

GABRIEL VALENTINI FRANCISQUETI

PARQUE DA PAINEIRA

Requalificação urbana em área central – Catanduva, SP

Monografia apresentada à disciplina Trabalho Final de Graduação – TFG III, do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências e Tecnologia – FCT UNESP.
Orientação: Prof.^a Dr.^a Arlete Maria Francisco

Presidente Prudente, SP

2015

Dedico a meu avô Vardir,

Que pouco estudou, mas me ensinou valores muito maiores que aqueles da sala de aula.

Que nunca foi arquiteto, urbanista ou paisagista, mas construiu casas e paisagens, para mim, marcantes.

Obrigado por tudo.

Agradecimentos

Agradeço aos meus pais, Darlene e Moisés, por tudo o que fazem e fizeram para tornar sonhos e desejos em realidade. Obrigado pelo suporte, carinho, apoio, amor e compreensão; obrigado por serem minha base.

Agradeço a minha irmã, Fabiane, pelo exemplo que sempre foi em minha vida e por estar sempre presente. Nem todos tem a sorte de ter uma relação fraternal como a nossa.

Agradeço a Arlete Maria Francisco pela orientação ao longo deste um ano e meio de trabalho; pelas horas de dedicação ao tema, às problemáticas, discussões, análises, conversas.

Agradeço a Carolina Lotufo Bueno Bartholomei, pela coorientação neste trabalho e pela orientação de iniciação científica no decorrer dos últimos anos.

Enfim, agradeço a todos aqueles que de alguma forma marcaram estes anos: Andressa, Felipe, Fernando, Maria Clara, Nayara; e em especial a Bruna, Carol, Giorgio, Isadora, Kamila, Tainá, por todos os momentos compartilhados, até o fim. A Vanessa, por ser conselheira, irmã, mãe e amiga.

“Se o propósito de uma obra de requalificação urbana for melhorar a percepção das pessoas sobre a cidade, suscitar o entusiasmo e levar a novas apropriações dos espaços, o projeto terá cumprido uma das mais sérias e tradicionais funções da arquitetura.”

Francine Gramacho Sakata

RESUMO

Este trabalho consiste na apresentação de um projeto de requalificação urbana para uma área central da cidade de Catanduva, a partir da análise de um vazio urbano e seu entorno.

Nos levantamentos e análises realizados, procurou-se utilizar os fundamentos da teoria de Kevin Lynch para comprovar que o vazio urbano atual, fruto da desativação do pátio de manobras da ferrovia, e todo seu entorno são inexistentes para a população. Não há legibilidade. A área apresenta alguns elementos de paisagem marcantes, mas que sozinhos não provocam no indivíduo a sensação de pertencimento.

Por meio do estudo das problemáticas do local e considerando os fatores históricos, culturais e de sensações do

município e sua população, este projeto busca requalificar a área, tornando-a uma paisagem legível e clara, que faça parte do cotidiano e da memória dos indivíduos.

Assim, a construção do Parque da Paineira seria uma forma de transformar o local em um espaço público aberto, uma nova área verde para o centro, espaço de lazer, descanso e cultura, aproveitando os elementos preexistentes e inserindo novos para promover a diversidade de usos e apropriações por diferentes públicos.

Palavras-chave: Catanduva; vazio urbano; requalificação urbana; parque.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização de Catanduva (assinalada em vermelho) no Estado de São Paulo.	6
Figura 2 - Perímetro urbano em 1974. Destaque para a localização da malha urbana em relação às rodovias e ferrovias.	8
Figura 3 - Eixos de crescimento a partir da região de formação do município.	9
Figura 4 - Mapa básico da cidade de Catanduva.	9
Figura 5 - Área de embarque da antiga estação ferroviária. À direita da imagem nota-se o corte realizado no terreno para implantação da linha férrea. Fonte: arquivo do autor, 2013.	10
Figura 6 - Construção do pontilhão sobre a ferrovia na rua Sete de Setembro. Ao fundo, pátio de manobras da ferrovia. Fonte: Museu Padre Albino, sem data.	11
Figura 7 - Mapa de Catanduva, 1920; Fonte: Biblioteca Municipal de Catanduva.	11
Figura 8 - Configuração da malha urbana em 1920 com os limites dos primeiros bairros. Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.	12
Figura 9 - Foto aérea, 1940, mostrando a região central de Catanduva. Fonte: Museu Padre Albino.	13
Figura 10 - Parque das Américas, entre 1940 e 1950. Fonte: Museu Padre Albino.	14
Figura 11 - Parque das Américas, entre 1940 e 1950. Fonte: Museu Padre Albino.	14
Figura 12 - Atual configuração do Parque das Américas: Prefeitura e Câmara Municipais, terminal de transporte público urbano e Fórum. Fonte: Google Street View.	14
Figura 13 - Prédios da estação ferroviária: 1910, 1920 e 1948 (atual).	15
Figura 14 - Antiga rodoviária de Catanduva e, ao fundo, estação ferroviária, hoje Estação Cultura. Fonte: http://catanduva-cult.blogspot.com.br/p/fotos-cidade.html	15
Figura 15 - Eixos principais de circulação e os primeiros bairros da cidade. Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.	16
Figura 16 - Principais equipamentos públicos e usos presentes na área. Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.	17
Figura 17 - Localização dos Parques construídos via financiamento junto ao BID. Fonte: Prefeitura Municipal, relatório BID.	19
Figura 18 - Localização do pátio de manobras da linha férrea, 1934. Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/catanduva.htm , modificado pelo autor.	20
Figura 19 - Vista aérea parcial de Catanduva, 2009. No centro da foto, o antigo pátio de manobras da ferrovia, atual vazio urbano. Ao fundo, centro da cidade.	21
Figura 20 - Recorte da área de estudo: vazio urbano, entorno, córrego Fundo e linha férrea.	21

Figura 21 - Figura-fundo de vias e quadras. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor. ...	26
Figura 22 - Curvas de nível e altitude. As linhas e letras alaranjadas representam linhas de corte. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.....	27
Figura 23 - Perfis topográficos a partir de linhas de corte preestabelecidas na figura 22.	27
Figura 24 - Vegetação existente na área e bairros próximos. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.....	28
Figura 25 - Evolução da área nos anos 2003, 2010 e 2014. Fonte: Google Earth.	29
Figura 26 - Áreas verdes. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.....	30
Figura 27 - Mapa de uso e ocupação do entorno da área. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.....	31
Figura 28 - Zoneamento definido pelo Plano Diretor. Fonte: Prefeitura Municipal, Plano Diretor, 2006.....	32
Figura 29 - Skyline da região central visto a partir da Avenida Daniel Soubhia, início do vazio. Fonte: arquivo do autor, 2014.....	34
Figura 30 - Mapa mental idealizado por indivíduo abordado na região central, próximo à área. Fonte: arquivo do autor, 2014.	35
Figura 31 - Mapa mental idealizado por indivíduo residente fora da região central. Fonte: arquivo do autor, 2014.....	35
Figura 32 - Projeto de prolongamento da Avenida Daniel Soubhia. Fonte: Prefeitura Municipal - Plano de Mobilidade Urbana, 2013, modificado pelo autor.....	39
Figura 33 - Configuração do atual sistema viário na região analisada, considerando possíveis trajetos, utilizando automóvel.	40
Figura 34 - Demarcação da APP no atual vazio urbano. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.....	45
Figura 35 - Implantação geral do Parque da Juventude.....	50
Figura 36 - Retrofit de dois dos antigos pavilhões do Carandiru. Hoje escola técnica e centro cultural. Fonte: site Vitruvius, 2014. .	51
Figura 37 - Parque da Juventude. Setor central: contemplação. Fonte: site Vitruvius, 2014.....	51
Figura 38 - Área esportiva, diferenciação de pisos, vegetação e proteção para os pedestres por meio de biombos metálicos. Fonte: site Vitruvius, 2014.....	52
Figura 39 - Parque do Parreão e a relação com o Córrego. Fonte: livro Parques Brasileiros, reprodução.....	53
Figura 40 - Implantação atual do parque. Fonte: Google Earth, 2014.....	53
Figura 41 - Bosques, caminhos e áreas de permanência sobre o deck de madeira. Fonte: site Archdaily, 2014.....	54

Figura 42 - Implantação da Praça Victor Civita. Fonte: site Archdaily, 2014.	55
Figura 43 - Estudo de desapropriações. Em amarelo, imóveis a serem desapropriados. Em alaranjado, imóveis que estavam em estudo. Em vermelho, imóveis mantidos.....	60
Figura 44 - Caminhos de desejo. Elaborado pelo autor.	61
Figura 45 - Primeiro esboço para o plano de massas. O setor 2 do mapa, educacional, foi retirado da atual proposta e a área anexada ao setor 4, assim como o setor 3 foi anexado ao setor 1.	62
Figura 46 - Setorização proposta para o Parque da Paineira.....	65
Figura 47 - Localização dos usos.....	67
Figura 48 - Caminhos propostos para o parque.	68
Figura 49 - Acessibilidade ao parque; entradas principais (setas maiores) e secundárias.....	68
Figura 50 - Córrego Fundo.....	69
Figura 51 - Foto e corte esquemático do sistema de gabião empregado para reconstituição e recuperação de margens de rios. Disponível em: http://www.arquitetaresponde.com.br/wp-content/uploads/2013/09/gabiao.png	69
Figura 52 - Área não edificante (15m de cada lado, a partir do eixo da linha férrea).....	70
Figura 53 - Esquema básico do paisagismo. O verde mais claro indica vegetação rasteira/forração e o mais escuro indica presença de massa arbórea.	71

Figura 54 - Implantação final do Parque da Paineira.....	72
--	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução da população no município de Catanduva.	8
Tabela 2 - Configuração dos bairros do entorno da área.	22

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Modelo do questionário aplicado durante as entrevistas	55
---	----

SUMÁRIO

1. Introdução.....	5
2. Catanduva.....	6
2.1 Histórico	7
2.2 Linha Férrea, primeiros bairros e formação da malha urbana 10	
2.3 Planejamento Urbano Atual.....	18
3. Área de estudo – Recorte	20
3.1 Leitura da Área	23
3.1.1 Análise Fotográfica	23
3.1.2 Análise Morfológica.....	26
3.1.3 Análise Visual – Teorias de Kevin Lynch.....	33
4. Problemáticas da Área	36
4.1 Projeto Urbano Contemporâneo – Urbanismo Sustentável	36
4.2 Vazios urbanos	41
4.3 Áreas de Preservação Permanente em Ambiente Urbano	43
4.4 Requalificação Urbana	47
4.5 Espaços Públicos Abertos e Conforto do Usuário	48
5. Estudos de Caso.....	50
6. Diretrizes de Projeto.....	55
7. Parque da Paineira – Projeto	65
8. Considerações finais	72
9. Referências	73

1. Introdução

Como a maior parte das cidades do interior do Brasil que tiveram seu surgimento ou crescimento ligado à rede ferroviária, Catanduva viveu a euforia que a instalação de uma estação ferroviária provoca na economia e desenvolvimento da cidade. Porém, viveu também a falta de planejamento urbano, enfrentando problemas como a ocupação de áreas de várzea, poluição, crescimento desordenado da malha urbana...

O fim do ciclo do café e o apoio ao desenvolvimento do modelo de transporte rodoviário, na segunda metade do século XX, deixaram grandes marcas – cicatrizes na malha urbana de diversas cidades, que viram todo seu patrimônio ligado à ferrovia ser desocupado e abandonado.

Neste trabalho estuda-se uma área localizada na região central, em Catanduva-SP, que foi, por muitos anos, utilizada pela rede ferroviária como pátio de manobras para os trens e oficinas de manutenção. Seguindo a lógica da falta de planejamento nas cidades, o pátio de manobras foi instalado sobre um córrego e sua área de várzea, hoje área de preservação permanente. Com a decadência e desuso do transporte ferroviário, o pátio foi desativado, e um grande vazio urbano restou na área, compreendido por uma malha urbana consolidada, visto que está localizado em meio aos três primeiros bairros do município.

Assim, o objetivo deste trabalho é propor um projeto de requalificação do espaço, a partir da análise do vazio urbano e seu entorno, levando em consideração os fatores históricos e culturais do município e sua população.

Para isso, foi realizado um estudo teórico sobre vazios urbanos e projeto urbano contemporâneo, envolvendo os conceitos e aplicações do urbanismo sustentável, buscando ações de planejamento e projeto que estejam vinculadas às necessidades reais dos indivíduos, reforçando a importância deste na construção da cidade contemporânea. Assim, foram realizadas entrevistas com moradores, que participaram respondendo a um questionário e contribuindo na análise visual da área, com a confecção de mapas mentais.

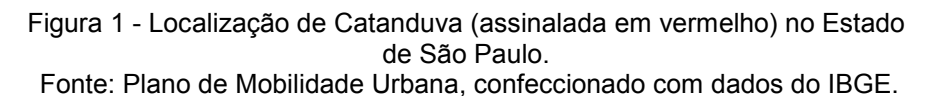
Considerando a intenção da prefeitura municipal em utilizar o vazio urbano para a construção de uma avenida, criticou-se a manutenção do modelo urbanístico que favorece o uso do automóvel em detrimento do cidadão e do pedestre.

Em uma primeira etapa do trabalho, foram traçadas diretrizes para a requalificação urbana do local, tendo como foco principal a construção de um parque: o vazio urbano transformado em um espaço público aberto; esta segunda etapa consiste na apresentação e detalhamento do projeto para o parque urbano.

A metodologia utilizada para definir o projeto final foi baseada na revisão dos primeiros levantamentos, nas entrevistas

Assim nasce o Parque da Paineira, com o conceito de devolver à região central um espaço público aberto, área de lazer, descanso e cultura para a população, buscando conectar a área aos bairros do entorno, tornando-a legível.

Catanduva é uma cidade média brasileira localizada na região noroeste do estado de São Paulo e possui, segundo dados do IBGE, uma população de aproximadamente 118 mil habitantes e densidade demográfica de 388,24 hab./km². É a segunda maior cidade da região administrativa à qual pertence cuja sede é o município de São José do Rio Preto (figura 1).



Tem economia baseada no plantio da cana de açúcar e na produção sucroalcooleira, com presença de agroindústrias. Além disso, é um polo de comércio e prestação de serviços por ser a sede de sua microrregião.

2.1 Histórico

Catanduva foi fundada em 1918, porém, foi a chegada da Estrada de Ferro Araraquarense, em 1910, que proporcionou ao pequeno distrito – ainda conhecido como Vila Adolpho, com sua estação inaugurada em 1º de maio de 1910 - seu maior desenvolvimento.

A ligação com São Paulo e o Porto de Santos, possível graças à instalação da linha férrea, permitiu a vinda de novos trabalhadores e imigrantes e teve início o cultivo das grandes lavouras cafeeiras. A população do povoado, outrora pequena e limitada a algumas casas em torno da estrada do Taboado, onde havia postos de troca e algumas ‘vendas’, cresceu rapidamente; o povoado ganhou status de vila até que, em 14 de abril de 1918, foi implantado o município de Catanduva.

“Segundo Matos, é indiscutível a importância da ferrovia na paisagem urbana das cidades do interior do Estado de São Paulo.” (LANDIM, 2004).

Consideremos que a ferrovia modelou a paisagem urbana. A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, ponto de cruzamento de trens e local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas. (MATOS¹ *apud* LANDIM, 2004).

Em 1940, sua população era estimada em, aproximadamente, 40mil habitantes. A população urbana tornou-se maior que a rural nos anos 1950, como em grande parte das cidades brasileiras, conforme dados observados na tabela 1.

¹ MATOS, O. N. de. **Café e ferrovia**. São Paulo: Edições Arquivo do Estado, 1981. (Coleção Monografia).

Tabela 1 - Evolução da população no município de Catanduva.

Ano	Urbana	Rural	Total
1940	19231	21448	40679
1950	23433	20998	44431
1960	38127	11386	49513
1970	49359	8892	58251
1980	65948	6918	72866
1991	88011	2768	90779
1996	98942	2000	100942
2000	104268	1579	105847
2010	111937	906	112843

Fonte: Conjuntura Catanduva. Disponível em <http://www.catanduva.sp.gov.br/conteudo/link/2328>

Em 1958, a construção da rodovia Washington Luís passando pelo município promoveu a ligação entre este e a capital do estado sem necessidade de utilizar o transporte ferroviário. Com o tempo, a linha férrea perdeu importância e as rodovias passaram a ser o principal eixo de desenvolvimento econômico nacional e também municipal. Como podemos observar na figura 2, a rodovia Washington Luís foi construída às margens do então perímetro urbano, distante da região central, e sua abertura promoveu o crescimento da malha urbana no sentido desse corredor viário.

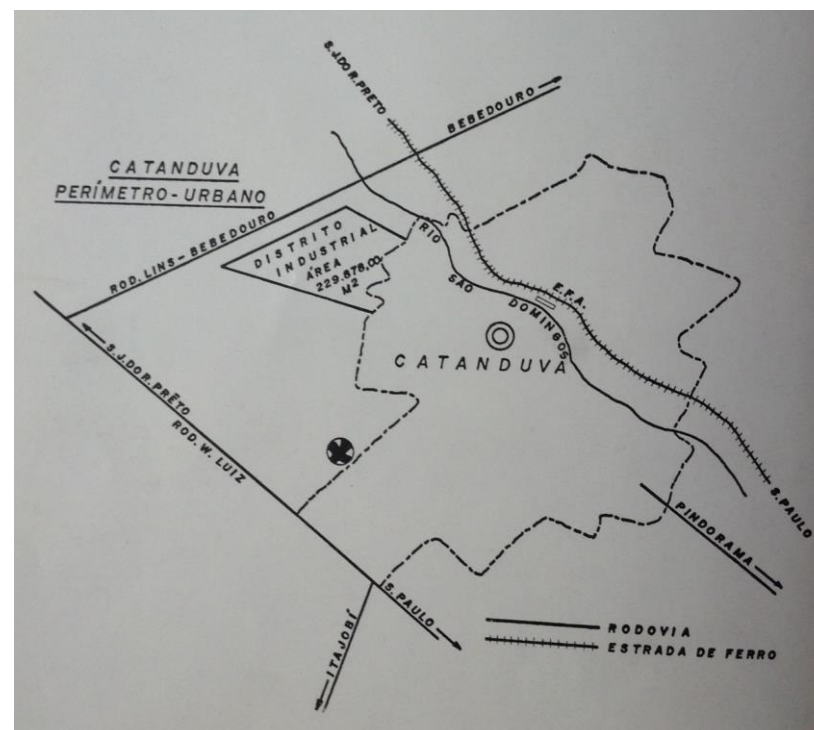


Figura 2 - Perímetro urbano em 1974. Destaque para a localização da malha urbana em relação às rodovias e ferrovias.
Fonte: livro "Catanduva - ontem e hoje", 1974.

O eixo industrial, antes concentrado no entorno da linha férrea (até a década de 1960-1970), é hoje fortemente demarcado pelos eixos rodoviários (figura 3), que definem, também, os limites de crescimento e desenvolvimento da malha urbana (figura 4).

Pode-se dizer que o crescimento do município foi do tipo contínuo (PANERAI, 2006), com as regiões centrais se desenvolvendo em continuação com a malha existente. O rio São Domingos e a ferrovia foram as principais barreiras e limites para o crescimento em alguns setores.

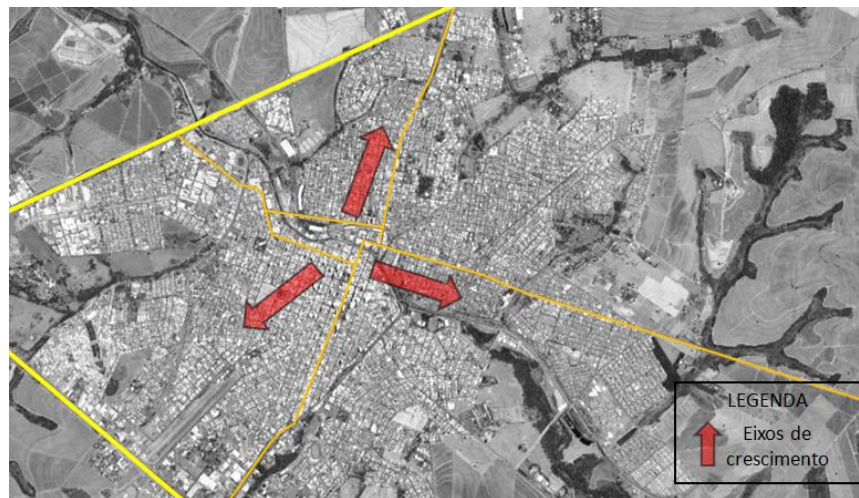


Figura 3 - Eixos de crescimento a partir da região de formação do município.

Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.



Figura 4 - Mapa básico da cidade de Catanduva.

Fonte: Plano Diretor, disponível em:

http://www.catanduva.sp.gov.br/conteudo/interna/34-2323/PLANO_DIRETOR

2.2 Linha Férrea, primeiros bairros e formação da malha urbana

Este item aborda as consequências geradas no desenho urbano a partir do traçado da ferrovia e instalação do seu pátio de manobras e como o desenvolvimento da malha urbana, principalmente dos primeiros bairros, foi influenciado por esse evento. Assim, entenderemos a questão central deste trabalho, que envolve a requalificação urbana de uma área central, hoje vazio urbano, mas que pertenceu ao antigo pátio de manobras de trens e só existe e persiste devido à construção da estrada de ferro Araraquarense.

Como relatado, a chegada da linha férrea à antiga Vila Adolpho, em 1910, é que permitiu grande desenvolvimento e contribuiu para a instalação do município. A princípio, a malha urbana era composta por dois bairros: São Francisco, o primeiro bairro, e Vila Consola (atual Higienópolis); suas terras foram ocupadas pela família de seus respectivos donos e, com o passar dos anos e devido à construção de novas casas, foram doadas ao povoado.

Em 1910 foi realizada a abertura da linha férrea, com traçado paralelo ao rio São Domingos; sua estação foi construída na cota mais baixa (mais próxima ao rio), visto que o terreno era

bem acidentado (figura 5). A construção da estação permitiu o desenvolvimento da área posterior ao rio, hoje Centro.



Figura 5 - Área de embarque da antiga estação ferroviária. À direita da imagem nota-se o corte realizado no terreno para implantação da linha férrea. Fonte: arquivo do autor, 2013.

Com a instalação da ferrovia, foi construído também um pátio de manobra para os trens, constituído pelo 'triângulo de reversão' ou rotatória, e pelas casas de máquinas e manutenção (figura 6).

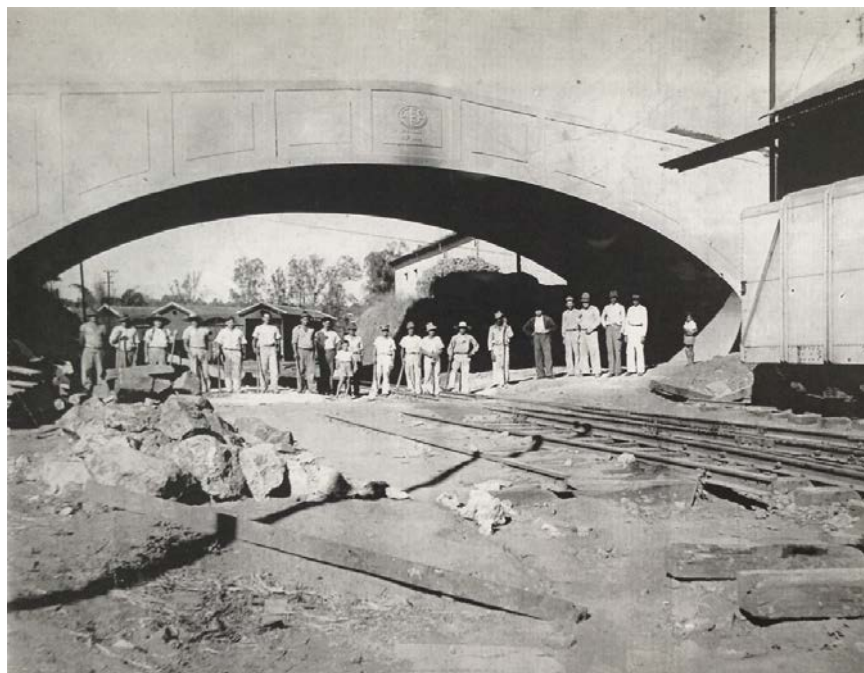


Figura 6 - Construção do pontilhão sobre a ferrovia na rua Sete de Setembro. Ao fundo, pátio de manobras da ferrovia. Fonte: Museu Padre Albino, sem data.

Assim, a configuração da malha urbana (figuras 7 e 8) do município na década de 1920, época de sua fundação, era bem desconexa: a ligação entre os bairros era feita por poucas ruas e algumas pontes; isso se deve ao traçado sinuoso do rio São Domingos e sua grande área de várzea, frequentemente inundada pelas cheias do rio, além de outros córregos e da presença do pátio de manobras da linha férrea.



Figura 7 - Mapa de Catanduva, 1920; Fonte: Biblioteca Municipal de Catanduva.

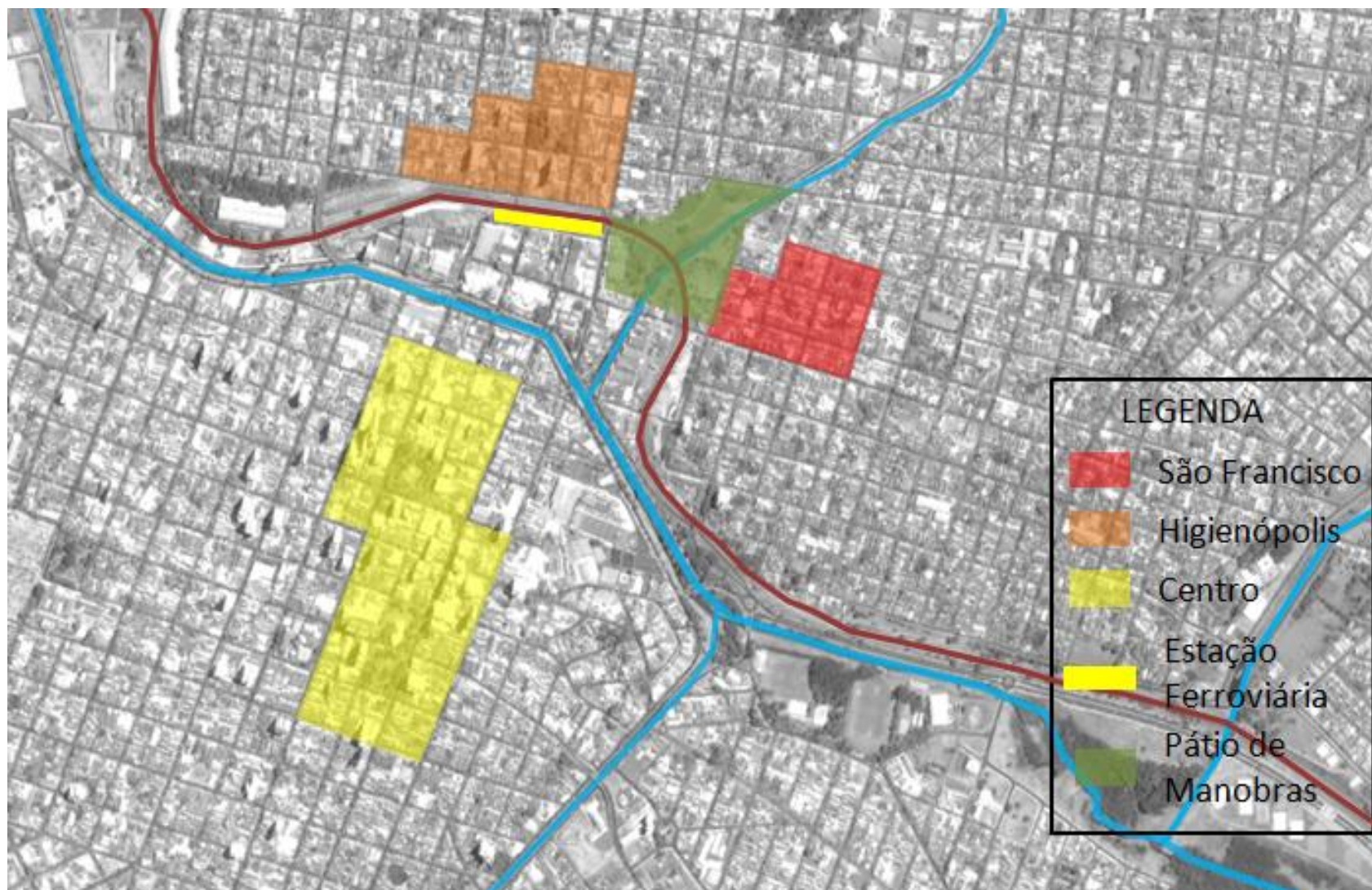


Figura 8 - Configuração da malha urbana em 1920 com os limites dos primeiros bairros. Fonte: Google Earth, modificado pelo autor

A várzea do São Domingos foi ocupada apenas nas décadas de 1920 e 1930, quando o traçado do rio foi retificado na região central e seu leito aprofundado, para evitar as frequentes enchentes. Com a retificação, houve grande retirada de terra dos barrancos da ferrovia para aterrar a várzea do São Domingos e, em 1940, foi criado o Parque das Américas, primeira área de lazer da cidade. Somente a partir destas obras é que a região (o miolo entre os bairros) foi efetivamente ocupada e urbanizada (figura 9).

Como relata Landim (2004), as cidades que surgiram a partir da linha férrea tem em comum a característica de não planejamento: não houve preocupação com a implantação urbanística e o que se observa é que “o parcelamento em tabuleiro de xadrez se apresentou como uma solução rápida, independentemente do sítio natural, e foi adotado à larga”.

A paisagem resultante, de acordo com Landim (2004), era formada pela estação ferroviária, localizada próxima ao fundo de vale (curso d'água), pela praça principal, localizada próxima à Igreja Matriz, ligada à estação pela rua principal de comércio.



Figura 9 - Foto aérea, 1940, mostrando a região central de Catanduva.
Fonte: Museu Padre Albino.

Parque das Américas

A região conhecida por Parque das Américas desenvolveu-se após a retificação do leito do São Domingos e aterramento das áreas de várzea. Nela, instalaram-se as Indústrias Matarazzo (hoje uma fábrica de café solúvel), o primeiro cinema da cidade, alguns hotéis e outras casas comerciais. O parque, que foi a primeira área de lazer e contemplação da cidade, foi construído em 1940 e compreendia três quarteirões às margens do rio São Domingos (figuras 10 e 11).



Figura 10 - Parque das Américas, entre 1940 e 1950. Fonte: Museu Padre Albino.



Figura 11 - Parque das Américas, entre 1940 e 1950. Fonte: Museu Padre Albino.

Na década de 1960, o Parque das Américas deu lugar às ideias de modernização da cidade e foram construídos equipamentos públicos em cada uma de suas três praças: prefeitura e câmara municipal, terminal de transporte público (construído em 1992 e reformado em 2013) e fórum; com isso, houve a destruição da única área verde e de lazer da região central de Catanduva (figura 12).



Figura 12 - Atual configuração do Parque das Américas: Prefeitura e Câmara Municipais, terminal de transporte público urbano e Fórum. Fonte: Google Street View.

Estação Ferroviária

A estação ferroviária de Catanduva já ocupou três diferentes prédios (figura 13): o primeiro, construído em 1910, foi incendiado em 1919 em uma 'revolta' da população, descontente com o prédio e as condições da linha férrea. O segundo prédio foi então construído e permaneceu até a década de 1940, quando foi inaugurado (em 1948) o terceiro e último prédio.



Figura 13 - Prédios da estação ferroviária: 1910, 1920 e 1948 (atual).

Fonte: site Estações Ferroviárias, disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/catanduva.htm> e Museu Padre Albino.

Nas décadas de 1950 e 1960 foi construída, ao lado da estação ferroviária, a rodoviária de Catanduva, que funcionou no local até meados de 1980, quando foi transferida para uma área periférica. Atualmente, o local é ocupado pela Estação Cultura (figura 14).



Figura 14 - Antiga rodoviária de Catanduva e, ao fundo, estação ferroviária, hoje Estação Cultura. Fonte: <http://catanduva-cult.blogspot.com.br/p/fotos-cidade.html>

A linha férrea foi de extrema importância para o desenvolvimento da cidade e sua abertura provocou inúmeras mudanças na malha urbana e em seu desenvolvimento ao longo dos anos. A partir da ligação entre os três primeiros bairros surgiram as vias principais da cidade, eixos de circulação que até

hoje são acesso ao centro ou rotas de saída do município (figura 15). São elas: Rua Sete de Setembro, Rua Quinze de Novembro, Rua São Paulo e Rua Brasil, sendo que as duas primeiras são limites do antigo pátio de manobras da linha férrea, hoje vazio urbano e área de estudo e análise deste trabalho.

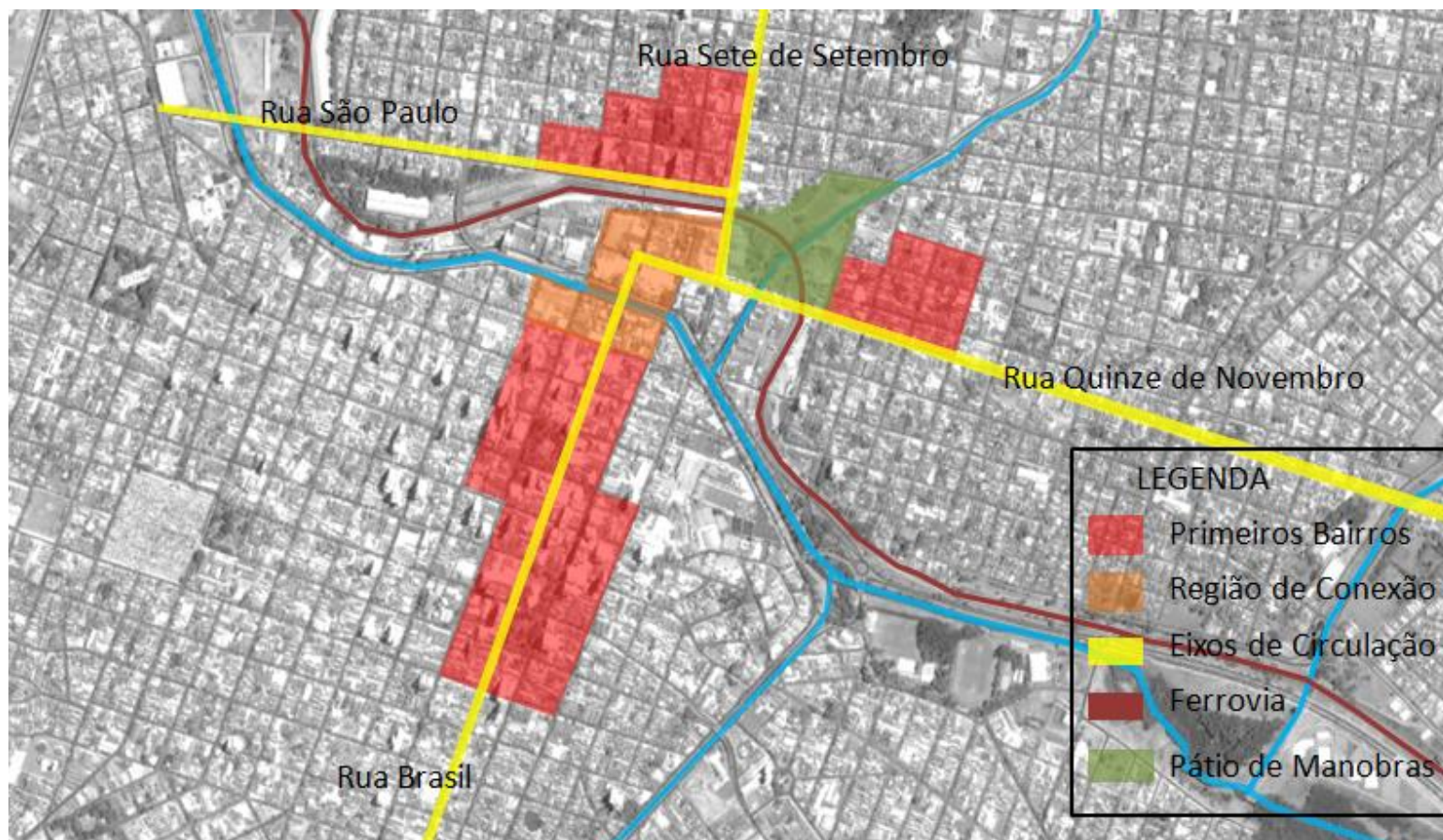


Figura 15 - Eixos principais de circulação e os primeiros bairros da cidade. Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.

A região do Parque das Américas, antiga várzea do São Domingos, ocupa hoje papel fundamental para o município, uma vez que agrupa diversos equipamentos públicos, indústrias e, desde a implantação da ferrovia, é grande área comercial da cidade, que mesmo tendo perdido importância para a Rua Brasil, continua tendo sua representatividade. Além disso, é uma grande região de conexão da malha urbana.

A ferrovia continua ativa, com trens passando seis vezes ao dia, porém unicamente para transporte de cargas; a movimentação de passageiros foi encerrada em 2001 e os prédios que abrigavam a estação ferroviária e a antiga rodoviária foram reformados e, requalificados, são hoje a Estação Cultura, centro cultural e artístico. A figura 16 ilustra a importância da região, mostrando sua configuração atual, com alguns usos e equipamentos públicos.



Figura 16 - Principais equipamentos públicos e usos presentes na área. Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.

2.3 Planejamento Urbano Atual

A partir da consolidação da região central, a cidade passou a se desenvolver seguindo o conceito dos eixos e polos: as quatro principais vias, já citadas, adquiriram importância econômica, por acabarem concentrando o comércio da cidade e tornaram-se polos, regiões de atração populacional e também de dispersão; elas regularam o crescimento da malha urbana por muitos anos, sendo considerados os primeiros grandes eixos do sistema viário municipal. Ainda hoje aquelas quatro vias são importantes corredores comerciais e que não estão, necessariamente, localizados na região central.

O crescimento da malha urbana é controlado pelas rodovias, que funcionam como limites do perímetro urbano; assim, espera-se evitar um crescimento difuso e espalhado da malha urbana e procura-se ocupar e preencher os vazios urbanos já existentes dentro destes limites.

O município possui Plano Diretor Participativo (PDP), instituído pela Lei Complementar nº 0355 de 26 de dezembro de 2006, o qual é o instrumento básico da Política Urbana e integra, em seu conteúdo, todo o sistema de ordenamento territorial no que diz respeito à regulamentação da ocupação urbana.

Em 2010, foi implantado, em parceria com o BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento – o Programa de

Desenvolvimento Urbano Integrado do Município de Catanduva, que visa à melhoria da qualidade de vida através da implementação de projetos de desenvolvimento urbano integrado, de saneamento ambiental e de mobilidade urbana. O custo total do Programa foi estimado no equivalente a US\$ 16.878.000,00 (dezesesseis milhões, oitocentos e setenta e oito mil dólares) (Relatório BIB, Prefeitura Municipal).

O projeto trata das ações direcionadas à melhoria da qualidade ambiental urbana da cidade, a partir de ações de saneamento ambiental, incluindo o esgotamento sanitário, por meio da implantação de interceptor de esgotos, de coletores tronco e de uma Estação de Tratamento de Esgotos – ETE, contribuindo para a despoluição dos córregos e rios do município, inclusive o Rio São Domingos.

Também faz parte do Programa o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, que caracteriza o sistema viário do município e levanta informações e necessidades dos motoristas, pedestres e usuários do transporte público urbano. O plano de mobilidade contempla ainda a implantação de uma rede de ciclovias em Catanduva: foram propostos 40 km (quarenta quilômetros), divididos em ciclovias e ciclofaixas, dos quais 12,5 km já foram implantados ao longo dos principais corredores viários.

Analisando os aspectos urbanísticos, verifica-se uma carência de áreas verdes, áreas de lazer e de integração social; a

existência de áreas de interesse ambiental degradadas, especialmente APPs dos rios urbanos devido à retirada das matas ciliares e erosões das margens.

A proposta de implantação do projeto Corredores Verdes e Parques Abertos (figura 17) surge como resposta a essa situação, a fim de propiciar lazer, recreação, atividades esportivas, produtivas, culturais, e promover a melhoria da paisagem e a recuperação ambiental ao longo de um recurso natural marcante e significativo para a cidade, o rio São Domingos.

A requalificação urbana diz respeito à implantação de um corredor verde na cidade, dividido entre dois parques Abertos e um Parque Linear. Seu objetivo final é melhorar as condições de convívio da população urbana com o meio ambiente. Porém, para a região do córrego Fundo, que atravessa a área de estudo deste trabalho, não há projeto algum para recuperação de suas margens e construção de parques. Mesmo com o córrego despoluído – e não canalizado na área – a proposta da prefeitura é construir uma avenida em suas margens, que ligue a região noroeste da cidade à região central. Esta questão será abordada nos próximos tópicos.



Figura 17 - Localização dos Parques construídos via financiamento junto ao BID. Fonte: Prefeitura Municipal, relatório BID.

3. Área de estudo – Recorte

O recorte deste trabalho compreende a área do antigo pátio de manobras da linha férrea, instalada em 1910. Não há dados exatos quanto à data de sua instalação, mas em mapas das décadas de 1920 e 1930 já se encontra desenhado o triângulo de reversão da linha; o pátio era composto pelo triângulo de reversão e também por casas de máquinas (figura 18).

A área sempre foi uma 'mancha' desconexa na malha urbana (figura 19), característica reforçada por suas peculiaridades (pátio de serviços, córrego, ferrovia). Não há registros da data em que o pátio foi desativado, porém com a decadência do transporte ferroviário, a área foi sendo desmontada e abandonada, e o que resta hoje são as estruturas em concreto das antigas pontes



Figura 18 - Localização do pátio de manobras da linha férrea, 1934. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/catanduva.htm>, modificado pelo autor.

(triângulo de reversão) sobre o córrego e barracões abandonados, frequentemente utilizados por moradores de rua e usuários de drogas.



Figura 19 - Vista aérea parcial de Catanduva, 2009. No centro da foto, o antigo pátio de manobras da ferrovia, atual vazio urbano. Ao fundo, centro da cidade.

Fonte: Museu Padre Albino.

Com terras pertencentes à prefeitura municipal e à antiga FEPASA, que federalizada, foi incorporada à Rede Ferroviária Federal, cuja concessão da linha é hoje da América Latina Logística – ALL, o local é atualmente um vazio urbano (figura 20) com uma área de aproximadamente 60 mil m². A ferrovia está em

operação, com passagem de até seis pares de trens por dia, mas o restante da área permanece sem uso e abandonado.



Figura 20 - Recorte da área de estudo: vazio urbano, entorno, córrego Fundo e linha férrea.

Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.

Diferentemente da área de estudo, seu entorno apresenta-se como uma região consolidada, densamente ocupada, localizada na área central de Catanduva. Seus limites são os primeiros bairros da cidade: São Francisco, Higienópolis (Higienópolis, Alto do Higienópolis e Jardim do Bosque) e Centro, que apresentam, segundo dados da prefeitura municipal, uma população de

aproximadamente 13 mil habitantes (tabela 2), o que representa 11% da população total do município vivendo na região.

Conta ainda com indústrias próximas e possui forte eixo comercial, principalmente nas ruas Sete de Setembro, Quinze de Novembro e São Paulo, que, como dito anteriormente, são importantes corredores viários municipais.

Tabela 2 - Configuração dos bairros do entorno da área.
Fonte: Conjuntura Catanduva. Disponível em <http://www.catanduva.sp.gov.br/conteudo/link/2328>

Bairro	Domicílios Permanentemente Ocupados	População (2011)	Valor do Rendimento Médio Mensal das Pessoas com Rendimento, Responsáveis pelos Domicílios Particulares Permanentes (R\$)
Higienópolis	966	2640	1243,41
Alto do Higienópolis	126	389	902,04
Jardim do Bosque	207	657	1845,03
Centro	2197	5644	1996,62
São Francisco	1470	4232	856,66
TOTAL	4966	13562	

3.1 Leitura da Área

A leitura da área, considerando todas as análises a seguir, servirá para o melhor entendimento das problemáticas e qualidades do vazio urbano e seu entorno, servindo como base para a definição da intervenção projetual proposta.

3.1.1 Análise Fotográfica

Para melhor visualização, a análise fotográfica encontra-se nas pranchas a seguir.



1

A rua Quinze de Novembro possui muitos prédios antigos, alguns remanescentes dos anos 1950, especializados no comércio de peças, manutenção, oficinas e venda e reparos de utensílios domésticos e eletrônicos. Ali também se concentram uma fábrica de laticínios e alguns bares (botecos).



2

Na foto 2, vemos o trem atravessando a cidade em horário de pico, por volta das 17h15; o trânsito no local é bloqueado e isto é motivo de reclamação de grande parte da população residente nos bairros da região ou que utilizam a rua Quinze de Novembro como rota.



3

A foto 3 mostra o cruzamento das ruas Quinze de Novembro e Sete de Setembro; ao fundo vemos o Terminal de Transporte Público. E a região do antigo Parque das Américas.



4

A rua Sete de Setembro (foto 4) apresenta comércio e serviços mais diversificados, que vão desde lojas de móveis e petshops a lojas de tintas (que ocupam antigos barracões de depósito); apresenta também algumas clínicas, revelando diferenças bem marcantes em relação a rua Quinze de Novembro.



5

A foto 5, mostra o cruzamento com a rua Rio de Janeiro, local das antigas estações ferroviária e rodoviária, hoje Estação Cultura. Ali também é o início do pontilhão sobre a linha férrea, que permite a passagem dos trens sem interrupção do tráfego de veículos e pedestres, construído em 1941.

Localização das fotografias tiradas no local.



As setas indicam o sentido da imagem.

Vista parcial do centro da cidade a partir do pontilhão sobre a linha férrea, na rua Sete de Setembro.



6

Na foto 7, temos a Rua São Paulo, primeiro corredor comercial do município, tem até hoje prédios remanescentes da década de 1920, onde funcionam empórios, barbeiro e uma agência dos Correios.



7

A foto 8, tirada sobre o pontilhão que cruza a linha férrea, mostra a área deste trabalho, um vazio urbano. Ao fundo, o bairro São Francisco.



8

A foto 9 mostra o leito ferroviário a partir da antiga estação ferroviária; ao fundo, o pontilhão e início da área analisada.



9

Trilhos da ferrovia que atravessam a área. Ao fundo, bairro Higienópolis.

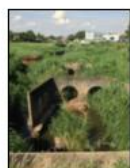


10



11

As fotos 11 e 14 revelam a situação paradoxal vivida pelo local: abandono e vazio contrapõem-se a cidade, viva, contemporânea, que cresceu nos arredores e "virou suas costas à área".



12

Estruturas de concreto sobre o Córrego Fundo que sustentavam o triângulo de reversão do antigo pátio de manobras da ferrovia.



13

Armazém abandonado que serviu a linha férrea. Atualmente ocupado por usuários de drogas e moradores de rua, é propriedade particular.



14

As fotos 11 e 14 revelam a situação paradoxal vivida pelo local: abandono e vazio contrapõem-se a cidade, viva, contemporânea, que cresceu nos arredores e "virou suas costas à área".



15

Região da atual garagem de ônibus da empresa de transportes Luwasa. Sua área apresenta contaminação do solo segundo relatório CETESB, 2012. Nos fundos da garagem, passa a linha férrea.

Localização das fotografias tiradas no local.



As setas indicam o sentido da imagem.



16

A foto 16 mostra o Córrego Fundo, canalizado em quase toda sua extensão dentro da malha urbana, porém, não canalizado dentro da área analisada.



17

A foto 17 mostra antigos barracões que serviam a linha férrea como depósito. Abandonados, servem como abrigo noturno para moradores de rua e usuários de drogas.



18

Visão panorâmica da área a partir do bairro Higienópolis. Ao fundo, parte do bairro São Francisco e Centro.



19

Imagem da área a partir do bairro Higienópolis como trem passando ao fundo, em um final de tarde.



20

A foto 20 mostra a visão a partir da Avenida Daniel Soubhia, com o centro da cidade e a área ao fundo. Nota-se o córrego canalizado e as ciclo faixas, fruto das políticas empregadas freqüentemente pela prefeitura.

3.1.2 Análise Morfológica

“Conhecer a forma das cidades e reconstituir sua história é também orientar uma maneira de projetar” (PANERAI, 2006).

O estudo do tecido urbano da cidade faz-se necessário porque explica a constituição das cidades e fornece premissas para o entendimento e planejamento atual e futuro. Segundo Panerai, o tecido é constituído pela superposição de três conjuntos: a rede de vias, o parcelamento fundiário e as edificações.

Vias e Quadras

Devido ao processo histórico de formação e desenvolvimento da malha urbana na região central e à presença do vazio urbano em questão, algumas vias tem seu tráfego interrompido ou desviado. A linha férrea e a proximidade a dois rios (Córrego Fundo e São Domingos) causam grande impacto na malha, que apesar disto, é ortogonal. A única região do mapa que apresenta desenho orgânico é a que representa o bairro Parque Iracema, construído na década de 1950 por uma empresa de desenvolvimento urbano de São Paulo.

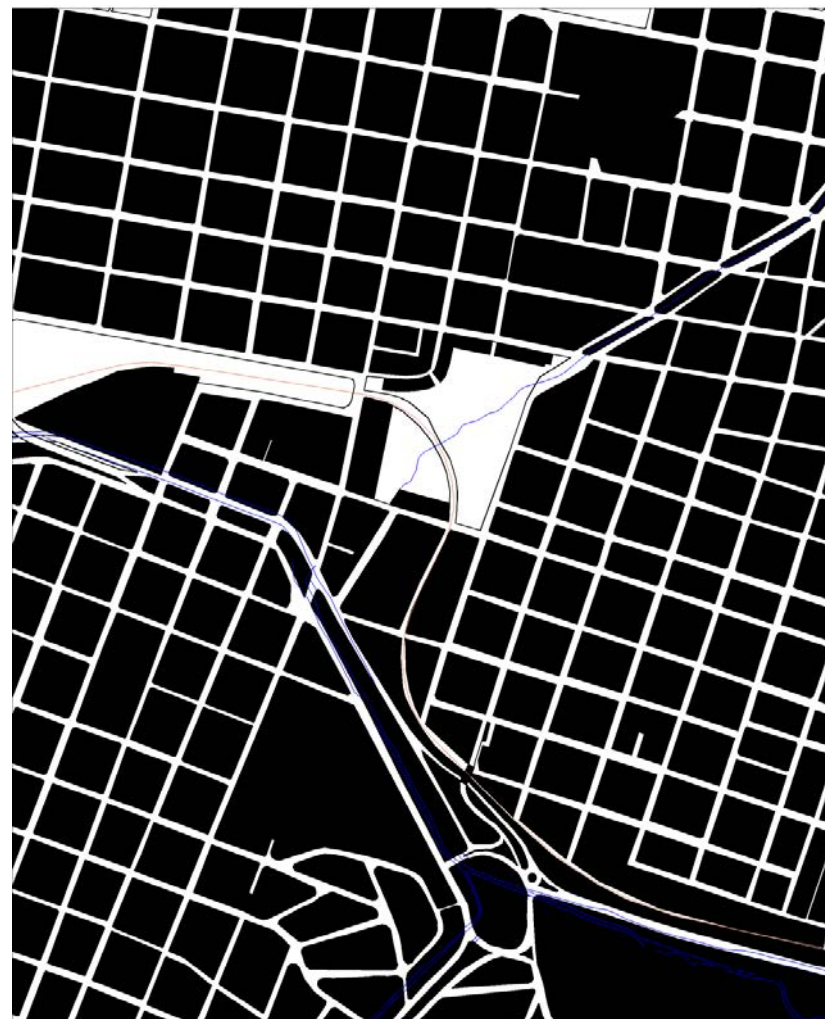


Figura 21 - Figura-fundo de vias e quadras. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.

Terreno – Curvas de nível

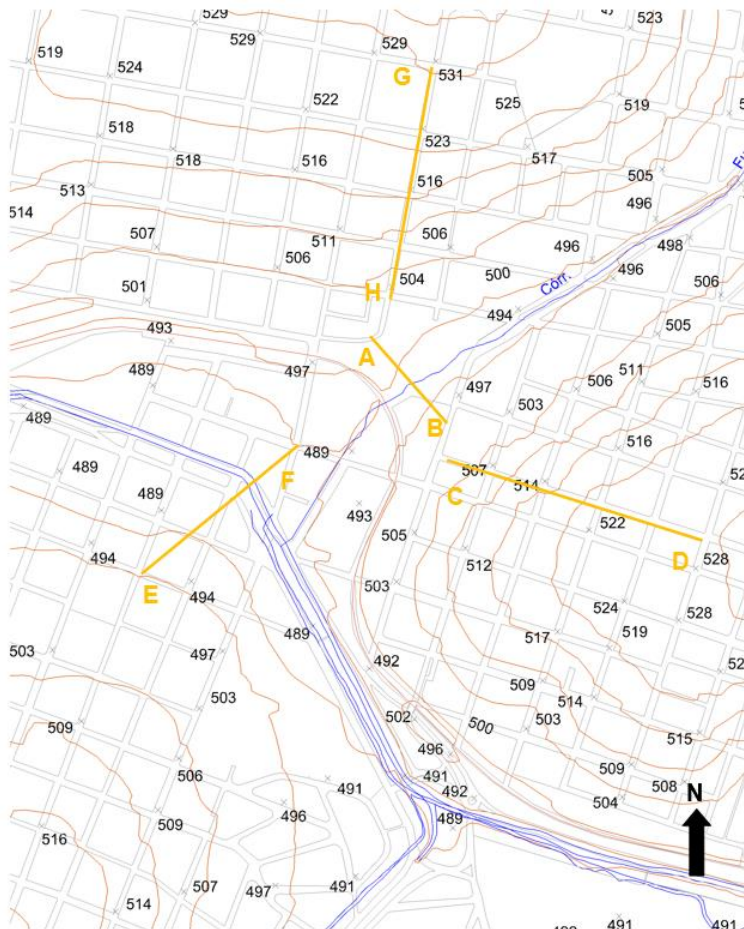


Figura 22 - Curvas de nível e altitude. As linhas e letras alaranjadas representam linhas de corte. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.

O terreno pode ser considerado de inclinação suave mesmo que a diferença entre o ponto mais alto (504m) e o mais baixo (489m) seja de 15 metros. O desenho das curvas mostra que a área funciona como calha para o escoamento das águas pluviais, por estar na cota mais baixa e conter o córrego.

Os perfis topográficos (figura 23) que o terreno apresenta, segundo as linhas de corte da figura 22, são:

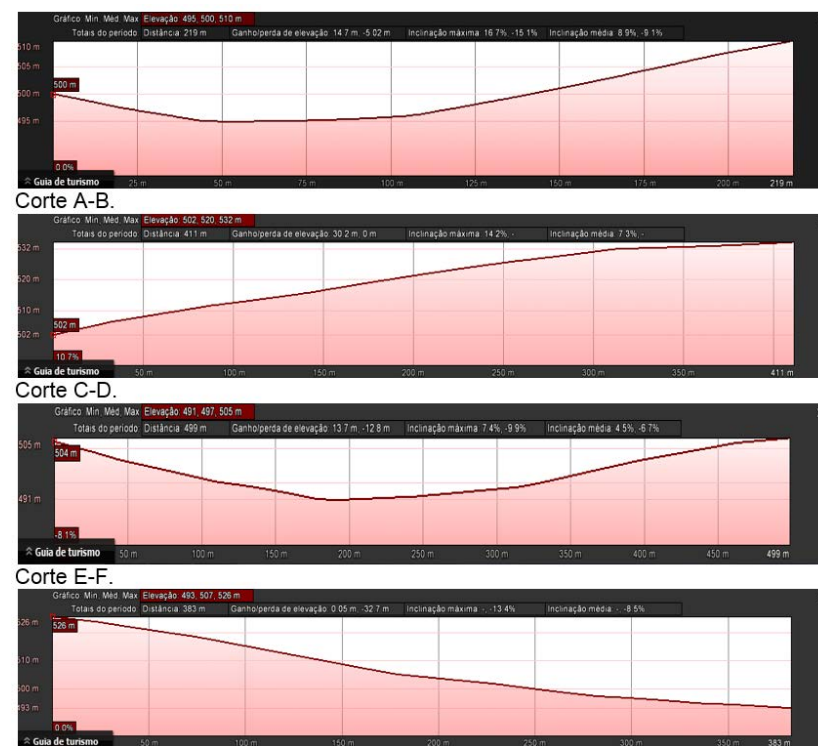


Figura 23 - Perfis topográficos a partir de linhas de corte preestabelecidas na figura 22.
Fonte: Google Earth.

Vegetação

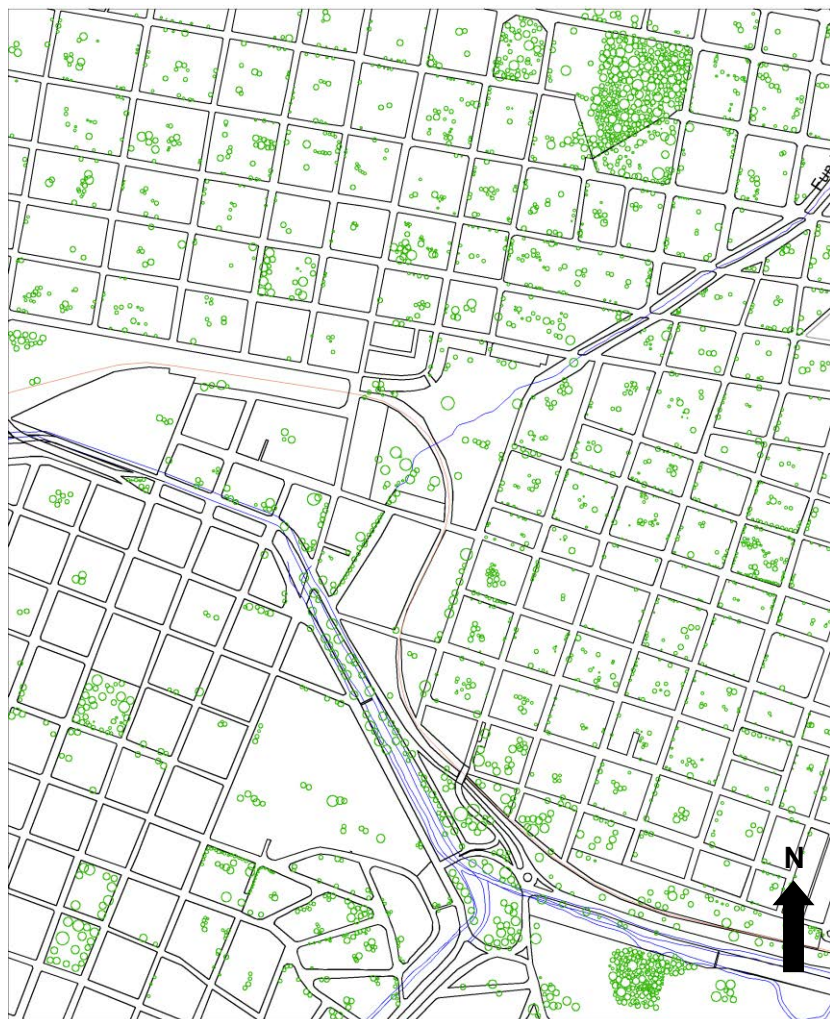


Figura 24 - Vegetação existente na área e bairros próximos. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.

A figura 24 mostra que a grande parte da vegetação nos bairros São Francisco e Higienópolis concentra-se internamente aos quarteirões, ou seja, em terrenos sem acesso público. A região central é a que mais carece de formações vegetais, com árvores de grande porte encontradas apenas nas três praças da região e pouco registro de vegetação nas ruas.

A área de estudo deste trabalho, como já relatado, possui índice de vegetação muito baixo, considerando o tamanho de sua área permeável. Além disso, grande parte da vegetação que havia no local foi retirada nos últimos quatro anos. Analisando também imagens de satélite da área (figura 25), percebe-se a retirada de árvores no local, que apresentava vegetação considerável em 2010; em 2014, pouco restou. Além disso, grande parte das árvores ao longo do córrego, na Avenida Daniel Soubhia, também foi retirada, uma vez que este foi canalizado em 2011. Novas árvores foram plantadas nas calçadas às margens do córrego canalizado, porém apresentam ainda tamanho muito pequeno.

Outra característica que podemos observar nessas imagens são os caminhos feitos pelos pedestres – linhas de desejo - que utilizam a área como parte de uma rota mais curta até o centro. Identificamos caminhos que ligam a Rua Quinze de Novembro até a Avenida Daniel Soubhia ou até as ruas Vitória e Doze de Outubro, no bairro Higienópolis; esses caminhos serão apresentados nas diretrizes projetuais.



2003



2010



2014

Figura 25 - Evolução da área nos anos 2003, 2010 e 2014. Fonte: Google Earth.

Áreas verdes (praças)



Figura 26 - Áreas verdes. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.

A região carece de áreas verdes e espaços de lazer. Próximo ao antigo pátio de manobras temos apenas duas praças: a oeste uma praça hoje ocupada por uma igreja; e a sul, duas áreas que compõem a chamada Praça dos Idosos, construída pela prefeitura no ano de 2012 e que apresenta quadras e cancha de bocha.

Ao norte, temos o bosque e zoológico municipal e uma praça simples, com vegetação de grande porte.

Na região central temos apenas três praças, uma delas ocupada pela igreja Matriz. As outras duas áreas verdes do mapa são a várzea do São Domingos, região que não configura um parque (são apenas árvores implantadas nas rotatórias do sistema viário e nas margens dos rios) e o Conjunto Esportivo, que possui um bosque com árvores de aproximadamente 40 anos.

Uso e Ocupação

O mapa da figura 27 revela a diversidade de usos que a região apresenta, concentrando comércio, serviços e indústrias na região próxima ao centro e eixos viários e uso residencial concentrado nos bairros São Francisco e Higienópolis.

Assim, pode-se dizer que a área e seu entorno tem uso tanto ao longo do dia quanto à noite: o centro mais movimentado no horário comercial (8h às 18h) e os bairros adjacentes no horário

noturno. A requalificação da região incluiria diretrizes para usos diurnos e noturnos.

ÁREA VERDE
COMÉRCIO
EQUIPAMENTO URBANO
INDÚSTRIA
INSTITUCIONAL
MISTO
RESIDENCIAL
SERVIÇO
VAZIO/SEM USO/CONSTRUÇÃO



Figura 27 - Mapa de uso e ocupação do entorno da área. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.

Zoneamento

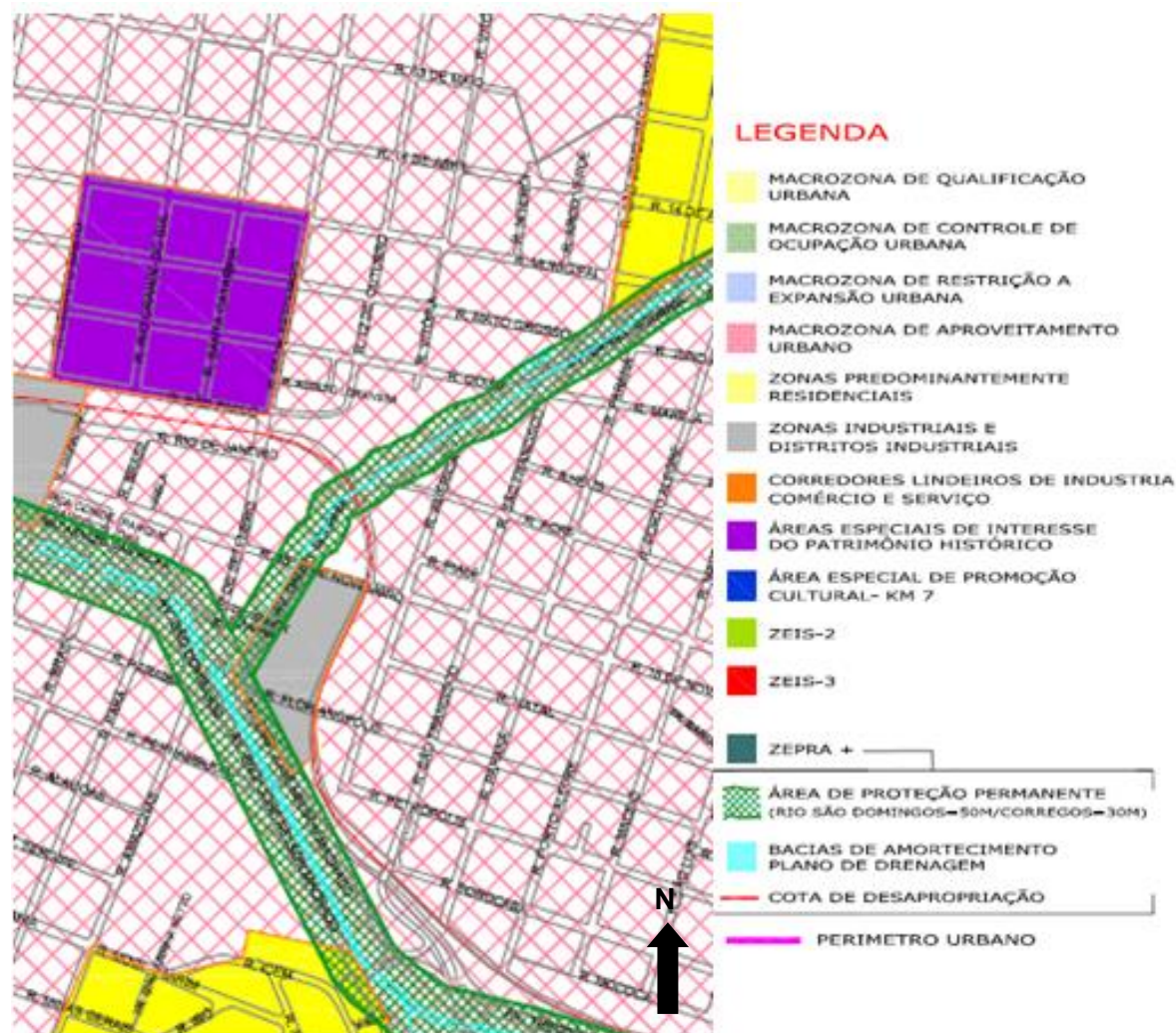


Figura 28 - Zoneamento definido pelo Plano Diretor. Fonte: Prefeitura Municipal, Plano Diretor, 2006.

A área está inserida, de acordo com o Plano Diretor, na macrozona de aproveitamento urbano, que prevê o uso em potencial da infraestrutura já disponível para atender a novas perspectivas urbanas e populacionais.

Na região ainda temos zonas industriais (instituídas devido à presença anterior de uma indústria de laticínios e outra de café solúvel), área de proteção permanente (30m no Córrego Fundo), algumas áreas predominantemente residenciais e uma área de interesse de preservação do patrimônio histórico, que envolve as quadras relativas ao primeiro loteamento de Catanduva e hoje forma o entorno à Praça da Catedral.

3.1.3 Análise Visual – Teorias de Kevin Lynch

A partir das análises morfológicas e fotográficas e com base nas teorias e estudos de Kevin Lynch, este tópico abordará a criação do conceito para o projeto de requalificação urbana do atual vazio urbano na região central de Catanduva.

Para Lynch (1997), a cidade deve possuir legibilidade, clareza na paisagem: “uma cidade legível seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral”. Para isso, deve ter elementos que provoquem a imaginabilidade:

[...] imaginabilidade: a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado. É aquela forma, cor ou disposição que facilita a criação de imagens mentais claramente identificadas, poderosamente estruturadas e extremamente úteis do ambiente. Também poderíamos chamá-la de legibilidade ou, talvez, de visibilidade num sentido mais profundo, em que os objetos não são apenas passíveis de serem vistos, mas também nítida e intensamente presentes aos sentidos. (LYNCH, 1997, p.11)

Quando o indivíduo consegue identificar facilmente os elementos da paisagem a sua volta, ou seja, quando a cidade é legível, ele se sente seguro, e não apenas no sentido de orientação, mas também emocional. A imagem ambiental é formada a partir de

três componentes: identidade, estrutura e significado – identidade no sentido de individualidade, de fazer-se reconhecível; estrutura como a relação espacial do objeto com o observador; e o último no sentido de ter significado para o observador.

A paisagem da cidade é formada por cinco tipos de elementos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. De maneira resumida, segundo Lynch (1997) vias são “os canais de circulação”; limites são os “elementos lineares não considerados como ruas”; bairros são “regiões que possuem características comuns”; pontos nodais são “pontos da cidade onde o observador pode entrar”; marcos são, “em geral, objetos físicos definidos de maneira simples: edifício, sinal, loja ou montanha”.

Na análise da área que compõe este trabalho, procurou-se utilizar os fundamentos da teoria de Lynch para comprovar que o vazio urbano atual, fruto da desativação do pátio de manobras da ferrovia, e todo seu entorno são inexistentes para a população. Não há legibilidade. A área apresenta alguns elementos de paisagem marcantes, mas que sozinhos não provocam no indivíduo a sensação de pertencimento, de lugar.

Ao aplicar os testes – era pedido aos cidadãos que desenhassem um mapa mental da região, identificando nele os principais elementos formadores da paisagem - muitos indivíduos citavam a vista que conseguem ter do centro da cidade – *skyline* - a partir do início da área e o prédio abandonado (figura 29), “com seus

arcos”, situado dentro da área de análise como um marco. Como relatado por Lynch (1997) nos resultados de suas pesquisas: “as vistas amplas provocavam uma reação de prazer emocional muitas vezes citado pelos entrevistados. [...] um panorama bem cuidado parece ser uma sólida base para o desfrute da cidade”.

Nos mapas produzidos durante as conversas informais, os indivíduos não conseguiram definir um limite para a área. Sabem que há um córrego e que a linha férrea atravessa a região (limites), mas não conseguem estabelecer nem ao menos o desenho das vias adjacentes.



Figura 29 - Skyline da região central visto a partir da Avenida Daniel Soubhia, início do vazio. Fonte: arquivo do autor, 2014.

O que há muito forte na memória dos habitantes é a formação da região do antigo Parque das Américas: a maioria começou o desenho pelo rio São Domingos, principal da cidade, e soube marcar diversos elementos presentes na região entre o rio e a ferrovia – fórum, prefeitura, terminal urbano, estação ferroviária, uma indústria de torrefação de café (que por ter grande porte e cheiro marcante de

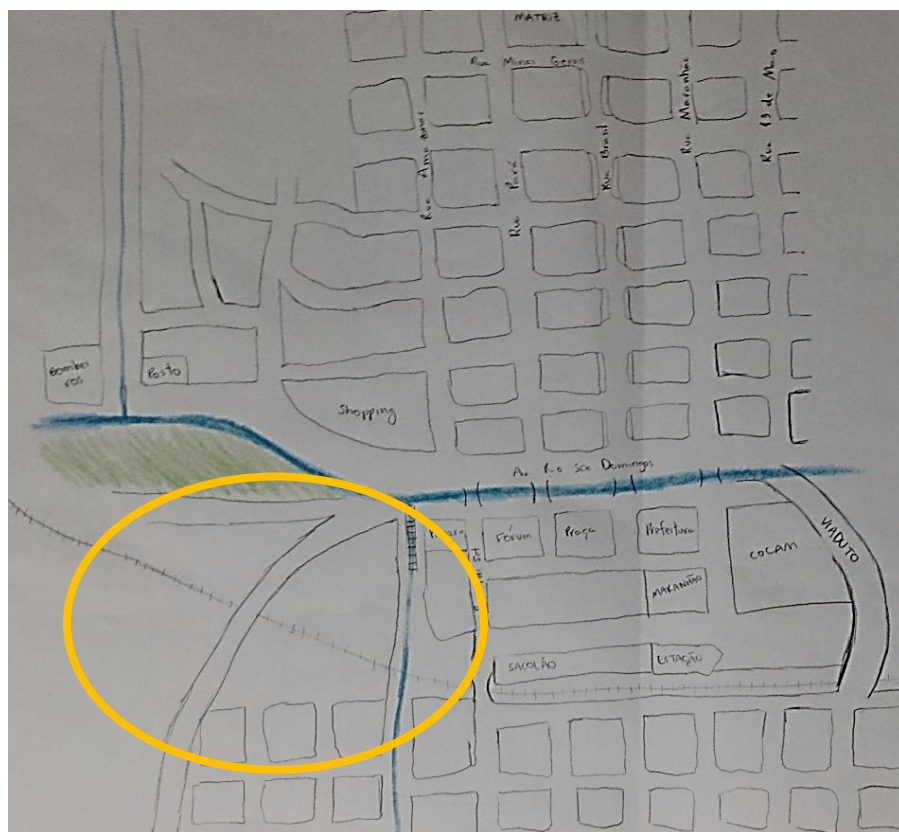


Figura 30 - Mapa mental idealizado por indivíduo abordado na região central, próximo à área. Fonte: arquivo do autor, 2014.

café torrado, faz parte das sensações de todos os entrevistados) e o viaduto construído na década de 70, à época da “modernização” das cidades brasileiras.

O mapa mental, figura 30, mostra exatamente o contexto acima citado: os elementos da região central e do Parque das Américas bem demarcados, o traçado urbano fiel à realidade. Já o recorte analisado neste trabalho aparece às margens do mapa, sem marcos, sem delimitação, sem identidade para o indivíduo. Este sabe que há um córrego e que a ferrovia por ali passa, porém não

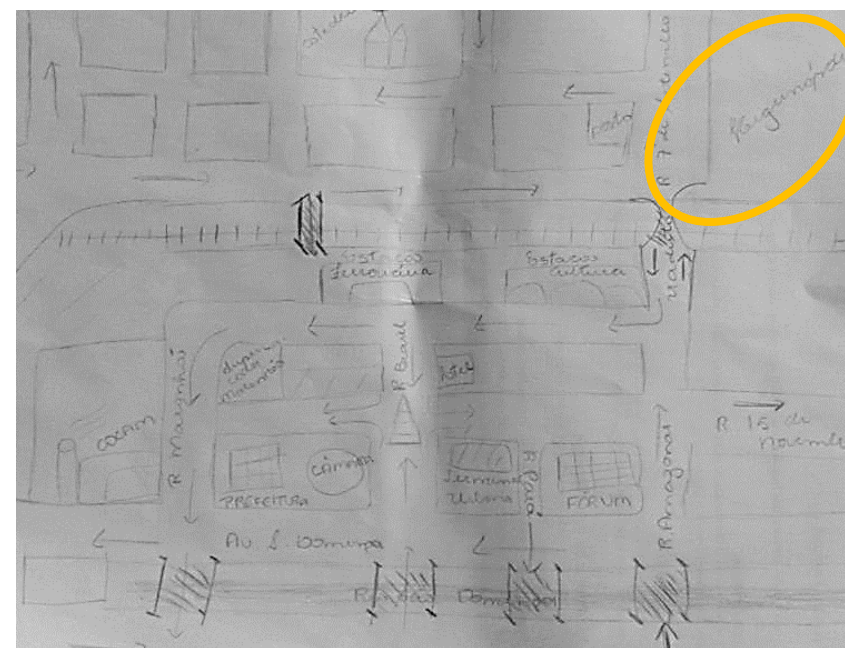


Figura 31 - Mapa mental idealizado por indivíduo residente fora da região central. Fonte: arquivo do autor, 2014.

consegue ter uma imagem mental da área carregada de significados a ponto de conseguir desenhá-la.

Alguns cidadãos nem chegaram a citar ou desenhar em seus mapas a região do vazio urbano estudado. No mapa da figura 31, o vazio urbano aparece apenas marcado como 'Higienópolis' e o indivíduo não conseguiu lembrar-se do desenho da área e nem os elementos presentes nela. Para alguns deles, a área não chega a pertencer à região central. De fato, ela não está inserida em nenhum dos bairros adjacentes nos mapas oficiais da prefeitura: não é centro, não pertence ao bairro São Francisco e nem ao Higienópolis.

Assim, o conceito principal deste trabalho é tornar - a partir de análises urbanas, históricas, culturais, de sensações – o vazio urbano “desconhecido” em uma paisagem legível e clara, que possua capacidade de evocar uma imagem forte no observador – imaginabilidade – a ponto de adquirir identidade e tornar-se parte da memória e dos sentidos dos indivíduos.

[...] se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro lugar, notável e inconfundível. (LYNCH, 1997, p.102).

4. Problemáticas da Área

4.1 Projeto Urbano Contemporâneo – Urbanismo Sustentável

Por urbanismo, segundo Secchi (2006) entende-se um conjunto de práticas que buscam a contínua mudança e melhoramento do espaço habitável e, em particular, da cidade.

As cidades do início do século XX refletiam o modo de vida e convívio de seus moradores, no qual “espaço e tempo tinham alcançado grande coerência e a máquina urbana organizava, para boa parte de sua população, o uso do tempo e do espaço” (SECCHI, 2009).

Na cidade contemporânea, que é por essência o lugar da diferença, os aspectos da globalização e do modelo industrial perduram e tornam o viver um verdadeiro conflito inclusão-exclusão, no qual a população perde sua identidade e a cidade, sua legibilidade.

Ao final do século XX, “cada um explora um território alargado de limites e identidades incertos” (SECCHI, 2009), e a população sofre as consequências de uma imagem mental fragmentada, encontrando lugares muito distantes, interligados por uma rede urbana confusa:

“Vivemos na época do simultâneo, das justaposições, do próximo e do longínquo, lado a lado, do disperso. Vivemos em um momento em que o mundo se experimente, creio eu, mais como um retículo que cruza pontos e entrelaça seu novelo, que como um grande percurso que se desenvolve no tempo.” (FOUCAULT² *apud* SECCHI, 2009, p. 235).

No Brasil, em muitas cidades que surgiam no interior, o ritmo de crescimento era baseado na economia da compra, venda e troca de mercadorias entre produtores rurais e moradores das zonas urbanas; diversas cidades surgiram por serem locais de troca de produtos ou a partir de pequenas hospedagens para os viajantes.

Com a chegada da linha férrea, ou no caso dos povoados que surgiram a partir dela, a economia era voltada, quase que totalmente, à compra, venda e transporte de mercadorias e produtos voltados ao uso do transporte ferroviário.

O desenvolvimento econômico trouxe o crescimento populacional e com a mudança do modo de vida rural para urbano, as cidades, despreparadas para tão rápido crescimento, conheceram os problemas da poluição, ocupação de áreas de várzea dos rios, utilização intensa dos espaços urbanos, pressão das áreas centrais, surgimento dos vazios urbanos, dispersão, heterogeneidade. Junto a

isto, as políticas de apoio ao transporte rodoviário, nas décadas de 60/70, contribuíram para a decadência das ferrovias e então, viu-se a implantação da “ditadura do automóvel”, como relata Landim (2004).

É interessante notar que, se na década de 1950 o status urbano era determinado pela fonte luminosa de águas dançantes na praça central, nas décadas seguintes veremos na construção de viadutos um forte índice do status urbano, sendo as obras acompanhadas com afeição pela imprensa e pela população locais. (LANDIM, 2004, p. 72)

O automóvel torna-se um meio de transporte acessível e as cidades passam a ser desenhadas e planejadas totalmente em sua função: bairros construídos nas periferias, sem planejamento e conexão com o tecido urbano passam a ter grandes avenidas interligando-os à malha, assim como distritos industriais, que deixam o centro das cidades e a proximidade com a linha férrea e buscam grandes áreas, periféricas, mas agora conectadas a rodovias e à malha urbana através de um complexo sistema viário.

Viadutos e trevos se inserem de maneira agressiva na cidade, delimitando-a em faixas muito estreitas e modificando a imagem e a maneira de funcionar por meio da construção de paisagens que raramente conseguem ser significativas. (SECCHI, 2009, p. 37).

Assim, com a possibilidade fácil de transporte, com grandes avenidas e automóveis que levem a qualquer distância, a cidade

² FOUCAULT, Michel. *Le Souci de soi*. Paris: Gallimard, 1984 (trad. Italiana: *La cura di sé*. Milano: Feltrinelli, 1995).

vivência a dispersão dos espaços de moradia, convívio e lazer: as famílias mais ricas podem morar nos subúrbios porque possuem automóveis, os shoppings, verdadeiras obras monumentais, precisam de espaço e instalam-se fora dos centros; e a cena se repete com aeroportos, hotéis, parques temáticos.

A cidade torna-se um mosaico e o automóvel faz-se fundamental para se chegar de uma a peça a outra; aqueles que não têm acesso a este meio de transporte vivem confinados em uma cidade que não mais oferece espaços significativos de lazer e convívio em áreas centrais ou em cada bairro. Esse modelo de cidade, reflexo dos ideais modernistas, “leva os espaços urbanos a uma impessoalidade, um total esvaziamento do espaço público, ou melhor, uma neutralização desses espaços” (ROMERO, 2009).

No final do século XX e início do século XXI, em que os conceitos de biodiversidade, ecologia, sustentabilidade entram em questionamento nas diversas áreas do conhecimento – arquitetura e urbanismo não ficariam por fora -, surge o conceito do urbanismo sustentável. Assim, a cidade contemporânea citada até aqui busca reconhecer e enfrentar seus problemas e procurar um novo meio para definir suas ações urbanísticas e políticas públicas.

Baixa densidade, dilatação do espaço urbano, necessidade de recorrer ao automóvel para chegar ao centro comercial e aos principais lugares de trabalho ou de *entertainment*, certamente, são contraditórios a um objetivo de

sustentabilidade, mais especificamente a uma limitação dos consumos energéticos ligados à motorização. (SECCHI, 2009, p.224)

Assim, o urbanismo sustentável procura planejar e construir cidades mais sustentáveis, diminuindo os impactos sociais, ambientais e econômicos das ações urbanas, melhorando o relacionamento entre o homem e a cidade e buscando a melhora na qualidade de vida da população. O urbanismo sustentável tenta implementar propostas que amenizem a setorização das cidades e a necessidade de uso do automóvel para alcançar moradia, lazer, trabalho, saúde.

[...] cidade sustentável é o assentamento humano constituído por uma sociedade com consciência de seu papel de agente transformador dos espaços e cuja relação não se dá pela razão natureza-objeto e sim por uma ação sinérgica entre prudência ecológica, eficiência energética e equidade socioespacial. (ROMERO, 2007).

O urbanismo sustentável busca, considerando a história e cultura da população local e regional, devolver a paisagens esquecidas ou descaracterizadas o conceito de identidade, reforçando a importância do indivíduo na construção da cidade contemporânea.

Assim, recordando Jacobs (2009), a cidade, para garantir sua dinamicidade e diversidade, deve reunir algumas condições: usos

combinados (permitindo fluxos de diferentes pessoas, durante diferentes horários, mantendo as calçadas e ruas sempre 'vivas'); quadras curtas (permitindo aos pedestres novas vistas, novos encontros, novos caminhos); presença de prédios antigos; necessidade da densidade (a concentração de pessoas gera diversidade).

As cidades monótonas, inertes, contêm, na verdade, as sementes de sua própria destruição e um pouco mais. Mas as cidades vivas, diversificadas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração, com energia de sobra para os problemas e as necessidades de fora delas. (JACOBS, 2009, p.499).

Em Catanduva, na área central analisada neste trabalho, a prefeitura municipal pretende continuar a Avenida Daniel Soubhia, interligando-a a Rua Quinze de Novembro e Avenida São Domingos. Tal projeto considera transformar aquela avenida na principal ligação do centro com a região noroeste da cidade (figura 32).

A avenida passaria sobre o córrego, que seria totalmente canalizado e coberto, para dar lugar a várias pistas de rolamento e faixas de estacionamento; a ciclofaixa já existente na atual avenida seria também prolongada até a Avenida São Domingos. Haveria uma rotatória, interligando demais ruas dos dois bairros e a travessia continuaria em nível com a linha férrea.

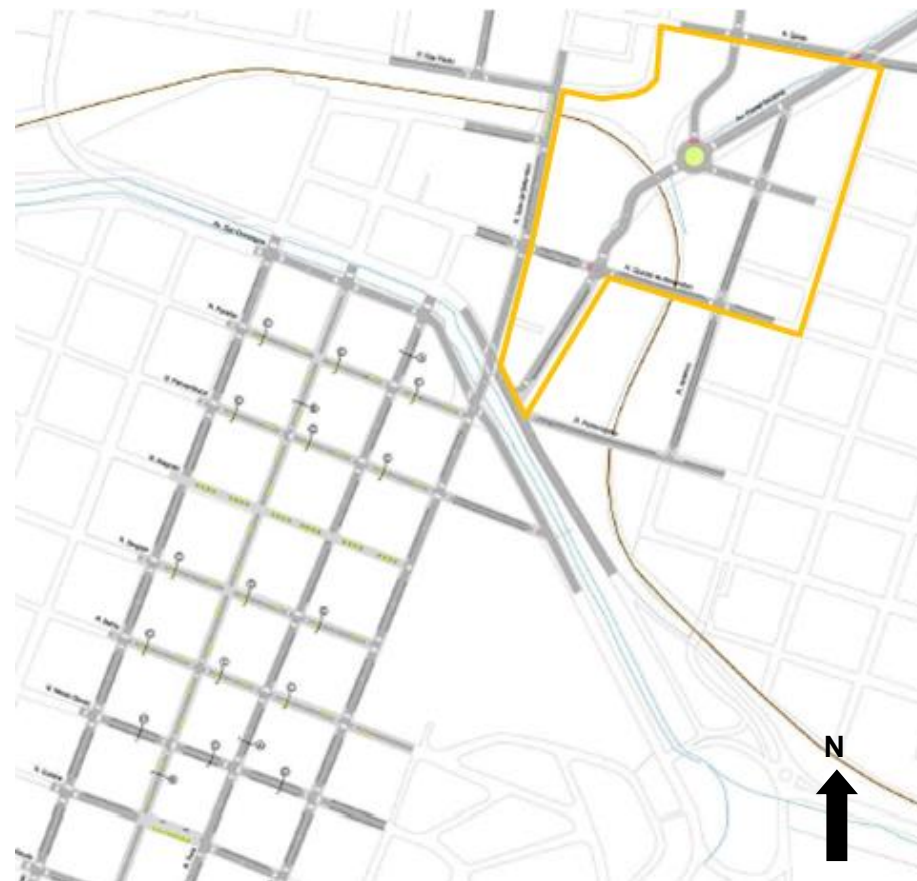


Figura 32 - Projeto de prolongamento da Avenida Daniel Soubhia. Fonte: Prefeitura Municipal - Plano de Mobilidade Urbana, 2013, modificado pelo autor.

A principal crítica ao projeto está relacionada à preocupação evidente em manter o modelo rodoviarista de planejamento, que favorece, como relatado neste tópico, o uso automóvel em detrimento dos pedestres e outros meios de locomoção de massa.

A área apresenta tal sistema viário desde o surgimento da cidade, quando a região ainda era o pátio de manobras e funcionava como uma barreira. Todo o sistema de circulação foi e é resolvido sem a necessidade do prolongamento da avenida.

A figura 33 ilustra alguns trajetos com início no centro e fora dele (Avenida José Nelson Machado, principal entrada da cidade e ligação com a rodovia Washington Luís) e possíveis caminhos para transpor a linha férrea e alcançar bairros da região norte, leste, noroeste. A figura mostra também os caminhos no sentido bairro – centro e, por último, os dois percursos juntos.



Figura 33 - Configuração do atual sistema viário na região analisada, considerando possíveis trajetos, utilizando automóvel.
Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.

Percebe-se a multiplicidade de trajetos possíveis e que não necessitam de cruzamento em nível com a linha férrea (e que ocorre apenas no cruzamento com a Rua Quinze de Novembro, sentido bairro e na Rua Florianópolis, sentido centro); portanto, só este fator torna o projeto de prolongamento desnecessário. Mais ainda, é indiscutível a agressão ambiental que o projeto geraria na área, ao canalizar o último trecho aberto do córrego e tamponando sua estrutura, matando o corpo d'água, atualmente despoluído.

Faz-se necessário considerar a causa social e ambiental e destinar a área a usos que beneficiem a população, o indivíduo, e não o processo de locomoção, o automóvel. Assim, poderia ser utilizada para a implantação de espaço público aberto, que considerasse a falta de vegetação na região central e também de áreas de lazer, esportes e descanso.

4.2 Vazios urbanos

São definidos como:

Lugares expectantes, frequentemente abandonados, mais ou menos delimitados no coração da cidade tradicional, e mais ou menos imprecisos nos limites difusos da periferia. São pontos de 'não cidade', lugares ausentes, ignorados ou que já não se usam, extraterrestres ou sobreviventes de algum plano urbano estrutural. (MASSAD, 2007)

No Brasil, na década de 80, falava-se em vazio urbano como uma “grande extensão de área urbana equipada ou semi-equipada, com quantidades significativas de glebas e lotes vagos” (VILLAÇA, 1983 *apud* DITTMAR, 2006).

Atualmente, segundo Dittmar (2006) o termo é utilizado para designar uma área não ocupada da cidade, mas que se localiza em meio à trama urbana. Em seus estudos, encontrou três tipos de vazios:

- Vazio de uso: remanescente urbano, representando áreas antes ocupadas, mas que perderam seu uso devido às frequentes mudanças que ocorrem nas cidades;

- Vazio físico: área ociosa, sem ocupação anterior e atual, fruto, muitas vezes, da especulação imobiliária;

- Vazio físico e de uso: espaço residual, desocupado ou subutilizado, como, por exemplo, orlas ferroviárias.

Os vazios urbanos começam a ser analisados no Brasil na década de 70, a partir do estudo das problemáticas da cidade contemporânea, pós êxodo rural, quando a população urbana brasileira supera a população rural e as cidades passam a concentrar 56% dos habitantes do país (IBGE).

Com o inchaço populacional, as cidades, que já careciam de planejamento urbano adequado, passam a sofrer ainda mais com a ocupação irregular de terrenos, áreas de preservação... Muitos habitantes passam a morar em áreas da periferia, distantes das áreas centrais e dos equipamentos públicos.

O mercado imobiliário, visando lucro cada vez maior, passa a comprar terras adjacentes à malha urbana e esperar sua valorização no mercado, principalmente por saber que quando o poder público levar infraestrutura aos novos bairros periféricos, essas áreas remanescentes – vazios urbanos – terão seu preço valorizado.

Fábricas e indústrias, necessitando de mais espaço, uma vez que, quando englobadas pelo crescimento da malha urbana não possuem mais espaço disponível para expansão, mudam-se para novas áreas, deixando prédios, pátios, estacionamentos abandonados, que se tornam grandes vazios urbanos. Não distante, tem-se também o abandono de áreas portuárias e ferroviárias

quando estas não correspondem às necessidades do mercado ou quando são modernizadas e abandonam velhas estruturas.

Em Catanduva, o antigo pátio de manobras da linha férrea - composto pela casa de máquinas e manutenção e pelo triângulo de reversão das máquinas - construído entre 1910 e 1920, quando desativado, deixou um grande vazio físico e de uso, constituído pela soma de vários vazios: orla ferroviária (o pátio foi desativado, mas a ferrovia não), orla de rios (pela área passa o córrego Fundo, aberto e não canalizado, configurando uma área de proteção urbana) e, com a decadência do transporte ferroviário (de passageiros, encerrado no ano 2001, e de cargas, até hoje existente, porém superado pelo transporte rodoviário), antigos armazéns foram desocupados e abandonados e a estação ferroviária desativada. De toda esta estrutura, apenas a antiga estação foi transformada em Estação Cultura (espaço destinado a aulas de dança, música, teatro, pintura, desenho, fotografia, entre outros); as outras áreas remanescentes configuram vazio urbano há décadas.

Estes vazios remanescentes, quando não ocupados sem controle e estudos prévios, “por inércia ou descaso das autoridades, permanecem subutilizados, abandonados ou simplesmente despercebidos” (CAMPOLINA, 1992, *apud* DITTMAR, 2006).

Atualmente, os vazios urbanos são grande fonte de estudos por parte do planejamento municipal porque podem servir, na maioria dos casos, como áreas destinadas à ocupação de interesse social,

trazendo às áreas centrais famílias que, via mercado imobiliário, não conseguiriam adquirir imóveis com tal localização por preços justos. Assim, o estudo da ocupação dos vazios urbanos por habitações populares contribui para a diminuição do déficit habitacional. Porém:

Há que se considerar ainda, nas propostas de ocupação de vazios, que muitos bairros já estão com níveis de densidade muito altos, o que dá aos vazios existentes um papel importante na manutenção de uma certa qualidade de vida local. Nesse sentido, estas áreas cumpririam muito melhor sua função social se fossem destinadas a espaços livres e áreas de uso público, do que se utilizadas para moradia. (CARDOSO, 2006).

Assim, por concentrar-se em uma área central densa e configurar um vazio urbano fruto da orla ferroviária, presença de uma área de preservação permanente, armazéns abandonados e uma ferrovia em atividade, a área analisada neste trabalho poderia utilizar os conceitos do urbanismo sustentável e garantir à população uma melhor qualidade de vida se transformado em um espaço livre público.

4.3 Áreas de Preservação Permanente em Ambiente Urbano

No processo de surgimento e desenho das cidades, rios e córregos sempre foram vistos como entraves ao desenvolvimento, pois funcionavam como barreiras que dificultavam o crescimento urbano. Assim, por muitos anos, por falta de uma legislação específica, permaneceram desprotegidos, tendo suas áreas de várzea destinadas à ocupação humana, por meio de loteamentos residenciais e industriais e as margens de seus leitos transformadas em grandes avenidas, corredores rápidos, para o automóvel.

A política de ocupação das cidades era a de ‘dar as costas’ aos cursos d’água e os grandes problemas que atualmente enfrentamos – enchentes, poluição das águas, assoreamento dos cursos hídricos, desequilíbrio climático, entre outros – são apenas um reflexo de todo este descaso. Como afirma Bartalini (2009), “na cidade vista como mercadoria, o que não rende não vale a pena”; assim, as áreas de nascentes e córregos urbanos eram deixadas de lado ou ainda suprimidas, no desenho das cidades.

Com a área analisada neste trabalho, não é diferente: o pátio de manobras da ferrovia foi construído sobre o córrego e a malha urbana do entorno desconsidera sua existência, como se pode perceber por meio de alguns lotes que estão em área de preservação. Os trechos do córrego que não estão situados dentro

da área foram canalizados (canalização aberta) e em suas margens passa uma avenida.

A primeira legislação brasileira que criou essas áreas de proteção foi a Lei nº 4.771, de 1965, que instituiu o Código Florestal; porém, sua abrangência nesta lei era limitada às zonas rurais. Apenas em 1979, com a Lei nº 6.766, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, é que as áreas de proteção permanentes foram consideradas também em meio urbano, sendo especificado, no artigo 4º, inciso III, que deveria haver uma faixa “*non aedificandi*” de 15 metros de cada lado ao longo dos cursos d’água.

De acordo com a Constituição Federal de 1988, Artigo 225, “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.” As Áreas de Preservação Permanentes tentam garantir o papel de promover um meio ambiente equilibrado através da proteção dos rios e suas matas ciliares.

A legislação mais atual que aborda o tema é o Código Florestal, Lei 12.651 de 2012, que define artigo 3º inciso II: “Área de Preservação Permanente - APP: área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade,

facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas”. O artigo 4º da mesma lei define ainda:

Considera-se Área de Preservação Permanente, em zonas rurais ou urbanas, para os efeitos desta Lei:

I - as faixas marginais de qualquer curso d’água natural perene e intermitente, excluídos os efêmeros, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de: (Incluído pela Lei nº 12.727, de 2012).

a) 30 (trinta) metros, para os cursos d’água de menos de 10 (dez) metros de largura;

b) 50 (cinquenta) metros, para os cursos d’água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;

c) 100 (cem) metros, para os cursos d’água que tenham de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;

d) 200 (duzentos) metros, para os cursos d’água que tenham de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;

e) 500 (quinhentos) metros, para os cursos d’água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros. (Lei 12.651/2012).

Deve-se considerar ainda a legislação municipal incidente sobre estas áreas de preservação. No caso deste trabalho, o plano diretor municipal de Catanduva define a APP do córrego Fundo, que atravessa a área analisada, como sendo de 30m, como já observado em análise anterior.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, “a manutenção das APP em meio urbano possibilita a valorização da paisagem e do patrimônio natural e construído (de valor ecológico, histórico, cultural, paisagístico e turístico). Esses espaços exercem, do mesmo modo, funções sociais e educativas relacionadas com a oferta de campos esportivos, áreas de lazer e recreação, oportunidades de encontro, contato com os elementos da natureza e educação ambiental (voltada para a sua conservação), proporcionando uma maior qualidade de vida às populações urbanas, que representam 84,4% da população do país”.

Porém, por estarem em meio urbano e, na maioria dos casos, não apresentarem cobertura vegetal original, nem vegetação densa, e muitas vezes ocupação ilegal, as APP cumprem seu papel ambiental e social nas cidades com base na resolução nº 369 de 2006 do CONAMA, que “dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente - APP”.

Para Fischer e Sá (2007), a resolução do CONAMA estabelece meios para a reinserção da APP ao meio urbano, estabelecendo um vínculo entre esse e aquela; porém, as APP não podem, jamais, perder seu papel ambiental fundamental quando objetos de intervenção.

Em seu Artigo 1º, a resolução aborda, entre outros aspectos, a intervenção nas áreas de APP desde que esta seja para a implantação de obras ou projetos de utilidade pública ou interesse social, o que por si justifica a elaboração deste trabalho, que está inserido parcialmente em uma área de APP. Dos 61 mil m² totais da área, a Área de Preservação Permanente ocupa 20.423 m² (figura 34), o que corresponde a 33,48% da área total.



Figura 34 - Demarcação da APP no atual vazio urbano. Fonte: mapa fornecido pela prefeitura municipal de Catanduva, modificado pelo autor.

O artigo 2º da resolução apresenta, no inciso I, a justificativa para intervenção em áreas de APP desde que a finalidade seja a utilidade pública. Assim, o item “d” libera a “implantação de área verde pública em área urbana”, considerando que este tipo de intervenção beneficiaria a população, sendo, portanto, de utilidade pública.

Em termos projetuais, o artigo 8º da resolução permite, no inciso III e seus parágrafos:

III - percentuais de impermeabilização e alteração para ajardinamento limitados a respectivamente 5% e 15% da área total da APP inserida na área verde de domínio público.

§ 1º Considera-se área verde de domínio público, para efeito desta Resolução, o espaço de domínio público que desempenhe função ecológica, paisagística e recreativa, propiciando a melhoria da qualidade estética, funcional e ambiental da cidade, sendo dotado de vegetação e espaços livres de impermeabilização.

§ 2º O projeto técnico que deverá ser objeto de aprovação pela autoridade ambiental competente, poderá incluir a implantação de equipamentos públicos, tais como:

- a) trilhas ecoturísticas;
- b) ciclovias;
- c) pequenos parques de lazer, excluídos parques temáticos ou similares;
- d) acesso e travessia aos corpos de água;
- e) mirantes;
- f) equipamentos de segurança, lazer, cultura e esporte;

- g) bancos, sanitários, chuveiros e bebedouros públicos; e
- h) rampas de lançamento de barcos e pequenos ancoradouros.

§ 3º O disposto no caput deste artigo não se aplica às áreas com vegetação nativa primária, ou secundária em estágio médio e avançado de regeneração.

§ 4º É garantido o acesso livre e gratuito da população à área verde de domínio público. (CONAMA, Resolução 369/2006)

A resolução CONAMA, portanto, facilita a intervenção nestas áreas e possibilita que APP que não foram ocupadas, possam se tornar áreas de lazer e parques, tentando trazer ao meio urbano a qualidade ambiental perdida com a ocupação desordenada ao longo dos anos no processo de formação e desenvolvimento das cidades. No caso específico desse projeto, a criação de um parque na área analisada traria novamente à região - que já teve o Parque das Américas, destruído para a implantação de equipamentos públicos – uma nova área de lazer e, principalmente, uma nova área verde, que daria à população o contato com o meio ambiente e a natureza em uma região que tanto carece de espaços públicos abertos com qualidade ambiental.

4.4 Requalificação Urbana

“Requalificar significa trazer de volta qualidade perdidas. [...] Recuperar a peculiaridade de cada território ou recuperar as suas características mais positivas (dotes, dons ou virtudes)” (CARDOSO, 2006).

A requalificação urbana visa à melhoria da qualidade de ambiente e de vida nas cidades, e envolve a articulação e integração de diversas componentes como, por exemplo, a habitação, a cultura, a coesão social e a mobilidade. (CARVALHO, 2008)

Nas cidades contemporâneas, os espaços tradicionais de lazer e convívio, ou seja, espaços de sociabilidade, foram substituídos por locais como o Shopping Center. Em suas publicações, Secchi (2006) relata a importância de projetos de requalificação, conservação de centros antigos ou a construção de novas infraestruturas e equipamentos, que considerem as características específicas de cada lugar, a fim de que se tornem espaços de convívio e lazer realmente utilizados, que sejam atrativos para a população, em detrimento da cultura da cidade contemporânea que busca o lazer nos espaços comerciais fechados.

A requalificação urbana consiste na:

(...) operação de renovação, reestruturação ou reabilitação urbana, em que a valorização ambiental e a melhoria do desempenho funcional

do tecido urbano constituem objetivos primordiais da intervenção. (...) A valorização ambiental e a melhoria da qualidade do espaço urbano são normalmente abordadas numa dupla perspectiva: de resolução de problemas ambientais e funcionais (...) e a criação de fatores que favoreçam a identidade, a habitabilidade, a atratividade e a competitividade das cidades ou áreas urbanas específicas. (DGOTDU, 2008)

A região central de Catanduva, que por muitos anos contou com um espaço público aberto, o Parque das Américas – formado pela união de três praças – carece, atualmente, de áreas deste tipo: não há parques, áreas verdes significativas e nem ao menos espaços de contemplação e descanso.

Assim, busca-se, neste trabalho, atribuir características projetuais, paisagísticas e culturais a uma área que, por tornar-se um vazio urbano após a desativação do pátio de manobras de ferrovia, perdeu sua identidade e deixou de ser reconhecida pela população, como já discutido anteriormente através das teorias de Kevin Lynch.

A requalificação se dará com base na análise da área, entrevistas com a população e levantamento histórico das características e qualidades do entorno, procurando entender as potencialidades do local e identificar o desejo e relação dos moradores para com a área, dando qualidades a uma área que há mais de 20 anos é um vazio urbano e possui entorno descaracterizado e sem identidade.

4.5 Espaços Públicos Abertos e Conforto do Usuário

Espaço público é o “lugar natural de encontros entre pessoas de todo caráter, seja espontâneo ou organizado [...] sem distinção de raça, posição social e ideologias políticas ou religiosas” (Fontes *et al.*, 2005).

Como relata Landim (2004), a estrutura morfológica e volumétrica das cidades é formada a partir dos espaços edificados e também dos espaços livres (ruas, jardins, praças...):

A função básica dos espaços livres é justamente possibilitar a circulação na cidade. Ou seja, em última análise, os espaços livres são um elemento de aglutinação entre os diversos tipos de espaços edificados, permitindo assim também a apreensão, a compreensão e o uso da forma urbana. Os espaços cheios são percebidos a partir dos espaços vazios, numa relação dialética em que um constrói o outro. A cidade flui por seus espaços vazios. (LANDIM, 2004)

Fontes *et al.* (2008) afirmam que as características ambientais (microclimas, localização, presença de equipamentos) dos espaços públicos abertos, podem influenciar os usos, tempo de permanência dos usuários e alterar o conforto térmico e o desempenho social desses espaços.

Os espaços públicos são responsáveis pela ventilação e aeração urbana, que permite uma melhor circulação de ar e facilita a dispersão dos poluentes, melhora a insolação de áreas adensadas, ajuda no controle da temperatura por meio da vegetação e melhora a drenagem das águas pluviais (Robba & Macedo, 2003, p.44).

Por isso, os espaços públicos precisam receber toda infraestrutura necessária, além de manutenção constante. E é tarefa das prefeituras planejar estes espaços da melhor forma possível.

O espaço urbano tem grande importância na estruturação urbana, pelas relações que estabelece com o meio urbano e pelas atividades sociais que proporciona (DEL RIO, 1990, p.107).

De acordo com Freitas (2005), o conforto é visto como comodidade, alívio, bem estar e é talvez a primeira sensação buscada pelo ser humano. Não é fácil classificar e dimensionar o nível de conforto de um ser humano, uma vez que influências psicológicas e culturais podem influenciar, porém, todos conseguem classificar rapidamente uma sensação de desconforto.

Conforto térmico é o estado de espírito que expressa satisfação com o ambiente térmico (ISO 7730, 1994 apud PEZZUTO & LABAKI, 2007). Gaitani *et al.* (2007) relatam que o conforto térmico humano é uma condição da mente que expressa a satisfação com a térmica do ambiente.

Freitas (2005) também relata as quatro principais grandezas das quais depende o conforto térmico do usuário: temperatura do ar, temperatura das superfícies, a umidade relativa do ar e a velocidade do vento.

No caso dos ambientes externos, essas variações acentuam-se ainda mais e para que o usuário possa sentir-se confortável, deve haver um bom planejamento, que considere todas essas variações e peculiaridades. Assim, entender e conhecer os índices físicos e considerar o fator cultural do indivíduo é de suma importância para o bom planejamento destes ambientes.

Como mostrado nas análises, a região analisada sofre com a falta de árvores e o córrego não possui proteção de suas margens; a população, que poderia vivenciar o contato com a massa hídrica, hoje despoluída, não tem acesso a ele. O vazio urbano atual oferece medo e é frequentemente utilizado por usuários de drogas; poucos são os que se arriscam a passar pela área, em busca de caminhos mais curtos entre os bairros. Não há na região central de Catanduva qualquer espaço que seja agradável e confortável para a população que habita os bairros do entorno ou para aquela flutuante que por ali transita diariamente, seja para trabalhar, passear, comprar ou buscar serviços.

Em 2011, foi implantada a Praça do Idoso, próxima à área de análise deste trabalho e localizada na região central; porém, possui

poucas áreas de permanência sombreadas e os equipamentos de lazer são destinados à população idosa.

Deve-se ressaltar ainda que enquanto as praças possuem uma função mais social, do encontro, os parques são espaços de maior contato com a natureza e a paisagem: “parques urbanos são espaços públicos com dimensões significativas e predomínio dos elementos naturais, principalmente cobertura, destinados à recreação” (KLIASS, 1993).

Assim, espaços públicos abertos confortáveis aos usuários e que considerem, em seu planejamento, os fatores históricos e culturais da população, criando áreas legíveis e com identidade, são fundamentais no urbanismo sustentável que deve permear o planejamento atual e futuro das cidades. Sem identidade, sem valor cultural, sem conforto, não há cidadão que queira usufruir de um espaço público, mesmo que localizado em área central.

5. Estudos de Caso

Parque da Juventude

Data: Parque Esportivo - 2003

Parque Central - 2004

Parque Institucional - 2007.

Localização: São Paulo, Brasil.

Autor: Aflalo & Gasperini Arquitetos e Rosa Grena

Kliass Arquitetura Paisagismo

Área: 240000 m²

O Parque da Juventude foi escolhido como referencial por envolver três sistemas em uma mesma área: esportivo, com quadras, pistas de skate; central, envolvendo a contemplação do verde, com trilhas e passarelas que dão a ideia de parque e remetem à memória do Carandiru, conjunto de presídios demolidos e que deram origem ao parque; institucional: que abriga escolas e biblioteca.



Figura 35 - Implantação geral do Parque da Juventude.
Fonte: site Vitruvius, 2014.

O projeto para o parque da Juventude conseguiu dar novas características e qualidades ao local, criando um sistema de lazer, contemplação, descanso, estudo e prática esportiva em uma área antes ocupada pelo sistema penitenciário do Carandiru. Dois pavilhões do antigo presídio foram submetidos a um *retrofit* e hoje abrigam uma escola técnica e um centro cultural.



Figura 36 - Retrofit de dois dos antigos pavilhões do Carandiru. Hoje escola técnica e centro cultural. Fonte: site Vitruvius, 2014.

O parque foi estudado neste trabalho também pela importância e qualidade de seu projeto paisagístico, que utiliza de

detalhes como diferenciação de tipos de piso nos caminhos; espécies arbóreas mais e menos densas criando bosques ou áreas de sombra menores; vegetação rasteira que varia de gramíneas a forrações; percursos que mudam de acordo com o setor do parque: para contemplação, desenho mais sinuoso; para esportes, mais linear.



Figura 37 - Parque da Juventude. Setor central: contemplação. Fonte: site Vitruvius, 2014.



Figura 38 - Área esportiva, diferenciação de pisos, vegetação e proteção para os pedestres por meio de biombos metálicos. Fonte: site Vitruvius, 2014.

O Parque da Juventude representa, além da oferta de um novo espaço de lazer para a população da cidade de São Paulo, uma significativa e simbólica operação de reconversão de usos de um espaço outrora ocupado por um conjunto penitenciário, a Casa de Detenção do Carandiru, em um parque público de aproximadamente 240.000m². (CALLIARI, 2014).

Parque do Parreão

Data: 1993

Localização: Fortaleza, Brasil

Autor: Maria Clara Nogueira Caminho

Área: 22000 m²

Atividades: contemplação, conservação

Configuração: relevo plano, riacho, área alagável, arvoredos, gramado, recantos sinuosos, rede de caminhos

De forma pouco dispendiosa e visualmente muito interessante, o projeto deste parque evitou a canalização de um córrego em sua área. Em vez da pesada estrutura de canal de concreto – que muitas vezes segrega definitivamente o rio da cidade –, esse projeto destinou um trecho, delimitado por uma corda de pedras, para o transbordamento do córrego, respeitando, assim, um processo natural. (MACEDO, 2003)

Este parque foi escolhido como referencial justamente pela forma como tratou o córrego e a Área de Preservação Permanente em área urbana: o rio permaneceu aberto e não canalizado justamente em uma área central da cidade, próxima ao terminal rodoviário.



Figura 39 - Parque do Parreão e a relação com o Córrego. Fonte: livro Parques Brasileiros, reprodução.

Hoje, mesmo enfrentando alguns problemas em sua infraestrutura (passará por uma grande reforma entre 2014 e 2015), o parque permanece como importante área de lazer e convivência aos moradores da região e àqueles que frequentam o terminal próximo. Além disso, sua vegetação em diferentes estratos fornece uma área verde e de sombra necessária ao clima da cidade.

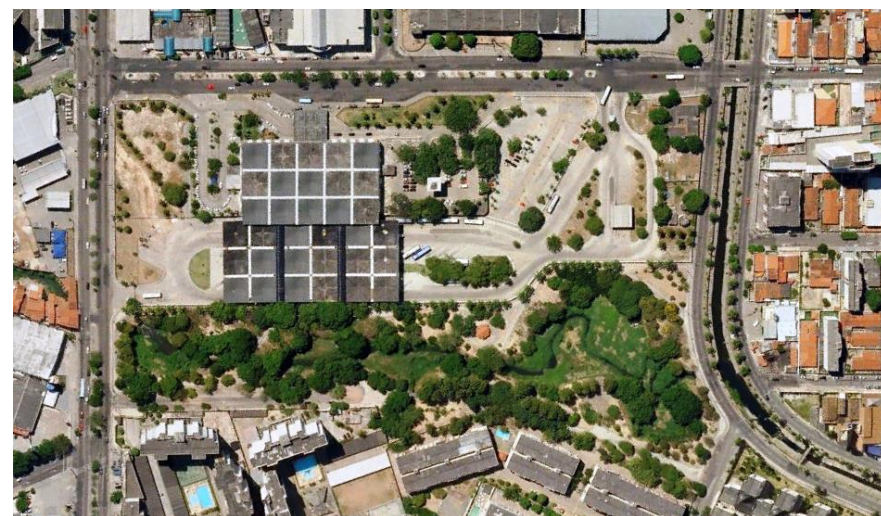


Figura 40 - Implantação atual do parque. Fonte: Google Earth, 2014.

Praça Victor Civita

Data: 2007

Localização: São Paulo, Brasil

Autor: Levisky Arquitetos Associados e Anna Julia Dietzsch

Atividades: contemplação, recreação, apresentações artísticas, museu.

Elementos complementares: antiga área contaminada, sustentabilidade, bosques.

O projeto da Praça Victor Civita foi escolhido por ter sido executado em uma área de antiga contaminação ambiental – semelhante à garagem da empresa Luwasa, em Catanduva, que

também apresenta contaminação do solo – e também por seu caráter sustentável. Seus caminhos foram desenhados levando em consideração as perspectivas e percursos dos pedestres, sempre pontuados por áreas de recreação, museu ou bosques com áreas de permanência e contemplação.



Figura 41 - Bosques, caminhos e áreas de permanência sobre o deck de madeira. Fonte: site Archdaily, 2014.

Um grande deck de madeira certificada pousa sobre o terreno, sustentado por estrutura metálica, de modo a impedir o contato com o solo

contaminado. O deck se estende na diagonal do terreno, propondo um percurso que enfatiza a perspectiva natural do espaço e convida o usuário a percorrer os caminhos da Praça. Como o casco de um grande barco, o deck se desdobra do plano horizontal ao vertical com formas curvilíneas, criando ambientes que se delimitam pela tridimensionalidade da forma, grandes 'salas urbanas' que diversificam e incentivam o uso público do espaço. (Archdaily, site)

A praça contempla também atividades culturais, espaços para apresentação, playground, entre outros (figura 42).



Figura 42 - Implantação da Praça Victor Civita. Fonte: site Archdaily, 2014.

6. Diretrizes de Projeto

6.1 Entrevistas

Entrevistas foram aplicadas aos pedestres que transpassam a área, aos moradores dos bairros adjacentes e aos habitantes de outras áreas do município, a fim de entender a relação da população com o “vazio” em três escalas: aqueles que convivem com a área, aqueles que a utilizam mesmo nas condições de vazio urbano atual e os que não necessariamente possuem contato, mas tem – ou não – conhecimento do local.

O questionário aplicado segue o modelo:

Quadro 1 - Modelo do questionário aplicado durante as entrevistas

QUESTIONÁRIO Nº _____
LOCAL DA ENTREVISTA: _____
NOME: _____
IDADE: _____
SEXO: _____
TEMPO DE RESIDÊNCIA NA CIDADE: _____
MEIO DE TRANSPORTE QUE UTILIZA: _____

POSSUI CONHECIMENTO SOBRE A ÁREA?
SE SIM, QUAL A RELAÇÃO?
QUAIS PROBLEMAS VOCÊ IDENTIFICA NA ÁREA:
EXPECTATIVA SOBRE UM POSSÍVEL PROJETO NA ÁREA (O QUE DEVERIA TER/SER):

Foram entrevistados 20 indivíduos, entre os meses de maio e julho de 2014. Destes, 60% eram homens, a média geral de idade foi de 42,8 anos, 75% reside em Catanduva há, pelo menos, 20 anos e o automóvel é meio de transporte principal para 50% deles; 85% dos entrevistados possui conhecimento sobre a área, porém, apenas 30% já teve algum tipo de contato mais próximo, por exemplo, atravessar a área a pé; a maior relação com o espaço é a de passar de carro ou ônibus nas ruas do entorno.

Com relação aos problemas identificados na área, a maior parte dos indivíduos que já teve contato relata a presença de

usuários de drogas, o mato sempre alto e a situação de abandono da área. Analisando o entorno, muitos entrevistados diziam que a área – o vazio – atrapalhava na locomoção entre os bairros e o centro, pois mesmo sendo o caminho mais curto, o medo de ultrapassar o córrego e a ferrovia e a presença de usuários de drogas provocava desvios nos trajetos.

O mato sempre está alto e como passo de carro, é difícil ter uma noção da dimensão da área. Sinceramente, não sei dizer até onde ela vai. É um vazio naquele bairro. Enquanto as avenidas margeiam o córrego, este foi canalizado. Mas depois o córrego adentra esse vazio e se perde. Nunca vi ninguém por ali. As pessoas parecem que ignoram a área. Como eu disse, é um vazio. Como se não existisse. (Transcrição do depoimento de um entrevistado)

Toda vez que preciso ir pro centro, passo na área. Porque o caminho é mais fácil. Tem mato, mas é melhor que dar a volta. Acho aquele lugar muito feio, tudo velho e sujo. Morro de medo de ser assaltada, ou algo pior ainda, ali perto daquela casa abandonada. E ninguém faz nada. Não tem polícia, nem calçada, nem luz. Nunca que eu passo lá de noite. (Transcrição do depoimento de um entrevistado)

Quanto às expectativas para um projeto, 80% dos entrevistados acha interessante o prolongamento da avenida, mesmo que o córrego fosse ‘enterrado’ para isso, evidenciando

como ainda somos influenciados pelo modelo rodoviarista e pela imagem de que uma cidade precisa ter grandes avenidas para parecer importante.

Ao mesmo tempo, a maioria não considera prioritária a retirada da ferrovia do centro da cidade: “o dinheiro gasto apenas para isso poderia ser bem melhor empregado” e “as pessoas precisam ter noção de como os trens foram e são importantes para a economia”. As pessoas que moram além-linha são as que mais se preocupam com a ferrovia, em virtude de ficarem paradas no trânsito quando o trem passa pela cidade.

Do total de entrevistados, 80% considera importante preservar e dar novos usos aos barracões abandonados – cafés, restaurantes, áreas de convívio; bem como dar uso ao vazio urbano, com a construção de um parque ou loteamento do terreno, caso a avenida passasse pela área.

O córrego é importante não apenas para a área, mas para a cidade. [...] O último córrego canalizado que passa ao lado da Rodoviária foi um mega projeto, mas desastroso. Para onde se olha só se vê concreto. O córrego? Um filete de água passando lá no fundo, nem dá pra ver. [...] É preciso recuperar isso. Catanduva precisa olhar novamente para os seus rios. [...] Quanto aos trilhos, este é de fato um problema. Como eu moro “do outro lado”, a passagem do trem já me causou várias dores de cabeça. [...] Quando você consegue ver que o trem está vindo, até dá *pra* desviar e pegar o viaduto. A volta é grande, mas é

melhor do que esperar. Porque sim, você tem que parar e esperar. Muito. Às vezes é rápido, mas já cheguei a esperar meia hora. Mas não acho que a solução seja tirar os trilhos. [...] A Prefeitura tem aberto várias avenidas que de fato tem melhorado o trânsito entre centro-periferia. Mas pensar em mais espaço para os carros é uma visão arcaica. Claro, se existir a avenida, vai passar carro, mas se não existir, não vai. [...] A área em questão se encontra num nó importante da cidade. Então, poderia ser pensado num parque, já que a cidade carece muito de áreas verdes [...] Uma nova avenida provavelmente iria valorizar a área, que seria explorada pelo mercado imobiliário. Não precisamos disso.

Por fim, quanto ao barracão abandonado, acho que a cidade já possui muitos equipamentos culturais que são subutilizados ou até desconhecidos pela população. Eu mesmo sei que existem, mas não frequento ou nunca visitei. Acho que é possível pensar em algo que dinamize a área. Restaurantes, etc. Mas um uso adequado para o local, já que se trata de uma área residencial. (Transcrição do depoimento de um entrevistado)

6.2 Diretrizes

A partir de todas as análises realizadas (visual, fotográfica, morfológica, entrevistas) e considerando as problemáticas – atuais e históricas – da área, conclui-se que a requalificação da área central deva contemplar a implantação de um espaço, público e aberto, que, com diferentes usos, atraia tanto a população residente no entorno

quanto aqueles que diariamente transitam pela área central, melhorando sua qualidade de vida.

Como observado, a região central de Catanduva não possui áreas verdes e de lazer significativas, sendo que o único espaço que servia a este fim foi destruído para a construção de prédios e equipamentos públicos. Além disso, considerar o projeto de continuidade da Avenida Daniel Soubhia, que enterraria o córrego e grande parte da área verde e permeável do local, significaria manter o modelo rodoviarista, que desconsidera a cidade a nível do cidadão e do pedestre. Para uma cidade de 100mil habitantes faz-se necessário a revisão dessa política, uma vez que o poder local, através do planejamento urbano, ainda pode reverter o quadro atual e arcaico e implantar políticas urbanas mais sustentáveis.

Assim, a implantação de um parque, que devolva à região um espaço público aberto, área de lazer e descanso, como foi no passado o Parque das Américas, torna-se o principal conceito para a requalificação da área central, tema deste trabalho.

Serão propostas diretrizes que atendam às problemáticas locais e necessidades da população, bem como à inserção da área no imaginário coletivo, tornando-a um lugar, com identidade e legibilidade para os indivíduos. As principais diretrizes são:

ACESSOS

A área já possui acessos pelos limites norte e leste; naquele, o acesso se faz por uma entrada que deveria ser a continuação da rua, mas é só um local cheio de mato e região de depósito de entulho; no limite leste, a área possui poucos imóveis construídos, considerando que boa parte do terreno pertence à prefeitura municipal e outra à Rede Ferroviária Federal.

Uma ciclovia seria instalada no parque, interligando-se às ciclofaixas já existentes nas avenidas Daniel Soubhia e São Domingos, conectando a região a outras da cidade.

O acesso por veículos se dará apenas a áreas exclusivas de estacionamento próximas ao parque. Nenhuma via – rua, avenida, travessa, corredor - atravessaria o local.

CÓRREGO

Levando em consideração a importância da proteção do curso d'água e seu entorno, o Córrego Fundo seria mantido aberto e não canalizado e suas margens receberiam o tratamento adequado para evitar erosão e assoreamento. O projeto deve seguir a legislação específica, para preservar e promover o uso adequado da área de preservação permanente, já que neste caso, não apresenta vegetação (mata ciliar) natural.

A população precisa ter esse contato com a massa hídrica, aprender a preservar e, sobretudo, valorizar os córregos em meios

urbanos. Ainda mais quando estes se encontram despoluídos, como neste caso.

DESAPROPRIAÇÕES

Seguindo o conceito de construção da paisagem, com a abertura do parque para a região central e a definição de um elemento como marco, ponto focal do parque (o armazém abandonado), o poder público precisa adquirir alguns imóveis do entorno da área, principalmente aqueles localizados nas ruas Sete de Setembro e Quinze de Novembro. Para isso, deve utilizar os instrumentos urbanísticos de desapropriação e direito de preempção. Os casos são analisados a seguir.

A desapropriação é garantida pelo artigo 5º, XXIV, da Constituição Federal de 1988: “a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição”. Assim, as desapropriações na área serão:

- desapropriação de imóvel de importância histórica (antigo armazém às margens da linha férrea);
- desapropriação de dois imóveis residenciais, localizados ao lado da empresa Luwasa;

- desapropriação da Garagem de ônibus da empresa Luwasa, área contaminada – contaminação do solo - segundo a CETESB (2012);
- desapropriação de clínica odontológica, localizada em área de preservação permanente;
- desapropriação de um posto de gasolina desativado, no cruzamento das ruas Sete de Setembro e Quinze de Novembro, permitindo um maior acesso à área a partir da região central;
- desapropriação de imóveis na Rua Sete de Setembro, possibilitando a ligação da área de estudo com a Estação Cultura e também a abertura e acesso geral ao parque;
- desapropriação de imóveis na Rua Quinze de Novembro para facilitar o acesso à área.

O poder público pode ainda adquirir imóveis através do direito de preempção, instituindo em legislação específica uma área determinada para tal fim. O direito de preempção garante à prefeitura a preferência na compra de qualquer imóvel que venha a ser vendido

na área delimitada e é garantido pela Lei do Estatuto da Cidade, nº 10.257 de 10 de julho de 2001.



Figura 43 - Estudo de desapropriações. Em amarelo, imóveis a serem desapropriados. Em alaranjado, imóveis que estavam em estudo. Em vermelho, imóveis mantidos.

Cabe ressaltar que vários imóveis a serem desapropriados estão desocupados, abandonados e sem uso; outros são imóveis comerciais; e apenas dois imóveis apresentam uso residencial. Em relação a estes, o entorno da área apresenta terrenos não edificadas

que poderiam ser adquiridos por essas famílias, sem que precisassem mudar de bairro ou região da cidade.

Os terrenos pertencentes à rede ferroviária federal devem ser repassados ao controle municipal, para que este tenha acesso e controle irrestrito sobre a área, hoje não utilizada pela ferrovia.

FERROVIA

A ferrovia, que continua ativa, precisa ser delimitada; assim, seria instalada uma proteção visual e física contra os trens devido à passagem frequente destes pela área. O cruzamento da linha férrea pelos pedestres aconteceria através de passagens em nível.

ILUMINAÇÃO

A fim de promover o uso noturno do parque, bem como aumentar a segurança dos usuários, faz-se necessário um sistema de iluminação que valorize o espaço (iluminação cênica e paisagística). Os caminhos e a barreira de proteção contra os trens precisam ser muito bem iluminados (a passagem dos trens ocorre, em média, a cada 4 horas, sem interrupções).

PAISAGISMO

A região central da cidade carece de áreas verdes, bem como de espaços de permanência arborizados e confortáveis para o usuário. Assim, o projeto contemplará plantio de massa arbórea

densa, colaborando para um maior equilíbrio térmico e conforto dos usuários e habitantes do entorno. As árvores serão introduzidas no local levando em consideração o bioma existente e sem atrapalhar a visão do *skyline*, principal imagem mental e associação dos entrevistados com a área (nesta região a vegetação será rasteira – gramíneas, forrações e arbustos).

PERCURSOS

Um mapa com os caminhos de desejo identificados previamente servirá como base para o traçado dos percursos e caminhos do parque, buscando mesclar caminhos principais e secundários a fim de criar áreas mais reservadas, de permanência e descanso e outras de fluxo de pedestres que cortam o local.

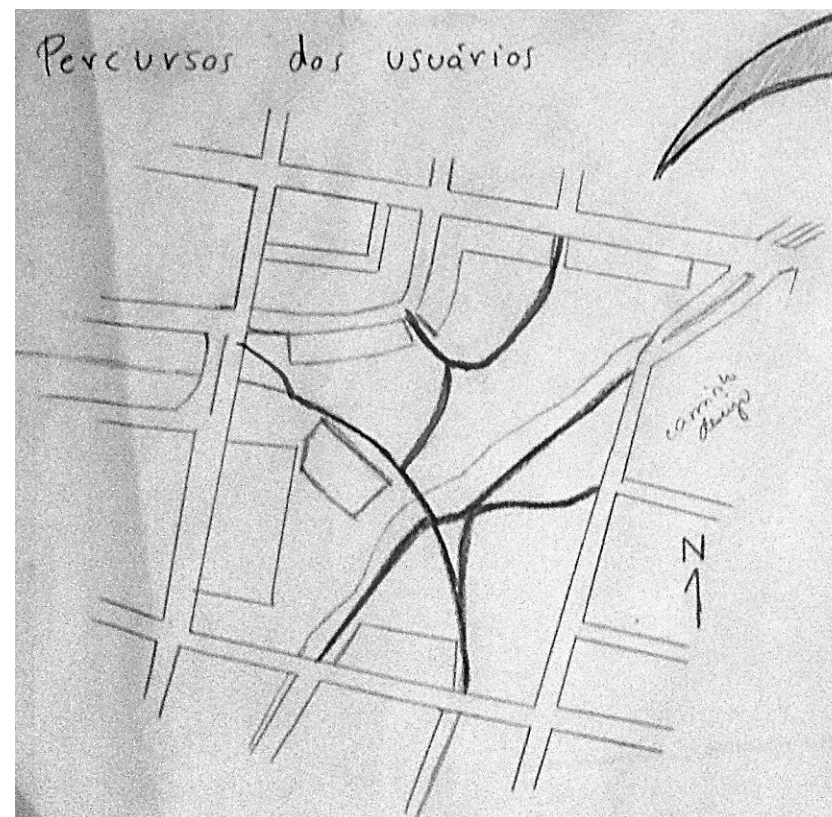


Figura 44 - Caminhos de desejo. Elaborado pelo autor.

PLANO DE MASSAS

Foi elaborado um estudo para plano de massas, procurando setorizar o parque em áreas destinadas a: cultura, lazer e descanso.

O setor cultural corresponde à área do armazém abandonado, uma vez que, através de pesquisa e levantamentos

junto à Secretaria de Cultura, foi identificada a demanda de espaços para apresentações e exposições, visto que a Estação Cultura está no limite de sua capacidade; a Estação Cultura contempla, hoje, um setor de exposições (localizado nas instalações da antiga rodoviária) e o setor de salas de aula e ateliês (localizados na antiga estação ferroviária) e seus projetos oferecem aulas de artesanato, artes plásticas, desenho artístico, dança, literatura, fotografia, audiovisual, teatro, música. Com a transferência, o espaço atual de exposições seria utilizado para tais atividades cotidianas. O elemento central do projeto seria este antigo armazém restaurado, uma vez que é, para a população, o objeto que caracteriza a área toda, que dá identidade a ela.

O setor de lazer e descanso seria distribuído na região próxima à rua Quinze de Novembro e também junto aos bairros Higienópolis e São Francisco, buscando atender às pessoas que trabalham ou transitam pelo centro em busca do comércio e serviços, mas não encontram uma área de convivência ou descanso e também aos moradores do entorno.

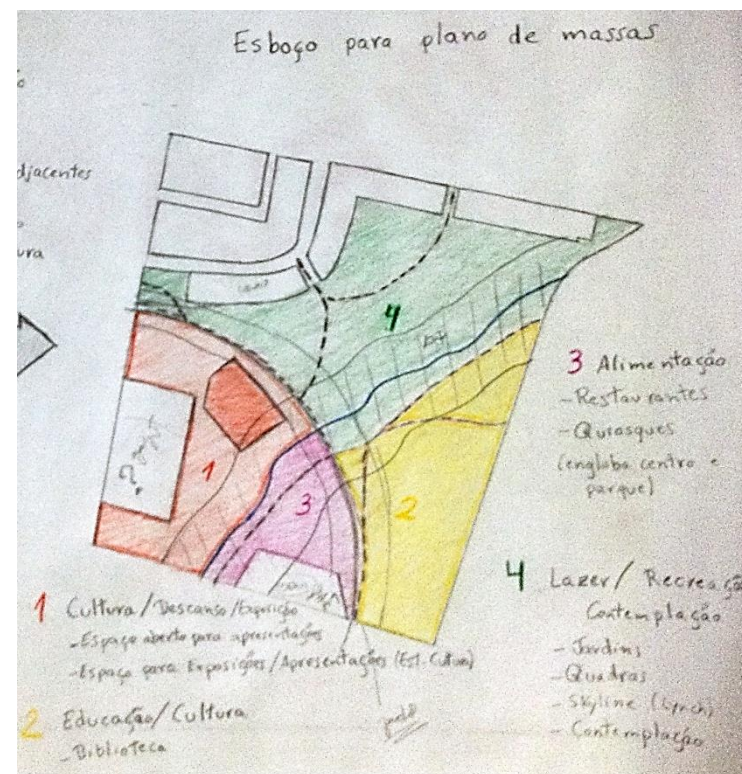


Figura 45 - Primeiro esboço para o plano de massas. O setor 2 do mapa, educacional, foi retirado da atual proposta e a área anexada ao setor 4, assim como o setor 3 foi anexado ao setor 1.

As diretrizes foram definidas e exemplificadas nas páginas seguintes.

DE VAZIO URBANO A PARQUE - PROPOSTA PARA OS LIMITES DA ÁREA

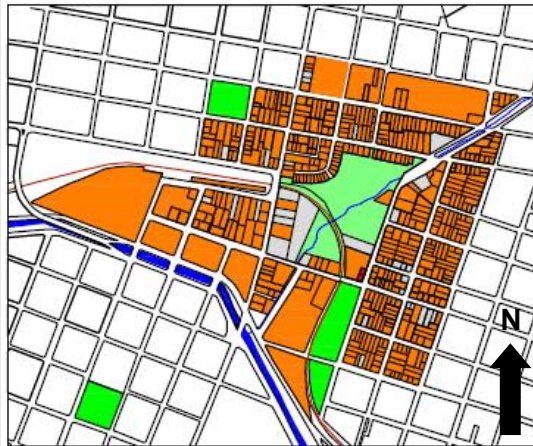


Figura 1

Na figura 1 acima, temos a área em sua configuração atual. A cor laranja representa os imóveis efetivamente ocupados e que possuem uso. Na cor cinza, tem-se os imóveis desocupados ou abandonados e terrenos. Percebe-se que muitos imóveis da área, nas ruas Sete de Setembro e Quinze de Novembro estão desocupados ou abandonados.

A figura 2 apresenta as propostas de desapropriação de alguns imóveis com o intuito de construir a paisagem do parque, aberto à região central, interligado à praça existente na rua Quinze de Novembro e interligado também à Estação Cultura, com acesso pelas ruas Sete de Setembro e Rio de Janeiro. Os imóveis a serem desapropriados (em amarelo) estão, em sua maioria, abandonados, desocupados e estão localizados próximos às ruas Sete de Setembro e Quinze de Novembro, ou seja, pertencem à região onde estaria a entrada principal do parque, voltada ao antigo Parque das Américas (Fórum, Prefeitura e Câmara Municipal, Terminal Urbano do transporte coletivo) e à região central.

No limite norte da área, conectada ao bairro Higienópolis, nenhum dos imóveis será desapropriado - a maioria tem uso residencial e estão efetivamente ocupados.

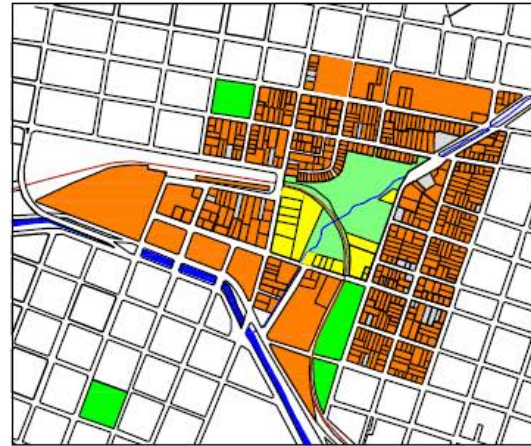


Figura 2



Figura 3



Zoom da área, com a configuração para a realização do projeto.

Além disso, com o intuito de criar um parque na região e torná-lo parte do imaginário da população, a desapropriação dos imóveis ao longo das ruas Sete de Setembro e Quinze de Novembro permite a abertura e reconhecimento da área às pessoas que por ali passam e transitam. No limite norte da área, lindeira aos bairros residenciais, a área já se faz presente aos moradores locais.

Quem vem ao centro da cidade não necessariamente conhece a área, mas quem mora no entorno, nos bairros de Higienópolis e São Francisco, possui relação com o local, mesmo que não seja de pertencimento.

Dos imóveis desapropriados, apenas dois eram residenciais, mas estavam ao lado da Garagem da Empresa de Transportes Luwasa, que possui solo contaminado. Assim, com a quantidade de terrenos desocupados no entorno (figura 1), as duas famílias podem ser transferidas para um imóvel próximo, com mais qualidade ambiental e de vida. A cor magenta representa, no mapa, dois imóveis desapropriados, mas que terão seus prédios mantidos, pois são armazéns que serviam à ferrovia.

Na figura 3, ao lado temos, enfim, o contorno e os limites do parque em que será realizado o projeto referente a este trabalho.

Com esta configuração, a região central ganhará um parque com área total de 63 mil m².

DIRETRIZES DE PROJETO

Na figura 1 estão demarcados a faixa não edificante de 15m da ferrovia e também a Área de Preservação Permanente do Córrego Fundo, de 30m.

Assim, o desenho, paisagismo, caminhos e equipamentos propostos tem de obedecer a estas faixas.

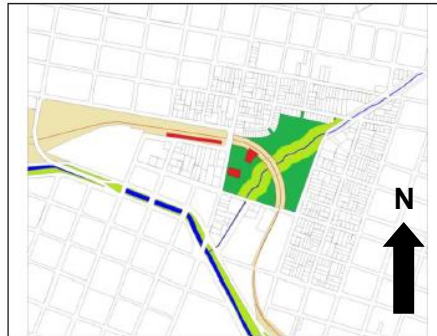


Figura 1

As figuras 2 e 3 apresentam as principais diretrizes de projeto. A figura 3, em especial, mostra um possível plano de massas para o parque.

Com o intuito de deixar, a partir da avenida Daniel Soubhia, a visão livre para o skyline do centro e dos armazéns, a vegetação mais densa e mais alta ficará localizada nas partes norte e leste do parque, enquanto a região central, formada principalmente pela APP, apresentará vegetação mais baixa, rasteira e pequeno porte.

A Estação Cultura e os armazéns antigos estão em vermelho e pode-se dizer que esta região é o setor cultural do parque.

A ligação entre os prédios do parque e a Estação se dará pela rua Rio de Janeiro e também por um caminho interno junto à ferrovia.



Figura 2

O setor cultural corresponde à área do armazém abandonado, que seria conectado à Estação Cultura; seus projetos oferecem aulas de artesanato, artes plásticas, desenho artístico, dança, literatura, fotografia, audiovisual, teatro, música. O armazém, revitalizado, funcionará como centro de exposições e apresentações dos projetos da Estação Cultura e outros projetos desenvolvidos pela Secretaria de Cultura. Enfim, um espaço cultural público.



Figura 3

- Árvores mais altas e copa maior
- APP com vegetação mais baixa
- Ciclovias integrada às ciclofaixas
- Passagem sobre o córrego
- Possíveis percursos, baseados nos caminhos de desejo.

O setor de lazer e descanso seria distribuído na região próxima ao centro, buscando atender às pessoas que trabalham ou transitam em busca do comércio e serviços. Junto ao setor cultural, essa região do parque poderia oferecer ainda a opção de restaurantes e cafés, que poderiam funcionar no outro antigo armazém.

7. Parque da Paineira – Projeto

“Para uma praça, você vai; num parque você se perde. Uma praça, às vezes, é para você ver o que está em volta; um parque é para você ver o que está dentro dele.” (LERNER, 2005).

A partir da análise do entorno, dos mapas mentais, das entrevistas, dos diálogos com os trabalhadores da Estação Cultura, foi possível definir as primeiras características do projeto: a visão serial principal (paineira e prédio abandonado) deveria permanecer como foco visual; os prédios abandonados (antigos armazéns) deveriam ser mantidos, restaurados e neles novos usos deveriam ser empregados; a região central carece de áreas verdes e, principalmente, de grandes áreas sombreadas, para lazer e descanso da população; o parque deveria conectar os bairros ao centro, através dos “caminhos de desejo”.

SETORIZAÇÃO

Primeiramente foi executada a setorização do parque em área cultural, área recreativa e área contemplativa (figura 46).

A primeira contempla duas praças internas ao parque: a primeira, menor, na entrada principal, no cruzamento das ruas Sete de Setembro e Quinze de Novembro e a segunda, maior, interligando os antigos armazéns, que serão utilizados como café/restaurante e

centro cultural. Estes dois equipamentos (restaurante e centro cultural) trazem usos tanto diurnos quanto noturnos ao parque. Há também um bloco de banheiros/bebedouros, bicicletário, um bolsão de estacionamento e parte da ciclovia cortando a área.



Figura 46 - Setorização proposta para o Parque da Paineira.

A área recreativa engloba um playground, um bosque com vegetação mais densa, promovendo maior sombra e um bosque de árvores frutíferas e especiarias, a fim de provocar os sentidos e sensações por aqueles que ali caminham. Há também um bloco de serviços, com bebedouro e sanitários. Em volta da Paineira, foi projetada uma praça, configurando como área de permanência e ponto de visão estratégico para a visão serial principal. Alguns pergolados foram projetados a fim de aproximar, através de pequenas áreas de permanência, o indivíduo do córrego. Próximo ao córrego (APP) e no entorno da Paineira, a vegetação é de gramíneas e forrações, para evitar que grandes massas vegetais “atrapalhem” a vista para os marcos do local.

A área contemplativa possui árvores com copas mais abertas e mais altas, bancos e espreguiçadeiras, uma academia ao ar livre e uma praça de permanência (árvores com bancos no entorno dos troncos). Esta área contempla também um mirante de contemplação, posicionado no sentido da visão serial que os cidadãos tanto citaram nas entrevistas. Pela região passa a ciclovia, que interliga as ciclofaixas já existente ao longo das avenidas e há um bicicletário, que permite ao indivíduo usufruir do parque ou dos serviços do entorno e deixar sua bicicleta estacionada.

EQUIPAMENTOS, SERVIÇOS E ÁREAS DE PERMANÊNCIA

A figura 47 apresenta a localização dos principais equipamentos, serviços e áreas de permanência a serem instalados no parque. Os números 6 e 7 correspondem aos antigos armazéns, o primeiro era um depósito de uma loja de tintas e o segundo, apesar de também ser uma área particular, estava abandonado. As plantas, cortes e fachadas serão apresentadas ao fim deste trabalho, em pranchas anexas.

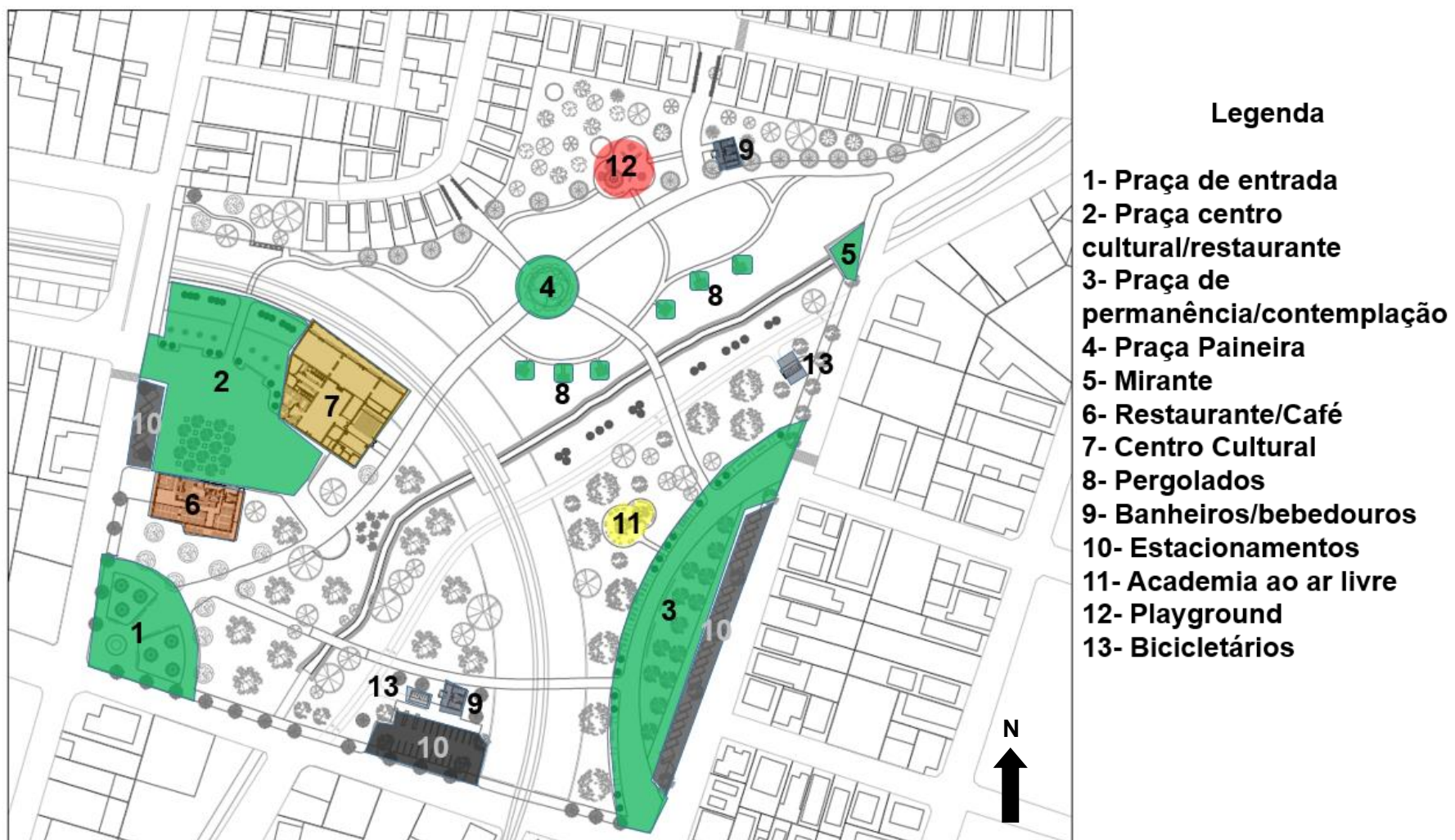


Figura 47 - Localização dos usos.

ACESSOS, CAMINHOS E PERCURSOS



Figura 48 - Caminhos propostos para o parque.

Os acessos ao parque foram estabelecidos de acordo com o desenho das quadras do entorno, do fluxo de pedestres e dos caminhos de desejo que já estavam demarcadas na área.

Assim, há um caminho principal, na direção Nordeste-Sudoeste, que marca o principal fluxo dos indivíduos pela área,

ligando os bairros adjacentes até a região central e dois caminhos secundários que, juntamente com o principal, interligam as praças internas do parque. Os outros caminhos, mais sinuosos, são voltados à contemplação (figura 48). Os caminhos principais e secundários possuem piso em pedra portuguesa – mosaico português (comum a outras praças e espaços públicos da cidade) e possuem entre 4m e 6m de largura; os outros caminhos, em solo-cimento, apresentam 2m de largura. Os estacionamentos serão confeccionados com piso intertravado (bloco de concreto).



Figura 49 - Acessibilidade ao parque; entradas principais (setas maiores) e secundárias.

CÓRREGO FUNDO

O córrego que corta a área, córrego Fundo, é canalizado em toda sua extensão, exceto na área do parque. Devido ao estado degradado de suas margens (que apresentam processo erosivo), será realizado tratamento com a utilização de gabiões caixa, reconstituindo a margem e permitindo à população maior contato com a água. Junto aos gabiões será implantada a grama amendoim (*arachis repens*). A passagem dos caminhos sobre o rio será realizada através da construção de duas pontes de concreto, interligando as três áreas do parque.

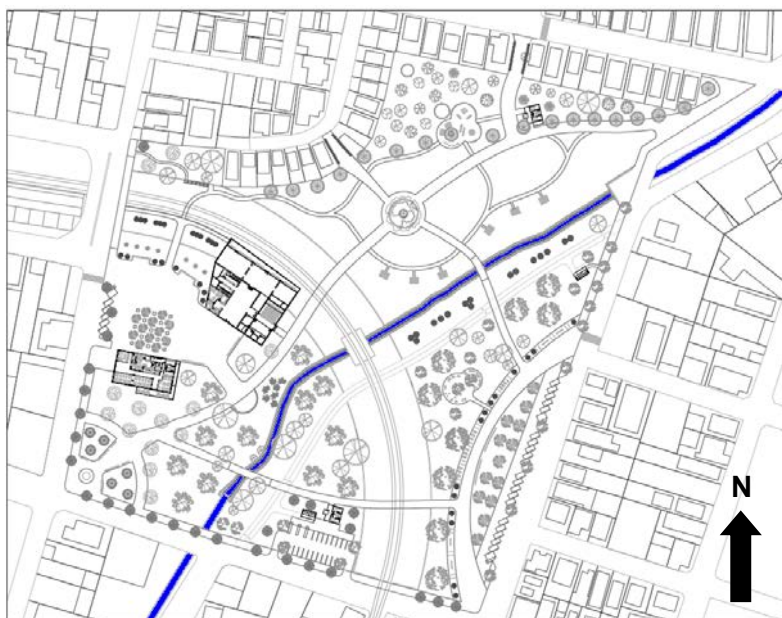


Figura 50 - Córrego Fundo.



Figura 51 - Foto e corte esquemático do sistema de gabião empregado para reconstituição e recuperação de margens de rios. Disponível em: <http://www.arquitetaresponde.com.br/wp-content/uploads/2013/09/gabiao.png>

FERROVIA

Em função da linha férrea continuar ativa, deve-se respeitar a faixa não edificante de 30m (figura 51), que não pode ter construções e nem árvores. Os caminhos que atravessam a linha (ao todo são três caminhos e a ciclovia) contarão com piso emborrachado, em nível, nesses 30m de travessia.

A barreira que irá separar o parque da linha férrea será natural, com vegetação arbustiva ao longo de toda a faixa, em ambos os lados.



Figura 52 - Área não edificante (15m de cada lado, a partir do eixo da linha férrea).

PAISAGISMO

A vegetação proposta foi pensada como uma maneira de atrair as pessoas através das cores das flores, em diferentes épocas do ano. Pensou-se também em árvores com copas maiores (mais largas) e menores, promovendo áreas com mais e menos sombra. A vegetação rasteira (gramíneas e forração) também faz-se presente, a fim de evitar que a visão serial para o principal marco do parque seja obstruída (figura 53).

As palmeiras imperiais (*Roystonea oleracea (Palmae)*) foram utilizadas para provocar a sensação perspectiva, dando ênfase ao prédio do Centro Cultural e de Exposições.

No bosque frutífero foram plantadas goiabeiras (*Psidium guajava* L.), pitangueiras (*Eugenia uniflora* L.), mangueiras (*Mangifera indica* L.), jabuticabeiras (*Myrciaria cauliflora*), caramboleiras (*Averrhoa carambola*) e amoreiras (*Morus sp.*).

Nas praças internas (do Centro Cultural e de contemplação/permanência) foram utilizados paus-ferro (*Caesalpinia ferrea (var. leiostachya)*) que possuem folhas perenes e crescimento rápido, para que se forme um bosque homogêneo nesses locais.

Nas calçadas do setor cultural (ruas Sete de Setembro e Quinze de Novembro) foram plantadas quaresmeiras (*Tibouchina granulosa*), marcando as entradas principais do parque; no interior

do setor foram plantadas canafístulas (*Peltophorum dubium*) e sibipirunas (*Caesalpinia peltophoroides*).

No setor recreativo foram introduzidos ipês-rosa (*Tabebuia impetiginosa*) ao longo do caminho principal e do limite do parque com as casas; a espécie é comum em outros espaços públicos abertos da cidade, possibilitando aos frequentadores uma sensação de pertencimento e reconhecimento para com o local.

No setor contemplativo foram plantados flamboyants (*Delonix regia*), que possuem copa muito ampla, floração de cor intensa e crescimento rápido, e flamboianzinhos (*Caesalpinia pulcherrima*), que foram colocados nas calçadas da rua América e em alguns pontos da parte interna também.

O paisagismo ornamental é baseado na utilização do flamboianzinho e também do jasmim-manga (*Plumeria rubra*) e gardênia (*Gardenia jasminoides*), sendo que este paisagismo está espalhado em diferentes regiões do parque.

A vegetação rasteira, será composta por gramíneas, forrações e outras plantas de pequeno porte: grama-santo-agostinho (*Stenotaphrum secundatum*), que pode ser cultivada tanto no sol pleno quanto em meia sombra, grama-amendoim (*Arachis repens*) e trapoeraba-roxa (*Tradescantia pallida purpúrea*).



Figura 53 - Esquema básico do paisagismo. O verde mais claro indica vegetação rasteira/forração e o mais escuro indica presença de massa arbórea.

IMPLANTAÇÃO GERAL

Enfim, a implantação do parque pode ser assim apresentada:



Figura 54 - Implantação final do Parque da Paineira.

O detalhamento do projeto será apresentado nas pranchas em anexo.

8. Considerações finais

Após todas as análises e estudos chega-se à conclusão de que a melhor forma de requalificação da área seria a construção de um espaço público aberto, um parque.

Este daria fim ao vazio urbano, e a não abertura da avenida, a reconstituição das margens do rio (que não seria canalizado), a implantação da ciclovias e o plantio de massas arbóreas no local representariam o emprego dos conceitos do urbanismo sustentável, que prima pelo cidadão e pedestre como pontos focais do meio urbano. Qualquer cidadão se beneficiaria do parque e não apenas os moradores do entorno, em virtude de sua localização central e proximidade ao terminal de transporte urbano.

Os novos usos para os antigos armazéns trariam vida – tanto diurna quanto noturna – ao local e o convívio social e cultural seria estimulado; o convívio ocorreria também nas praças internas propostas para o parque, bem como no mirante, pergolados, espreguiçadeiras. O microclima local melhoraria, oferecendo maior conforto a quem já passa pelo local e aos futuros usuários do parque.

A área passaria a ser legível pelos indivíduos, que teriam a sensação de conhecimento e pertencimento para com o lugar,

como outrora foi o Parque das Américas, e este trabalho teria então cumprido seu objetivo.

9. Referências

BARTALINI, Vladimir. **Os córregos ocultos e a rede de espaços públicos urbanos** (1). Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.106/64> 2009. Acesso em 12 de abril de 2014.

BRASIL. Constituição (1998). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Secretaria especial de editoração e publicações subsecretaria de edições técnicas, Brasília, 2008.

-----. Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1966. Institui o Código Florestal.

-----. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

-----. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

-----. Resolução Conama nº 369, de 28 de março de 2006, Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente- APP.

-----. Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nºs 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Áreas de Preservação Permanente Urbanas**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/cidades->

sustentaveis/areas-verdes-urbanas/%C3%A1reas-de-
prote%C3%A7%C3%A3o-permanente Acesso em 19 de agosto de 2014.

CALLIARI, Mauro. **Parque da Juventude. O poder da resignificação.** Disponível em: <
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.162/5213?page=1> >
Acesso: 17 de novembro de 2014.

CAMPOLINA, Joel. **Espaços públicos residuais atípicos em Belo Horizonte / MG: reabilitação via pré-arquitetura (fator de otimização).** 1992. 171 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1992.

CARDOSO, Adauto Lucio. **Vazios urbanos e função social da propriedade.** Disponível em:
http://www.fase.org.br/v2/admin/anexos/acervo/1_adauto.pdf.
2006. Acesso em 05 de outubro de 2014.

CARVALHO, Paulo. **Cidades e Valorização Paisagística de Frentes Aquáticas.** In Biblos (Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra), Coimbra, Faculdade de Letras, Volume VI (2ª série), p. 332.

CETESB. **Áreas contaminadas.** Disponível em <
<http://www.cetesb.sp.gov.br/areas-contaminadas/relacoes-de-areas-contaminadas/15-publicacoes> > Acesso: 16 de abril de 2014.

DEL RIO, Vicente. **Introdução do desenho urbano no processo de planejamento.** 1.ed. São Paulo: Editora Pini, 1990. 198p.

DITTMAR, Adriana Cristina Corsico. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – Paraná.** 2006. 230 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006.

DGOTDU. Direção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. **Proposta de Projecto de Decreto Regulamentar que estabelece Conceitos Técnicos a Utilizar nos Instrumentos de Gestão Territorial.** Documento Final. 2008.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Catanduva.** Disponível em: <
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/catanduva.htm>> Acesso: 02 de junho de 2013.

FISCHER, L. R. C.; SÁ, J. D. M. **Áreas de Preservação Permanente Urbanas no Contexto do Estatuto da Cidade e a Resolução Conama n. 369/2006.** In: Seminário Nacional sobre área de preservação permanente em meio urbano: Abordagens, conflitos e Perspectivas nas cidades brasileiras, I, 2007, São Paulo, SP.

FONTES, Ma Solange G. de C.; GIACOMELI, D. C.; HAMADA, M.; RIBEIRO, Marcela de O.; MURATA, D. M.; BEATRIZ, E.; GASPARINI JÚNIOR, R. A.; MELO, L. F. **Qualidade dos principais espaços públicos de Bauru-SP.** In: ENCONTRO NACIONAL e ENCONTRO LATINO AMERICANO SOBRE CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO, VIII e IV, 2005, Maceió. Anais... Maceió: ANTAC, 2005, 1CD-ROM.

FONTES, Maria Solange Gurgel de Castro; NIKOLOPOULOU, Marialena. **Uso de espaços públicos abertos em Bath – Reino Unido: Uma experiência no período de verão.** In: ENCONTRO NACIONAL DE CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO e CONFERÊNCIA LATINO AMERICANA SOBRE CONFORTO E DESEMPENHO ENERGÉTICO, IX e V, 2007. Ouro Preto. Anais... Ouro Preto: ANTAC, 2007, 1 CD-ROM.

FREITAS, Ruskin. **O que é conforto.** In: ENCONTRO NACIONAL e ENCONTRO LATINO AMERICANO SOBRE CONFORTO NO AMBIENTE

CONSTRUÍDO, VIII e IV, 2005, Maceió. Anais... Maceió: ANTAC, 2005, 1CDROM.

GAITANI, N.; MIHALAKAKOU, G.; SANTAMOURIS, M. **On the use of bioclimatic architecture principles in order to improve thermal comfort conditions in outdoor spaces**. Building and Environment, v. 42, p. 317–324, 2007.

GOOGLE EARTH. **Mapas**. Disponível em: <
<https://www.google.com/earth/>>

IBGE. **Cidades**. Disponível em:
<<http://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codm=351110>>. Acesso: 15 de março de 2014.

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

KLIASS, Rosa Grena. **Rosa Kliass: desenhando paisagens, moldando uma profissão** / Rosa Grena Kliass; texto de Ruth Verde Zein. – São Paulo, SP: Editora Senac São Paulo, 2006.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista** / Paula da Cruz Landim. – São Paulo: Editora UNESP, 2004.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana** / Jaime Lerner – 3ª Ed – Rio de Janeiro: Record, 2005.

MASSAD, Fredy. **Vazios Críticos**. Disponível em:
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/07.019/1719> . 2007. Acesso em 17 de setembro de 2014.

MACEDO, Silvio Soares; SAKATA, Francine Mariliz Gramacho. **Parques Urbanos no Brasil / Brazilian Urban Parks**. Edusp. 2ª edição, 2003.

MUSEU PADRE ALBINO (Catanduva, SP). **Museu Padre Albino**. Acervo.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana** / Philippe Panerai; tradução de Francisco Leitão; revisão técnica de Sylvia Ficher – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PEZZUTO, Claudia Cotrim; LABAKI, Lucila Chebel. **CONFORTO TÉRMICO EM ESPAÇOS URBANOS ABERTOS: AVALIAÇÃO EM ÁREAS DE FLUXO DE PEDESTRES**. In: ENCONTRO NACIONAL DE CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO e CONFERÊNCIA LATINO AMERICANA SOBRE CONFORTO E DESEMPENHO ENERGÉTICO, IX e V, 2007. Ouro Preto. *Anais...* Ouro Preto: ANTAC, 2007, 1 CD-ROM.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATANDUVA. **Conjuntura Catanduva**. Disponível em: < <http://www.catanduva.sp.gov.br/conteudo/link/2328>> Acesso: 24 de julho de 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATANDUVA. **Histórico do município**. Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/conteudo/index/01/CONHECA_CATANDUVA> Acesso: 17 de agosto de 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATANDUVA. **Plano de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <
<http://www.catanduva.sp.gov.br/secretaria/ver/26>> Acesso: 19 de julho de 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATANDUVA. **Plano Diretor**. Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/conteudo/interna/34-2323/PLANO_DIRETOR> Acesso: 19 de julho de 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATANDUVA. **Relatório BID**. Disponível em: < <http://www.catanduva.sp.gov.br/secretaria/ver/26>> Acesso: 21 de julho de 2014.

ROBBA, Fábio; MACEDO Silvio Soares. **Praças Brasileiras**. Edusp. Imprensa Oficial: São. Paulo, 2003

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **A arquitetura bioclimática do espaço público**. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2007.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **“Estratégias bioclimáticas de reabilitação ambiental adaptadas ao projeto”**. In: Reabilitação ambiental sustentável arquitetônica e urbanística. Brasília, FAU/UnB, 2009, p. 527.

SAKATA, Francine Gramacho. **Paisagismo Urbano: Requalificação e Criação de Imagens** – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011. 272p

SECCHI, Bernardo. **A cidade do século vinte** / Bernardo Secchi; [tradução e notas Marisa Barda] – São Paulo: Perspectiva, 2009.

SECCHI, Bernardo. **Primeira Lição de Urbanismo**. Tradução de Marisa Barda e Pedro M. R. Sales. São Paulo: Perspectiva, 2006.

VILLAÇA, F. Análise do parcelamento, da edificação e da utilização compulsórios. In: BRUNA, G. C. (Org.). **Análise do parcelamento, da edificação e da utilização compulsórios; Análise do direito de preempção; Análise do Direito de Superfície**. São Paulo: Fundação para a Pesquisa Ambiental, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1983.