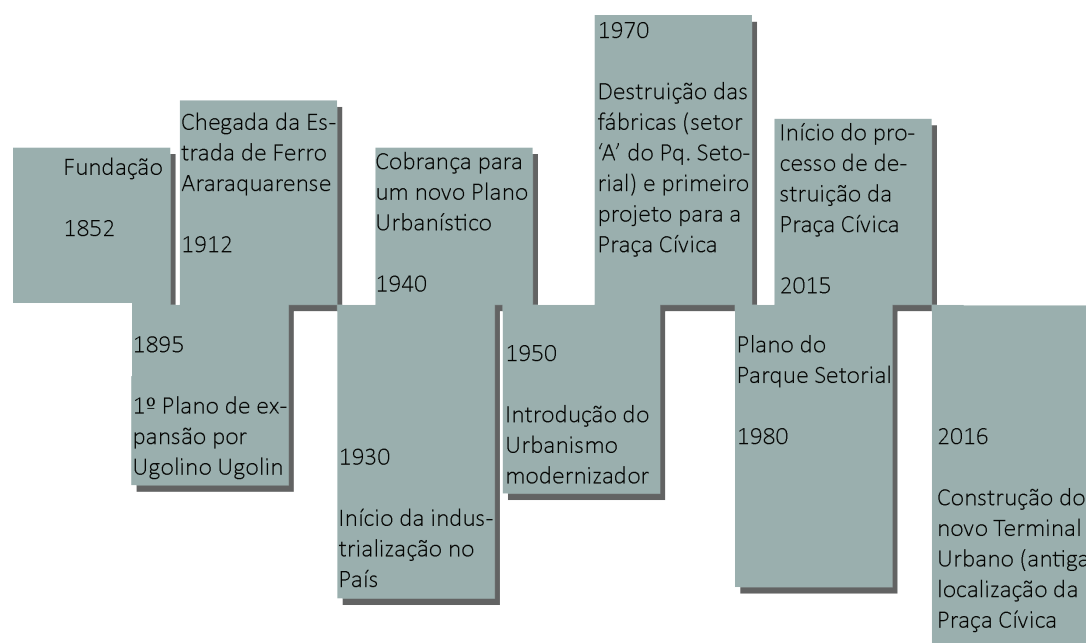


figura 10 - Linha do tempo histórica com os acontecimentos relevantes ao trabalho.

fonte - Faria, 2016. Edição do autor, 2017.

Em 1895, pela primeira vez se pensou em propor um plano urbanístico de expansão para a cidade, plano este que posteriormente não seria seguido pelos próximos gestores, mas que já apontava a criação de áreas livres públicas e verdes para uso da população, o que, na época, foi considerado por alguns um exemplo de “planejamento urbano moderno” (BRANDI, 2012, p. 190). Com a chegada da estrada de ferro, em 1912, a cidade transforma-se em ponto terminal para o escoamento da produção, atraindo, dessa forma, um contingente considerável de imigrantes. Conseqüentemente, segundo Bueno (2003), por volta de 1915 os primeiros indícios de déficit habitacional surgem na cidade.

A partir de 1920 o foco econômico da cidade muda, fortalecendo o comércio local e transformando a cidade em sede da região. Nesse período é que se inicia efetivamente a urbanização de São José do Rio Preto, atraindo a atenção e os interesses da especulação imobiliária. Na Figura 11 pode ser observada a expansão da cidade a partir de seu núcleo inicial, no começo do século XX.

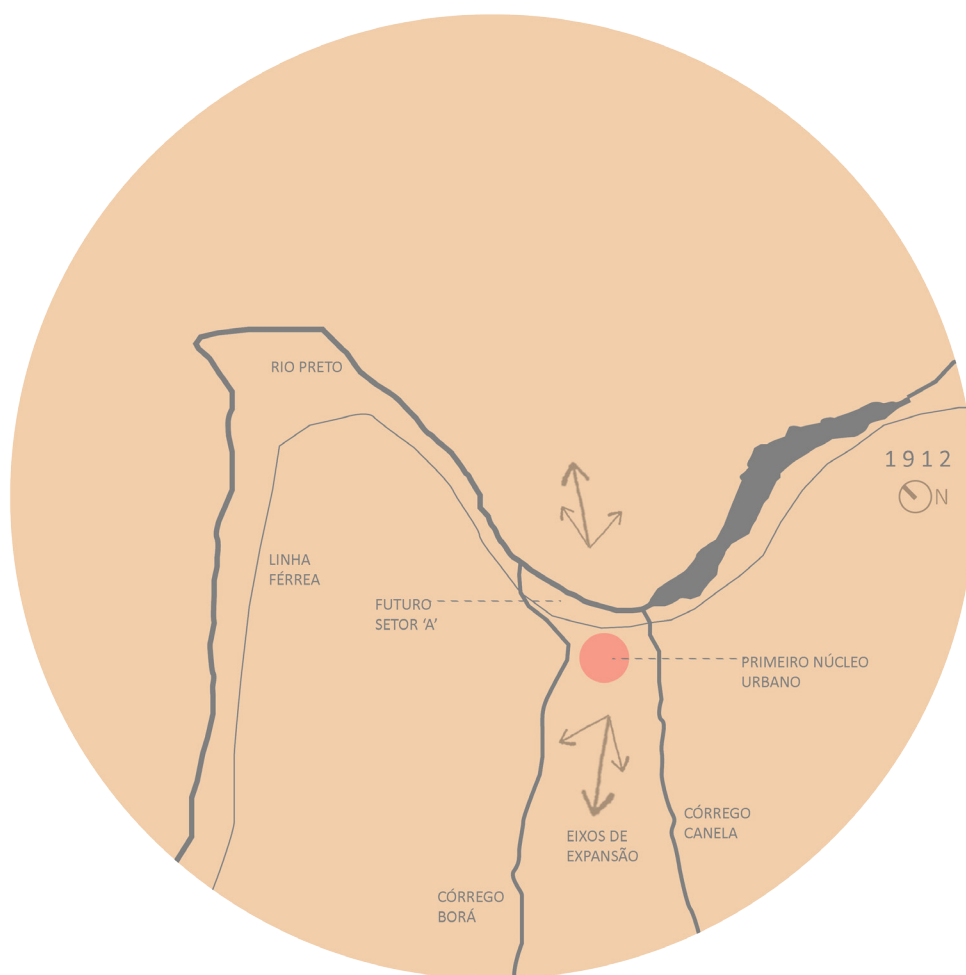


figura 11 - Expansão de São José do Rio Preto a partir de seu núcleo inicial, no começo do séc. XX.

fonte - Elaboração do autor, 2017.

Dessa forma, é possível observar como o desenvolvimento e crescimento da cidade, desde seu início, foi atrelado à proximidade com o rio Preto. No início, além dos primeiros assentamentos, é possível observar a proximidade das primeiras fábricas com seu leito, área que ganha mais importância ao longo do tempo com a implantação da ferrovia.

Apesar da importância da estrada de ferro para a cidade, é na década de 1950, com a implantação da rodovia Washington Luís (SP-310), que faz a ligação com São Paulo, e da rodovia Transbrasiliana (BR-153), que segue em direção à região Centro-Oeste, e por conta de políticas desenvolvimentistas dos governos do Estado e Federal, é que se presencia com maior intensidade a expansão urbana e o desenvolvimento econômico na cidade. Segundo Teodózio (2008), a maior oferta de empregos acarreta uma maior demanda por infraestrutura física e a valorização da terra urbana, dessa forma, o processo migratório campo-cidade juntamente a uma cultura “fortemente influenciada pela especulação imobiliária”, impulsionou um “vigoroso processo de loteamento da terra urbana”.

Nesse período, por conta da expansão urbana e da especulação sobre a terra que se experienciava, Francisco (2007) coloca que a cidade passa a ser marcada pela introdução de um ideário de urbanismo modernizador. Por conta disso, o engenheiro-arquiteto Eiras Garcia é chamado a elaborar um plano que visasse embelezar e modernizar a cidade; a proposta propunha um projeto geral de urbanização, remodelação das praças da área central, urbanização da Represa Municipal (futuro setor ‘B’ do Parque Setorial) e a elaboração do zoneamento da cidade, além do Plano Geral Urbano, denominado “anteprojeto para o sistema viário, verdes e futuros centros de unidade de vizinhança”. Nesse contexto, os córregos Borá e Canela são canalizados e em suas margens surgem as Avenidas Alberto Andaló (antiga Avenida Duque de Caxias) e Bady Bassitt (na época, Presidente Roosevelt), respectivamente.

Já consolidada como centro regional e com certa importância econômica para o interior do Estado de São Paulo,

em 1978, por conta da Política de Desenvolvimento Urbano e Regional – PDUR, do governo do Estado de São Paulo, a cidade ganha o “Plano Regional de São José do Rio Preto – 8ª Região Administrativa”, a partir do qual propostas de desenvolvimento para a cidade e região são colocadas.

Diversos aspectos que envolvem a produção da cidade, incluindo fatores diretamente ligados à sua expansão e desenvolvimento foram abordados nos Planos precedentes, inclusive de forma mais abrangente no Plano Regional de S.J.R.P. de 1978, que levanta problemáticas que levam em consideração a influência da área rural e das cidades vizinhas nesses processos; mas em nenhum deles se observou uma real preocupação com fatores relacionados ao bem estar da população e à relação da mesma com aquilo que se estava construindo: a cidade. Outra questão importante que se observa, até então tratada de forma negligente pelos gestores e produtores desses planos urbanos, são os rios urbanos, que em São José do Rio Preto, assim como na maioria das cidades brasileiras, foram retificados, canalizados, tamponados e esquecidos.

Apenas na década de 1980, quando os arquitetos Jamil José Kfoury e Mirthes I. S. Baffi assumem a elaboração do Plano de Áreas Verdes e Espaços Abertos de São José do Rio Preto e, posteriormente, o Plano para o Parque Setorial da cidade, é que questões como Áreas de Proteção Permanente (APPs) e rios urbanos, por exemplo, foram de fato incluídas e discutidas.

2 . 1 P A R Q U E S E T O R I A L

Diversos outros planos urbanos foram desenvolvidos ao longo do tempo para a cidade, mas foi durante a gestão de Adail Vetorazzo (1977-1983) que talvez tenha sido elaborado um dos mais relevantes ao presente trabalho. Na época, Jamil José Kfourri e Mirthes I. S. Baffi, arquitetos da ERPLAN – Escritório Regional de Planejamento, elaboram o Plano de Áreas Verdes e Espaços Abertos de São José do Rio Preto, onde se previa o traçado das principais avenidas às margens dos córregos e rios da cidade, com medidas para proteção ambiental e ocupação de uma extensa e contínua área verde pública, destinada à recreação e esportes. O plano incluía uma série de projetos setoriais, como o Parque Setorial, Parque da Represa e o projeto da Praça Cívica (SANTOS, 2013).

O plano para o Parque Setorial (Figura 12) previa principalmente a ocupação dos vales do rio Preto e do córrego Piedade, estendendo-se por 17 quilômetros, com largura média de 300 metros e área aproximada 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. (FARIA, 2016, p. 31).

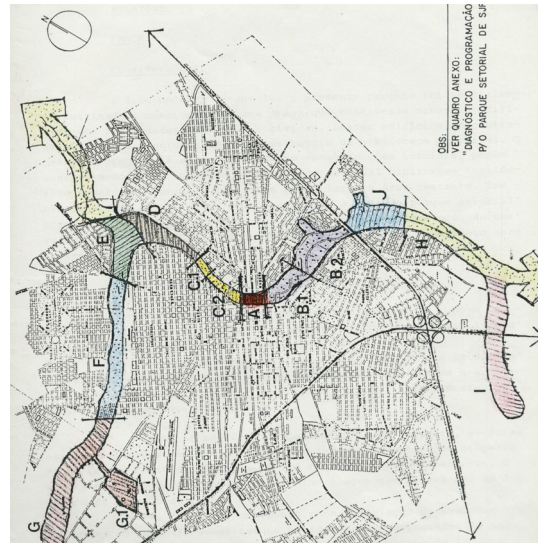


figura 12 - Projeto de implantação do Parque Setorial.

fonte - Kfoury, 1980.

O projeto do Parque setorizava toda a área, setores estes que posteriormente receberiam tratamentos diferentes a partir de suas especificidades e demandas, como pode ser visto na Figura 13.

DIAGNÓSTICO E PROGRAMAÇÃO PRÉVIA P/O PARQUE SETORIAL DE S.J. DO RIO PRETO - JUN/81

TRECHO	EQUIPAMENTOS ESPORTIVO		CULTURAL		RECREAÇÃO INFANTIL		ESTAR		CARACTERÍSTICA POTENCIAL DO TRECHO		OBSERVAÇÕES
	ATUAL/TE	PROPOSTA	ATUAL/TE	PROP.	ATUAL/TE	PROP.	ATUAL/TE	PROP.	ATUAL/TE	PROP.	
A	⊙	×	⊙	×	⊙	×	⊙	⊙	⊙	×	1. BIBLIOTECA/MUSEU/CONC. POPULAR 2. BAIXOS DO VIADUTO E PROLONGA. 3. CENTRO DO PQ - PCA CÍVICA
B	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	1. SETOR AQUÁTICO (REPRESAS) E TURISMO CULTURAL (INSTALAÇÕES SWIFT)
C	⊙	⊙	⊙	×	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	1. CAMPOS EXIST. DE FUTEBOL E MÃOJA
D	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	APLICAR LEGISLAÇÃO ESPECIAL DE CONTROLE P/ EVITAR ADENSAMENTO
E	⊙	×	⊙	⊙	⊙	×	⊙	⊙	⊙	⊙	SETOR C/EDIF. GRS PORTE-FUTURAS/TE REGULADORAS P/ FINS CULT. E ADMINISTRAÇÃO DO PQ. 1. POMAR E HORTA PÚBLICAS
F	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	1. LAGOS P/A REGULADORAÇÃO DO RIO (ÁGUAS PLUVIAIS)
G	?	?	?	?	?	?	?	?	⊙	?	1. SETOR PRÓX. ÀS INDÚSTRIAS/BARRIO FUTURO MUSEU E CLUBE DE CAMPO PALESTRA
H	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	?	?	SETOR Q. ATENDERÁ V. TONILHO E PROXIMIDADES.
I	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	?	?	SETOR DO VALE DOS MACACOS
J	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	APLICAR LEGISLAÇÃO EST. P/ ESTA. QUE DE ÁREA P/ PROLONG. PQ. NA REGIÃO DE *X* DA CIDADE. (PROPOSTA NO PLANOZ. URBANO)

LEGENDA

- ⊙ INEXISTENTE
- ⊙ A SER CRIADO OU IMPLANTADO
- ⊙ PARCIAL/TE IMPLANTADO
- ⊙ IMPLANTADO
- ×
- ?

OBS: VER PLANOZ. DOS TRECHOS EM ANEXO.

figura 13 - Diagnósticos e programação para o Parque Setorial.

fonte - Kfoury, 1980.

Nem todo o Plano foi posto em prática, atualmente apenas alguns recortes do plano inicial se encontram concretizados, como o Setor 'B', 'C' e o 'A', ao qual o presente trabalho se debruçará e buscará compreender de forma mais clara as relações ali estabelecidas, os processos envolvidos em seu desenvolvimento, e, a partir disso, buscar propostas coniventes com a verdade do lugar, que não só se adequem ao passado e ao presente, mas que possam, de certa forma, abraçar o futuro.



imagem de uma senhora e criança atravessando com dificuldade a avenida philadelfo gouveia neto.

acervo do autor, 2017.

3 . 0 A N Á L I S E U R B A N A
S E T O R A
P A R Q U E S E T O R I A L

A compreensão das questões urbanas envolve, cada vez mais, o entendimento de temáticas variadas, que se fazem de extrema importância cada qual em sua individualidade, mas quando agrupadas se complementam e produzem instrumentos favoráveis à melhor percepção e entendimento das relações que se desenvolvem no espaço urbano; dessa forma, as análises se fazem importantes quando tratamos desses espaços de conflito, aqui entendido não apenas em sua forma negativa, mas também como produtor de potencialidades que resultam da interação entre os diferentes (CARMO; ESTEVENS, 2008). Ainda, além da leitura e entendimento do caráter morfológico e físico da paisagem urbana, o presente trabalho busca entender de forma mais próxima as relações e experiências humanas presentes no recorte urbano em questão.



Compreendido entre os viadutos das Avenidas Bady Bassity e Alberto Andaló, esse recorte do Parque Setorial, denominado setor 'A', é o mais central dentre os demais, como pode ser visto na Figura 14. A área vivencia o desenvolvimento da cidade praticamente desde sua formação, tendo em vista que os primeiros sinais de ocupação do solo urbano, ainda no século XIX, se deram às margens do rio Preto – que atravessa todo o setor 'A' e hoje se encontra retificado, canalizado e parcialmente tamponado.



figura 14 - Localização do setor 'A' em relação ao seu entorno próximo.

fonte - Google Earth Pro e edição do autor, 2017.

Esse recorte da área central da cidade, conformado entre viadutos construídos em um período quando políticas urbanas rodoviaristas eram tidas como ideais e modernas, tinha como aspecto principal uma grande explanada localizada entre o rio Preto canalizado – por onde passa a Avenida Philadelpho Gouveia Neto – e a estação ferroviária da cidade. Assim como seu entorno, essa explanada – conhecida por todos como Praça Cívica (Figura 15) – passou ao longo do tempo por muitas mudanças e transformações, sendo um reflexo importante do desenvolvimento de São José do Rio Preto.



figura 15 - Praça Cívica, 2013.

fonte - Google Street View e edição do autor.

3 . 1 A N Á L I S E
M O R F O L Ó G I C A

A análise morfológica da cidade, a partir do que se é colocado pela Escola Inglesa, defende a definição de três complexos formais fundamentais (visão tripartite): o plano urbano, que se define pela lógica de ocupação do território a partir das vias e divisão das glebas – resultado da interação humana com a forma física natural do sítio; o tecido urbano, que se configura pelo agrupamento de quadras e edificações semelhantes; e o padrão de uso e ocupação, que por sua vez pode influenciar o tecido urbano, pois os usos específicos ditam características específicas que se aplicam não só ao edifício, mas ao seu entorno. A partir disso, as análises se baseiam em períodos morfológicos, onde cada período representa a síntese entre fatos históricos e mudanças materializadas na paisagem urbana do local, definindo assim a transformação da forma urbana ao longo do tempo. (COSTA; LIMA; NETTO, 2014).

As formas geradas pelo processo de ocupação e urbanização são evidências materializadas e objetos de análise da morfologia urbana. (COSTA; LIMA; NETTO, 2014, p. 30)

Por conta disso, o presente trabalho buscou informações históricas que pudessem revelar não só a forma com que o setor 'A' foi ocupado ao longo dos anos, mas também os motivos que o fizeram se transformar de formas específicas, buscando razões não somente relacionadas ao meio físico em si, mas também ao meio humano, ou seja, à forma com que tais espaços foram e são ocupados. A partir disso, pode-se colocar que a área em questão passou por diversas transformações e adequações ao longo dos anos de formação e consolidação da cidade, desde o período em que as margens do rio Preto eram ocupadas por fabricas e galpões, passando pela época áurea da ferrovia e a construção da Estação Ferroviária de S. J.R.P., até quando o largo, às margens da linha férrea e do rio Preto, passa a abrigar a Praça Cívica, que também passa por mudanças consideráveis ao longo do tempo, como pode ser visto na Figura 16.

Considerada pelo presente trabalho parte importante constituinte do setor 'A', a Praça Cívica, como já citado, foi foco de diversos projetos e intervenções ao longo dos anos, o que a levaram a se conformar e ser ocupada de maneiras específicas e heterogêneas ao passar do tempo, sendo local não só de passagem, mas também de aglomeração de grupos distintos constituintes da sociedade rio-pretense.

O Plano inicial para a praça previa que a mesma abrigaria três grandes edifícios e formaria a “Praça dos Três Poderes”, como mostra a Figura 17.

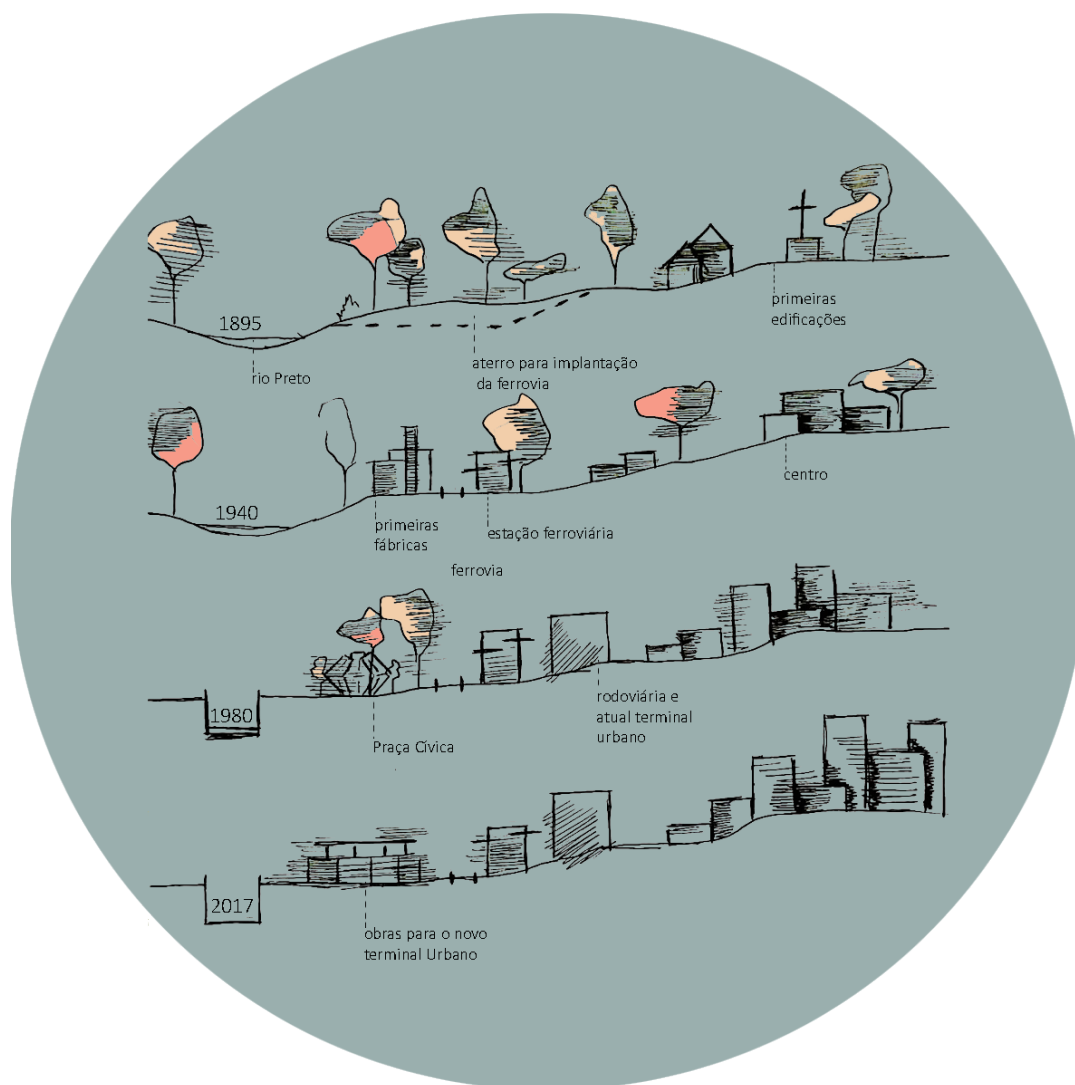


figura 16 - Croqui morfológico das mudanças em torno do rio Preto ao longo dos anos.

fonte - Elaborado pelo autor, 2017

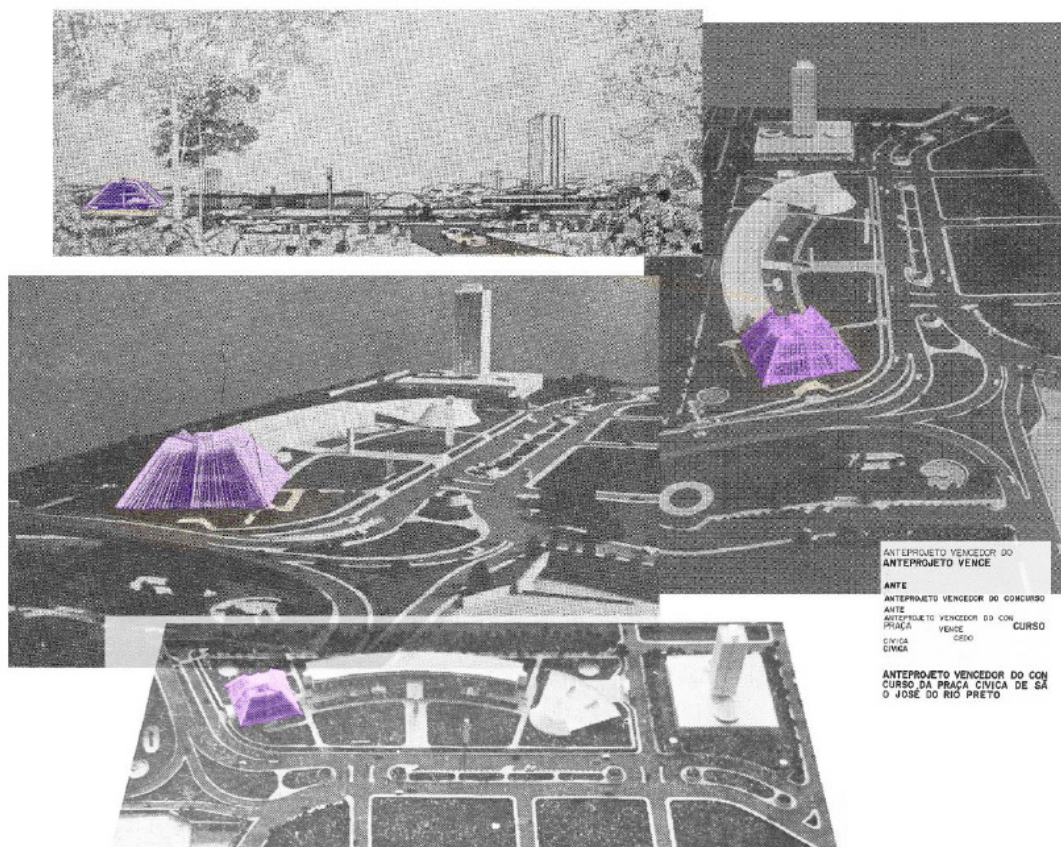


fig u r a 1 7 - Maquete para o projeto da Praça dos Três Poderes, 1970.

f o n t e - Arquivo Público Municipal; extraído de FÁRIA (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. 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. 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, que seria circundado por um parque de estacionamento 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. (FÁRIA, 2016, p.33)

Por fim, por divergências políticas e problemas financeiros, apenas um dos edifícios foi concluído, onde são instalados atualmente a Biblioteca Municipal, o Museu de Arte Primitivista José Antônio da Silva, a Pinacoteca e a Secretaria Municipal de Cultura, como pode ser visto na Figura 18.



figura 18 - Biblioteca Municipal de São José do Rio Preto.

fonte - Acervo do autor, 2017.

Posteriormente, com o Plano do Parque Setorial, Jamil J. Kfouri propõe algumas mudanças que integravam de melhor forma a Biblioteca Municipal já existente com o restante da área da praça, que ganha novos caminhos, arborização e novas propostas de uso, como pode ser visto na Figura 19.

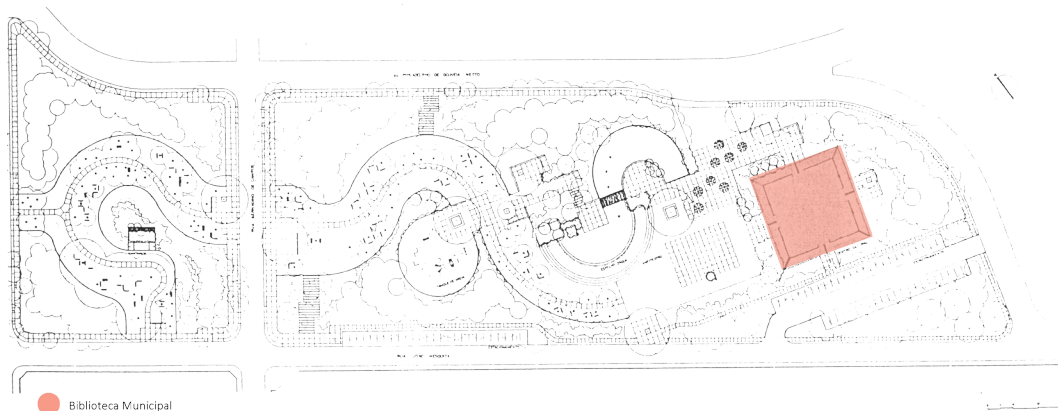


figura 19 - Planta do projeto para a Praça Cívica, constituente do setor 'A' do Parque Setorial.

fonte - Kfouri, 1980.

O desenho proposto por Kfouri para a Praça Cívica é mantido sem maiores modificações até meados de 2016, quando a Prefeitura Municipal da cidade decide realocar o Terminal Urbano Municipal, anteriormente instalado junto à Estação Rodoviária, do outro lado da linha férrea, como pode ser observado na Figura 20.

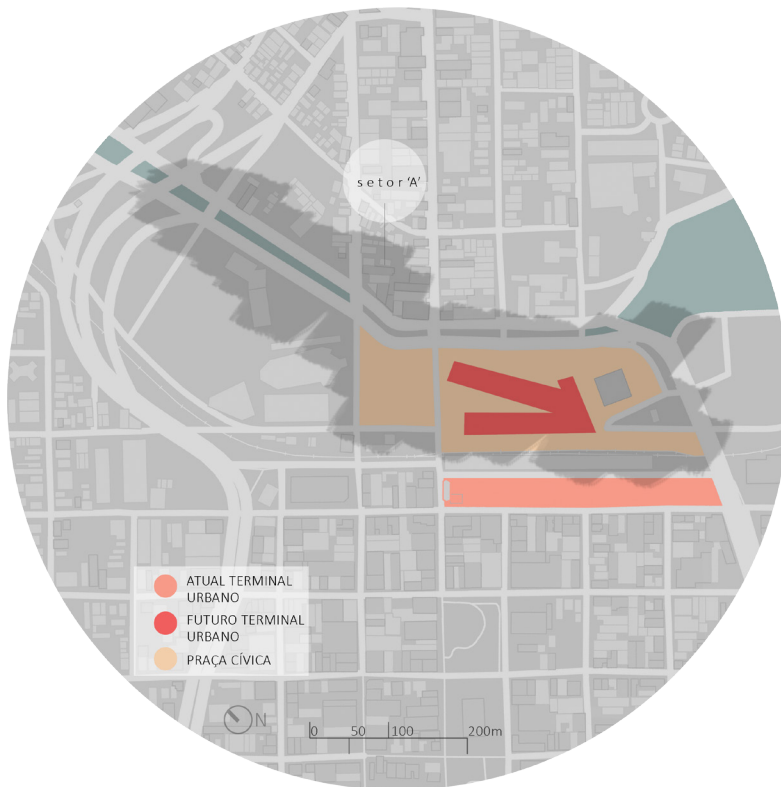


figura 20 - Indicação do setor 'A', Praça Cívica e do atual e futuro Terminais Urbanos.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

Dessa forma, a proposta de construção do novo terminal da cidade – obra que já se encontra em andamento – ocupa grande parte do espaço antes ocupado pela praça, e subtrai da população não só parte do espaço público municipal, mas também parte da história, como pode ser observado nas imagens que mostram de forma cronológica a situação da praça desde meados de 1980 até meados de 2017, quando o projeto do novo terminal já havia sido iniciado (Figura 21).



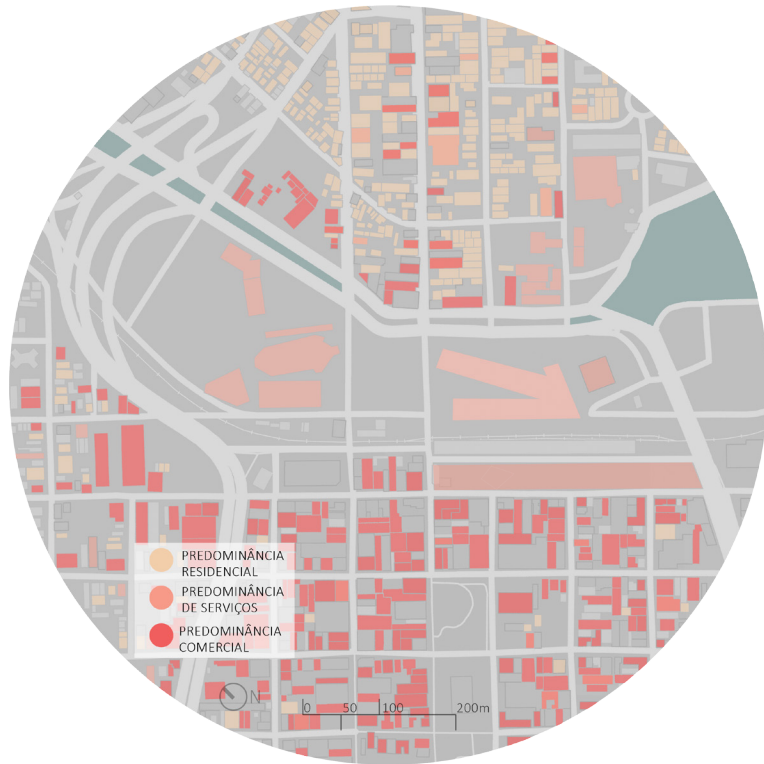
figura 21 - Praça Cívica, desde a sua inauguração até sua destruição.

fonte - Acervo Público Municipal e acervo do autor, edição do autor, 2017.

Por conta disso, afim de compreender melhor os processos históricos que conformaram não só a Praça Cívica, mas o setor 'A' como um todo, o presente trabalho parte da análise do uso e ocupação (Figura 22) – elaborado não a partir do uso específico de cada edificação, mas da predominância de usos – tendo como principal intuito elucidar o entendimento de algumas relações e dinâmicas presentes na área hoje, mas que são frutos das inúmeras transformações que se sucederam ao longo dos anos.

figura 22 - Mapa de uso e ocupação, elaborado a partir da predominância de usos.

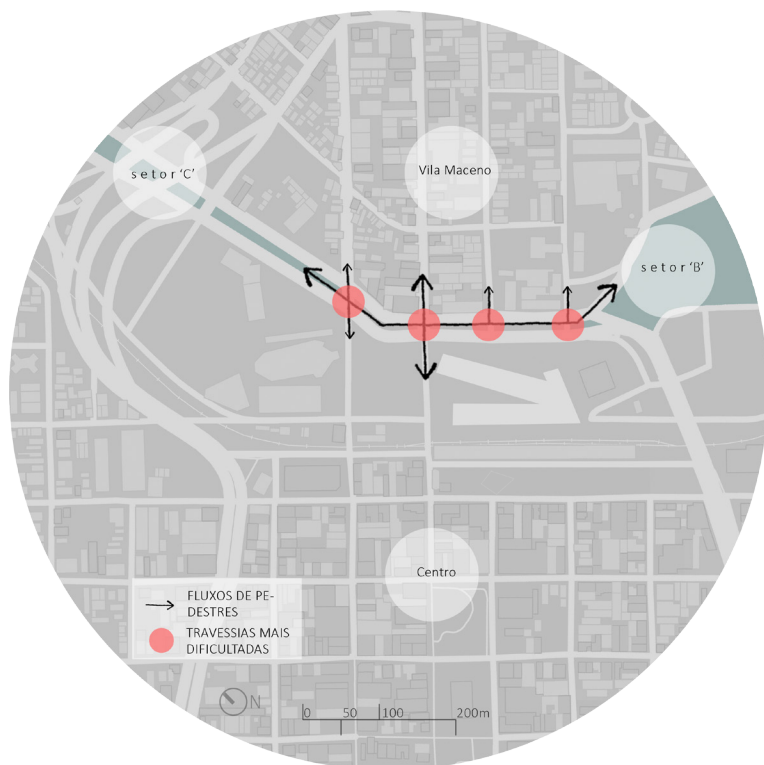
fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.



Partindo da análise dos usos, que mostra a predominância de estabelecimentos comerciais na parte Sudoeste do mapa – núcleo central da cidade – e de residências na parte Nordeste do mapa – Vila Maceno – além da presença de equipamentos públicos e serviços no setor ‘A’, pode-se entender melhor alguns fluxos de pedestres identificados nas visitas à campo (Figura 23).

figura 23 - Sentido dos fluxos de pedestres e travessias mais dificultadas no setor ‘A’.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.



Os principais fluxos de pessoas na área se intensificam em horários distintos; o fluxo de pessoas que atravessa o setor 'A' fazendo o percurso Centro – Vila Maceno (ou vice versa) é mais intenso durante o horário comercial, enquanto o fluxo de pessoas que vai de um setor a outro do Parque Setorial, percorrendo a área longitudinalmente ao longo do leito do rio, é mais intenso após o horário comercial nos dias de semana, sendo verificado com maior intensidade nos fins de semana, quando muitos usam tanto o setor 'B' quanto o 'C' para atividades físicas ou de lazer.

Ainda sobre as relações de passagem, pôde-se notar a falta de acessibilidade em toda a área, inclusive nos arredores da biblioteca municipal. Ao se analisar os principais fluxos de pessoas pelo local, observa-se que os locais que promovem menos segurança aos pedestres são também os principais pontos de travessia de um lado ao outro do rio Preto.

Calçamentos irregulares, sem rampas de acesso e com pouca arborização ao longo dos passeios garantem uma experiência no mínimo dificultada ao se passar pelo setor 'A', talvez por isso a maioria das pessoas dê preferência aos percursos mais "fáceis" e também mais rápidos. A Figura 24 mostra de forma mais elucidativa alguns momentos de travessia ao longo do rio.



figura 24 - Travessias dificultadas ao longo do setor 'A'.

fonte - Acervo e edição do autor, 2017.

Além das relações de passagem, buscou-se entender melhor os principais pontos de aglomeração de pessoas. Apesar da área ter sofrido uma grande subtração após o início das obras do novo Terminal Urbano, local que era utilizado por diversos grupos sociais em diversos momentos do dia, o entorno ainda possui pontos de concentração de pessoas ao longo do rio, em sua maioria localizados em áreas livres que possuem algum tipo de mobiliário urbano e disponibilidade de sombra, como pode ser visto na Figura 25.

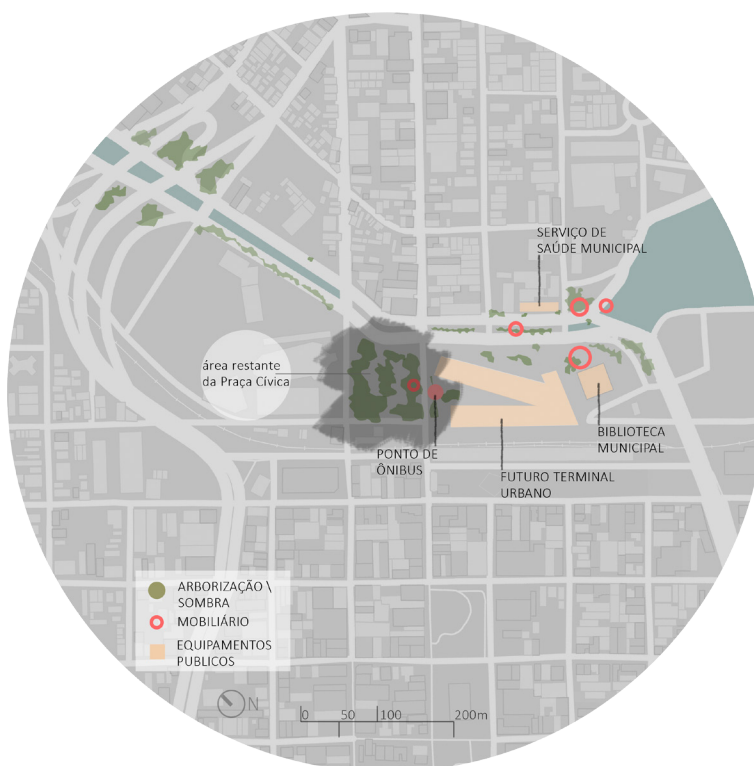


figura 25 - Mapa de áreas sombreadas, equipamentos públicos e mobiliário urbano.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

É possível perceber que a disponibilidade de sombra no setor 'A' é mais presente nas áreas livres do local, como no pequeno recorte da Praça Cívica que restou após o início das obras do novo terminal urbano (indicado na Figura 25). Ainda pode-se averiguar a pouca presença de bancos e equipamentos urbanos que facilitem o uso dos espaços (Figura 26) – característica que se agrava após a destruição da praça.



figura 26 - Único mobiliário encontrado na área restante da Praça Cívica.

fonte - Google Street View, 2017.

A aglomeração de pessoas está não somente relacionada à disponibilidade de “facilidades” que sejam atrativas, como bancos e sombra, mas também à oferta de serviços e atividades não só no setor ‘A’, como em seu entorno mais próximo, como ilustra a Figura 27.



figura 27 - Atividades no setor ‘A’ e entorno próximo.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

Dessa forma, a partir da relação estabelecida entre tais fatores, pode-se traçar um paralelo entre os principais pontos de aglomeração de pessoas (Figura 28) e a oferta de espaços com um mínimo de conforto, tendo visto que a área não possui grandes qualidades urbanísticas.



figura 28 - Indicação dos locais onde há aglomeração de pessoas.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

Partindo das análises, podemos observar a relação entre as áreas apenas de passagem e as áreas livres onde existe algum tipo de aglomeração de pessoas ao longo do dia ou da noite. Assim, é possível subtrair dados que são importantes sozinhos, como indicadores de usos, causas e consequências, etc., mas que ao serem postos juntos nos dão dicas de como proceder ao se pensar o espaço urbano, ainda mais quando o espaço em questão se mostra com tantas problemáticas.

As análises nos mostraram uma área que, apesar de consolidada, passa por frequentes perdas de identidade, ao passo que o poder público pratica mudanças drásticas na morfologia e na paisagem sem levar em conta seus usos e apropriações diversos. Ainda podemos dizer que a área da Praça, subtraída para a construção do novo Terminal, deixa uma lacuna naquele espaço, que antes era ocupado e tinha sua função nas dinâmicas ali estabelecidas.

Os usos tidos como 'marginais' encontrados, mostram que a área passou por construções e reconstruções que deixaram lacunas e espaços residuais, que hoje são ocupados por aqueles que não se alinham aos modos e costumes impostos pela sociedade. Sendo assim, se faz de extrema importância o entendimento das questões sociais envolvidas e, além disso, nas proposições futuras, respeitar tais usos, de forma a promover um modelo de cidade mais justo.

A circulação pelo local é intensa, mas os espaços de travessia não oferecem conforto ou segurança àqueles que compõe a parte mais frágil dos fluxos urbanos: os pedestres. Nesse sentido, pôde-se observar o uso de travessias irregulares e caminhos alternativos pelas bordas canalizadas do rio Preto, além de um grande fluxo de pessoas que passam pela área indo do setor 'B' para o 'C', ou vice-versa, praticando exercícios físicos ou mesmo apenas aproveitando esses dois recortes do Parque Setorial que hoje se encontram em melhor estado de conservação e oferecem opções de lazer e diversão à população.

O setor 'A', dessa forma, além de estar encrustado na região central de São José do Rio Preto e delimitado por barreiras físicas circunstanciais na paisagem urbana (Figura 29) encontra-se entre dois outros Setores do Parque setorial, funcionando, dessa forma, como uma grande barreira de difícil transposição.



figura 29 - Barreiras que delimitam o setor 'A'.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

Sendo assim, as proposições futuras são postas não como imposições de um profissional que a partir de seu conhecimento teórico e técnico busca o melhor para o local, mas por um profissional que a partir de pesquisas, vivências, leituras e trocas de informação – mesmo que de forma informal – com os reais usuários da área, tenta tirar da invisibilidade fatores importantes que constituem a paisagem local, além de, a partir das atitudes projetuais futuras, respeitar a verdade e a história do lugar.

3 . 1 . 1 2 0 1 2 +
 2 0 1 6

As cidades médias brasileiras conformam sociedades com diversas especificidades, diferentes habilidades e múltiplas capacidades – individuais ou grupais – assim como tensões intra e extra urbanas, que variam de acordo com os contextos ambientais, socioeconômicos e institucionais. Dessa forma, as mudanças geralmente se mostram em contínuo exercício, nas relações, nas formas de ir e vir, na natureza, nas engrenagens da sociedade e na morfologia urbana propriamente dita. Por conta disso, os levantamentos de dados e análises feitos a partir, somente, da percepção da situação atual do recorte urbano em questão, não seriam suficientes no sentido de uma compreensão satisfatória das dinâmicas ali estabelecidas ao longo do tempo, e também da real subtração que a área sofreu após a implantação no Novo Terminal Urbano; subtração essa, aqui entendida não só como em metros quadrados de espaço público, mas também em espaço livre, área verde urbana, circulação e conexão de pessoas e lugares, pertencimento, história, lazer e tantas outras atividades que envolvem as relações desenvolvidas pelos diferentes grupos constituintes da sociedade nos espaços públicos.

Tendo em vista esse melhor entendimento do espaço, das relações ali desenvolvidas hoje e no passado, e do potencial que a área ainda pode esconder, buscou-se entender, a partir de análises anteriores (feitas por outros dois autores em 2012 e 2016), as características e fatores importantes que levaram o setor 'A' a ser o que é e, claro, o que pode vir a ser, com o intuito de construir alicerces que possam servir de base para as proposições futuras.

Dessa forma, a revisão do Plano de 1977, elaborado para o Parque Setorial de São José do Rio Preto por Jamil Kfoury e Mirthes Baffi, é feita por Fernandes (2012), que busca estudar o contexto desde o surgimento do parque até a importância que esses espaços exerciam na cidade na época, traçando diretrizes que abranjam as peculiaridades de cada recorte e fazendo com que “os espaços não sejam de mera passagem”, como coloca a autora. Dessa forma, apesar de uma análise mais abrangente e menos detalhada do recorte específico à que o presente trabalho se debruça (setor 'A'), suas leituras e levantamentos podem ajudar a elucidar “problemáticas” presentes no local nos dias de hoje, que vêm sendo construídas ao longo do tempo pelas dinâmicas sociais, culturais, espaciais e econômicas ali presentes.

Partindo de suas análises e da compilação dos dados, Fernandes (2012) faz uma breve análise da situação do setor 'A' na época:

Presença marcante da Biblioteca e do Clube Palestra. Praça Cívica e Estação Ferroviária são passíveis de renovação para não sofrer maior degradação. Reforçar a ideia de utilizar o espaço sob o viaduto como área de estar como previsto anteriormente. Necessita integração da área da estação com a praça, através da abertura desta área. (FERNANDES, 2012, p. 45).

Além disso, ao estabelecer alguns aspectos a serem analisados, a autora classifica as leituras específicas sobre o setor 'A' da seguinte forma:

- **Densidade de vegetação:** média;
- **Equipamentos:** possui, mas estão passíveis de reforma;
- **Uso/Apropriação:** com uso, mas não apropriado;
- **Potencial:** parcialmente atingido;
- **Relação com a malha urbana:** forte;
- **Consolidação:** consolidada, passível de revitalização.

Em sua análise, a partir dos dados levantados, a autora enfatiza o papel que a linha férrea desempenha como barreira física, separando o setor 'A' da área central (rever Figura 29). Nesse sentido, podemos ressaltar que, apesar de se tratar de uma barreira linear sem gabarito, a linha férrea articula e configura a conformação e distribuição espacial dos edifícios em seu entorno e do próprio desenho urbano, sendo, dessa forma, no exemplo da cidade de São José do Rio Preto, fator determinante na conformação espacial da cidade. Algo importante a ser observado é a questão do rio Preto sendo uma barreira na área, questão que acaba por afastar ainda mais o desejo da população na reintegração do rio de forma inteligente na paisagem urbana.

Ainda, a autora ressalta a importância da Praça Cívica como área livre pública no centro da cidade, característica essa que, apesar de desprezada atualmente com a implantação do novo Terminal, é, e seria ainda mais no futuro, algo importante se tratando de uma cidade média em pleno desenvolvimento. Em sua conclusão, Fernandes (2012)

coloca que, após os levantamentos e vivências ao longo da pesquisa, o grande problema encontrado é a falta de conscientização com a conservação desses espaços, tanto por parte do setor público, quanto pelos usuários, que ainda não têm consciência da importância dessas áreas livres e públicas dentro da constituição da malha urbana, e abdicam do seu papel de cidadãos, portadores não só de direitos, mas também de deveres.

A vida contemporânea é fortemente marcada por um descomprometimento dos indivíduos com o seu entorno, incentivando-os a assumirem o papel de consumidores, em detrimento ao papel de cidadãos, portadores de direitos e deveres. Sendo assim, poder-se-ia dizer que as áreas verdes urbanas são possibilidades de revigoramento do exercício da cidadania no conflituado contexto urbano. Neste caso, na cidade contemporânea, o valor de compra tem supremacia em relação do valor de uso e as áreas verdes, aliadas à concepção racional do espaço urbano, destinam-se à eficiência e à eficácia do fluxo de veículos e de pessoas, tornando-se meros locais de passagem. Caracterizadas como "ilhas", as áreas verdes são desarticuladas do convívio social e apresentam atividades marginais e de exclusão decorrentes da forma como a sociedade se organiza. (COUTO, 2007, p.21).

Ainda de forma a complementar o produto final do presente trabalho, a partir de visões diferentes apoiadas em contextos alterados de forma significativa ao longo do tempo, buscou-se entender questões menos "rígidas" e mais "humanas" relacionadas àquela região do centro da cidade. Por conta disso, os levantamentos de Faria (2016) foram incorporados ao presente trabalho, por trazerem novos ângulos de análise para a área, que datam desde o período prévio à implantação do novo Terminal Urbano, até o início das obras.

A autora, que trata de forma mais abrangente as dinâmicas

cas sociais e espaciais desse recorte da cidade, ressalta os usos diversos do espaço da antiga Praça Cívica, que vão muito além daqueles categorizados como à margem da sociedade (moradores de rua, usuários de drogas e garotas de programa, por exemplo), como pode ser visto na Figura 30.

_SETORIZAÇÃO DE USOS

Usos e apropriações predominantes no interior da Praça Cívica

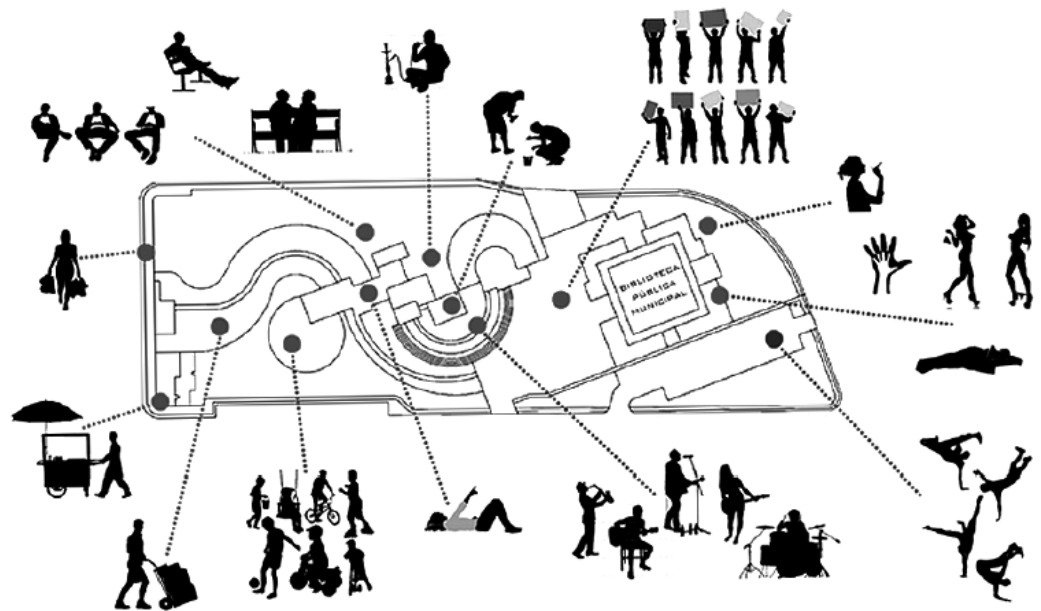


figura 30 - Setorização de usos na Praça Cívica antes do início das obras do novo terminal.

fonte - Faria, 2016. p. 48.

Dessa forma, é possível entender que a Praça, apesar de segregada espacialmente entre barreiras físicas muito fortes, ainda era palco de diversas ocupações e atividades, que perderam seu espaço com a construção do novo terminal.

Em diversos dias do ano se torna palco de shows, exposições, manifestações culturais, reuniões, ensaios, festas, entre outras formas de convívio social. Dessa forma, é evidente que a Praça se configura em um espaço singular e de grande importância, não apenas para a área em questão, mas para a história da cidade como um todo. Ao longo 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 grande lugar aberto às possibilidades. (FARIA, 2016, p. 36)

O fluxo heterogêneo de pessoas na antiga Praça, como citado pela autora, pode ser melhor entendido a partir do Diagrama de Presença Cotidiana (Figura 31).

condição. Ademais, essa área ainda comporta a possibilidade de buscar uma arquitetura que não seja conduzida apenas pela produção da forma, da estética ou do figurativo. (FARIA, 2016, p. 38).

As análises das autoras, apesar de não englobarem o setor 'A' como um todo, ajudam a entender as dinâmicas que existiram, existem e podem vir a existir no entorno próximo da área. A partir de seus levantamentos e abordagens, fica clara a falta de respeito do poder público com a vontade dos usuários e com a cidade em si, levando-se em conta o maior adensamento construtivo nas regiões centrais de nossas cidades e a falta de áreas livres públicas, que possam não só auxiliar na melhoria da qualidade de vida daqueles que usam o local cotidianamente, mas da cidade como um todo.

Atualmente, a Praça se encontra completamente fechada por tapumes e em obras. O local, que até pouco tempo abrigava moradores de rua, outros grupos marginalizados da população, e era palco de diversas atividades, agora se prepara para abrigar o novo Terminal Urbano da cidade. As imagens do projeto disponibilizadas pela Prefeitura Municipal podem ser vistas na Figura 33.



figura 33 - Render do novo terminal urbano, disponibilizado pela prefeitura.

fonte - Youtube.com

Acesso em: 21 fev. 2017.

3 . 2 P E R C U R S O S
S E N S O R I A I S

Na busca por maneiras alternativas de leitura do espaço urbano, é adotada a abordagem de Careri (2002), que em seu livro *Walkscapes: o caminhar como prática estética*, propõe a efetivação de um “percurso exploratório”, fomentando a legibilidade de geografias intersticiais onde a presença do corpo se coloca em jogo. Assim, o valor dos percursos, enquanto simbólicos, transformam efetivamente a paisagem, e o ato de caminhar, enquanto metodologia, fomenta a compreensão da realidade, além de significar o enfrentamento de alguns “medos” relacionados às questões urbanas e talvez à algumas práticas marginais presentes no espaço público. O conceito de “transurbância” proposto, talvez possa ser entendido como uma maneira de se gerar conhecimento enquanto se caminha pela cidade, ao passo que experiências sensíveis são produzidas ao longo do percurso, perpassando pelo viés da arte, mas sem ancorar-se realmente nele.

A configuração das cidades seria outro caso usássemos nosso *corpo-andante* de outro jeito. *Flanar, vagar, derivar, errar*. Motores para pensarmos além da arquitetura sedimentada, desviando-nos para perseguir a possibilidade de uma cidade performativa. (COSTA, 2009, p. 02).

Nesse sentido, croquis sensoriais foram desenvolvidos a partir das experiências vivenciadas em algumas das visitas à área. A Figura 34 expressa não só a movimentação dos veículos no setor ‘A’ em um dos horários de pico de trânsito, mas também a fragilidade dos nossos corpos perante tais espaços pensados apenas para os carros.

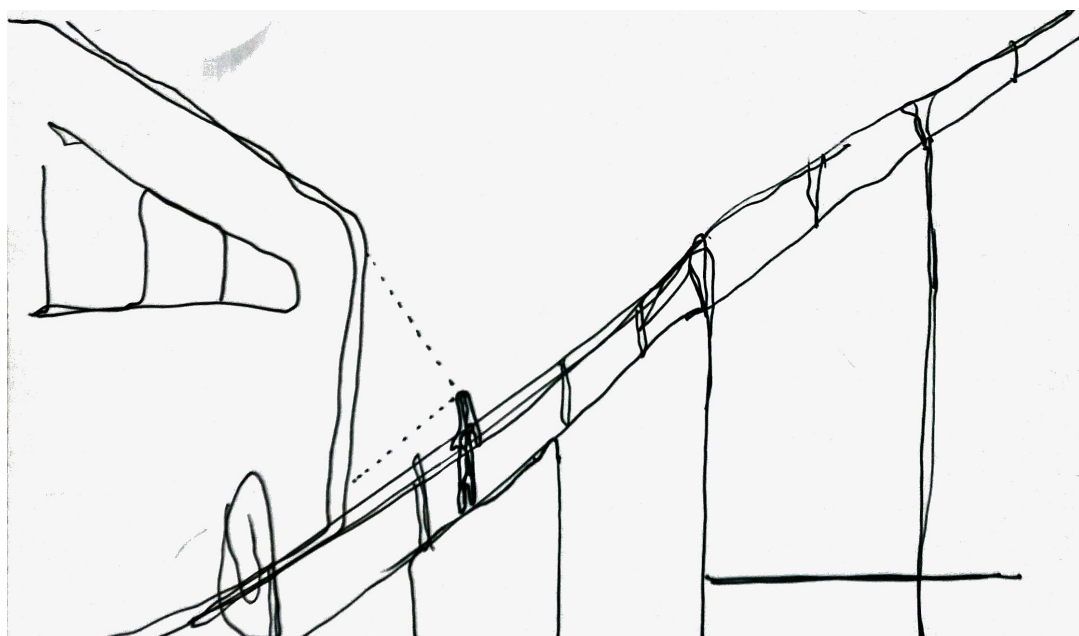
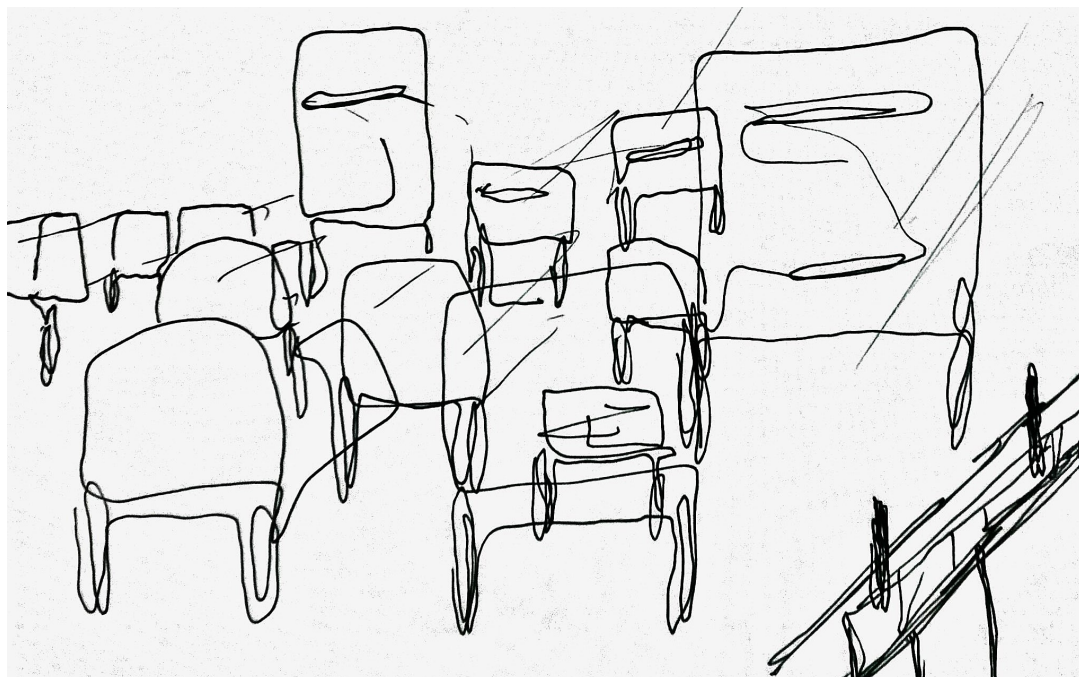


figura 34 - Croqui sensorial - Fragilidade perante o urbanismo rodoviário.

fonte - Elaboração do autor, 2017.

O croqui foi elaborado durante um percurso pelo calçamento estreito que ladeia parte da canalização do rio Preto, como pode ser observado na Figura 35. Durante as várias visitas à área, notou-se um considerável fluxo de pessoas percorrendo as laterais do rio canalizado, que apesar de não oferecer nenhum tipo de acessibilidade ou segurança, já que estamos nos referindo a um passeio muito estreito entre o rio e a via da Avenida Philadelpho Gouveia Neto, seja talvez a opção mais fácil e rápida na percepção dos usuários do local.



figura 35 - Calçamento estreito ao longo do rio Preto canalizado.

fonte - Acervo do autor, 2017.

Em geral, tais calçamentos nas bordas do rio são usados por aqueles que vêm do setor 'C' do Parque Setorial, onde o percurso ao longo do rio Preto foi recentemente "urbanizado" pela prefeitura e ganhou pistas de caminhada e ciclo-faixas ao longo do rio, e vão em direção ao Parque da represa (setor 'B' do Parque setorial) – ou vice-versa – em geral praticando exercícios físicos.

Ainda em relação àqueles que percorrem o setor 'A' longitudinalmente, ou seja, ao longo do leito do rio Preto indo de um setor a outro do Parque Setorial, é possível identificar espaços onde a sensação de segurança em relação aos carros é muito maior, como nos caminhos propostos sobre uma das partes do rio Preto tamponado – o rio canalizado pode ser dividido em três partes ao longo da área, uma parte destamponada, uma apenas tamponada, e outra, mais próxima das imediações da Praça Cívica, que é tamponada e possui um tratamento diferenciado, com caminhos, bancos e alguma arborização, como mostra a Figura 36.



figura 36 - Fotos: as três partes do rio.

fonte - Acervo do autor, 2017.

A Figura 37 mostra tal relação em croqui e a Figura 38 a localização de cada uma das partes integrantes do rio canalizado.

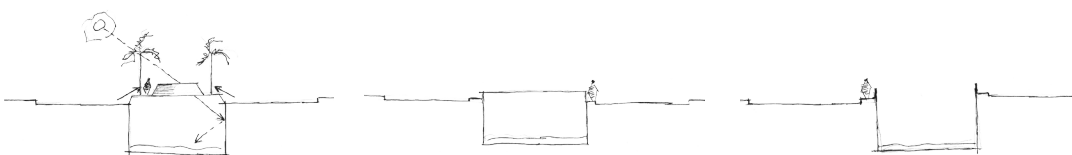


figura 37 - Cortes: as três partes do rio.

fonte - Elaboração do autor, 2017.



figura 38 - Mapa: as três partes do rio.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

Na parte tamponada onde encontramos caminhos e algum mobiliário disponível, a sensação de segurança em relação aos veículos é muito maior, pois é uma área elevada em relação as pistas de rodagem da Avenida Philadelfo Gouveia Neto, além de permitir a circulação de pedestres com uma certa distância dos carros, bem diferente da situação analisada anteriormente, onde os transeuntes percorriam os calçamentos estreitos que ladeiam a canalização. A Figura 39 representa essa sensação de segurança experienciada no percurso sobre essa parte do rio canalizado.

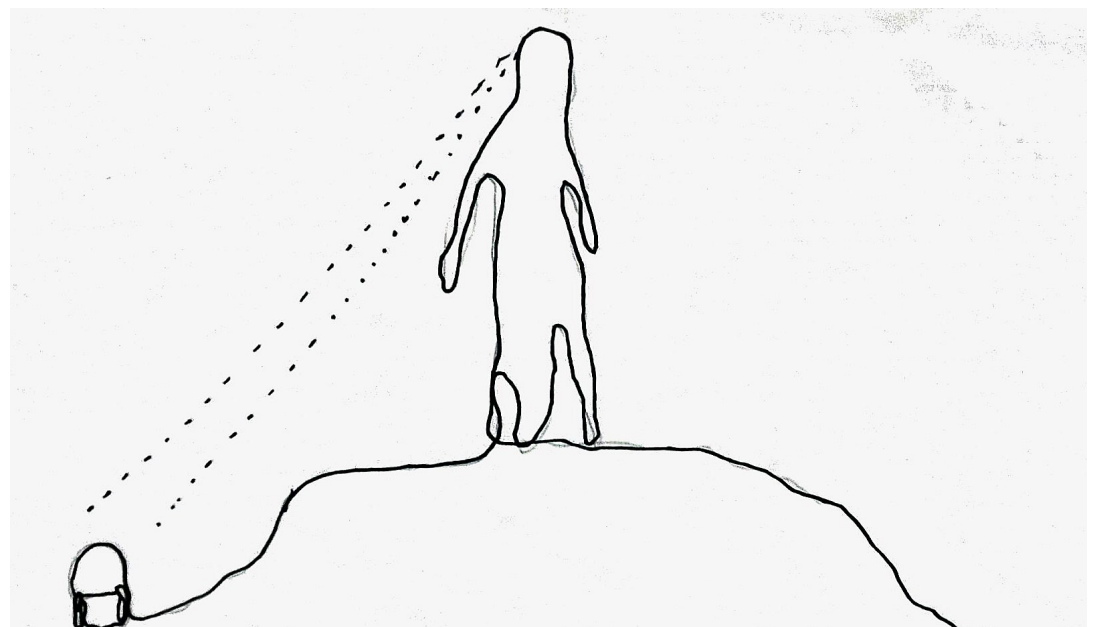


figura 39 - Croqui sensorial - distância e segurança.

fonte - Elaboração do autor, 2017.

Durante tal percurso, notou-se que, apesar da sensação de segurança muito maior ao se percorrer o leito do rio, a preferência dos pedestres ainda é pelo calçamento estreito e irregular em nível. Após algumas conversas informais com aqueles que passavam por tais partes, ficou claro que apesar da falta de segurança e acessibilidade encontrada, a maioria das pessoas prefere percorrer os caminhos no mesmo nível das vias da avenida, pois são “mais fáceis de acessar”, além de serem a opção de travessia mais rápida de um extremo a outro do setor ‘A’.

Sendo assim, fica clara a falta de preocupação com os pedestres nesse setor do parque, tanto pela falta de acessibilidade, quanto pelo desenho urbano em si encontrado no local, que não valoriza as preferências dos usuários e muito menos busca meios de tornar a travessia pela área menos dificultosa (Figura 40). Além disso, ao longo dos percursos, notou-se a preferência dos pedestres pelos caminhos de mais fácil acesso, mesmo que esses oferecessem menores condições de segurança.



figura 40 - Calçamento irregular nas travessias do rio Preto.

fonte - Acervo do autor, 2017.

Ao final das análises, a partir de todos os dados levantados, das percepções ao longo das vivências no local e das teorias que servem como embasamento para tratar as problemáticas encontradas, pode-se concluir que o setor ‘A’ do Parque Setorial de São José do Rio Preto é um espaço que sempre foi pensado para a circulação de veículos, mesmo contando por muitos anos com a presença da Praça Cívica – tendo-se em vista que de nada adianta propor espaços para o uso de pedestres, sem que os acessos à tais espaços sejam pensados para pedestres. Além disso, pode-se concluir que a presença do rio Preto na área já foi de grande valia no passado, mas que hoje nenhuma das funções que o mesmo desempenha agrada ou mesmo agrega àqueles que usam o local, sendo considerado empecilho por muitos, e desnecessário por aqueles que não conhecem suas reais funções dentro da cidade.



imagem da parte tamponada
do rio Preto que possui cami-
nhos e alguns bancos.

acervo do autor, 2017.

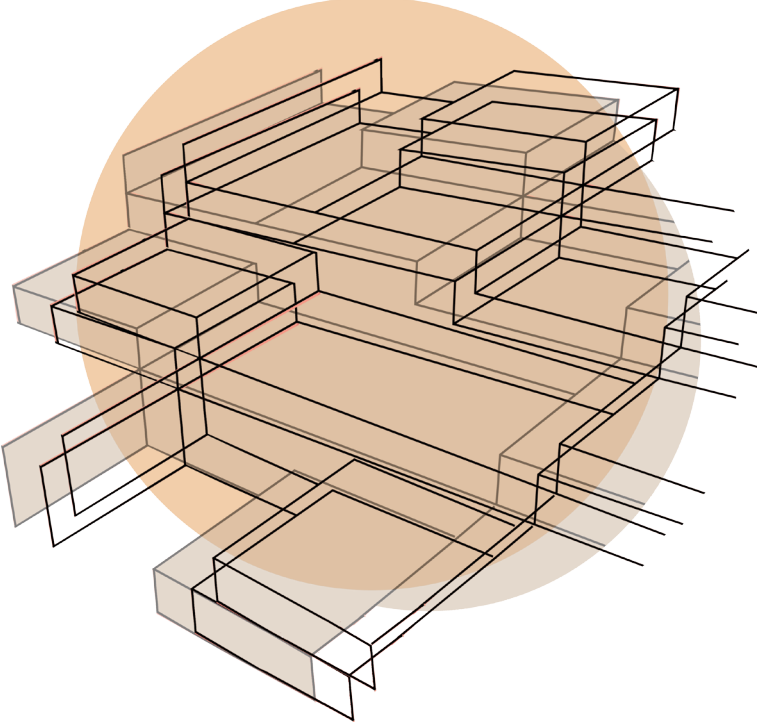


imagem das obras do novo terminal urbano municipal, no antigo espaço ocupado pela Praça Cívica.

acervo do autor, 2017.

4 . 0 P R O P O S T A
R E E S T R U T U R A Ç Ã O
S E T O R A

As propostas para reestruturação do setor 'A' do Parque Setorial de São José do Rio Preto foram formuladas tomando-se como base toda a teoria e análises explanadas até aqui, buscando-se a todo momento o respeito pela história do local e pela opinião daqueles que já fazem uso dos arredores da área. A partir disso, na busca por conceitos que sirvam como estruturantes às proposições, tenta-se focar não só em propostas que sejam palpáveis, mas que de alguma forma fujam do tradicional e abram novas possibilidades para esse espaço já tão desgastado pela história.



4 . 1 C O N C E I T O S + P R O P O S I Ç Õ E S

A construção do trabalho, a partir da análise teórica, dos projetos escolhidos como referência e das análises feitas em campo se estrutura levando em consideração a valorização do pedestre e do espaço público de qualidade. Por conta disso, na tentativa de “amarrar” da melhor forma possível tudo o que foi colocado até o momento e as proposições projetuais, o trabalho tem como base dois conceitos importantes, a **visibilidade** e a **indivisibilidade**. O primeiro remete não apenas aos pedestres, invisíveis aos olhos do poder público, ao passo que projetos urbanísticos que valorizam apenas os carros são postos em prática em nossas cidades, mas também ao rio Preto, que dá nome à cidade e teve papel fundamental no desenvolvimento e pujança da sociedade rio-pretense, e que hoje se encontra esquecido, invisível aos olhos do poder público e da população, sendo visto apenas como empecilho. O segundo conceito a ser trabalhado surge da problemática relacionada à falta de conexões adequadas para pedestres ao longo da área, tanto transversalmente, quando pensamos naqueles que se deslocam dos bairros à nordeste do recorte estudado para a área central da cidade, como longitudinalmente (ao longo do leito do rio) pensando naqueles que desejam ir do setor ‘B’ para o ‘C’ do Parque, ou vice-versa, e que encontram no setor ‘A’ grande dificuldade de transposição (nenhuma acessibilidade, calçamento irregular, falta de áreas sombreadas e descontinuidade das pistas de caminhada e ciclovias dos dois outros setores). Dessa forma, a continuidade da malha urbana e dos espaços para pedestres se rompe, dividindo a cidade de forma abrupta e interrompendo, de certa forma, a ideia do “ir e vir” como direito fundamental conferido ao cidadão. Sendo assim, o projeto pretende, a partir das atitudes projetuais a serem apresentadas, tornar elementos esquecidos da paisagem urbana visíveis novamente, assim como melhorar a conexão do setor ‘A’ com o entorno, tornando indivisíveis e contínuos tais espaços da malha urbana.

Por conta disso, as intervenções a serem propostas se dividem em três eixos principais: a **conexão** do setor ‘A’ com seu entorno mais próximo, a **devolução** à população do espaço subtraído da antiga Praça Cívica e a **valorização** do rio preto e dos pedestres, como ilustra o diagrama da Figura 41.

Partindo das ideias levantadas, os três eixos principais se ramificam na tentativa de tornar o desenho mais detalhado e mais próximo da escala do rio e do pedestre, dando origem às atitudes projetuais que colocam em prática os desejos forjados pelos conceitos trabalhados anteriormente.

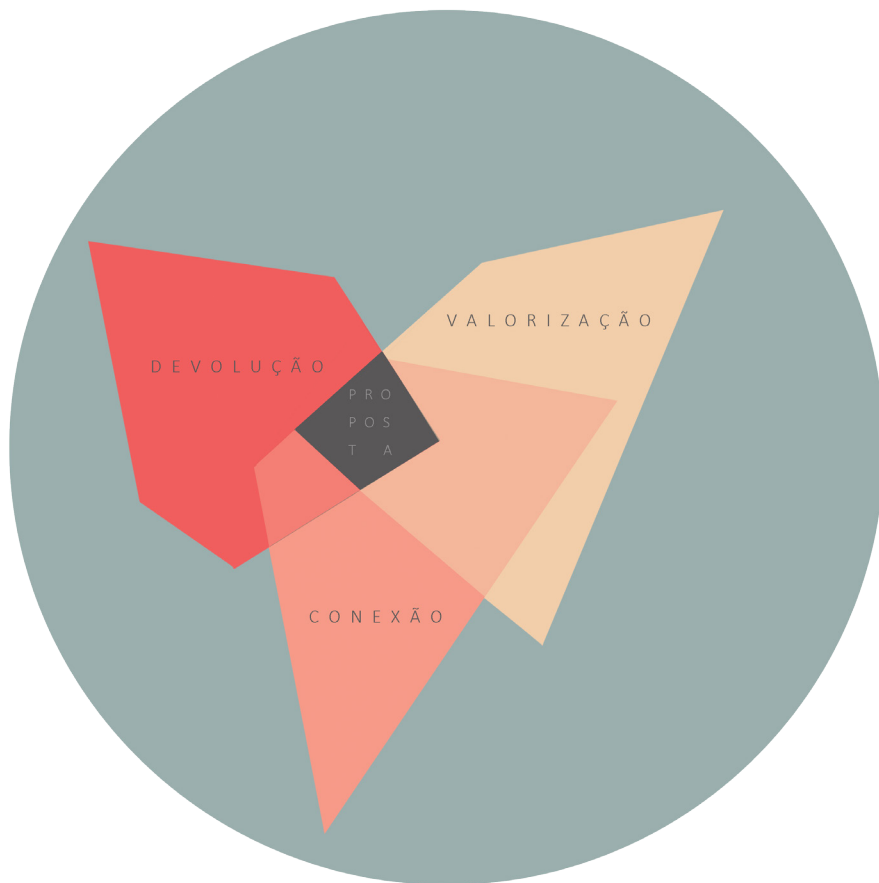


figura 41 - Eixos de trabalho.

fonte - elaboração do autor, 2017.

4 . 2 D I R E T R I Z E S

As diretrizes viárias a serem propostas são de caráter simples, mas se fazem fundamentais para a melhor distribuição e fruição dos fluxos de veículos na área; sendo assim, com o intuito do melhor entendimento do tráfego no recorte estudado, foi feita a contagem de veículos em diferentes pontos do setor 'A', em três horários de pico – 9h, 12h e 18h. A partir do mapa síntese (Figura 42), que mostra os pontos de coleta de dados, assim como o volume de veículos a cada 20 minutos, pode-se concluir que a via da Avenida Philadelfo Gouveia Neto sentido setor 'B' é bem menos requisitada que aquela que leva os veículos em direção ao setor 'C', independentemente do horário analisado.

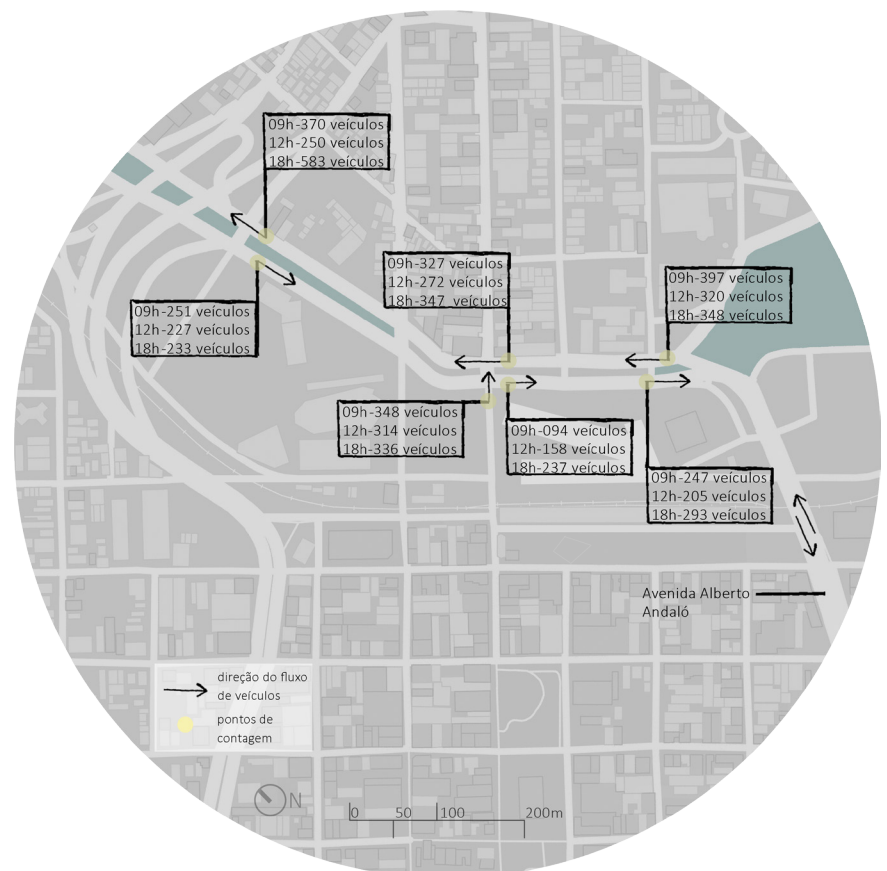


figura 42 - Contagem de veículos na Av. Philadelfo Gouveia Neto - horários de pico.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

Ainda é possível perceber que apesar do fluxo considerável de carros, motos e ônibus em ambas as pistas, quando a avenida se estreita para percorrer o leito do viaduto que leva à Avenida Alberto Andaló, o tráfego continua a fluir normalmente, sem maiores problemas relacionados à engarrafamentos ou considerável aumento da lentidão do trânsito no local, como pode ser observado na Figura 43.



figura 43 - Indicação de maior e menor fluxo de veículos na Av. Philadelfo Gouveia Neto.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

Após a primeira análise acerca do volume de tráfego, o segundo passo se configura a partir da busca por vias alternativas que possam receber parte do fluxo de veículos que passam pelo setor 'A', diminuindo, dessa forma, a quantidade de carros na área de estudo durante os horários de pico. Sendo assim, duas vias paralelas à avenida entram aqui como parte das diretrizes projetuais, afim de gerar novas opções de trajetórias, como pode ser observado na Figura 44.



figura 44 - indicação das vias que fazem parte da diretriz viária para o local.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2017.

A via localizada à Noroeste do mapa da Figura 44 irá configurar um novo fluxo gerado pela construção de um novo viaduto na área – as obras do viaduto fazem parte do projeto do novo terminal urbano e já se encontram em andamento, prometendo não só criar um novo eixo para o tráfego dos ônibus municipais, mas também ser uma nova opção de percurso para os veículos que trafegam pela Avenida Philadelfo Gouveia Neto, transpassando a linha férrea e a Avenida Bady Bassity.

Já a via localizada à Sudeste do mapa da Figura 44 é utilizada atualmente exclusivamente para o tráfego dos ônibus que alimentam o atual terminal urbano, que perderá sua função assim que as atividades forem transferidas para o novo local de implantação do equipamento urbano. Por conta disso, propõe-se aqui a abertura de tal via para o tráfego de veículos, visando a melhor distribuição dos fluxos na área e sendo também uma nova opção de percurso em detrimento da avenida do setor 'A' (Figura 45). Além disso, afim de melhorar a conexão prejudicada pela linha férrea entre o núcleo central da cidade e o setor 'A', propõe-se um novo ponto de transposição da ferrovia em nível, dando continuidade e conectando a via do antigo terminal urbano com as vias já existentes nas proximidades da área de intervenção do presente trabalho.



figura 45 - Via que alimenta o atual terminal urbano. Parte da diretriz viária para o local.

fonte - Acervo e edição do autor, 2018.

A Figura 46 mostra uma vista aérea das vias que englobam as diretrizes viárias em relação ao novo Terminal Urbano e a Avenida Philadelfo Gouveia Neto.

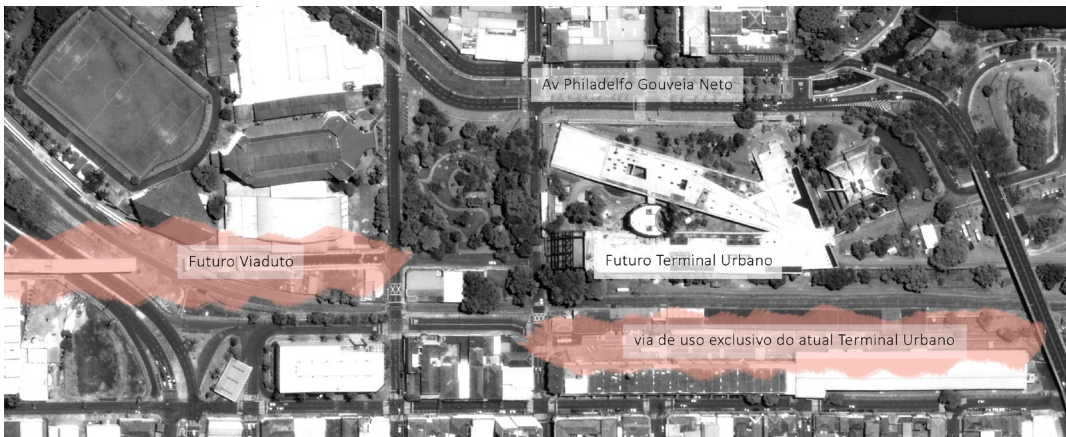


figura 46 - Vista aérea das partes que constituem a diretriz viária para o local.

fonte - Google Earth Pro e edição do autor, 2018.

As diretrizes propostas entram nessa etapa do trabalho afim de viabilizar as proposições projetuais futuras, que modificarão parte da Avenida Philadelfo Gouveia Neto, mudando parte do fluxo de veículos no local e reconfigurando parte do leito do rio Preto, levando os pedestres para perto das margens do corpo d'água e conformando uma conexão longitudinal entre os setores 'A', 'B' e 'C' do Parque Setorial, como ilustrado pela Figura 47.

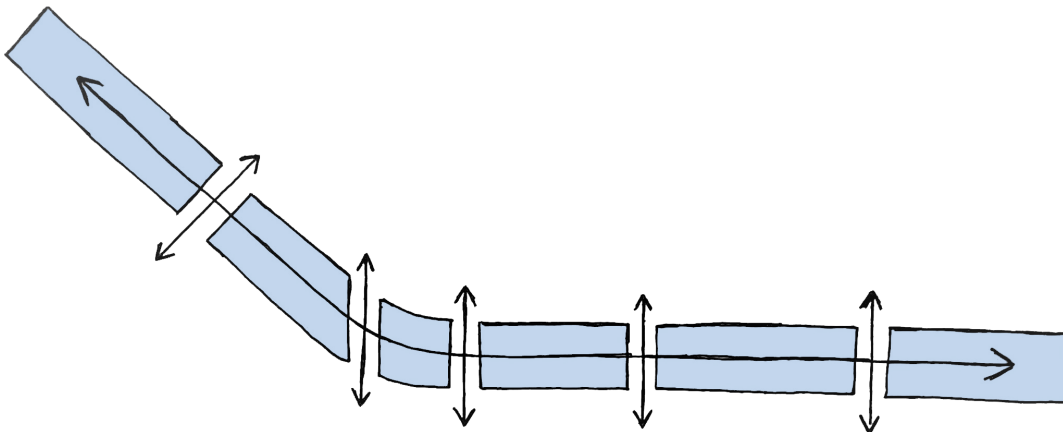
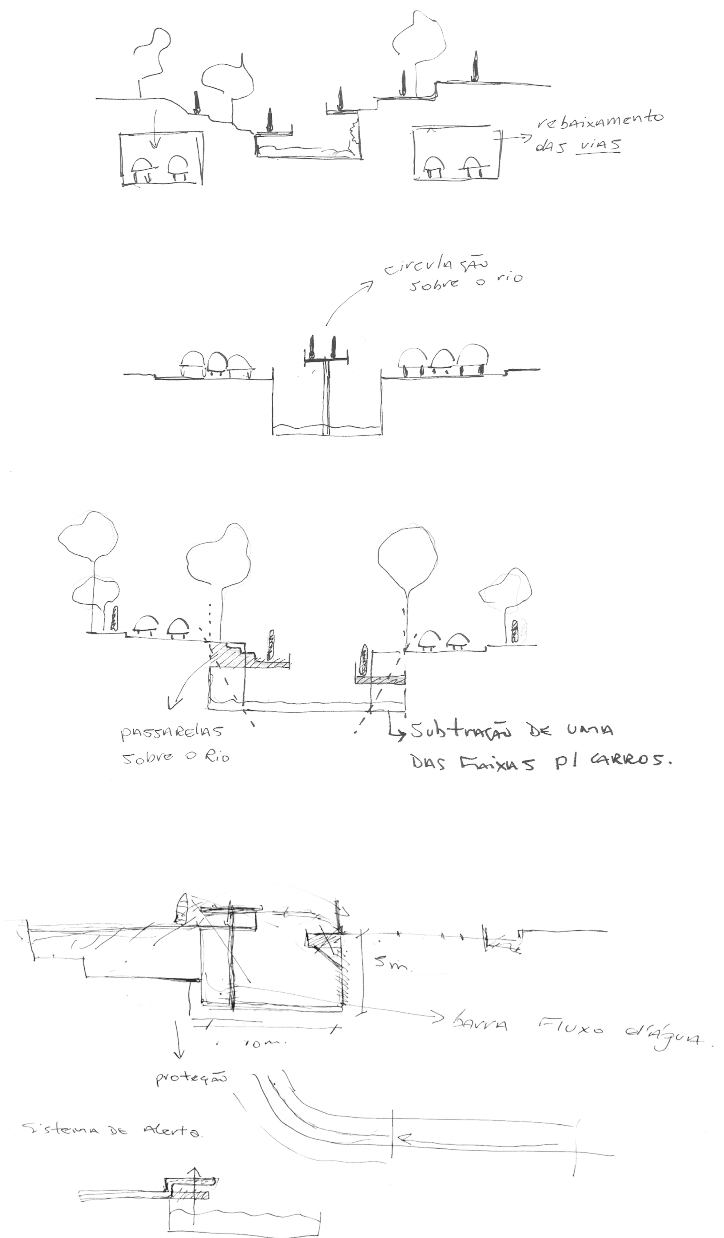


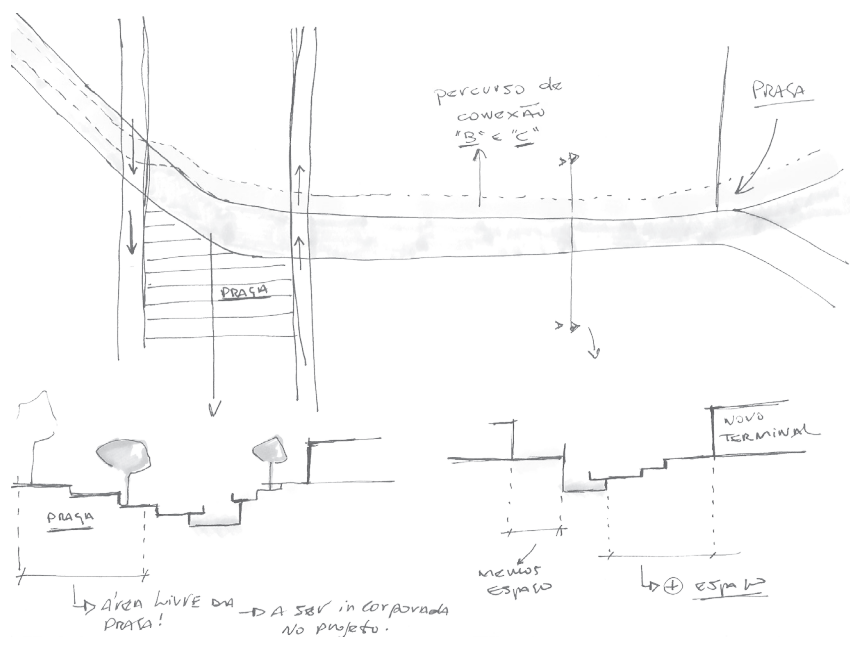
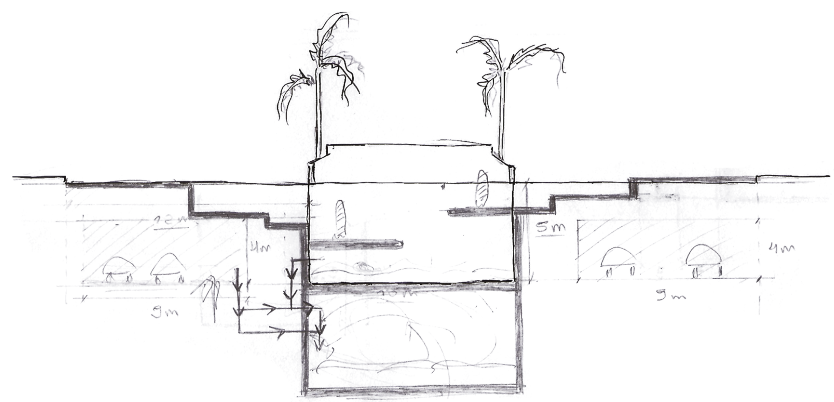
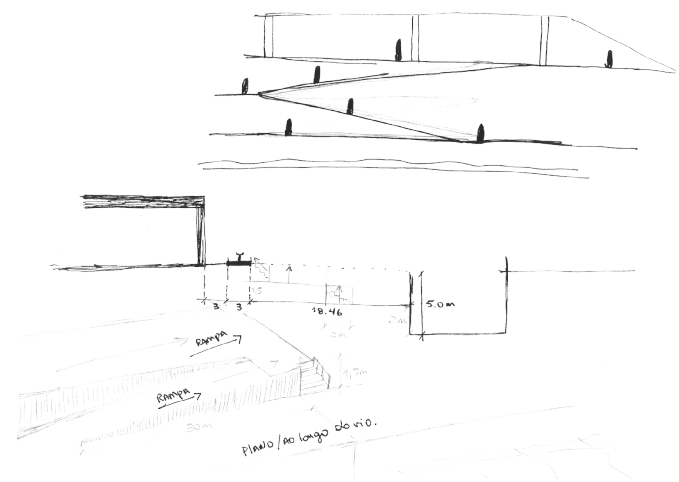
figura 47 - Croqui - proposta de conexão feita a partir do rio Preto.

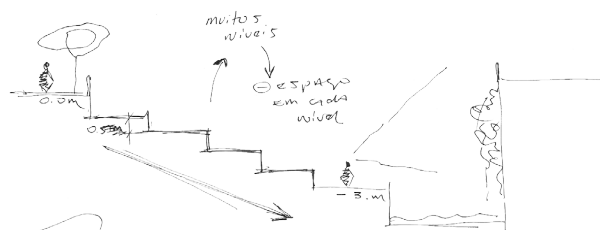
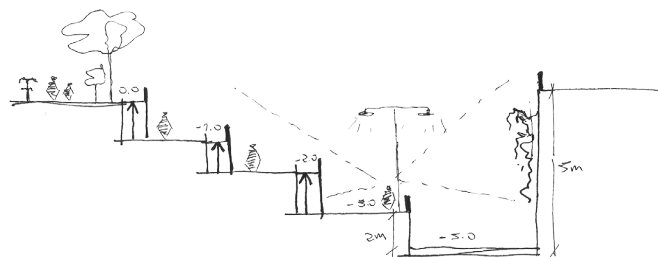
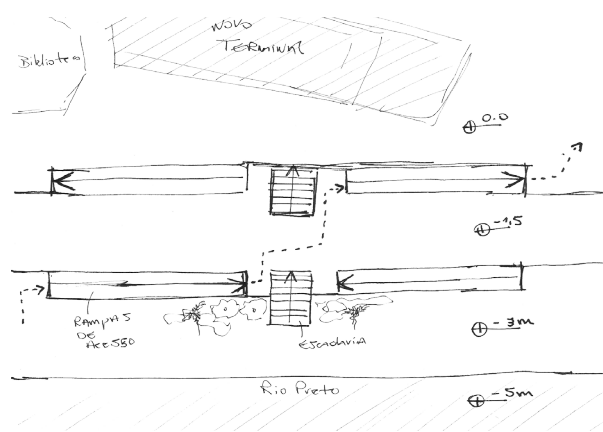
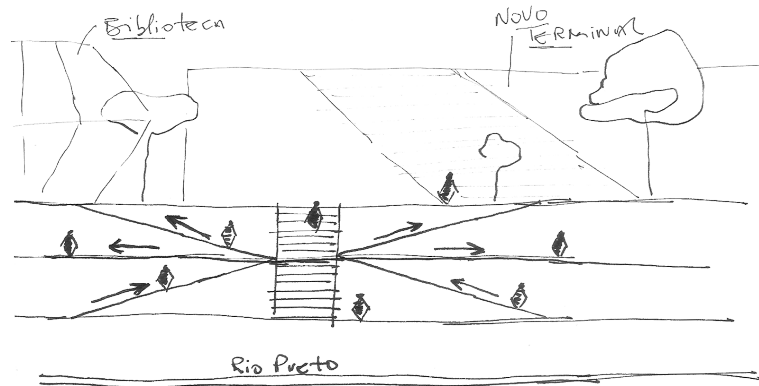
fonte - Elaboração do autor, 2017.

Dessa forma, o presente trabalho, além de propor as diretrizes viárias já explanadas, incorpora as diretrizes propostas no capítulo 1.5 por Ártico (2013), afim de tentar amenizar não só os impactos causados pelo trânsito na área, mas também aqueles causados pela drenagem urbana local. Tais diretrizes, juntas, abrem espaço e de certa forma ajudam a viabilizar as proposições futuras para a área.

Desde o início, a ideia para a proposta projetual visava a valorização dos espaços para pedestres e a aproximação dos mesmos com o rio Preto, que seria competamente destamponado. A partir disso, dos conceitos já bem definidos – **visibilidade** e **indivisibilidade** – e dos eixos projetuais consolidados – **devolução**, **conexão** e **valorização** – vários esboços surgiram durante o processo projetual, como pode ser observado nos croquis seguintes:







Após os esboços iniciais e a decisão de destampionar completamente o rio Preto, a proposta de redesenho para o setor 'A' do Parque Setorial se divide em dois momentos que acontecem ao longo do leito do rio. O primeiro, visando a **devolução** para a população do espaço subtraído da Praça Cívica, se estrutura na margem do rio Preto que ladeia a antiga área ocupada pela Praça Cívica. Já o segundo, que pretende melhorar a **conexão** entre os setores do parque, segue sobre o leito do rio Preto até o início do setor 'C', como pode ser visto na Figura 48.

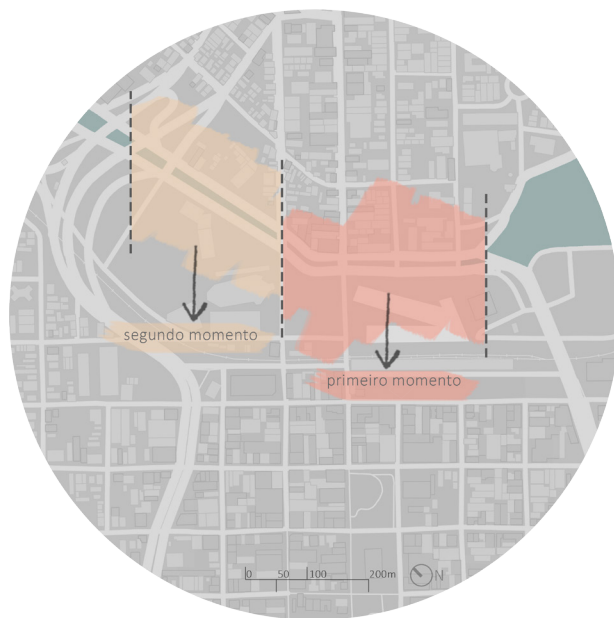


figura 48 - Indicação dos dois momentos projetuais.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2018.

Nesse primeiro momento, a partir das análises de fluxo viário e das diretrizes propostas que visam a diminuição do tráfego na área, se propõe o fechamento de parte da via da Avenida Philadelfo Gouveia neto que ladeia a antiga área da Praça Cívica, afim de aumentar o espaço destinado à circulação de pedestres no local (Figura 49).

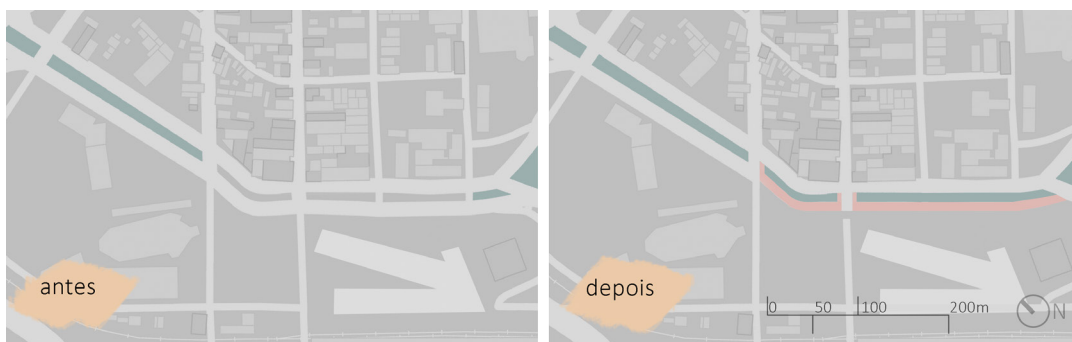


figura 49 - Antes e depois do fechamento de parte da Av. Philadelfo para a circulação de pedestres.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2018.

A partir disso, com essa área totalmente desocupada e aberta às pessoas, a proposta projetual se estrutura ao passo que o relevo local é reconfigurado afim de aproximar as pessoas do corpo do rio Preto. Dessa forma, uma grande área rebaixada surge às margens do corpo d'água, com espaços não só de estar – remetendo às funções geralmente desempenhadas

por uma praça – mas também com partes que tangem o lúdico, ao passo que diferentes níveis são propostos no espaço de transição do nível da rua até o nível mais baixo, próximo ao rio (Figura 50).

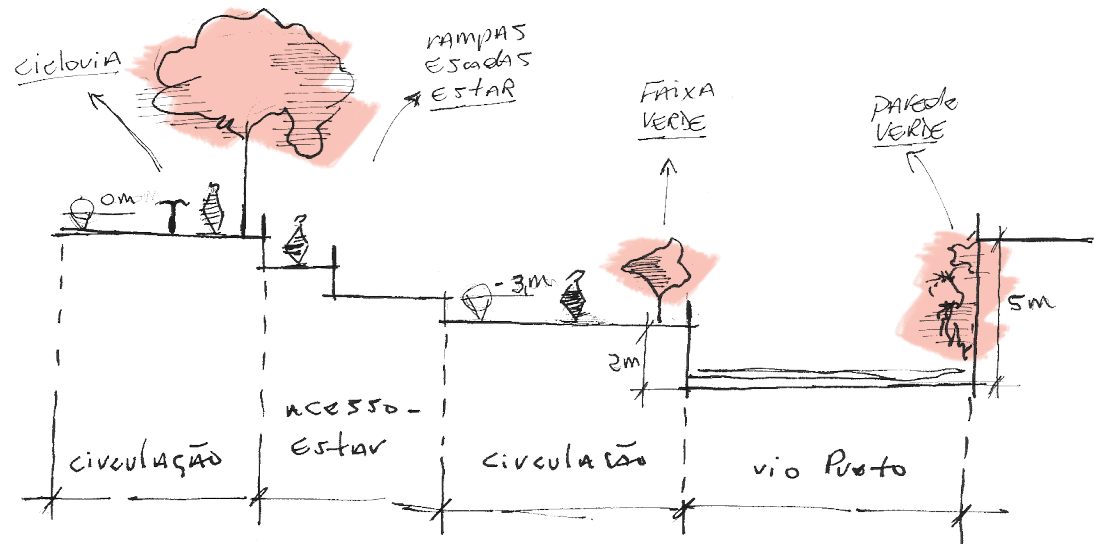


figura 50 - Primeiro Momento - diferentes níveis e funções ao longo do leito do rio Preto.

fonte - Elaboração do autor, 2018.

Os espaços foram pensados de forma conjunta, dando lugar aos pedestres e ciclistas ao passo que os veículos se juntam na faixa oposta da Avenida.

Ainda é importante salientar que, por se tratar de uma área à beira de um rio e dos riscos relacionados à enchentes em períodos de chuvas muito intensas – problemática que se pretendeu mitigar a partir das diretrizes propostas anteriormente por Ártico (2013) – vários acessos foram pensados ao longo da área, para que a evacuação do local seja possível caso algo de extremo aconteça; nesse sentido, as rampas- todas acessíveis- entram para viabilizar não só o acesso e a segurança, mas também, a partir de seu desenho diferenciado e separado em níveis diversos, para propor alternativas de percursos para aqueles que já passam pela área praticando atividades físicas. (Figura 51)

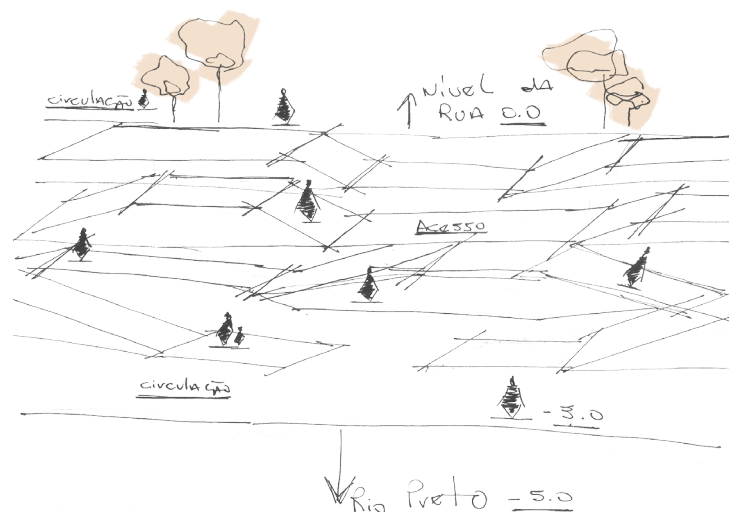


figura 51 - Primeiro momento - rampas de acesso ao longo do leito do rio Preto.

fonte - Elaboração do autor, 2018.

Tal proposta, mesmo se pautando nas diretrizes de drenagem colocadas anteriormente, se encontra implantada às margens de um corpo d'água, ou seja, ocupa um espaço de várzea com possibilidade de enchente em períodos de chuvas muito intensas; por conta disso, diante da incapacidade do ser humano de lidar com as forças da natureza em momentos extremos, o espaço foi pensado de forma a oferecer segurança aos usuários caso tal situação se concretize. A partir disso, não só os acessos localizados em diversos pontos entram como medida de segurança – como colocado anteriormente – mas também um sistema de alarme é proposto afim de avisar os usuários em caso de possível inundação – o sistema de alarme é pensado de forma preventiva e funcionaria não só com avisos sonoros, mas também com a ajuda de luzes verdes, amarelas e vermelhas espalhadas pela área, que indicariam respectivamente: local seguro para o uso, possível ameaça de chuva e inundação, e local fechado para o uso (Figura 52). O controle de funcionamento do espaço e do sistema de alarmes ficaria a cargo da prefeitura municipal.

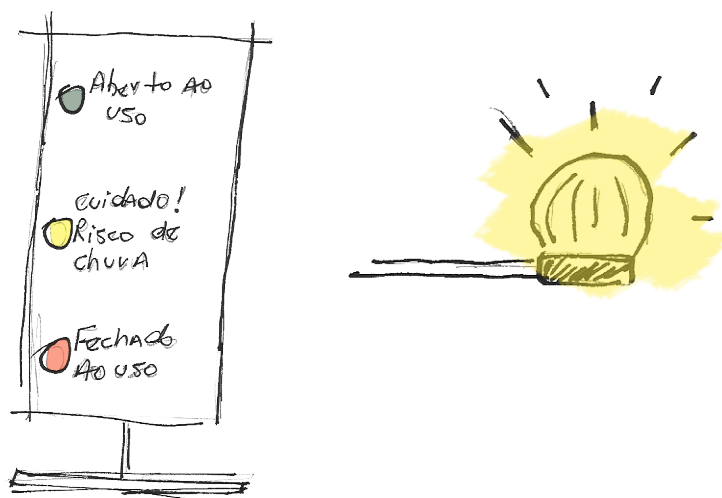


figura 52 - Sistema de segurança preventivo.

fonte - Elaborado pelo autor, 2018.

Ainda, faz parte das propostas um tubo “ladrão”, que seria responsável por absorver parte do volume excedente de água em dias com volume considerável de chuva. Essa canalização, posicionada abaixo da outra via da avenida, percorreria o leito do rio Preto ao longo tanto do setor ‘A’ quanto do ‘C’, recebendo o volume excedente de água através de aberturas posicionadas abaixo do nível de circulação de pedestres mais próximo do corpo d'água (Figura 53).

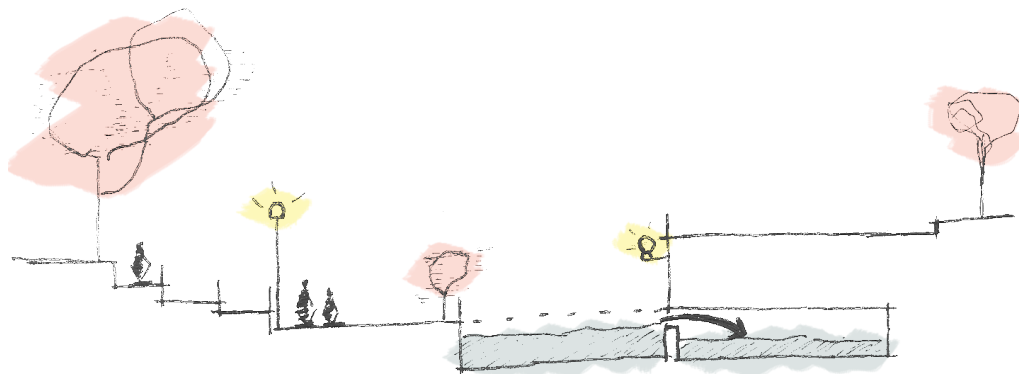


figura 53 - Canal “ladrão”, afim de mitigar os impactos de possíveis chuvas muito intensas.

fonte - Elaboração do autor, 2018.

O tubo “ladrão” seguiria ao longo dos setores ‘A’ e ‘C’, pois são as áreas onde o espaço de várzea do rio foi ocupado por vias de rodagem (Av. Philadelfo Gouveia Neto); no setor ‘B’ existem represas para contenção da água, e após o setor ‘C’ o desenho urbano volta a respeitar a delimitação da área de proteção permanente do rio, ou seja, há espaço livre para a várzea.

No segundo momento do projeto, visando a conexão do setor ‘A’ com o entorno, mas principalmente a continuidade espacial para pedestres e ciclistas entre os setores do parque, se propõe passarelas permeáveis ao longo do curso do rio e nas áreas de travessia de pedestres. Tais passarelas foram pensadas como uma grelha de vigas metálicas recobertas por uma tela metálica vasada, ou seja, permeável, afim de não impedir o fluxo da água caso o rio venha a transbordar em um período de chuvas muito intensas. Essas conexões entram na proposta projetual como fatores fundamentais para viabilizar os acessos ao longo do leito do rio, mas também – ao passo que são propostas sobre o rio – fazer com que em qualquer percurso pela área haja contato visual com o rio Preto, tornando-o novamente parte integrante da paisagem urbana local (Figura 54).

Nessa área ainda se propõe a continuação da ciclovia que já passaria pelo primeiro trecho do projeto. Por conta do desvio do fluxo de veículos, que acontecerá em um cruzamento mais próximo ao setor ‘C’ do parque, as bicicletas ganham parte do espaço antes destinado somente aos carros, seguindo ao longo do leito do rio lado-a-lado com a passarela de pedestres.

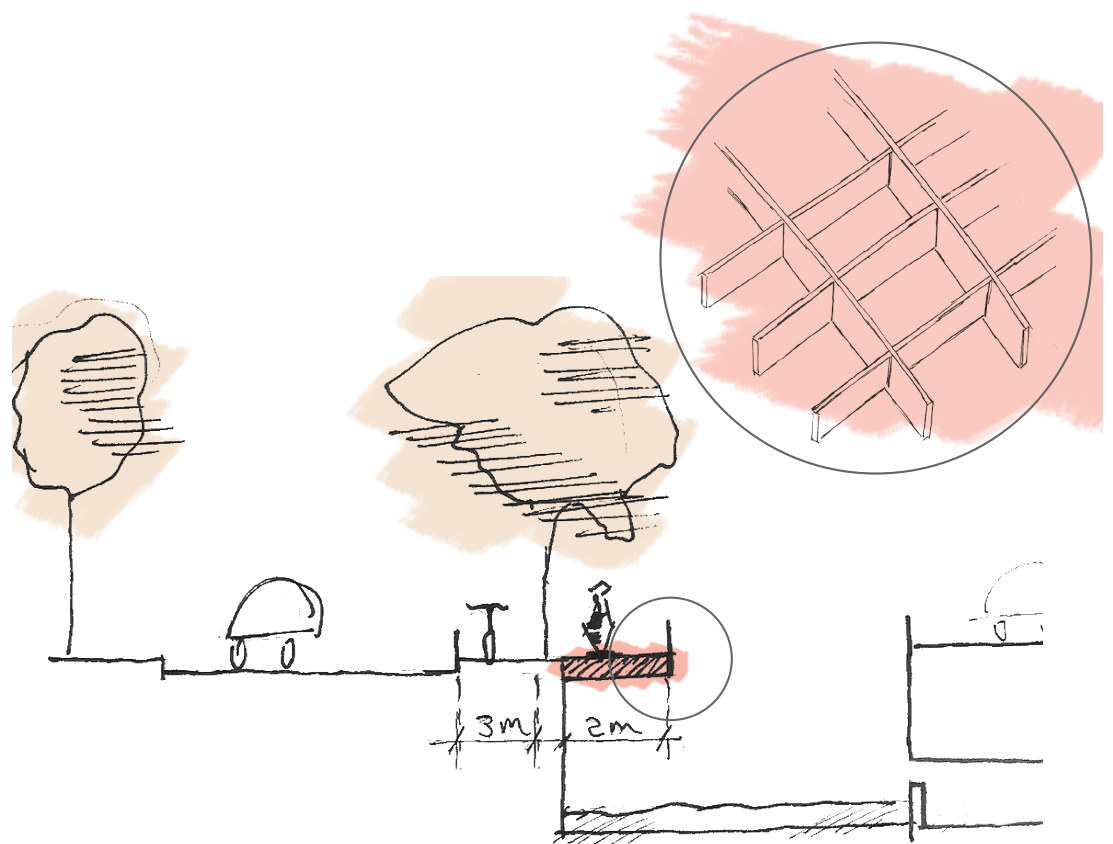


figura 54 - Segundo Momento - passarela de conexão.

fonte - Elaboração do autor, 2018.

Como já mencionado, o desvio dos veículos é proposto em um cruzamento mais próximo ao setor 'C' do Parque setorial, onde a disponibilidade de espaço é maior. Nesse local se propõe que a via oposta, antes dividida em três faixas de circulação de veículos em uma única direção, se divida em quatro faixas – duas delas onde o fluxo continuaria na mesma direção, e outras duas onde o fluxo de veículos seguiria na direção antes ocupada pela via da avenida que agora se destina à circulação de pessoas (Figura 55).

Tal reconfiguração viária só se fez possível por conta das diretrizes viárias explanadas anteriormente - com o intuito de diminuir o volume de veículos na área - e das dimensões das vias da Avenida Philadelfo Gouveia Neto, com doze metros de largura cada; dessa forma, é possível dividir a via em quatro faixas de rodagem de três metros cada. A figura 56 (referente ao corte indicado na Figura 55) mostra em corte a reconfiguração viária da área. Enquanto a Figura 57 (referente ao local indicado como 'ponto de desvio de fluxo' na Figura 55) mostra de forma mais detalhada como essa configuração se daria em planta.

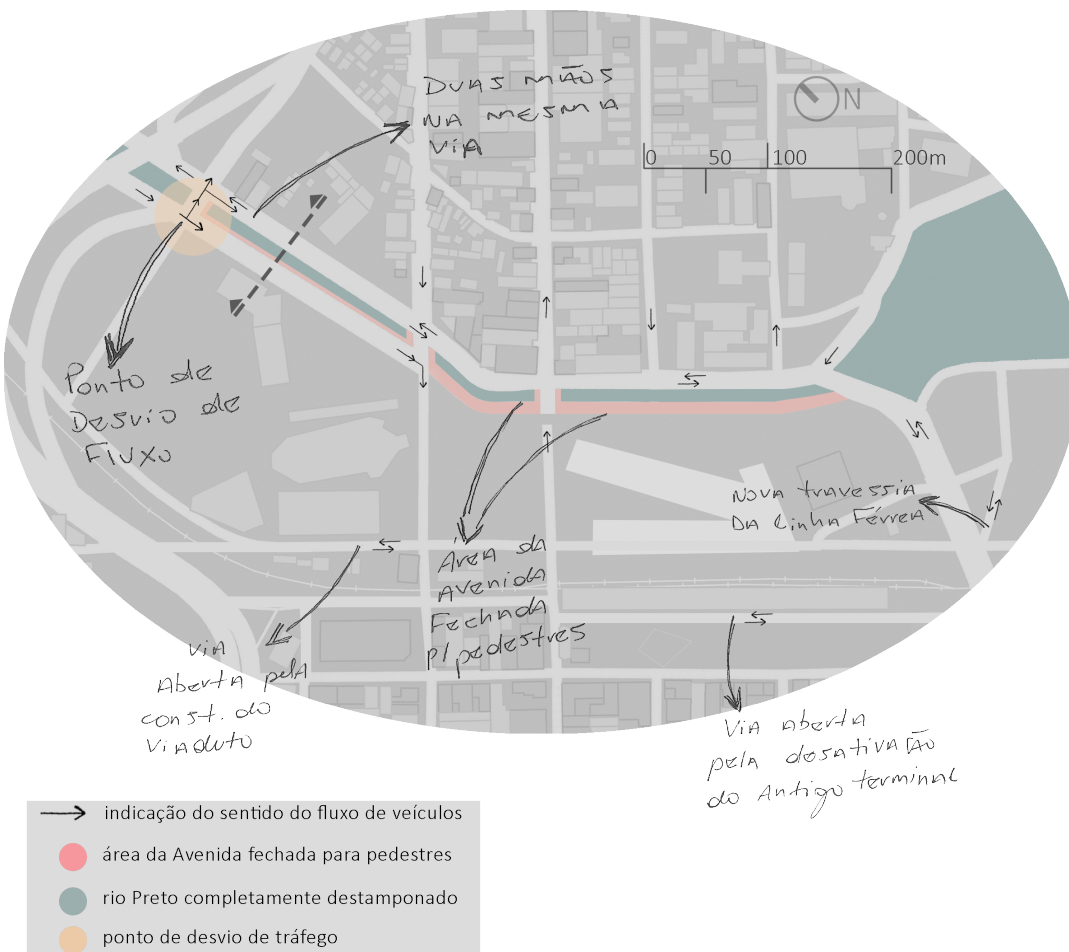


figura 55 - Mapa síntese das diversas intervenções na área.

fonte - Google My Maps e edição do autor, 2018.

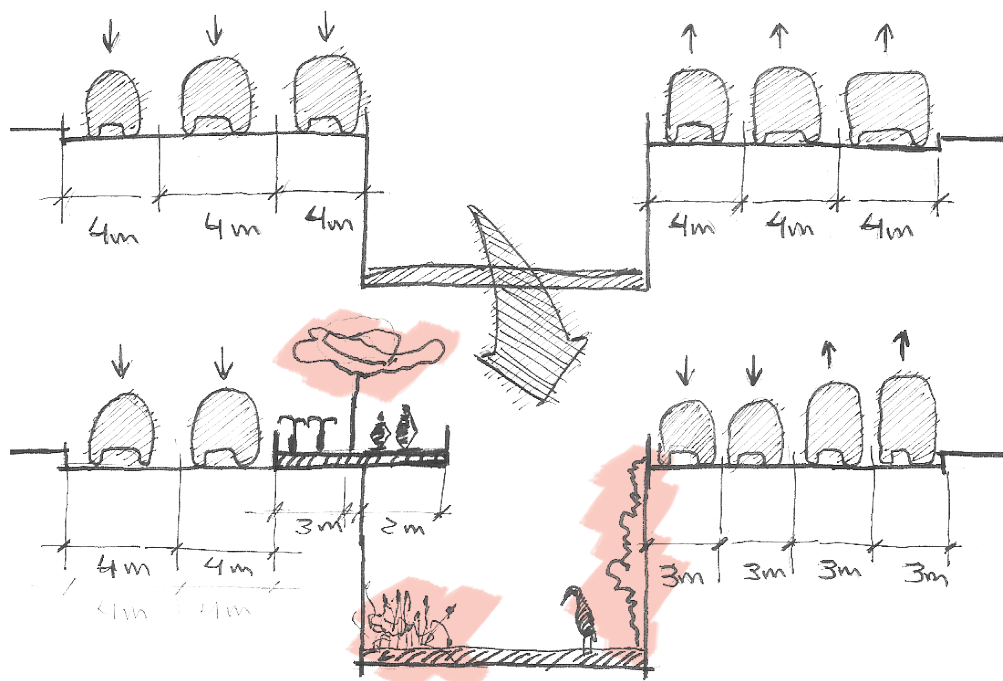


figura 56 - Corte: Nova configuração viária (parte integrante do segundo momento do projeto).

fonte - Elaboração do autor, 2018.

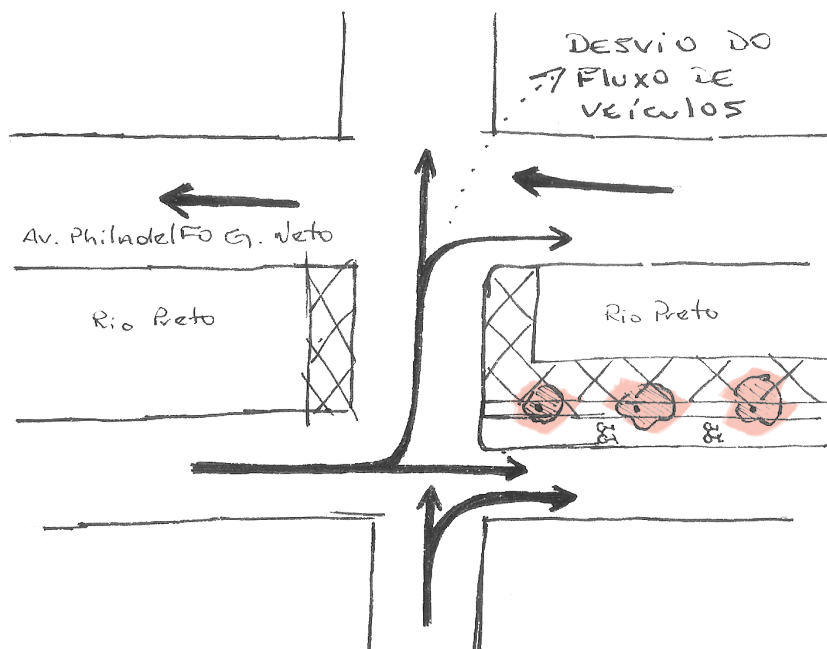


figura 57 - Planta: Nova configuração viária (parte integrante do segundo momento do projeto).

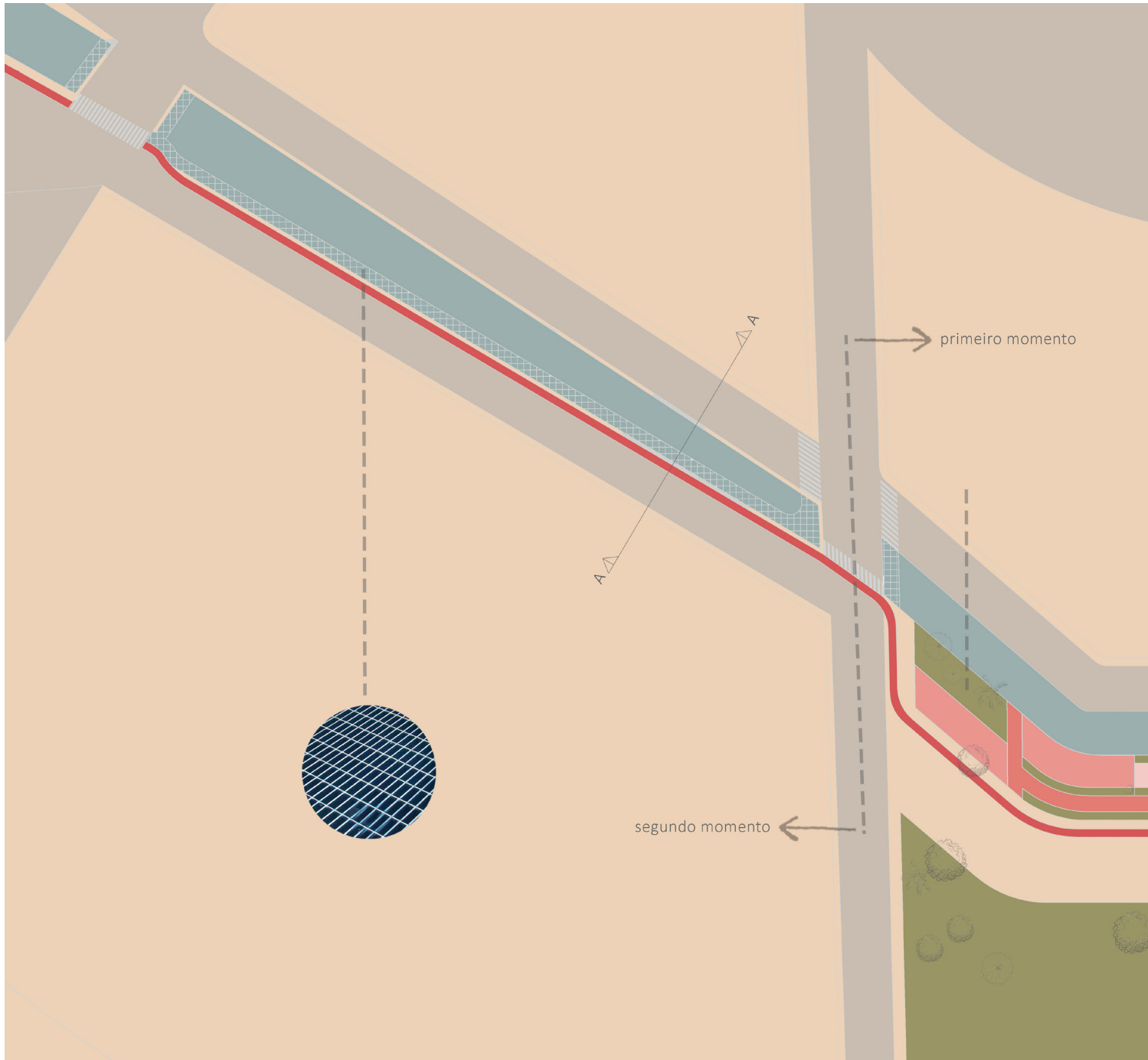
fonte - Elaboração do autor, 2018.

Por fim, a partir dos dois momentos projetuais propostos – **devolução** e **conexão** – atingimos o terceiro eixo proposto anteriormente (rever Figura 41), a **valorização**. Tal eixo, apesar de não possuir um momento projetual dedicado, como os outros dois, entra de forma determinante no trabalho, pois permeia de forma completa os dois momentos projetuais, unindo as atitudes de projeto ao passo que coloca em primeiro lugar o pedestre e o rio.









imagem de uma das travessias encontradas ao longo do rio Preto canalizado, sem qualquer preocupação com acessibilidade ou mesmo segurança dos usuários.

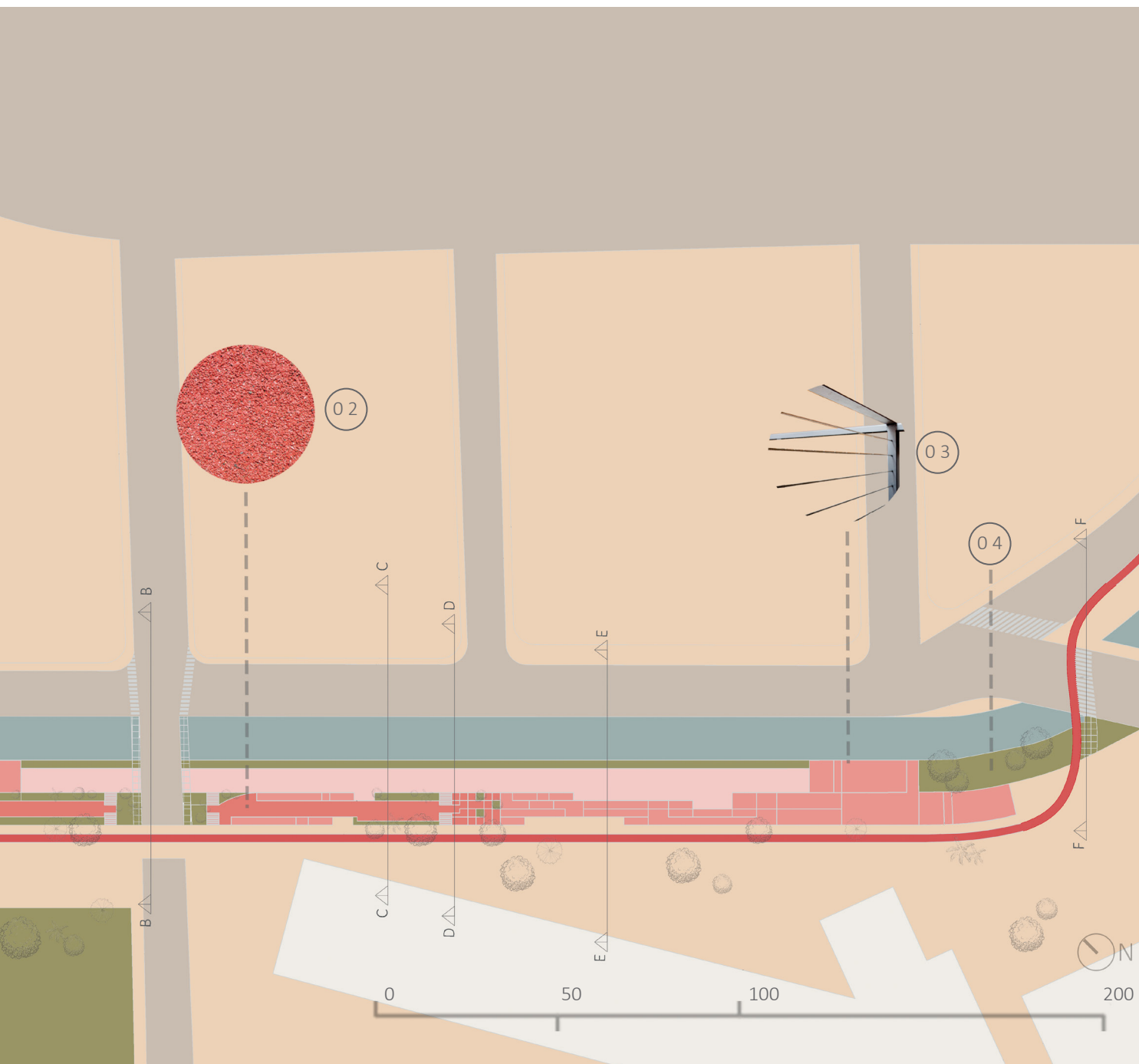
acervo do autor, 2017.



Planta Geral - indicação dos usos de cada área por cor e indicação dos cortes.

Elaboração do autor, 2018.

-  área de circulação - às margens do rio Preto.
-  áreas destinadas ao acesso - rampas e escadas.
-  áreas de estar.
-  áreas verdes.
-  rio Preto.
-  ciclovía.

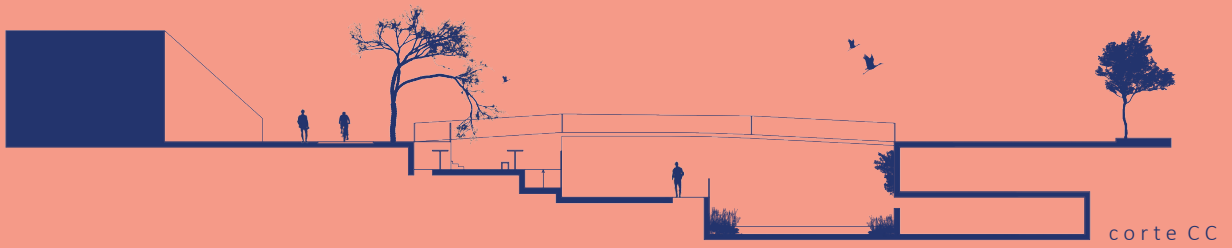


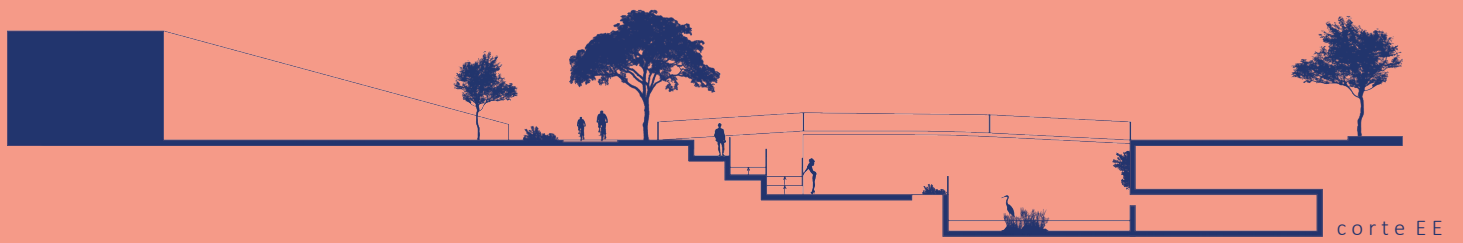
01 a estrutura da passarela, constituída por vigas metálicas formando uma grelha, é recoberta por outra grelha metálica com a trama mais fechada, afim de manter a permeabilidade da estrutura e ainda assim proporcionar uma base confortável para a circulação de pessoas.

02 toda a estrutura que constitui o 'primeiro momento' do projeto é pensada em concreto aparente, que receberia pintura após a execução de acordo com a função proposta para cada área (diferentes tons de rosa). a escolha se deve à facilidade de limpeza após uma possível enchente, e também pela durabilidade e resistência do material.

03 todas as rampas e extremidades com alturas elevadas são protegidas por guarda-corpos pensados em aço preto, com barras finas e o fechamento com cabos de aço, afim de contrastar com o estorno, mas mantendo a proposta volumétrica leve e armônica.

04 dois "bolsões" verdes foram pensados nas extremidades do 'primeiro momento' do projeto. tais espaços não possuem acesso para pessoas, pois serviriam como "abrigo" aos passaros que já são encontrados na área e se alimentam no rio Preto, como garças e outras aves aquáticas



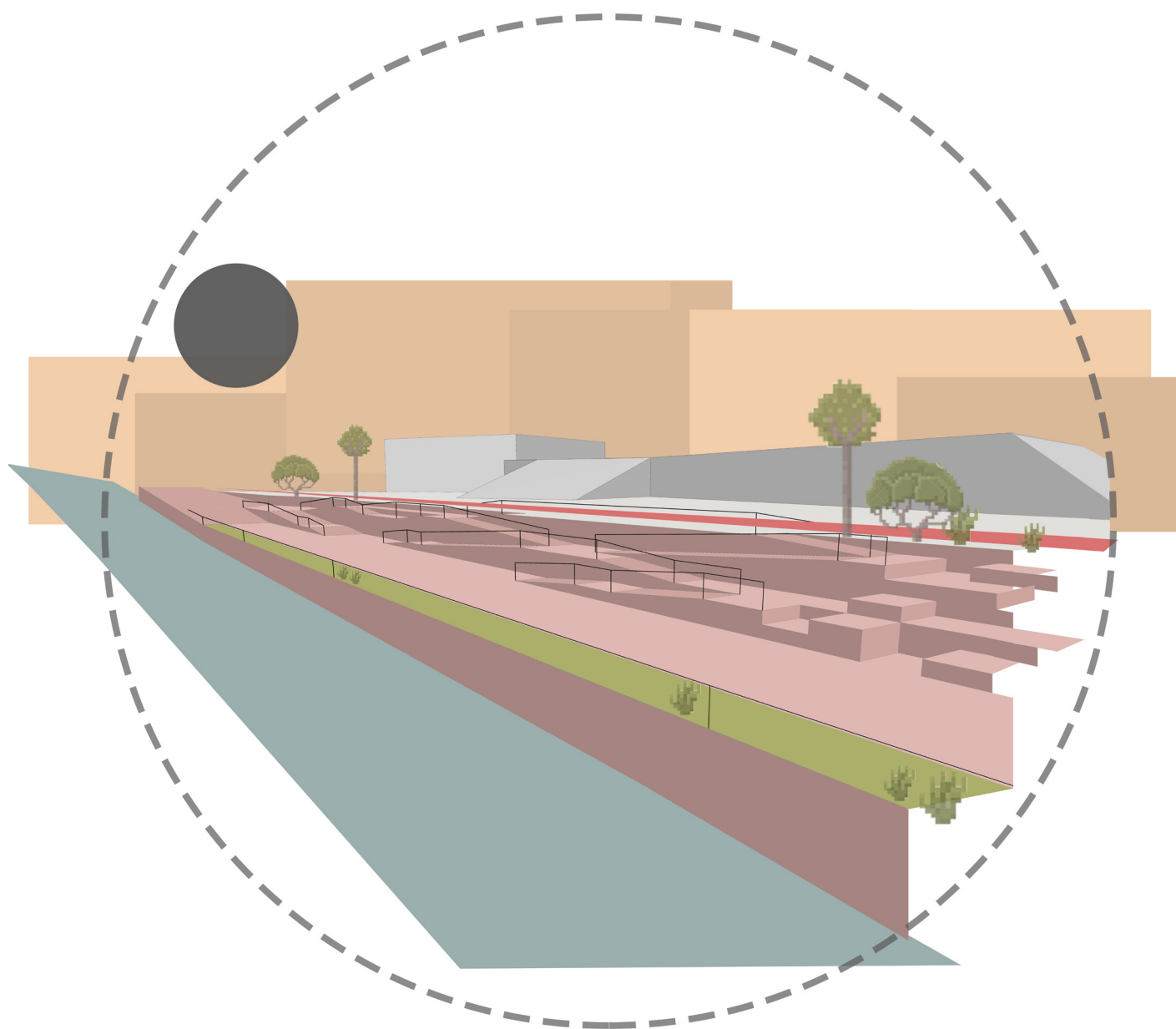


Cortes humanizados.

Elaboração do autor, 2018.

0 1 5 10 20m

AS PARTES INVISÍVEIS DE UM TODO INDIVISÍVEL SE AGRUPAM E DÃO
FORMA ÀQUILO QUE COM SUAS LINHAS RETAS SE AJUSTA À FLUIDEZ
DO CORPO : HUMANO - D'ÁGUA - DA CIDADE.



Anexada, ao fim do trabalho, pode ser encontrada uma prancha técnica com informações complementares ao projeto já explicado aqui, como os diferentes níveis trabalhados ao longo da margem do rio Preto, e as inclinações das rampas propostas.

Desde já, muito obrigado pelo tempo e atenção dedicados à leitura e entendimento do trabalho.

Luiz Felipe.

B I B L I O G R A F I A

ÁRTICO, Beatriz de Carvalho. **O estudo de áreas vulneráveis a enchentes: uma ferramenta na mitigação de impactos. O caso de São José do Rio Preto.** Dissertação (Mestrado) – Curso de Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos. Centro de Ciências Exatas e Tecnologias, São Carlos, 2013.

BAFFI, Mirthes I. S.; KFOURI, Jamil J. **Estudo preliminar das áreas verdes e espaços abertos de São José do Rio Preto-SP.** Relatório apresentado ao Escritório Regional de Planejamento da Prefeitura de São José do Rio Preto. São José do Rio Preto, 1977.

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009. Tradução de: Eliana Aguiar.

BRANDÃO, Pedro. **O sentido da cidade.** Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

BRANDI, Agostinho. **São José do Rio Preto (1894-1907): o ciclo dos intendentess e a criação da comarca.** São José do Rio Preto: THS Editora, 2012.

BUENO, José Carlos de Lima. **A expansão física de São José do Rio Preto – 1980 a 2000.** São Paulo: FAU/USP (Tese de Doutorado), 2003.

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

CARMO, André; ESTEVENS, Ana. **O conflito social e a construção da cidadania no espaço urbano.** 2008. Disponível em: <<https://eces.revues.org/1441>>. Acesso em: 15 maio 2017.

COSTA, Thiago. **O engajamento da corporalidade nos percursos urbanos.** 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/08.091/3030>>. Acesso em: 17 maio 2017.

COUTO, E. R. **Pausas Urbanas: contraponto entre indivíduo e sociedade.** Divinópolis: Funedi – UEMG, 2007. Disponível em: <<http://www.funedi.edu.br/files/mestrado/Dissertacoes/TURMA1/DissertacaoEdizaRodriguesCouto.pdf>>. Acesso em: 21 Maio 2017.

COY, Martin. **Rio e cidade: Uma interação em transformação.** 2013. Disponível em: <<https://confins.revues.org/8384>>. Acesso em: 17 maio 2017.

DELGADO, Manuel. **El espacio público como ideología.** Madri: Catarata, 2011.

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

FARIA, Laura. **Às margens da Praça Cívica.** Monografia (Trabalho Final de Graduação I). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual “Julio de Mesquita Filho”. Presidente Prudente, 2016.

FERNANDES, Mayra. **EntreLinhas: Revisão do Plano para o Parque Setorial de São José do Rio**

Preto – SP. Monografia (Trabalho Final de Graduação I). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual “Julio de Mesquita Filho”. Presidente Prudente, jun./2012.

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.

GALANI, Luan. **Arquitetos propõem reabertura de rios canalizados de Curitiba.** 2017. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/876303/arquitetos-propoem-reabertura-de-rios-canalizados-de-curitiba>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **A condição urbana:** Ensaio de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GORSKI, Maria Cecília Barbieri. **Rios e cidades:** Ruptura e reconciliação. Monografia (Mestrado). Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2008.

HARVEY, David. **The condition of postmodernity.** Oxford: Blackwell, 1990.

INHABITAT. **How the Cheonggyecheon River Urban Design Restored the Green Heart of Seoul.** 2014. Disponível em: <<http://inhabitat.com/how-the-cheonggyecheon-river-urban-design-restored-the-green-heart-of-seoul/>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

KFOURI, Jamil José. **Parque de Fundo de Vale de São José do Rio Preto – SP.** Monografia (Especialização em Paisagismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1980.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho da paisagem:** As cidades do interior paulista. São Paulo: Unesp, 2003.

LANDSCAPE PERFORMANCE. **Cheonggyecheon Stream Restoration Project.** 2015. Disponível em: <<https://landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

LEGOFF, Jacques. **Por amor às cidades.** São Paulo: Unesp, 1998. Tradução de: Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes

LIMA, Bruna Massud de. **Direito à cidade no Brasil contemporâneo e a população em situação de rua.** 2013. Disponível em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2013/JornadaEixo2013/anais-eixo13questao urbanaegestaodascidades/direitoacidadenobrasilcontemporaneoepopulacaoemsituacaoderua.pdf>>. Acesso em: 17 jan. 2017.

LYNCH, Kevin. **The image of the city.** Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

MAQUETE eletrônica do novo terminal urbano de Rio Preto Diário da Região. São José do Rio Preto, 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=9E_Hv3XY50o>. Acesso em: 21 fev. 2017.

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

NETTO, Maria Manoela Gimmler; COSTA, Stael de Alvarenga Pereira; LIMA, Thiago Barbosa. **Bases Conceituais da Escola Inglesa de Morfologia Urbana**. Paisagem e Ambiente: Ensaios, 2014. n. 33, p. 29 – 48.

REBOUÇAS, A. C. Água doce no mundo e no Brasil. In: REBOUÇAS, A; BRAGA, B; TUNDISI, J. G. (orgs.). Águas doces no Brasil: capital ecológico, uso e conservação. 3 ed. São Paulo: Escrituras, 2006.

ROWE, Peter G. **Os resultados e a história do projeto de restauração do Cheonggyecheon, em Seul, que derrubou uma via expressa elevada e propôs um espaço de lazer em torno ao córrego**. 2013. Disponível em: <<http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/234/restauracao-do-cheonggyecheon-seul-coreia-do-sul-296126-1.aspx>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

SANTOS, Alessandra Cristina dos. **Mudanças e permanências na política urbana e o seu papel na produção do espaço urbano desigual**: Estudo de São José do Rio Preto- SP. 2013. 1 v. Dissertação (Mestrado)- Curso de Ciências Sociais, Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 2013.

SÃO JOSÉ DO RIO PRETO- SP. PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO. **História de São José do Rio Preto**. Disponível em: <<http://www.riopreto.sp.gov.br/PortalGOV/do/conhecendoCidade?op=viewForm&coConteudo=11166&coSeqEstrutura=267&coEstruturaPai=12>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

TEODÓZIO, Delcimar Marques. **Do Sertão à Cidade** - Planejamento urbano em São José do Rio Preto: dos anos 50 aos anos 2000. São Carlos: EESC-USP, 2008.