

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

**VITALIDADE DAS PRAÇAS CENTRAIS DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP E
REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA BANDEIRA.**

MARIA EDUARDA SUGUIMOTO DE CRISTÓFANO

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

VITALIDADE DAS PRAÇAS CENTRAIS DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP E
REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA BANDEIRA.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA - UNESP

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO APRESENTADO COMO REQUISITO PARA
OBTENÇÃO DO TÍTULO DE ARQUITETA E URBANISTA.

ORIENTADORA: ARLETE MARIA FRANCISCO

Ao meu pai, que jamais deixou de acreditar em mim e de se orgulhar de cada pequena conquista, ainda que à sua maneira; que sempre foi exemplo de humildade e bondade.
À minha mãe, por ser aconchego nas horas de desespero e por ser exemplo de força que nunca falha.

AGRADECIMENTOS

À Guiga, pelo apoio e carinho imensurável.

À Pati e Marina, por todos os momentos juntas e por, nessa fase final, compartilhar inquietações , incertezas e noites em claro.

Ao Julio, por me ensinar a levar a vida leve e a não deixar os problemas esconderem o sorriso.

Ao Deric, pela ajuda imprescindível para que essa fase parecesse mais leve.

À Maria, pelas conversas e reflexões sobre o tema e pelas risadas que desafogam.

À Gabriela, Rodrigo e Esther, por estarem presentes na época mais importante e feliz que já vivi até hoje, e por terem contribuído imensamente no meu crescimento pessoal.

À Ana Flávia, Carol, Julia, Juliana, Máira e Vanessa por me permitirem ter uma segunda família ao longo da graduação e pelos bons momentos compartilhados.

Ao Eddie, por me fazer acreditar que nada acontece por acaso.

À Manu e Murilo pelas tantas risadas e momentos preciosos que despertam saudade no peito.

À equipe Ascendi Studio pelo apoio e compreensão. Em especial ao Rafa, pela paciência e por acreditar e apostar no meu potencial mais que eu mesma; ao Pedro, pela companhia nos trabalhos de campo; e ao Diego, pelo companheirismo.

À Rose e Ailton, por deixar a hora do cafezinho ainda mais divertida.

Ao professor Fernando Okimoto, por ser um exemplo e por despertar coisas boas nas pessoas ao redor.

À Arlete, pela orientação e paciência.

À unesp, por ser esse universo de discussão e troca e por me ensinar a ser uma pessoa mais humana.

RESUMO

O espaço público é resultado da relação entre o espaço construído e seus usuários e cabe a nós, arquitetos e urbanistas, reconhecer a importância fundamental destes espaços na dinâmica da cidade.

Dentro deste conceito, o presente trabalho estuda os pequenos espaços públicos da área central do município de Presidente Prudente - SP (Praça Monsenhor Sarrion, Praça 9 de Julho, Praça da Bandeira e Praça Nossa Senhora Aparecida) e seus parâmetros urbanos, físicos e a relação que os usuários estabelecem com eles. É diagnosticado e conhecido seu papel como espaço público detentor de vitalidade e urbanidade.

Como produto final, será proposto um projeto de requalificação da Praça da Bandeira à partir das problemáticas levantadas, o qual pretende transformar o espaço num elemento de união física e social, que se consolide como local de permanência e acolha diversos tipos de usuários e atividades.

Palavras-chave: Espaço público. Praça. Praça da Bandeira. Vitalidade.

ABSTRACT

The public space is a result of the relation between the built space and its users; as architects and urban planners, must recognize its fundamental significance within the urban context.

Given that, this project studies the small-scale public spaces found within the central zone of Presidente Prudente - SP (Monsenhor Sarrion Square, 9 de Julho Square, Bandeira's Square and Nossa Senhora Aparecida Square) and their role as space holders for vitality and urbanity will be diagnosed and recognized. Measures of their particular context parameters will be analyzed and compared to the relation established by its users.

The final product will be a proposal for a requalification project for the Bandeira's Square, which intends to transform its boundaries both physical and social aspects that will cement and give permanence to its users by accommodatin a broad-spectrum of activities.

Keywords: Public Space. Square. Bandeira's Square. Vitality.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1º MOMENTO PERCURSO TEÓRICO

1.1. Espaço Público.....	19
1.2. Praça.....	20
1.3. Lugar	22
1.4. Urbanidade	23
1.5. Vitalidade.....	24
1.6. Planejamento do espaço.....	26

2º MOMENTO PERCURSO NO TEMPO

2.1. PRESIDENTE PRUDENTE	
2.1.1. Contextualização	39
2.1.2. História.....	42
2.1.3. Elementos Históricos.....	46
2.1.4. Vila Marcondes x Vila Goulart ..	78
2.2. PRAÇAS CENTRAIS	
2.2.1. Calçadão	
História.....	52
Desenho atual.....	54
Levantamento fotográfico.....	56
2.2.2. Praça 9 de Julho	
História.....	58
Desenho atual.....	60
Levantamento fotográfico.....	62
2.2.3. Praça Monsenhor Sarrion	
História.....	64
Desenho atual.....	66
Levantamento fotográfico	68
2.2.4. Praça Nossa Senhora Aparecida	
História.....	70
Desenho atual.....	72
Levantamento fotográfico.....	74
2.2.5. Praça da Bandeira	
História.....	76
Desenho atual.....	80
Levantamento fotográfico.....	86
Fachadas do entorno.....	88
Descrição.....	90

3° MOMENTO

DIAGNÓSTICO

ATUAL

3.1. Parâmetros Urbanísticos	
3.1.1. Localização.....	98
3.1.2. Uso e Ocupação.....	99
3.1.3. Massa Vegetal.....	100
3.1.4. Fluxo Viário.....	101
3.2. Parâmetros Comportamentais	
3.2.1. Atividades.....	102
3.2.2. Fluxograma.....	110
3.3.3. Rotina.....	112
Considerações.....	114

4° MOMENTO

PERCURSO PROJETUAL

4.1. Estudo de caso: Bryant Park.....	118
4.2. Estudo de caso: Praça Roosevelt.....	120

5° MOMENTO

O PROJETO

5.1. Conceito	126
5.2. Ensaios	127
5.3. Diretrizes	
5.3.1. Demolição do viaduto.....	128
Argamassa reciclada.....	128
Diretrizes viárias.....	129
5.3.2. Reestruturação do camelô.....	130
5.3.3. Requalificação do espaço.....	134
Planta.....	136
Corte.....	137
Bancos.....	140
Postes e Lixeira.....	142
Pisos e Vegetação.....	144

CONSIDERAÇÕES

FINAIS.....	143
-------------	-----

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRÁFICAS.....	148
---------------------	-----

APÊNDICE.....	151
---------------	-----

INTRODUÇÃO

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

A vida citadina acontece na rua, no parque, na praça. Meu primeiro contato com a vitalidade urbana deu-se nestes espaços, antes mesmo do meu encontro com a arquitetura e o urbanismo, e desde o início da graduação o tema de estudo era latente no inconsciente: o espaço público.

É nele que os diferentes tipos de pessoas, de diferentes classes sociais coexistem no mesmo espaço. É ele que mantém a cidade viva, pulsante. Lugar que detém a mais diversa gama de atividades acontecendo. É por onde temos contato com a cidade. É onde o anonimato acontece e é possível ser invisível mesmo em meio à tantas pessoas ou fazer-se ouvir em meio à multidão. É o espaço acessível a qualquer indivíduo: qualquer pessoa, independente da classe social, religião ou etnia, pode se expressar, pode ouvir, falar, caminhar, sentar, pode observar, pode existir.

Os espaços públicos sofreram algumas alterações durante o tempo, fazendo com que hoje seja cada vez mais recorrente sua vinculação com a desigualdade e segregação.

Na cidade de Presidente Prudente - SP, a aglutinação de uma sequência de pequenos espaços públicos num eixo potencializa sua função dentro do município. Este eixo compreende 4 praças centrais - Praça Monsenhor Sarrion, Praça 9 de Julho, Praça da Bandeira e Praça Nossa Senhora Aparecida, conectadas por uma via de pedestres. Os elementos que compõem o eixo, além de importância na memória da população e

na história de formação da cidade, são detentores de vitalidade urbana.

Como espaço público, o eixo também sofre alterações ao longo tempo. Hoje, o espaço enfrenta uma crescente perda de vivência. A análise realizada no presente trabalho mostra que os elementos do eixo perdem cada vez mais o caráter de local de permanência e adquirem caráter de local de passagem. Dá-se mais prioridade aos carros e os automóveis ganham mais espaço na malha urbana. Somado à isso, o espaço ainda sofre com a negligência e abandono por parte do poder público local.

Dada a importância dos espaços públicos para as cidades e após o reconhecimento da sua consolidação em Presidente Prudente - no eixo - nasce o nome do presente trabalho: eixo que resiste, cidade que existe. O complexo de praças centrais e o calçadão é vital para o funcionamento e dinâmicas da cidade. Ele carrega não só herança histórica, mas também cumpre o papel de espaço público com todas as funções e características que este abrange.

A Praça da Bandeira exerceu papel primordial na consolidação e avanço da cidade - era a esplanada onde repousava a estação da Estrada de Ferro Sorocabana. Era o chão onde os imigrantes e novos residentes pisavam quando aqui chegavam. Era onde as pessoas permaneciam para assistir a grande atração: o trem chegando na estação. No entanto, o local passou por modificações durante o tempo e hoje luta contra as barreiras físicas e sociais que o

acompanha. É frequentemente confrontado com palavras negativas, tais como abandono, sujeira, perigo.

Hoje, a Praça da Bandeira concentra o maior número de usuários se comparada às outras praças centrais; contudo, seu uso principal é decorrente de um elemento que nem mesmo é constituinte de espaço público: o camelódromo; e seu uso secundário a caracteriza como lugar de passagem. Sua infraestrutura não valoriza a escala humana e sua configuração espacial contribui para sua descaracterização de espaço público.

O objetivo geral do presente trabalho é investigar a relação do homem com o espaço construído e compreender os usos que o espaço público adquiriu ao longo do tempo. Para isso, serão estudados parâmetros físicos das praças centrais de Presidente Prudente - desenho e mobiliário urbano - bem como parâmetros comportamentais - rotina e atividades realizadas no espaço.

Após o diagnóstico geral, foram identificadas as problemáticas que a Praça da Bandeira apresenta e, como objetivo específico, será proposto sua requalificação. O projeto consiste numa inversão de papéis: ela deixa de ser o elemento que separa para ser o elemento que une, que atrai os usuários de ambos os lados da linha férrea e de todos os cantos da cidade, consolidando assim num espaço que atenda às necessidades e demandas dos diferentes tipos de usuários, que favoreça o convívio e interação social e acolha diferentes tipos de pessoas e práticas sociais.

I° MOMENTO
PERCURSO TEÓRICO



Millenium Park, Chicago - IL. 2016. Fonte: Acervo Pessoal.

1.1

ESPAÇO PÚBLICO

É necessário entender o processo histórico da concepção do espaço público, em especial da praça, que ao longo do tempo adquire diferentes definições e espacialidades. Além disso, julga-se importante a explicação de termos que formulam o enfoque pretendido e suas relações para melhor entendimento do tema, como lugar, urbanidade e vitalidade. Por último, busca-se entender a relação do indivíduo com o espaço e como este último influencia no comportamento humano.

São espaços urbanos que, em conjunto com infraestruturas e equipamentos coletivos, dão sustentação à vida comum. É a rua, a praça, o parque. São espaços ordenadores da malha urbana, ao redor do qual as edificações se constroem e a cidade se consolida.

São espaços abertos e estão diretamente ligados à apropriação pelo indivíduo. Segundo Nascimento (2015), dentro do urbanismo tais espaços têm função primordial na integração e continuidade territorial, permitindo a circulação de pessoas e automóveis.

É um espaço, de acordo com Castello (2007), dotado de valores coletivos e que possibilita o convívio entre as diferenças e viabiliza as relações sociais. É local para ver e ser visto, local de troca e contato com a cidade. É uma

[...] região marcada pelo anonimato, impessoalidade e diversidade de frequentadores [...]. A grande diferença é que os usuários não se conhecem em função de seus contatos diários, mas, se reconhecem porque compartilham gostos, práticas de consumo, valores, modos de vida, uma maneira de se apropriar do pedaço que é marcada por semelhanças simbólicas. (CASTELLO, 2007, p. 101).

Ou ainda, conforme Gomes (2002, p. 162, apud MIÑO, 2004, p. 16), são "espaços que possibilitam o encontro anônimo e a presença mútua de diferentes grupos sociais; é o lugar

das indiferenças, onde tudo deve submeter-se às regras da civilidade."

Faz-se necessário incluir nesta conceituação a de acessibilidade, já que, de acordo com Serpa (2007), o adjetivo *público* diz respeito a "uma acessibilidade generalizada e irrestrita, um espaço acessível a todos deve significar [...] mais do que simples acesso físico a espaços abertos de uso coletivo". (SERPA, 2007, p. 19). Desta forma, acessibilidade significa (de acordo com o Dicionário Michaelis) "facilidade de acesso, qualidade do que é acessível."

O espaço público passou por diferentes definições e espacialidades ao longo do tempo e, segundo Narciso (2009), encontra-se numa profunda crise identitária. As transformações pelas quais passaram as cidades contemporâneas geraram uma nova compreensão de espaço público, que ganha agora novo significado político, ideológico, social e estrutural. Para a autora, os espaços públicos da atualidade negam o conceito definido no começo deste capítulo; ao contrário, tem como valores principais a desigualdade e segregação.

A perda de vivência do espaço público vincula-se com a degradação, abandono e insegurança.

Embora a maioria dos espaços públicos

tenha sido mantida nas estruturas urbanas no transcorrer do tempo, sob diversas maneiras de planejar e estruturar a cidade, seu caráter social e aglutinador, de certa forma, encontra-se enfraquecido em comparação aos espaços públicos “antigos”. É possível perceber um processo de abandono e degradação física, afetiva e simbólica em relação ao espaço público, gerando locais subutilizados na malha urbana, contribuindo para a “desterritorialização”, bem como para o mal aproveitamento da infraestrutura urbana. Diante de tal fato, os espaços públicos perdem o caráter de lugares de permanência e assim, tornam-se cada vez mais apenas locais de passagem, espaços em desuso, que reforçam a percepção de isolamento e medo. (CHUN, 2013, P. 171 apud ROSA, 2016, p. 25)

Neste sentido, o espaço público se comporta como espaço estático, que assiste as mudanças do homem e da tecnologia. Para tentar entender alguma das causas da decadência, em amplo sentido, dos espaços públicos, voltaremos na história. Assim como aponta Villaça (1999), o planejamento urbano no Brasil surge em 1950, e desde então teve como estratégia atender às elites burguesas. Só em 1960 se iniciaram estudos mais aprofundados que abordavam o papel do espaço público no planejamento urbano, com o objetivo de enfrentar tanto os problemas não resolvidos pelo urbanismo moderno quanto

aqueles causados por ele. (NASCIMENTO, 2015)

Para Villaça (1999), a modernidade foi um período que afetou não só a configuração das cidades e seus espaços, como também o comportamento dos frequentadores da cidade, que adotara um perfil consumista. A tendência do modernismo é de isolamento – tanto das obras arquitetônicas quanto dos indivíduos. As pessoas se isolam da cidade, de forma que o único contato que faz com ela é de dentro de um carro, atribuindo à esta um significado de locomoção e excluindo qualquer outro. Os espaços públicos não fogem deste contexto – também sofrem consequências. A linha de limite entre o espaço público e o privado torna-se cada vez mais tênue e o automóvel é o principal regulador do planejamento urbano.

Além das heranças do modernismo, há uma tendência de distanciamento entre os indivíduos e os espaços públicos nos momentos de consumo e lazer e o estabelecimento de uma relação individualidade que se dá a partir do automóvel (MIÑO, 2004). Um fator que contribui amplamente para esta tendência é o crescente uso das tecnologias. A globalização e a tecnologia proporcionaram ferramentas eletrônicas que acabaram por conquistar essencial relevância na rotina de grande parte da população e,

paralelamente, incentivou o afastamento físico entre as pessoas. Os espaços públicos, largamente utilizados antigamente, perdeu sua valorização de forma gradativa. Segundo Querioga (2002), a função de sociabilidade e lazer que a praça exercia é transferida para a esfera virtual.

Diante de processos alienantes não apenas na esfera do trabalho, mas também no ócio, transformado em lazer (ócio programado), a esfera da vida pública se apresenta efetivamente com vital importância enquanto espaço de resistência, de busca de alternativas à globalização socialmente injusta que presenciamos. (QUERIOGA, 2002, p. 12-13 apud ROSA, 2016, p. 26)

De acordo com Miño (2004), a realidade atual apresenta ainda outros fatores que desfigura o significado do espaço público: loteamentos fechados, shoppings centers, centros empresariais, parques temáticos, entre outros. Estes “novos espaços públicos” são muitas vezes uma imitação da vida social, que nega ou oculta as diferenças, os conflitos, os encontros e a convivência presente nos verdadeiros espaços públicos.

Fica, então, evidente a urgência de resgatar a vivência dos espaços públicos, torná-los mais vivos e fazer com que estes contribuam para a qualidade de vida dos usuários.

1.2

PRAÇA

Que diferença da Antiguidade! Nas cidades antigas, as praças principais eram uma necessidade vital de primeira grandeza, na medida em que ali tinha lugar uma grande parte da vida pública, que hoje ocupa espaços fechados, em vez das praças abertas. (SITTE, 1992, p. 17 apud CALDEIRA, 2007, p. 207)

As praças são espaços públicos, coletivos e multifuncionais. De acordo com Coulanges (1975, apud CALDEIRA, 2007), as cidades se formaram a partir dos espaços de convivência, e a praça simbolizava a própria cidade, pois era neste espaço que as atividades cotidianas eram desenvolvidas. As praças se apresentam como nós de confluência social e são essenciais na dinâmica da cidade. Constituem respiros na malha urbana, uma ruptura na densa paisagem das edificações.

Os primeiros vestígios de surgimento da praça advêm do período da Antiguidade, das sociedades greco-romanas, cujos espaços públicos exerciam extrema importância nas cidades e funcionavam como seu centro vital. Na sociedade grega, a figura da praça se concretizava na Ágora (Figura 1); e, na sociedade romana, no Fórum (Figura 2).

Espaço coletivo por excelência, a Ágora e o Fórum representaram o lugar da “vida cívica” e o lugar de encontro dos cidadãos. Na condição de nó, centro vital da cidade, esses espaços mantiveram-se presentes na estrutura das cidades ocidentais, constituindo-se como verdadeiros centros da vida social.” (CALDEIRA, 2007, p. 22).

Eram espaços referenciais por meio dos quais a cidade se organizava.

Ao longo do tempo, as praças passaram por modificações na sua função e papel no contexto urbano. Segundo Caldeira (2007),

[...] representam uma espécie de espaço camaleônico, capaz de se modificar e se adaptar às transformações das cidades, possibilitando apropriações diversas. Essa peculiaridade fez com que a praça adquirisse, historicamente, uma diversidade de formas e funções, sem perder sua essência como espaço coletivo” (CALDEIRA, 2007, p. 14).

A formação da praça brasileira está diretamente ligada aos princípios da tradição portuguesa, utilizados na colonização da América. Ainda de acordo com a autora, esses espaços públicos se organizam em 2 momentos: nas aldeias e assentamentos indígenas, e nas vilas e cidades implantadas no âmbito urbano. Nas aldeias, o espaço da praça representa um lugar sagrado, centralizado e utilizado para realização de rituais. No contexto urbano, a praça aparece como centro político-administrativo, onde se concentram os edifícios institucionais, ponto de encontro. Desde a formação das primeiras vilas, houve a influência do urbanismo português, na qual a configuração desses espaços centrava-se na adaptação e adequação do traçado ao sítio de origem.

Em seguida, surgem as praças de formato

orgânico ainda na primeira fase de formação das cidades.

Essa praça estruturava-se ao longo de cruzamentos e caminhos oriundos dos principais acessos ao núcleo urbano, normalmente como alargamento da via principal de ligação ao centro urbano, ou como vazio, adro ou terreiro, da igreja matriz, do convento ou do mosteiro. (CALDEIRA, 2007, p. 84)

O modelo de praça formal e regular, segundo Caldeira (2007), surge ao longo do séc. XIX, através das intervenções e projetos de embelezamento, priorizando o lazer e a contemplação. No final do séc. XIX, reformas oriundas de investimentos públicos dão origem à novas praças, ajardinadas, consequentes de "planos de melhoramentos e embelezamento". Os espaços urbanos foram atingidos diretamente, a rua adquiria cada vez mais função única de deslocamento e circulação de veículos e pessoas; e as praças, por sua vez, sofreram gradativamente uma perda do seu caráter de espaço coletivo. No modernismo, a palavra chave é circular. O sistema viário, então, é o elemento de maior relevância na configuração urbana. As praças, então, adquirem função de passagem - a sua função inicial de ponto de encontro e centro de vitalidade é substituída

por alternativas que incentivam a produção de espaços vazios. (CALDEIRA, 2007).

[...] raramente utilizada para festas e outros usos cotidianos, as praças servem, na maioria das vezes, para circulação de ar e luz, para uma interrupção na monotonia das edificações e realçar o efeito arquitetônico de um ou outro edifício monumental. A praça moderna, agora desenhada por uma régua, não tem o menor conteúdo espiritual, somente uma superfície vazia com área definida. (SITTE, 1992, apud CALDEIRA, 2007, p. 207).

Muitas das praças brasileiras ainda sofrem com as consequências do modernismo. Muitas ainda sofrem com a prioridade dada ao automóvel e sistema viário, fato que somado à negligência do poder público, culminou na degradação e abandono destes espaços. Das várias identidades adquiridas pela praça ao longo do tempo, faz-se necessário resgatar aquelas que priorizavam as funções sociais; que desempenhavam papel de espaço coletivo; no qual as pessoas se encontravam e realizavam as mais diversas atividades; que consistiam no ponto focal da vida na cidade.

Figura 1: Ágora Grega. Fonte: <<http://www.newsweek.com/2015/06/19/discovery-dead-infants-athenian-well-sheds-light-ancient-greek-society-341681.html>> Acesso em 28/07/2017.



Figura 2: Fórum Romano. Fonte: <<http://arte-hca.blogspot.com.br/2012/12/modulo-ii-cultura-do-senado.html>> Acesso em 28/07/2017.

1.3

LUGAR

Uma vez abordada a definição de espaço público, o entendimento da relação indivíduo/espaço se faz fundamental neste contexto. Os espaços se diferem entre si e são percebidos de maneiras diferentes. É possível dizer, então, que estes espaços são percebidos como “lugar” pelos seus usuários.

Yi-fu Tuan (1983, apud CARVALHO, 2017) afirma que o conceito de espaço se funde frequentemente com o de lugar, uma vez que um está associado ao outro. Ao atribuímos valor e significado a um espaço, este se transforma em lugar. Quando se apropria de um espaço, o usuário marca e transmite sua identidade ao lugar.

A definição de lugar só toma forma quando há uma percepção e uso, quando motiva experiências humanas. A pluralidade assume um papel de fenômeno determinante, condição *sine qua non* na constituição do lugar, visto que, sendo o lugar uma construção social, sua pluralidade é o que necessariamente estará a lhe garantir a dimensão social indispensável em sua experiência. (CASTELLO, 2007, p. 18)

Entende-se então que o lugar nasce da relação entre o espaço e o indivíduo. Tal relação, segundo Castello (2007), tem um forte componente psicológico e são atreladas

de diferentes percepções e experiências. Tais percepções e experiências são motivadas pela apreensão de estímulos ambientais, os quais são divididos pelo autor em: estímulos de natureza sócio-cultural; de natureza morfológico-imagética; ou de natureza frutivo-emocional.

Ao fim e ao cabo, lugar é um conceito entendido em seu sentido de denotar uma qualificação que se atribui a um espaço através da percepção de suas potencialidades, objetivas e subjetivas (físicas e psicológicas) para a realização de experiências existenciais.” (CASTELLO, 2007, P. 116)

A praça, quando aliada ao usuário e sua percepção do espaço, constitui um lugar; e o espaço público enquanto lugar é facilitador da urbanidade.

1.4 URBANIDADE

A urbanidade é uma qualidade típica do ambiente construído. Para Weber (1967, apud CASTELLO, 2007, p.30), “a urbanidade é a condição pela qual o ambiente urbano oferece ao indivíduo uma variedade de modos de vida, opções, escolhas, trocas e interações.”

Segundo Aurélio, o dicionário, urbanidade é o caráter do urbano. Já o urbano, para ele, é algo relativo ou pertencente à cidade. Portanto, ao falarmos em urbanidade estaríamos, por essa definição, falando necessariamente de cidade e, mais especificamente, do caráter da cidade. Entenda-se como caráter, seguindo a mesma fonte, como o conjunto de qualidades, boas ou más, que distinguem algo ou pessoa. Urbanidade portanto, por esse encadeamento conceitual, seria o conjunto de qualidades, boas ou más, que distinguem uma cidade. (AGUIAR, 2012. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>> Acesso em 27/07/2017)

Urbanidade é aquilo que acolhe. É tema urgente, é o que falta tanto nos projetos arquitetônicos quanto urbanísticos. A forma como nosso corpo se materializa, se relaciona com o espaço, pode ser entendida como urbanidade. Holanda (2003, apud AGUIAR, 2012) conceitua urbanidade como

uma condição simultânea ao espaço físico e ao comportamento humano. Já Castello (2007) afirma que urbanidade é

Uma qualidade típica e única do ambiente construído [...] uma qualificação vinculada à dinâmica das experiências existenciais, conferidas às pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público, através da capacidade de intercâmbio e de comunicação de que está imbuído este ambiente. (CASTELLO, 2007, p. 72)

Para conferir urbanidade a um espaço, são necessários alguns atributos. A seguir, são listados alguns elementos que contribuem para a urbanidade e vitalidade dos espaços públicos, mais especificamente das praças.

1.5

VITALIDADE

Como o próprio nome sugere, vitalidade significa capacidade de viver; vigor. Vitalidade urbana é a vida das praças, ruas e parques. E quem garante vitalidade ao espaço público? Os indivíduos. Afirmamos, então, que um lugar possui vitalidade quando é usado por pessoas que realizam diferentes atividades: andar, correr, conversar, sentar, deitar, interagir, observar, brincar, entre outras. Quando acontece informalmente no próprio espaço público, como é o caso de camelôs e barraquinhas de venda de comidas, a própria atividade comercial é parte da vitalidade urbana. Em suma, a vitalidade urbana pode ser entendida como alta intensidade, frequência e riqueza de apropriação do espaço público (SABOYA, 2016).

Jane Jacobs, crítica do planejamento urbano moderno, cita em sua obra alguns fatores que geram ou induzem vitalidade urbana. A autora defendia, sobretudo, a densidade das cidades:

[...] de uma coisa podemos ter certeza: reduzir o adensamento de uma cidade não garante a segurança contra o crime nem previne o temor ao crime. Essa é uma das conclusões a que se pode chegar também em cidades menores, onde os pseudos subúrbios ou os subúrbios de aposentados são o cenário ideal para estupros, roubos, espancamentos, assaltos à mão armada e similares. (JACOBOS, 1961, p. 33)

Dentro da lógica de funcionamento de uma

cidade, as ruas e calçadas desenvolvem importância vital. Se as ruas de uma cidade são seguras, a cidade estará livre da violência e do medo. Desta forma, o ideal é que as ruas e calçadas sejam movimentadas e, para isso, Jacobs (1961) defende três fatores que contribuem para tal: a primeira, é a nítida separação entre o público e privado. A segunda, são os olhos voltados para a rua, ou seja, a vigilância cidadã (para que isso ocorra, os edifícios circundantes devem estar voltados à rua). A terceira, é que os usuários devem estar presentes nas ruas em todos os horários. Elas precisam ser frequentadas durante o dia e a noite por diferentes pessoas, e, enquanto isso, os moradores mantêm os olhos sob as ruas. Isso só será possível se existir uma diversidade de usos nos estabelecimentos ao redor – a autora cita como exemplo as lojas, bares e restaurantes como estabelecimentos que atuam de forma variada e complexa.

A segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e usufruem espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, de que estão policiando. (JACOBS, 1961, p.37)

Um outro espaço propício à vitalidade urbana são os parques de bairros, que incluem as praças e pátios públicos. Entretanto, estes também devem conter diferentes tipos de

usuários em diferentes horários do dia. Para isso, os edifícios do entorno devem proporcionar uma boa variedade de usos e usuários. Por outro lado, algum uso que imponha um horário específico aos indivíduos contribui para um local não seguro. A autora cita quatro fatores para que as praças e parques sejam portadores da vitalidade urbana: a complexidade (diversidade de usos e usuários), a insolação, a centralidade e delimitação espacial. (JACOBS, 1961)

Em relação ao bom funcionamento da cidade, Jacobs defende, ainda, mais 3 condições imprescindíveis – além da densidade de pessoas, já citada – para a geração de diversidade nas ruas. Os bairros devem atender a mais de uma função principal (o que garante usos diferentes em horários diferentes). As quadras devem ser curtas (mais ruas, mais esquinas e mais opções aos transeuntes). Deve haver uma boa variação na idade dos edifícios, o que estimula o contato entre as pessoas e o crescimento de pequenos e diversos empreendimentos.

A obra em questão discute ainda a necessidade de usos principais combinados. Há dois tipos de diversidade: a primeira, é aquela onde os usos principais são aqueles que por si só atraem usuários. Escritórios, fábricas e moradias possuem usos principais.

A segunda, é a diversidade derivada, que se aplica aos empreendimentos consequentes dos usos principais. O objetivo é estimular o equilíbrio de usos em diferentes períodos.

Elementos que desestimulam a vitalidade são, também, mencionados pela autora. As zonas de fronteiras desertas compõem um destes elementos e apresenta relevância para o presente trabalho. Um exemplo clássico de fronteira é a linha férrea,

[...] tanto que passaram a significar, há muito tempo, também fronteiras sociais – ‘do outro lado da linha do trem’ -, uma conotação, coincidentemente, associada mais a cidades de pequeno porte que a cidades grandes.” (JACOBS, 1961, p. 283).

As fronteiras fazem com que as ruas adjacentes à elas sejam um ponto final para a diversidade de uso, um lugar morto, com poucos frequentadores.

Elas não conseguem gerar uma circulação normal de pessoas que transitam para além delas, em direção à fronteira, porque poucas se dirigem para esse Além. Portanto, se as ruas vizinhas se tornarem muito desertas e, em razão disso, forem evitadas, as ruas vizinhas correm o risco de ser igualmente menos utilizadas. E assim sucessivamente, até que as forças do uso constante de uma área de forte atratividade passem a

contra-atacar. (JACOBS, 1961, p. 287)

Felizmente, a autora não encara as fronteiras como um caso perdido. A questão é reconhecer seus benefícios dúbios. Na opinião de Jacobs, os casos mais fáceis de se corrigir são as zonas de fronteiras que poderiam estimular um uso muito maior de seu perímetro.

Entendo que a única maneira de combater os vazios nesses casos é dispor de forças contrárias extraordinariamente intensas nas proximidades. Isso quer dizer que a concentração populacional teria de ser deliberadamente alta (e diversificada) perto das fronteiras, que as quadras próximas deveriam ser particularmente curtas e o uso potencial da rua extremamente fluente, e que as combinações de usos principais deveriam ser abundantes, assim como a combinação de prédios de várias épocas. (JACOBS, 1961, p. 298)

Um espaço detentor de vitalidade contribui, então, para uma cidade viva, segura e que proporciona qualidade de vida aos usuários, e os fatores que geram ou induzem a vitalidade são: densidade, complexidade e variedade de atividades, vigilância cidadã e usos principais combinados.

1.6

PLANEJAMENTO DO ESPAÇO

Aqui, serão estudados dois teóricos de fundamental importância no âmbito do planejamento urbano: William Holly Whyte e Jan Gehl. Suas respectivas obras serão abordadas como manuais de diretrizes do planejamento do espaço público, em tópicos e com o auxílio de fotos para melhor entendimento.

VIDA SOCIAL DE PEQUENOS ESPAÇOS URBANOS

William Holly Whyte é nome de enorme importância para os estudos urbanos da década de 90 até os dias atuais; é também mentor do projeto *Project for Public Spaces* (PPS), em virtude da sua pesquisa sobre comportamento urbano nos espaços públicos. A pesquisa, denominada *Street Life Project*, deu origem a um livro e um documentário, ambos lançados em 1979, intitulados *The social life of small urban spaces*, os quais exploram os sucessos e falhas dos espaços públicos em cidades dos Estados Unidos – mais especificamente, 16 praças e 3 pequenos parques. A maioria dos espaços localizavam-se em avenidas, geralmente ocupando a frente de uma quadra e concentravam alto número de pessoas e diversidade de atividades.

O autor defendia que a vida social dos espaços públicos contribui fundamentalmente para a qualidade de vida individual e da sociedade como um todo. Mais que qualquer

coisa, Whyte acreditava na perseverança e no valor dos espaços públicos; para ele, pequenos espaços são inestimáveis. Estudou de perto a interação do indivíduo com o espaço construído na intenção de direcionar planejadores urbanos a criar espaços os quais as pessoas queiram usar. “Começamos estudando como as pessoas utilizam as praças. [...] Mas, mais que isso, nós observamos as pessoas para descobrir o que faziam” (WHYTE, 1979, p. 16)

Uma das mais importantes conclusões é apresentada logo no começo do livro: oferta cria demanda. Um bom espaço gera consequências, estimula novos usos e hábitos. Outra conclusão essencial, já afirmada por Jacobs (1961) e contemplada por outros autores posteriores, é de que o que atrai pessoas, são pessoas.

“O que mais atrai as pessoas, são outras pessoas. [...] quantas pessoas diriam que gostam de ficar no meio do tumulto? Elas respondem que preferem ficar longe. No entanto, o que elas realmente fazem revela uma resposta diferente.” (WHYTE, 1979, p. 19)

É definida uma rotina dos espaços: pela manhã, o lugar começa a criar vida. Próximo ao meio dia, os usuários principais começam a chegar. As atividades alcançam, então, seu pico, e continua assim até próximo das 14h. No período da tarde, seu uso é novamente esporádico, e, às 18h, as praças morrem e

permanecem assim até a próxima manhã.

Os resultados de seus estudos apontam elementos que inferem na apropriação dos espaços pelos usuários, e serão apresentados em tópicos a seguir.

ESPAÇOS SENTÁVEIS: De acordo com Whyte (1979), em síntese, as pessoas tendem a sentar onde há lugar para sentar. Outra análise significativa mostra que é mais importante que esses espaços sentáveis sejam socialmente confortáveis, que fisicamente confortáveis. O conforto social pode ser traduzido como possibilidade de escolha, isto é, sentar na frente, ao lado, no sol, na sombra, em grupos ou sozinho.

Na praça Seagram, quando Mies Van Der Rohe viu que as pessoas estavam sentando nas bordas, ficou surpreso. Ele nunca imaginou que isso aconteceria. [...] o lugar era incontestavelmente bom para se sentar, sem nem possuir um banco. O perímetro inclui bordas e degraus, excelentes para sentar, comer e tomar sol. (WHYTE, 1979, p. 29)

Quanto à altura dos assentos, concluiu que as pessoas ocupam quase todos os lugares entre 20cm e 130cm. Bordas e espaços largos o bastante para acolher duas pessoas são muito mais atraentes. Os degraus também funcionam muito bem (Figura 3). A extensão desses espaços oferece uma infinidade de

possibilidades e agrupamentos, e suas linhas formam uma arquibancada para assistir o teatro da rua.

Outro elemento de sucesso é a cadeira móvel (Figuras 4 e 5). Segundo Whyte, ela é uma

[...] invenção maravilhosa. É confortável se tem um lugar para encostar, e mais ainda se tem onde apoiar os braços. Mas o grande recurso é a mobilidade. As cadeiras aumentam a possibilidade de escolha: mover para o sol, fora dele, agrupar ou isolar-se. (WHYTE, 1979, p. 35)

Já os assentos fixos e individuais não são tão funcionais, mas um conceito de design. Distância social é algo sutil, sempre em mudança, e a distância dos assentos é fixa. É como se quem fez a praça nos dissesse: agora você senta aqui, e você lá do outro lado.

SOL, VENTO, ÁRVORES E ÁGUA: A luz solar e temperatura são mais influentes no uso do espaço do que acreditamos – em dias quentes, as pessoas procuram a sombra; em dias frios, o sol. As árvores providenciam um cercamento satisfatório, e, por proporcionar sombra, estão fortemente relacionadas ao ato de sentar.

Outro elemento de grande relevância é

a água: as pessoas gostam de interagir, de tocá-la, seja com as mãos, os pés, ou até mesmo o corpo inteiro (Figura 6). Outra excelente característica da água é o barulho por ela produzido. O som é percebido pelos indivíduos como prazeroso, além de esconder outros sons, permitindo uma sensação de privacidade.

COMIDA:

"Se quiser preencher um lugar com atividades, disponibilize comida. Em Nova York, em cada praça com vida social ativa, você encontrará um vendedor de comida na esquina e várias pessoas ao redor – comendo, conversando ou apenas em pé." (WHYTE, p. 50)

Whyte afirma que os vendedores têm um bom faro para lugares que funcionam. E, por sua vez, comida atrai pessoas, que atrai mais pessoas.

TRIANGULAÇÃO: Triangulação pode ser definida como um estímulo externo, que incita a comunicação entre duas pessoas estranhas. O estímulo pode ser um objeto físico (por exemplo, uma escultura), uma vista (por exemplo, um skyline) ou uma pessoa (por exemplo, um artista de rua).

As esculturas podem ter um forte efeito social. As pessoas são direcionadas à elas e

através delas – elas ficam embaixo, ao lado, a tocam e conversam sobre. Na Federal Plaza em Chicago, a escultura de Alexander Calder projeta tais efeitos (Figura 7); bem como a escultura sem título (Figura 8), de Pablo Picasso, no Daley Plaza, ou ainda, a Cloud Gate, do artista Anish Kapoor, localizada no Millenium Park, Chicago (Figura 9).

EM RAZÃO DAS MIUDEZAS: Nesse tópico, o autor trata dos pequenos itens presentes nos espaços públicos que têm grande influência no comportamento dos indivíduos, porém passam despercebidos pelos planejadores. Um exemplo é a lata de lixo, normalmente usada como mesa, banco ou encosto.

Ao estudar quais componentes físicos interferem no comportamento humano, o autor faz conclusões das quais é possível extrair os elementos que, se aplicados no espaço público, podem gerar vitalidade urbana. Dentre eles, estão: a água, os espaços sentáveis que propiciam a interação social, esculturas, o conforto ambiental, o mobiliário funcional e a oferta de comida.

É importante ressaltar que Whyte analisa espaços públicos dos Estados Unidos, cuja cultura e costumes se diferem da cultura e costumes brasileiros. Desta forma, faz-se necessário formular alternativas que

se adequem à nossa cultura ao aplicar as diretrizes citadas pelo autor.



Figura 3: Pessoas utilizando as escadas como ponto de permanência no entorno do Chicago River, Chicago. Fonte: Acervo pessoal, 2016.



Figura 4: Cadeiras móveis do Bryant Park, Nova York. Fonte: Acervo Pessoal, 2016.

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE



Figura 5: As cadeiras do Bryant Park e seus diferentes usos, Nova York. Fonte: Acervo pessoal, 2016.



Figura 6: Crianças brincando na fonte do Millenium Park, Chicago. Fonte: Acervo pessoal, 2016.



Figura 7: Escultura de Alexander Calder, Chicago. Fonte: Acervo pessoal, 2016.



Figura 8: Escultura sem nome de Pablo Picasso, Chicago. Fonte: Acervo pessoal, 2016.



Figura 9: A escultura Cloud Gate, de Anish Kapoor, Chicago. Fonte: Acervo Pessoal, 2016.

CIDADE PARA PESSOAS

Arquiteto e Urbanista, Jan Gehl aborda na sua obra *Cidade para pessoas* (2013) questões essenciais para a qualidade urbana no que se refere à escala dos espaços, mobilidade, dinâmicas de vitalidade e valorização dos espaços públicos. Como o próprio nome do livro esclarece, o autor defende a dimensão humana – esquecida por décadas pelos planejadores – como essencial no planejamento dos espaços.

Trabalhar com a escala humana significa, basicamente, criar bons espaços urbanos para pedestres, levando em consideração as possibilidades e limitações ditadas pelo corpo humano. (GEHL, 2013, p. 33)

Para quem seriam as cidades, se não para as pessoas? A pergunta parece óbvia, entretanto nos deparamos com outra realidade. A influência do modernismo fez com que o planejamento priorizasse o tráfego dos automóveis. A cidade moderna prioriza o fluxo de carros, dá ênfase a edifícios específicos e trata a cidade como máquina, com suas partes separadas por funções.

Tendo em vista o tema do presente trabalho, serão abordados em tópicos a seguir alguns dos quesitos para uma cidade melhor, mais

segura, mais viva, sustentável e saudável, definidos por Gehl (2013).

VIDA ENTRE EDIFÍCIOS: Gehl defende a necessidade da existência de vida entre edifícios, ou seja, uma integração entre a forma permanente e a vida efêmera da cidade.

Como conceito, a vida entre edifícios inclui todas as diferentes atividades em que as pessoas se envolvem quando usam o espaço comum da cidade: caminhadas propositais; calçadas; paradas curtas e longas; ver vitrines; bater papo e encontrar pessoas; fazer exercícios; dançar; divertir-se; etc. (GEHL, 2013, p. 19)

Esses espaços devem permitir a versatilidade e complexidade das atividades. Devem oferecer espaços para andar, parar, descansar, permanecer e conversar. As atividades realizadas nesses espaços são divididas, pelo autor, em atividades necessárias, atividades opcionais e atividades sociais. Nas atividades necessárias, estão inclusos: ir trabalhar, ir à escola, esperar o ônibus – ou seja, atividades que acontecem sob qualquer condição. As atividades opcionais englobam as atividades com intuito recreativo: caminhar, observar, conversar, brincar – estas, por sua vez, são influenciadas

por fatores externos, como o clima e a qualidade do espaço. As atividades sociais dependem da presença de outras pessoas e incluem qualquer forma de comunicação dentro do espaço público – abrange também o ato de observar o outro, a mais simples forma de contato.

CAMPO SOCIAL DE VISÃO: O autor discute o campo social de visão e apresenta como limite a distância de 100 metros. Em 25 metros ou menos, podemos começar a decodificar emoções e expressões faciais. As arenas, por exemplo, trabalham com o campo de visão de 100m; já os teatros, 25m. A maior parte das praças antigas funcionavam com o campo de 100m, o qual permite uma visão ampla do espaço.

Aqui entra outra dimensão importante no planejamento: os edifícios. O contato entre o edifício e a rua é possível nos primeiros cinco andares. A partir disto, ele se perde.

Todo esse relato sobre o aparelho sensorial horizontal é a chave para entender como experimentamos o espaço, por exemplo, qual parte dos edifícios os pedestres experimentam ao andar pelas ruas. Naturalmente isso também gera impacto na percepção de

edifícios altos e baixos da cidade. [...] eventos que ocorrem no espaço urbano ou nas portas e janelas dos andares térreos podem ser vistos à distância de até 100 metros. [...] Da rua, temos dificuldade para perceber eventos que ocorrem nos andares mais altos. (GEHL, 2013, p. 43)

DISTÂNCIA ENTRE CORPOS: O autor descreve as diferentes distâncias entre os corpos humanos e suas respectivas formas de comunicação.

A distância íntima (0 a 45cm) é aquela na qual se pode compartilhar emoções. É distância usada para expressar sentimentos.

A distância pessoal (45cm a 1,20m) é o contato entre amigos e familiares.

A distância social (1,20 a 3,70m) é aquela usada para conversas sobre assuntos gerais.

Por último, a distância pública (mais de 3,70m) descreve o contato formal e comunicação unilateral. É o contato entre desconhecidos.

DENSIDADE DOS ESPAÇOS:

O espaço público deve ser vivo, utilizado

por muitas pessoas. A simples presença de outras pessoas sinaliza se o lugar vale a pena ou não. Entretanto, o que importa não são somente os números, mas também "a sensação de que o espaço da cidade é convidativo e popular; isso cria um espaço com significado. (GEHL, 2013, p. 63)

O autor dá o exemplo de espaços pequenos, que concentram pessoas e assim aumenta-se a chance de ocorrência da espiral positiva, na qual um mais um pode rapidamente transformar-se em 3.

Esses espaços, por sua vez, devem ser lógicos e curtos, com uma clara hierarquia.

As palavras-chave para estimular a vida na cidade são: rotas diretas, lógicas e compactas; espaços de modestas dimensões e uma clara hierarquia segundo a qual foram tomadas decisões para a escolha dos espaços mais importantes. (GEHL, 2013, P. 67)

TEMPO DE PERMANÊNCIA: Um outro fator tão ou mais importante para a vida da cidade que o número de usuários é o tempo gasto por ele nos espaços públicos. Se observarmos as praças, veremos que algumas servem apenas para a travessia de pedestres e outras combinam a oportunidade de caminhar com a permanência, experiência

e conforto. "Se o objetivo é conseguir cidades vivas e atrativas, é fundamental prestar atenção nas atrações e nas oportunidades de permanência." (GEHL, 2013, p. 73)

ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO: Os espaços de transição da cidade merecem tratamento especial. É o espaço onde caminhamos, as fachadas, as portas dos edifícios; é o local onde a cidade encontra as edificações. É através deles que a experiência humana no espaço é enriquecida ou prejudicada. "Reconhecemos os locais sem espaços de transição ou com transição ruim em muitas praças, circundadas nos quatro lados por vias de tráfego intenso." (GEHL, 2013, p. 75)

Quando esses espaços funcionam, eles reforçam a vida na cidade. As caminhadas se tornam mais seguras e as distâncias mais curtas.

SEGURANÇA: A segurança é fundamental para atrair as pessoas ao espaço urbano. Em geral, a presença das próprias pessoas torna a cidade mais convidativa e segura. O foco é manter e sustentar a visão de uma cidade aberta na qual as pessoas de todos os grupos socioeconômicos possam movimentar-se no

mesmo espaço em seus afazeres cotidianos. A diversidade de funções ao longo da rua e agradáveis espaços de transição são pontos chave para boas cidades.

O extremo oposto é a receita perfeita para um ambiente urbano inseguro: ruas sem vida, edificações de um só uso e sem atividade durante quase o dia todo, fachadas fechadas, escuras e sem vida. A essa lista pode-se acrescentar iluminação insuficiente, passagens desertas e túneis de pedestres, cantos e aberturas escuras e excesso de arbustos. (GEHL, 2013, p. 103)

ESPAÇOS DE CAMINHADA: Uma caminhada agradável e confortável deve ser considerada no planejamento. Isso inclui distâncias curtas (real ou percebida) e ausência de interrupções, barreiras ou obstáculos.

A perspectiva cansativa do percurso descreve a situação na qual o pedestre pode ver o percurso todo desde o começo. O caminho é reto e parece infinito, sem a promessa de experiências interessantes no trajeto. A perspectiva é de cansaço, antes mesmo de começar a caminhada. (GEHL, 2013, p. 129)

Outros elementos que interferem na percepção do usuário e contribuem na

qualidade da caminhada são a pavimentação e a iluminação do espaço. As superfícies precisam ser niveladas, sem obstáculos, não escorregadias. A iluminação deve cobrir os cantos e recuos, os pisos, superfícies e degraus.

ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA: Um comportamento que se repete, observado por Gehl (2013) e outros autores, é a tendência das pessoas de procurarem os limites dos espaços. Estes espaços de transição, entendidos por Whyte (1979) como bordas e limites, têm vários benefícios: ampla visão, costas protegidas e bom apoio físico e psicológico.

A preferência por ficar nos espaços de transição está intimamente ligada a nossos sentidos e normas de contato social. O princípio de uma boa localização nesses espaços remonta a nossos ancestrais das cavernas. Eles sentavam-se com as costas para o fundo das cavernas e o mundo à sua frente. (GEHL, 2013, p. 137)

Gehl aborda ainda um estudo comportamental denominado “feito piano”, no qual os convidados de um evento procuram móveis, cantos, colunas ou nichos que proporcionem apoio ou torne o local bem definido. Com uma parede que proteja as

costas, eles percebem o local como seguro e estão no controle da situação. Já na esfera urbana, detalhes da fachada, mobiliário e equipamentos urbanos fazem o papel de apoio para permanência.

Resumindo, os requisitos gerais para um bom espaço para se sentar são um microclima agradável, boa localização, de preferência nos espaços de transição, com as costas protegidas, boa visibilidade e um nível de ruído baixo, que permita conversas e sem poluição. E, é claro, a vista. Se o local oferece atrações especiais como água, árvores, flores, bom espaço, boa arquitetura e obras de arte, a pessoa quer vê-las bem. (GEHL, 2013, p. 140)

Assim como Whyte, Gehl também critica a prática comum de localizar bancos aleatoriamente na passagem. Ancorados no meio do nada, não auxiliam na interação social.

Conclui-se que a qualidade dos espaços públicos pode ser alcançada se oferecidas algumas condições. Dentre elas, inclui-se a oferta de espaços para andar, parar, descansar, permanecer e conversar; a oferta de oportunidades para as atividades opcionais e sociais, definida pelo autor; a criação de espaços que estejam dentro do campo social de visão; a criação de espaços que permitam todas as distâncias entre corpos - ou seja, permitir que as pessoas escolham sentar a 45cm ou a 5m uma das outras; o estímulo da densidade dos espaços; o estímulo da permanência através de espaços de qualidade; a garantia de segurança através da presença de outras pessoas; a oferta de espaços de caminhada agradáveis e confortáveis, que possibilite distâncias curtas, boa pavimentação e iluminação.

A experiência humana na paisagem urbana é a escala mais importante do planejamento urbano. A oferta e qualidade de espaços para caminhar ou permanecer somadas à segurança e proteção é o segredo para uma cidade viva, saudável e atraente.

2º MOMENTO
PERCURSO NO TEMPO



Bryant Park, New York - NY. 2016. Fonte: Acervo Pessoal.

2.1. PRESIDENTE PRUDENTE

2.1.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Localizado no extremo oeste do estado de São Paulo (Figura 10), o município de Presidente Prudente possui uma população estimada de 225.271 habitantes e ocupa uma área de 562,107km² - dos quais 16,56km² são de área urbana. (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017) No mapa da Figura 11, pode ser observado o perímetro urbano atual em relação à Estrada de Ferro Sorocabana, elemento crucial no surgimento da cidade e abordado com mais detalhes à seguir.



Figura 10: Mapa de localização de Presidente Prudente e perímetro urbano.
Fonte: produzido pela autora, 2017.



FIGURA 11: MAPA DO
PERÍMETRO URBANO
E ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA

PERÍMETRO URBANO
QUADRAS
ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA

0 500 1000 2000m



FONTE: GOOGLE EARTH,
EDITADO PELA AUTORA.

Fundada em 1917, dois nomes foram atrelados à sua colonização: Coronel Francisco de Paula Goulart e Coronel José Soares Marcondes. De acordo com Abreu (1972), o município surge posteriormente à Lei de Terras, no contexto da expansão cafeeira, como um produto da especulação imobiliária na Alta Sorocabana – ou seja, as terras adquiridas pelos latifundiários tinham como destino final o loteamento e posterior venda.

A Estrada de Ferro Sorocabana foi fundamental para o nascimento do município. Inaugurada em 1919, fornecia a infraestrutura necessária para a economia cafeeira e foi fundamental para a expansão da cidade. Foi a partir dela que os núcleos urbanos começavam a ser desenhados. O primeiro núcleo, Vila Goulart, foi traçado em 1919, a mando do Coronel Francisco de Paula Goulart.

O Coronel Goulart pediu ao Dr. Fairbanks que lhe projetasse um núcleo urbano defronte à estação, na mata virgem que então cobria o local. Esclareceu que desejava abrir uma fazenda confrontando com a cidade e iniciar o loteamento de suas terras. Pediu que traçasse o limite entre a futura fazenda e a futura cidade. (ABREU, 1972, p. 60)

Foi definida então a Avenida Conselheiro Antônio Prado, atual Av. Washington Luis (RESENDE, 1992). A partir dela é que se definem o arruamento e divisão dos lotes: 25 quadras quadradas cercadas por quatro ruas principais, que posteriormente convertem-se em avenidas (Figura 12).

Goulart [...] fez um ante-projeto da planta e depois contratou em Assis o agrimensor prático Cássio Rawlston da Fonseca para fazer a planta

definitiva do núcleo. As ruas não receberam nomes, pois o fundador numerou os quarteirões e as datas e dispensou uma nomenclatura para as vias. O próprio Goulart fez o serviço de locação dos lotes. Conforme o esboço, foram planejados 25 quarteirões de 88 metros por 88 metros, limitados por 4 avenidas de 26,40 metros de largura. Cada quarteirão possuía 8 datas de 44 metros por 22 metros cada uma. (ABREU, 1972, p. 62-63)

A Vila Marcondes é o segundo núcleo, criado em 1920 a partir do loteamento de terras realizado pelo Coronel José Soares Marcondes. O agrimensor prático Francisco Cunha foi contratado para a dimensão e divisão dos lotes (ABREU, 1972). O sítio do núcleo era do lado oposto da Vila Goulart, sendo assim, as duas Vilas ficavam separadas pela Estrada de Ferro Sorocabana: Vila Marcondes à leste e Vila Goulart à oeste (Figura 13).

A planta de 1919, como mostra o mapa da Figura 14, ilustra cada quarteirão com 6 lotes. Já na planta de 1923 (Figura 13), o número de lotes por quarteirão é 8. De acordo com Francisco (2017), a provável hipótese é de que a primeira planta foi desenhada equivocadamente, já que se dividirmos a quadra em lotes iguais, o resultado é uma dízima periódica.

A evolução do desenho urbano e edificação das quadras pode ser observada no levantamento aerofotogramétrico da Figura 14, realizado pelo Departamento de Água e Esgoto de Presidente Prudente e executado por TerraFoto S. A., em 1977. A figura é uma junção das cartas 28, 29 e 39.

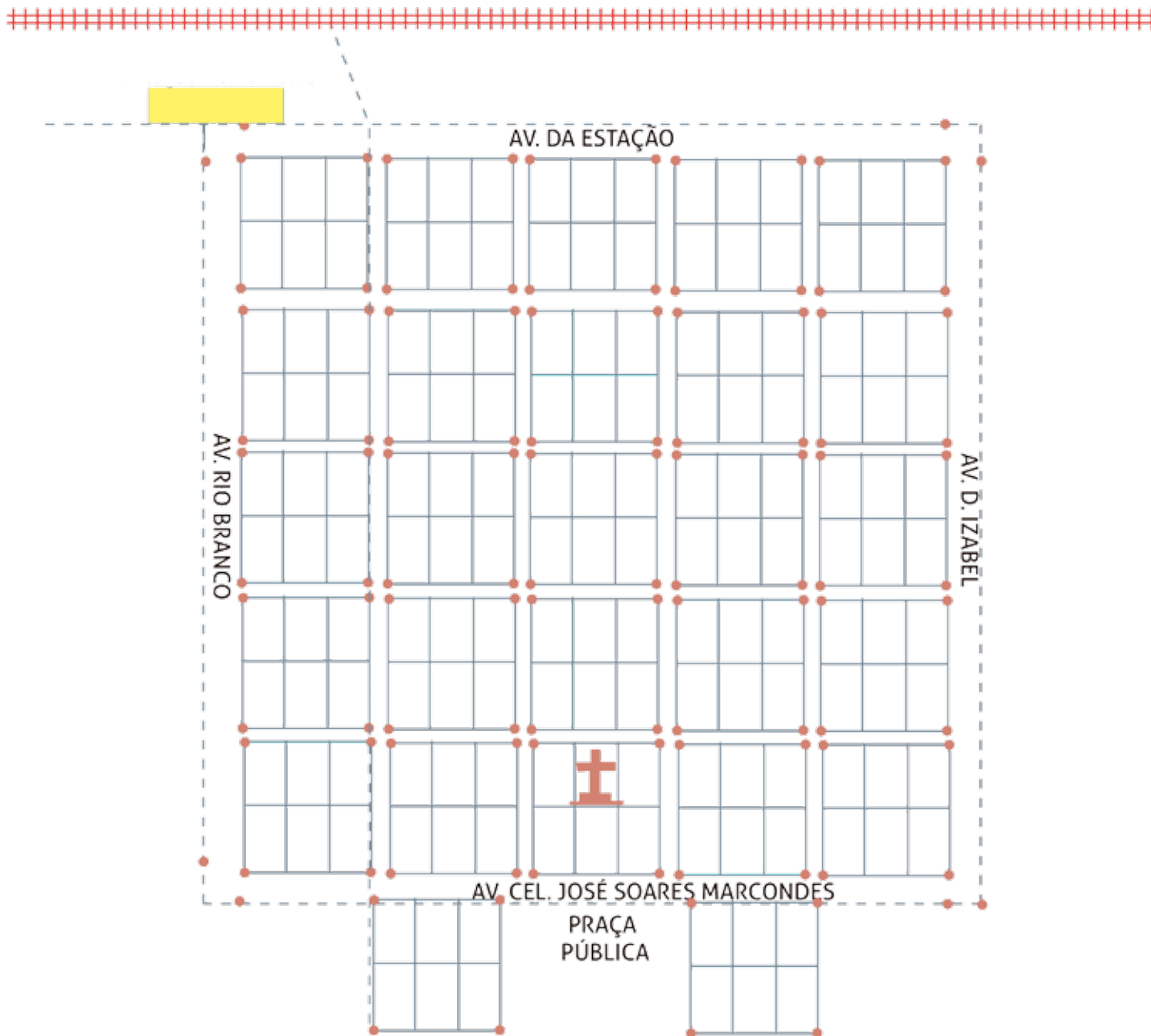


FIGURA 12: PLANTA DA
VILA GOULART, 1919.

ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

0 50 100 150m



FONTE: ABREU, 1972.
EDITADO PELA AUTORA.

FIGURA 13: PLANTA DA
VILA GOULART E VILA
MARCONDES 1923.

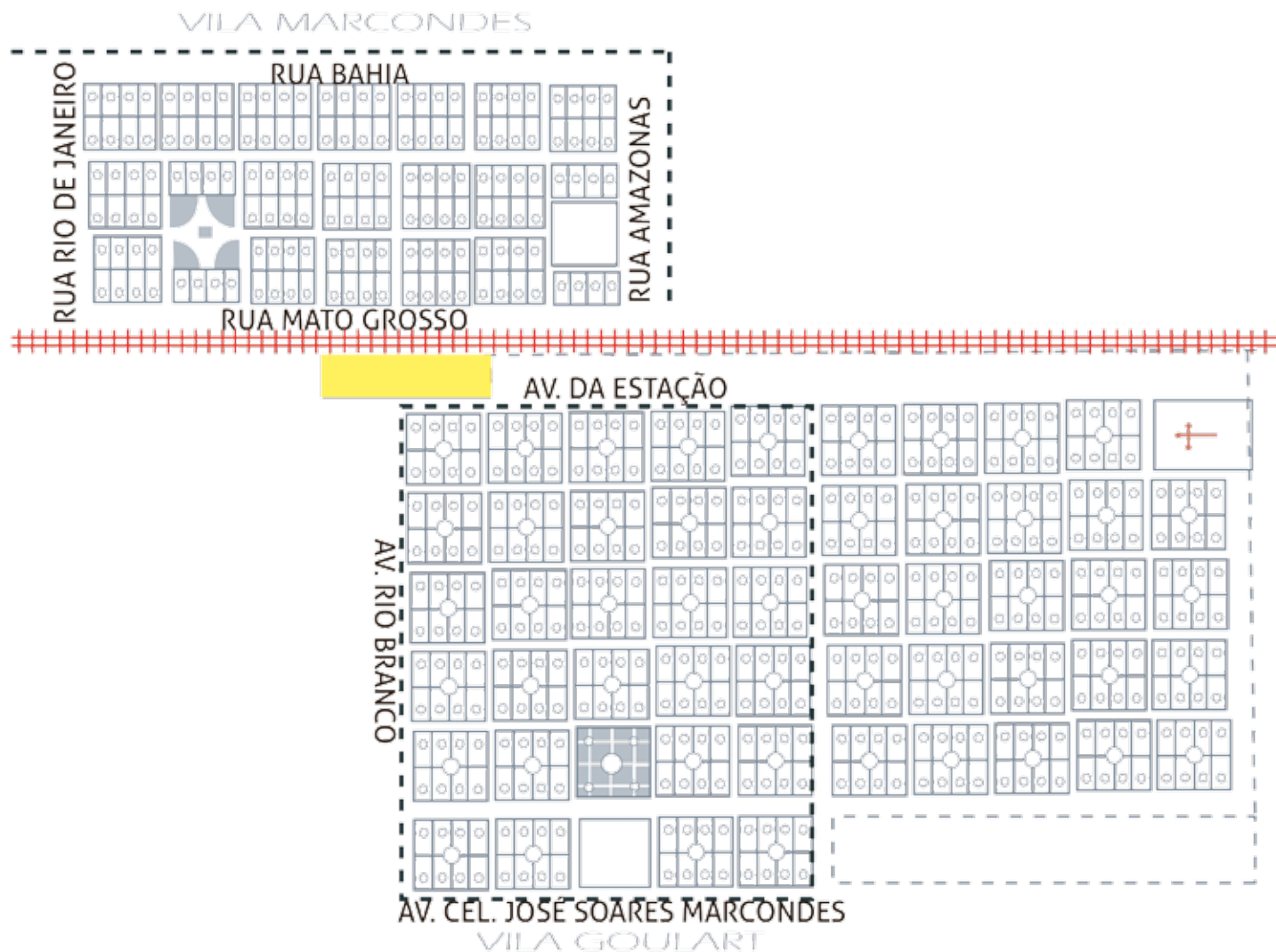
ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA

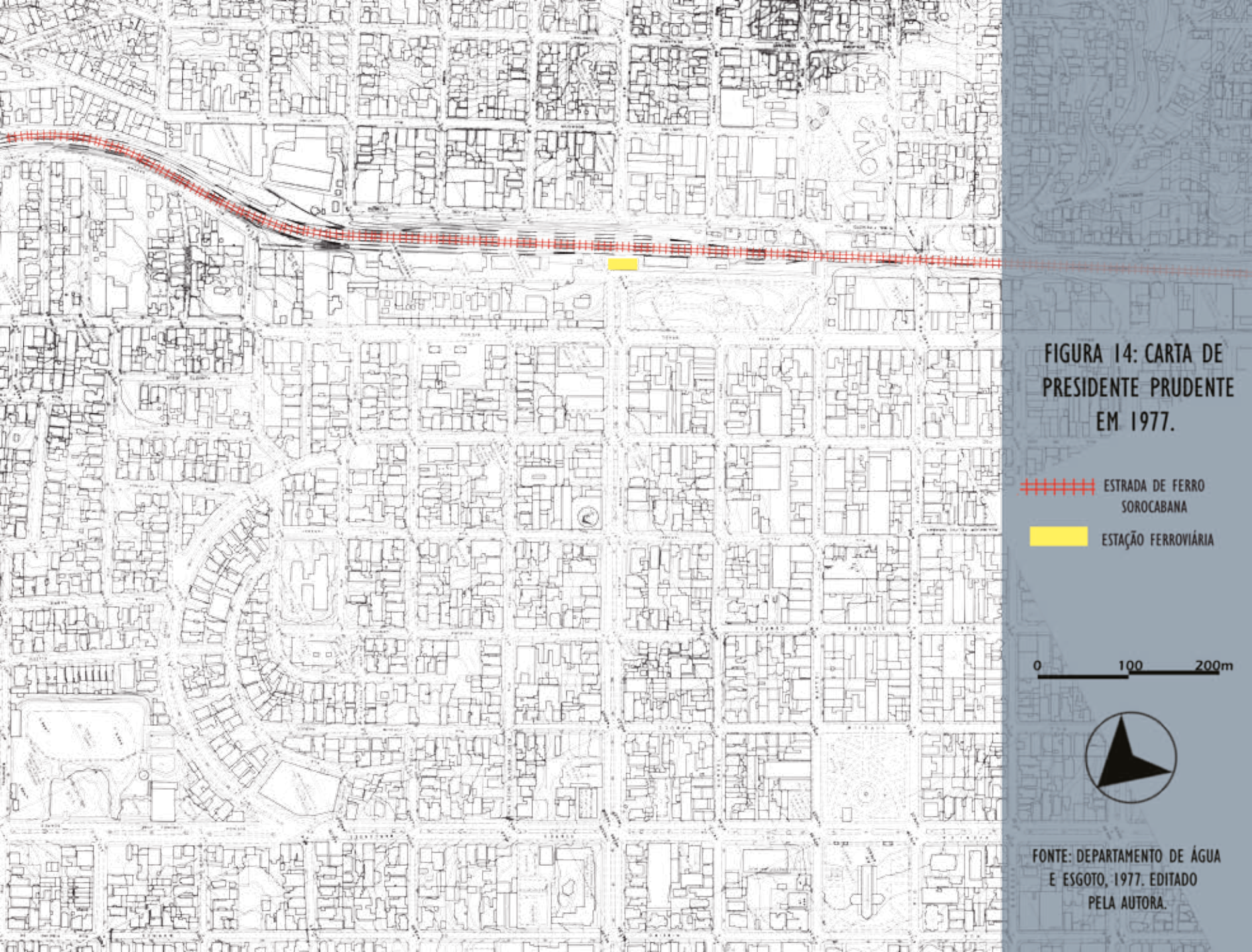
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

0 100 200 300m



FONTE: ABREU, 1972.
EDITADO PELA AUTORA





**FIGURA 14: CARTA DE
PRESIDENTE PRUDENTE
EM 1977.**

||||| ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA
ESTÇÃO FERROVIÁRIA

0 100 200m



FONTE: DEPARTAMENTO DE ÁGUA
E ESGOTO, 1977. EDITADO
PELA AUTORA.

2.1.3.

VILA MARCONDES

X VILA GOULART

De acordo com Whitacker (2017), a Vila Goulart foi gradativamente adquirindo características de “centro da cidade” – fato que não era observado na Vila Marcondes, que apesar das suas primeiras características centrais, passou a concentrar funções de suporte às terras rurais (armazéns, empresas de beneficiamento e outras atividades correlatas).

Outro fator que provavelmente contribuiu com a evidente diferenciação dessas vilas é a topografia. O relevo da Vila Marcondes vai se acidentando conforme se distancia da Estrada de Ferro Sorocabana. A partir de 1920, as ocupações de terras foram sendo condicionadas pela centralidade que cada uma exercia. Desta forma, na porção oeste foram surgindo ocupações quase sempre irregulares e, na Vila Marcondes, os primeiros lotes urbanos eram registrados em cartório (ABREU, 1972). Tal fato justifica o grande número de edifícios antigos ainda existentes na Vila Marcondes.

Se observarmos a posição da Estação Ferroviária, entenderemos mais um fator influente na distinção das duas áreas. O edifício da estação está voltado à Vila Goulart e de costas para a Vila Marcondes, o que de certa forma condicionou uma série de ações e investimentos na Vila Goulart, que obteve consequente tratamento de centro da cidade.

(WHITACKER, 2017).

Assim, o centro da cidade nasce ali, em que pese a característica de uma “bicentralidade” quando da origem dos núcleos constituintes de Presidente Prudente. Não é difícil imaginar que o comerciante que estivesse se estabelecendo preferiria se localizar defronte à estação. As políticas de incentivo à construção de prédios diferenciados dentro do quadrilátero principal, como acima citado, bem como as políticas de restrição de construções de madeira e de atividades industriais, como o beneficiamento de grãos, conforme mencionamos anteriormente, também foram, paulatinamente, diferenciando esta área do restante da cidade, dando-lhe e/ou reforçando-lhe características “centrais”, ou ao menos tornando-a destacada do restante da cidade. (WHITACKER, 1997, p.x)

Houve ainda, segundo Whitacker (2017), incentivos públicos para a verticalização da Vila Goulart com o intuito de “embelezamento” da área. Simultaneamente, a população de baixa renda era estimulada a não ocupar o centro.

Outra lei, a de n.º 28 de 17 de fevereiro de 1937, isenta de todos os impostos municipais e taxa pelo prazo de 10 anos a quem construísse grupos de casas não inferiores a 20 unidades a serem alugadas até 60\$000 por mês. Quando o projeto desta lei foi apresentado na Câmara, houve emendas para que se beneficiassem destas vantagens os ferroviários e os funcionários

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

públicos que ganhassem menos de 400\$000. Na exposição de motivos que acompanhou o projeto à Câmara, o Prefeito afirmava que faltavam na cidade casas de aluguel para as pessoas menos abastadas que eram obrigadas a residirem a até 1

quilômetro do serviço. (ABREU, 1972, p. 317).

Atualmente, algumas semelhanças são notáveis, tais como a existência de uma rua com maior concentração de estabelecimentos comerciais (Rua Quintino Bocaiúva na Vila Marcondes, e Rua Tenente Nicolau Maffei no Centro) e de uma igreja matriz – foram previstas a construção de uma praça e uma igreja em ambas as vilas na época do surgimento do núcleo urbano. (FRANCISCO, 2017).

Segundo Sposito (1995), a origem urbana de Presidente Prudente caracteriza uma bipolaridade que se manifesta até os dias atuais, visto que o crescimento e a circulação de pessoas e mercadorias deu-se pela ferrovia – que enquanto linha ou barreira, sempre dividiu a cidade em duas. Alguns dos fatores citados podem ser observados no diagrama da Figura 15.

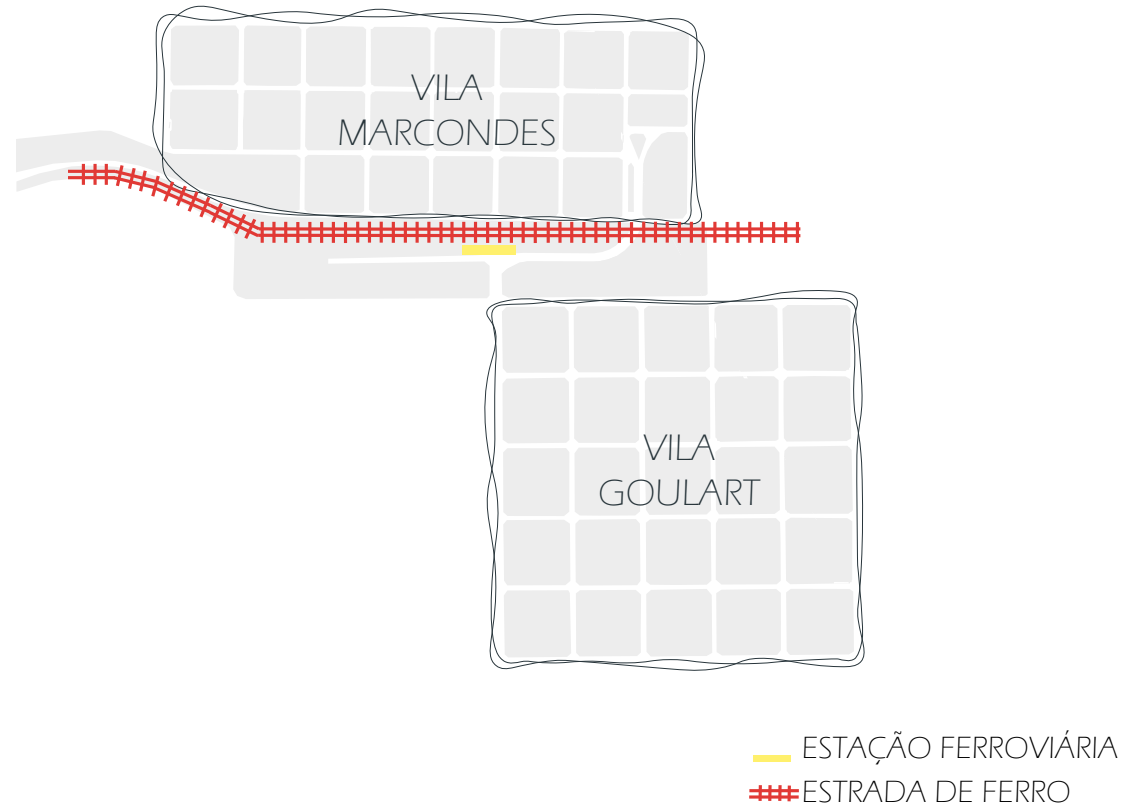


Figura 15: Diagrama Vila Marcondes x Vila Goulart. Produzido pela autora, 2017.

2.1.4. ELEMENTOS HISTÓRICOS

A velha estação de ferro, construída de madeira, e a atual, de material, guardavam a sua frente, o pátio repleto de charretes. Uma infinidade deles ali se postava, para transportar levas de passageiros ao destino de cada um. E, antes de fazer ponto no vestíbulo da estação, o equino bebia sua água no bebedouro da estação. O charreteiro aguardava o apito do trem e a cidade se preparava para dar boas-vindas ao forasteiro. E o bebedouro armazenava histórias. (RESENDE, 2006, p. 58)

Algumas construções, apresentadas a seguir, que se inseriram neste contexto exerceram papel de grande importância e ainda hoje carregam significado histórico.

Introduz-se neste repertório a Estrada de Ferro Sorocabana, fundada em 1872, e sua estação, aberta em 1919 (Figuras 16 e 17), com um estilo rudimentar, de arquitetura pioneira (COSTA, et. al, 2014). O edifício foi demolido em 1941 para atender à demanda de passageiros que crescia. A nova edificação (Figura 18), construída em 1944, apresenta um estilo protomoderno com alguns traços Art Deco (HIRAO et al, 2011). A recepção de passageiros foi interrompida em 1999, quando a Ferrobán suspendeu o tráfego de trens. A edificação foi, então, reformada em 2011 para abrigar o Serviço de Proteção ao Consumidor (PROCON). O atual edifício pode ser observado na Figura 19.

O barracão de carga e descarga que atendia às necessidades da estação ainda permanece até os dias atuais (Figura 20).

Quase em frente ao PROCON, ao norte, localiza-se o atual Bar da Estação (Figura 21) – antiga residência do engenheiro chefe

da estação, permanece como um marco e patrimônio histórico (BISPO, 2011).

Entre o edifício do PROCON e a Av. Washington Luís, está um dos poucos bens tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico (CONDEPHAAT) do município: o bebedouro. De acordo com Resende (2006), o bebedouro era um ponto de parada. Foi local de encontro e pausa e teve seu uso intensificado devido à estação.

É a partir da arrecadação de impostos, segundo Abreu (1972), que se desenvolve a infraestrutura da cidade. Na década de 30, são construídos muros, calçamento, o Paço Municipal e as primeiras obras estaduais aparecem – o Fórum, providência de água e esgoto, entre outras.

Em 1933 surge uma segunda ligação entre a Vila Goulart e a Vila Marcondes: o pontilhão na continuidade da Rua Barão do Rio Branco (ABREU, 1972). Até então, a única ligação entre os dois núcleos dava-se em nível pela Rua Tenente Nicolau Maffei.



Figura 16: Inauguração da Estação Ferroviária, 1919. Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 19: Edifício da antiga Estação, hoje abriga o PROCOM. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 17: Pátio da estação, 1926. Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 20: Armazém da antiga estação ferroviária. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 18: Edifício da Estação visto da Av. Washington Luís, 1950. Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 21: Bar da Estação. Fonte: acervo pessoal, 2017.

2.2. PRAÇAS CENTRAIS

Simultaneamente ao nascimento dos primeiros núcleos, surge o conjunto de praças centrais (Figuras 23 e 24). São elas: Praça 9 de Julho, Praça Monsenhor Sarrion, Praça Nossa Senhora Aparecida e Praça da Bandeira. As 4 praças, somadas ao Calçadão da Rua Tenente Nicolau Maffei, formam um eixo que atravessa o quadrilátero central e se estende até a Vila Marcondes, como mostra o esquema o lado (Figura 22).

Neste item do capítulo, será abordado a história de cada elemento (praças e calçadão) desde seu surgimento até os dias atuais. Será apresentado também uma análise do desenho e parâmetros físicos atuais e um levantamento fotográfico realizado em dezembro de 2017. Será feita, ainda, uma análise mais completa e detalhada da Praça da Bandeira.

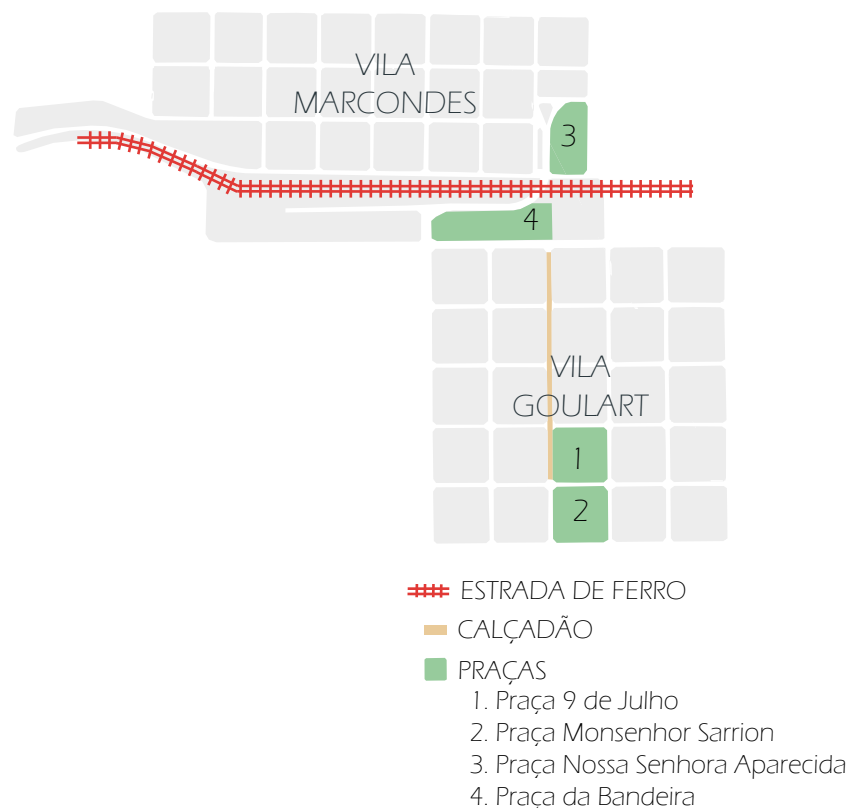


Figura 22: Diagrama das praças centrais e calçadão.
Produzido pela autora, 2017.

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE



Figura 23: Foto aérea da década de 50.
Fonte: <https://memorialsorocabano.wordpress.com/2015/05/05/acervo-klaus-jurgen-mahrenholz/acervo-de-klaus-jurgen-mahrenholz7-pxb/> Acesso em 11/12/2017, editado pela autora.



Figura 24: Foto aérea da década de 40. Fonte: <https://memorialsorocabano.files.wordpress.com/2011/10/vista-ac3a9rea-p-022.jpg?w=1250&h> Acesso em 11/12/2017, editado pela autora.

2.2.1. CALÇADÃO

HISTÓRIA

A Rua João Pessoa – nome dado à Rua Nicolau Maffei na época do surgimento do município – por algum tempo, foi a única ligação entre os dois núcleos urbanos, e consequentemente, concentrou o comércio e serviços principais. É uma rua de extrema importância na composição histórica do município, foi palco de manifestações e do “footing”¹. A Figura 25 mostra a evolução do calçadão ao longo das décadas.

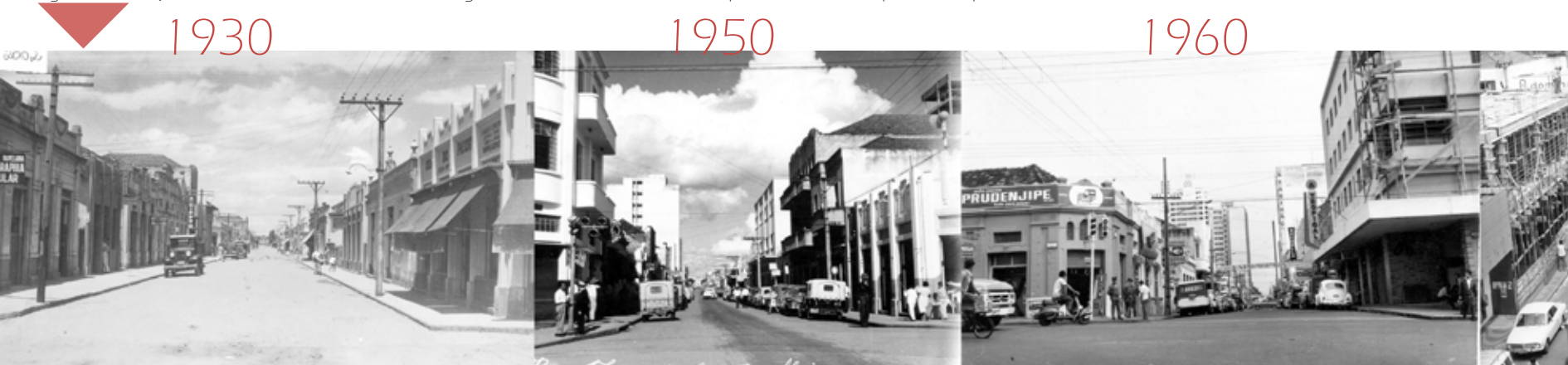
De acordo com Abreu (1972), em 1940 teve o início do asfaltamento do município, iniciado na Rua Tenente Nicolau Maffei e estendido para as outras ruas do quadrilátero. Conforme aponta Pareja (200x), o real interesse do poder público

no asfaltamento era o angariamento de forças políticas por meio dos comerciantes - por sua vez, os maiores beneficiados desta intervenção.

O calçadão foi criado em 1979, dentro das propostas de urbanização promovidas pelo projeto Cura II cujo objetivo era modernizar a cidade e levá-la à evolução. Na época, o projeto também abrangia a Rua Barão do Rio Branco, mas diante à resistência dos comerciantes diante da inovação e por falta de melhor estudo da reorganização do trânsito de veículos, restringiu-se a uma rua - a Tenente Nicolau Maffei.²

Em 2011 foi feito um projeto de revitalização:

Figura 25: Evolução da Rua Tenente Nicolau Maffei ao longo das décadas. Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal, editado pela autora.



EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

queriam que o calçadão se tornasse o cartão postal da cidade. Buscavam, através do projeto, fomentar o comércio, priorizando a acessibilidade e conforto dos usuários, além da troca de iluminação, mobiliário e piso. Segundo Miño (2004), boa parte da vegetação ali existente foi removida para dar lugar a um novo calçadão.

Em 2012, houve uma remodelação do calçadão. As pedras portuguesas foram substituídas por concreto, instalou-se piso tátil, os mobiliários foram trocados, a maioria das

árvores cortadas, e mais postes de iluminação foram instalados.

A rua de pedestres exerce importância na dinâmica socioeconômica local e regional até os dias atuais.

¹ Footing: nome dado à uma prática antiga, que une o caminhar com uma paquera despreocupada, aberta. Acontecia principalmente em cidades pequenas.

² Informações retiradas do website <<http://presidenteprudentesp.blogspot.com.br/2012/09/calcadao-presidente-prudente.html>> Acesso em 12/10/2017.

1980

1990

2000



PARÂMETROS FÍSICOS

Desenho

O Calçadão compreende um trecho de 5 quadras da Rua Tenente Nicolau Maffei (Figura 26), que se inicia simultaneamente à Praça 9 de Julho e termina ao encontrar a Praça da Bandeira, na Avenida Brasil. São 13m de largura que abriga uma sólida rede bancária e amplo comércio varejista. No desenho atual, a linearidade do percurso é dominante e o desenho do piso e disposição do mobiliário contribuem para tal - a paginação do piso repete-se a cada 7m, as lixeiras, bancos e pergolados seguem uma faixa que se estende dos dois lados do percurso e a disposição das luminárias contribui para uma percepção de alongamento.

Os imóveis são, em sua maioria, comerciais. O uso residencial, quando existente, acontece a partir do primeiro pavimento. Como consequência

do comércio predominante, a qualidade visual do percurso é prejudicada devido ao excesso de anúncios publicitários. Fica evidente a importância dada à arquitetura rápida, de consumo, uma vez que a visibilidade dos estilos arquitetônicos dão lugar à placas e letreiros coloridos. O padrão das fachadas das lojas é estritamente comercial, cujas marquises são exacerbadas, e as portas de enrolar mostram a prioridade à rapidez sob a estética. No entanto, algumas fachadas resistiram à ação do tempo: ainda que um pouco descaracterizadas, preservam os estilos arquitetônicos Art Déco e Modernismo.

O fluxo de veículos e pedestres coexistem de maneira caótica nos pontos de cruzamento entre o calçadão e as ruas perpendiculares.

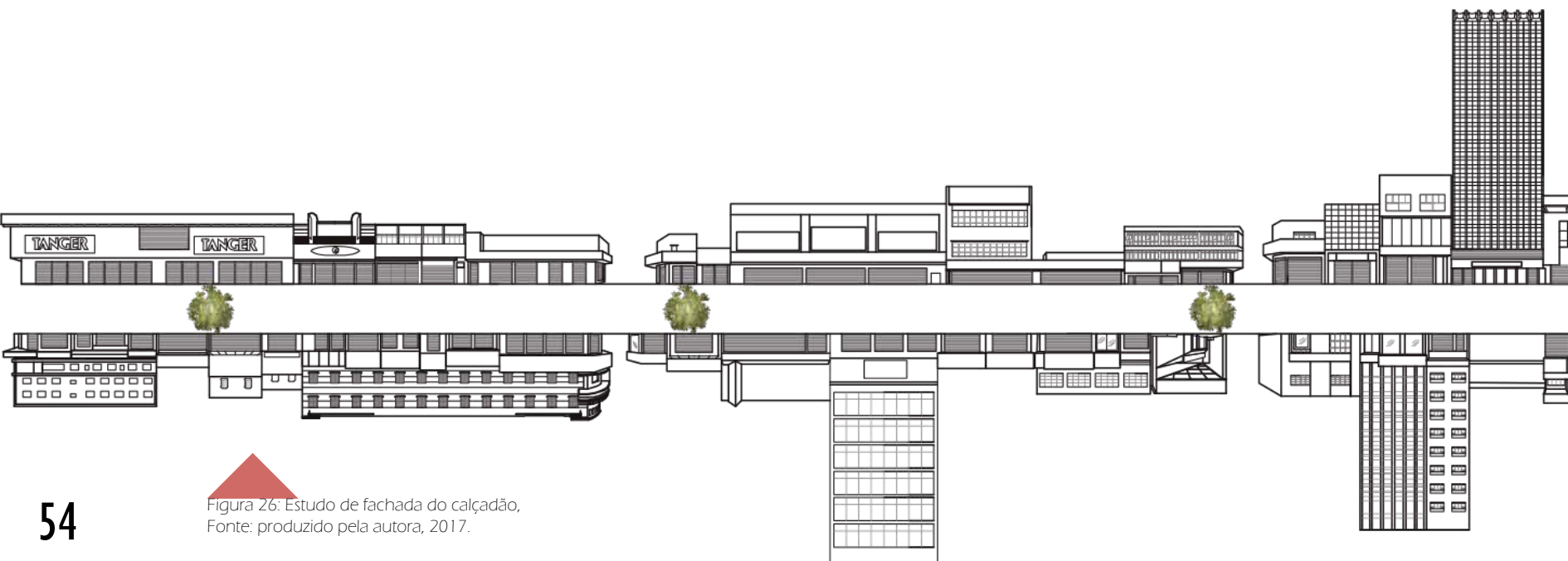


Figura 26: Estudo de fachada do calçadão,
Fonte: produzido pela autora, 2017.

Mobiliário

Os materiais utilizados nos bancos (Figura 27) são madeira e granito; nas lixeiras (Figura 28), granito e metal. No trecho que compreende a quadra da Praça 9 de Julho, os bancos possuem encosto, são dispostos de forma perpendicular ao longo de todo o percurso - disposição esta que facilita a conversa entre os usuários. Os bancos intercalam-se com a vegetação num desenho ritmado e prazeroso. Entretanto, no percurso das 4 quadras restantes, as árvores são escassas e a massa vegetal predominante se dá por algumas espécies de plantas em vasos de granito, que se intercalam com os bancos e luminárias. Ao longo do trecho, há 2 pergolados que servem de cobertura para 2 bancos com encosto. Por proporcionar uma sombra agradável, está sempre em uso.

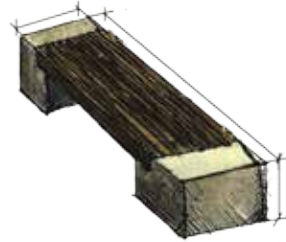
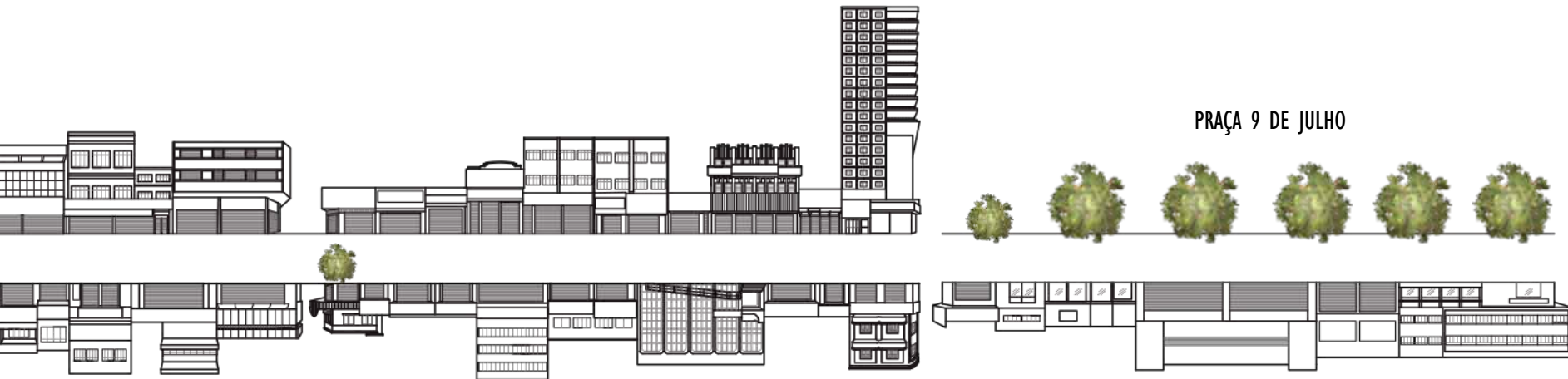


Figura 27: Banco de madeira e granito sem encosto. Fonte: produzido pela autora, 2017.



Figura 28: Lixeira de granito. Fonte: produzido pela autora, 2017.



PRAÇA 9 DE JULHO

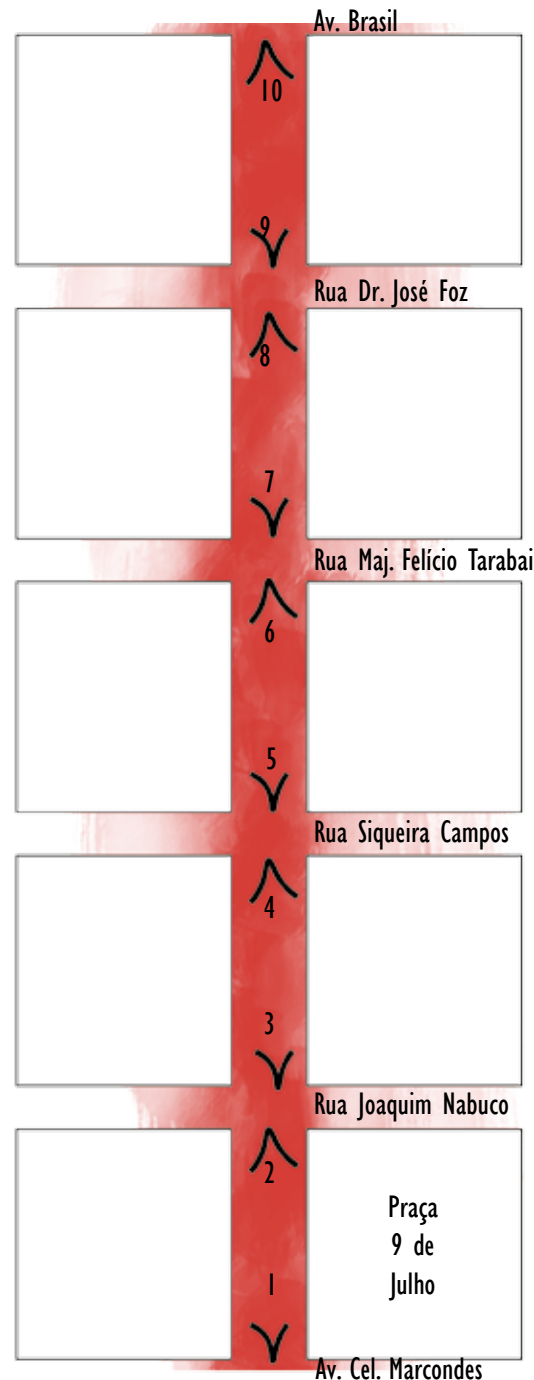
LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

A sequência de fotos a seguir foi capturada nos cruzamentos do calçadão com as ruas perpendiculares que o cruza. Já na Figura x é possível observar a linearidade reforçada pelos bancos e luminárias.

Uma maior massa vegetal pode ser percebida no canto direito da Figura 1 e canto esquerdo da Figura 2, fato que ocorre devido à existência da Praça 9 de Julho neste ponto.

No restante das fotos, verifica-se o fluxo intenso de pedestres indo e vindo; na Figura 37, nota-se a dificuldade de coexistência do fluxo de pedestres e automóveis nos cruzamentos.

As edificações possuem, em sua grande maioria, mais de 1 pavimento, contribuindo para a percepção de um grande corredor.



1- Figura 29: Foto do ponto 1, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



2- Figura 30: Foto do ponto 2, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



3- Figura 31: Foto do ponto 3, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



6- Figura 34: Foto do ponto 6, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



9- Figura 37: Foto do ponto 9, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



4- Figura 32: Foto do ponto 4, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



7- Figura 35: Foto do ponto 7, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



10- Figura 38: Foto do ponto 10, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



5- Figura 33: Foto do ponto 5, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



8- Figura 36: Foto do ponto 8, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



11- Figura 39: Foto do ponto 10, calçadão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 40

1925



Figura 41

1930



Figura 42

1935



1940

2.2.2. PRAÇA 9 DE JULHO

HISTÓRIA

Segundo Whitacker, foi na administração de Felício Tarabay que um dos símbolos do centro prudentino foi construído: a Praça 9 de Julho.

Constituíra velha aspiração dos prudentinos um local onde pudessem passar algumas horas de lazer e os jovens realizar o 'footing', prática tradicional das cidades do interior. O quarteirão, adquirido pela Municipalidade nos tempos da administração goulartista, para se fazer nêle uma praça, era um vazio desgracioso, varrido constantemente pela poeira ou prejudicado pelo lamaçal. Ali se realizavam os comícios e as quermesses e funcionavam os circos [...] O Prefeito Felício Tarabay transformou esta quadra num excelente jardim público. (Abreu, 1972, p. 309).

O nome "9 de Julho" lhe foi dado por ter sido um território de disputa entre constitucionalistas e legalistas (BENJAMIN, 2006). Foi a primeira praça da cidade e até hoje é identificada como principal.

Em 1918, o primeiro elemento que surge neste espaço é a capela (Figura 40)³, construída antes mesmo da inauguração da Estação da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1918. A partir de então, o espaço foi cedendo seu território para festas e eventos, num ajardinamento simples e coloquial. (ABREU, 1972).

Foi inaugurada a praça em 1933, já vista como símbolo de centralidade do município; entretanto, só em 1935 foi estabelecida como Jardim (Figura

41), cujo traçado retilíneo era predominante (Figura 42). Nesta fase, a capela tinha sido transferida para uma quadra em frente, e agora reinava o o coreto, símbolo de união que atraía a todos (Figura 43). De acordo com Rezende (2006), a praça era arborizada e seus jardins cercados por canteiros, e

Tornou-se a magia da cidade. Dos seus quatro lados, cada face do quadrado possuía uma empolgação. A fé se representava pela Matriz de São Sebastião. O lazer pelo Cine João Gomes. A política, pelo Bar Cruzeiro do Sul. E a tradição, pela casa avarandada de Pedro Furquim. (RESENDE, 2006, p. 207)

O modismo das praças desarborizadas com uma fonte luminosa, segundo Abreu (1972), surge em 1953. A Praça 9 de Julho aderiu à moda: cortaram-se as árvores, o velho coreto foi demolido e em 1955 foi construída a fonte que se iluminava com luzes coloridas e ganhava cada vez mais projeção e apreciação dos moradores (Figuras 44 e 45). A partir de 1960, edifícios vão surgindo no seu entorno, consolidando assim o processo de verticalização (Figura 46).

Na década de 80, de acordo com Mancini (2008), foram implantados alguns equipamentos como o banheiro público, pontos de ônibus, o pequeno teatro de arena e mesa para jogos (Figura 47). Os camelôs

também se inserem nesta fase, utilizando-se do espaço para a prática de comércio informal, obstruindo a passagem, o uso, e causando desconforto aos comerciantes locais.

No ano de 2000 foi instalado o posto policial e os camelôs foram transferidos para a praça da Bandeira. Três anos depois, foi inaugurada uma reforma que instalou o piso tátil, instalação de Wifi gratuito, reforma dos banheiros, do teatro de arena e da base da Polícia Militar.

Em 2004, a Secretaria Municipal do Meio Ambiente iniciou uma obra de recuo de 2 metros da calçada da porção oeste da praça. A intenção foi criar uma alçada para parada de ônibus. (MIÑO, 2004, apud FRANCISCO, 2017). O projeto buscava melhorar o sistema de transporte coletivo urbano através do acesso e construção de novos pontos de embarque e desembarque.

A última reforma, em 2012 substituiu parte do piso de pedra portuguesa por concreto, inseriu o piso tátil e substituiu o mobiliário - bancos e lixeiras.

³ As figuras de nº 40 à 47 foram retiradas do Museu e Arquivo Histórico Municipal.

1952



Figura 45



Figura 46



Figura 47



1958

1967

1997

PARÂMETROS FÍSICOS



Figura 48: Diagrama da Praça 9 de Julho.
Fonte: produzido pela autora, 2017.

Desenho

A Praça 9 de Julho é um espaço amplo, inserido num recorte cuja topografia é plana. A área compreende uma quadra de 7823m² (MANCINI, 2008) e foi destinada ao convívio social desde o primeiro desenho do núcleo urbano. De qualquer ponto da praça é possível obter ampla visibilidade em todos os ângulos. O desenho é orgânico e simétrico (Figura 48), organizado pela fonte luminosa no centro, e permite a travessia de um ponto a outro de forma rápida. Há equilíbrio entre os espaços permeáveis e pavimentados.

Na porção Norte fica localizada a base da Polícia Militar. O teatro de arena fica na porção Leste, e no Sul localizam-se as mesas e bancos de concreto. A fonte fica no centro, deslocada a noroeste.

Mobiliário

O mobiliário da praça 9 de Julho foi inserido na sua última reforma, em 2011, e se repete no calçadão e parte da Praça Nossa Senhora Aparecida. Bem conservados, os bancos (Figuras 49 e 50) e lixeiras (Figura 51) são distribuídos de acordo com o desenho da praça. No total, são 32 bancos de madeira que acompanham o desenho da praça; 18 bancos que constituem o teatro de arena, 9 mesas de concreto (Figura 52) e 12 lixeiras.

O material dos bancos é composto de madeira e granito, e nas lixeiras, o metal é acrescentado. Alguns bancos são dispostos em pares, criando uma maior área contínua para se sentar; alguns possuem encosto, outros não.

Os postes de iluminação, de 4 pétalas, também se apresentam em bom estado de conservação e se distribuem uniformemente para manter a praça iluminada.



Figura 49: Banco de madeira e granito com encosto. Fonte: produzido pela autora, 2017.

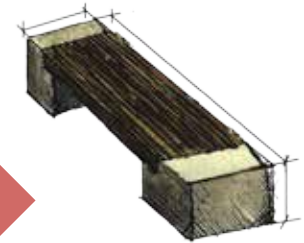


Figura 50: Banco de madeira e granito sem encosto. Fonte: produzido pela autora, 2017.



Figura 51: Lixeira de granito. Fonte: produzido pela autora, 2017.

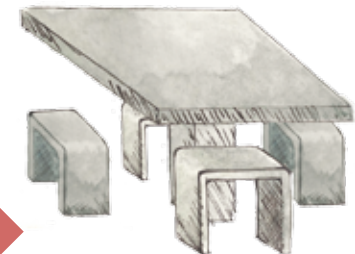
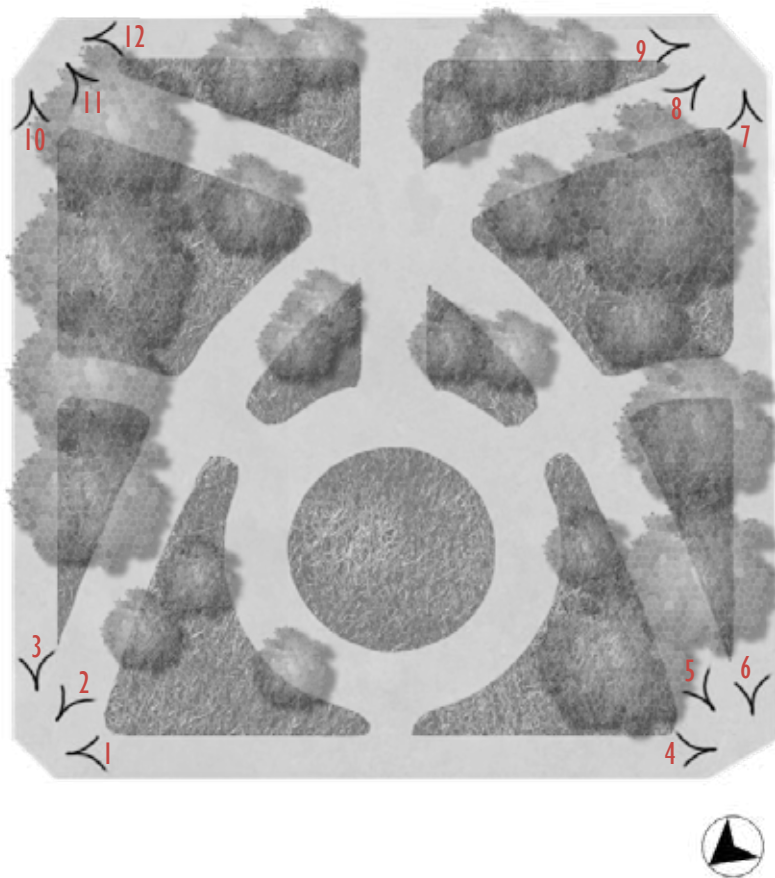


Figura 52: Mesa e bancos de concreto. Fonte: produzido pela autora, 2017.

LEVANTAMENTO FOTOGRAFICO



1- Figura 53: Foto do ponto 1, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



2- Figura 54: Foto do ponto 2, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



3- Figura 55: Foto do ponto 3, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



4- Figura 56: Foto do ponto 4, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



7- Figura 59: Foto do ponto 7, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



10- Figura 62: Foto do ponto 10, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



5- Figura 57: Foto do ponto 5, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



8- Figura 60: Foto do ponto 8, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



11- Figura 63: Foto do ponto 11, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



6- Figura 58: Foto do ponto 6, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



9- Figura 61: Foto do ponto 9, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.



12- Figura 64: Foto do ponto 12, Praça 9 de Julho. Fonte: acervo pessoal, 2017.

2.2.3.

PRAÇA MONSENHOR SARRION

HISTÓRIA

De acordo com Mancini (2008), foi inaugurada em 1940, após a conclusão da construção da Catedral de São Sebastião, que teve início em 1934. O nome se deve ao pároco Monsenhor José Maria Martinez Sarrion, que participou da sua construção.

A praça, com desenho de praças de estilo clássico, possuía traçado simétrico, constituído por grandes jardins, além de um coreto. O local, entre outras funções importantes, tornou-se uma das principais áreas verdes do centro da cidade, pois constituiu um conjunto com a Praça Nove de Julho, que está justaposta a ela. Nesta praça, além dos jardins, existia um coreto [...]. (MANCINI, 2008, p.54).

Na vegetação, segundo Rezende (2006), destacavam-se figueiras e flamboyants.

A verticalização da área ao redor da Praça Monsenhor Sarrion e 9 de Julho acarretou na valorização progressiva do entorno a partir dos anos 1960. A visibilidade da catedral foi prejudicada e a importância como marco da paisagem central foi perdida. Ainda nesta década, devido à sua localização estratégica, o espaço passou a ser referência de grande parte das linhas de transporte coletivo da cidade. (MANCINI, 2008).

Um maior fluxo de veículos e circulação de pessoas era notado a partir da década de 1980. Uma parte da praça foi transformada em estacionamento - inicialmente, apenas para eventos religiosos - incluindo a retirada do coreto e de algumas árvores. Para que não houvessem outras alterações comprometedoras, a praça foi tombada em 1985¹.

O tombamento da Catedral foi conflituoso. O processo deu-se através do Decreto nº. 5.512/85 de 12 de Abril de 1985. Em 18 de outubro de 1993, o então Prefeito Agripino de Oliveira Lima Filho sanciona a Lei Nº. 3.778/93, (des) tombando o patrimônio. Tal atitude é apoiada pelo Bispo diocesano, Antônio Augusto Marochi e desconsidera tanto a opinião da população, de acordo com as reportagens da época, quanto o processo do CONDEPHAAT. (SILVA, 2009, apud FRANCISCO, 2017)

Em 2003, o espaço também foi alvo do projeto de “modernização” realizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente, a fim de melhorar o sistema de transporte coletivo. A reforma incluiu a derrubada de árvores e mudança de piso e mobiliário urbano.

De acordo com o site da prefeitura municipal, em 2010 a praça recebeu uma reforma que

visava a acessibilidade dos deficientes físicos e visuais ao espaço público. A obra envolveu a Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seplan), Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Secretaria de Assuntos Viários e Cooperação em Segurança Pública (Semav).

Devido à sujeira causada por pombos, o espaço teve seu uso prejudicado. O mobiliário, sempre coberto de sujeira, não pode cumprir sua função primária. Uma lei foi criada pela Prefeitura Municipal em 2014, a qual proibia alimentar os pombos. Sem alcançar um resultado efetivo, nova providência foi tomada: aparelhos inibidores de pombos foram instalados. Novamente, o sucesso não foi alcançado. Somado à este problema, o espaço foi gradativamente obtendo função de terminal urbano. A Figura 65, a seguir, mostra a construção da praça e igreja ao longo do tempo.

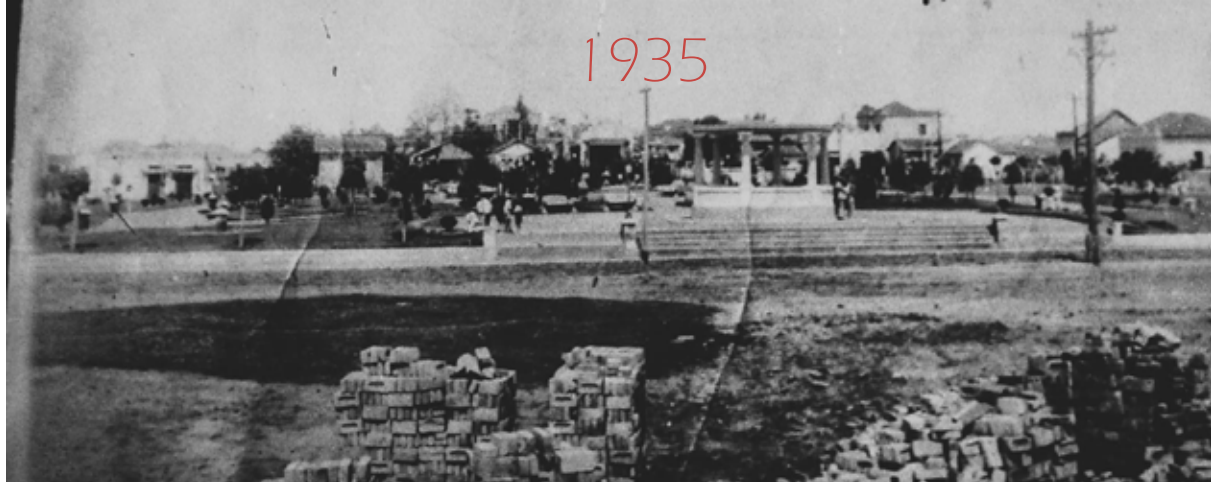
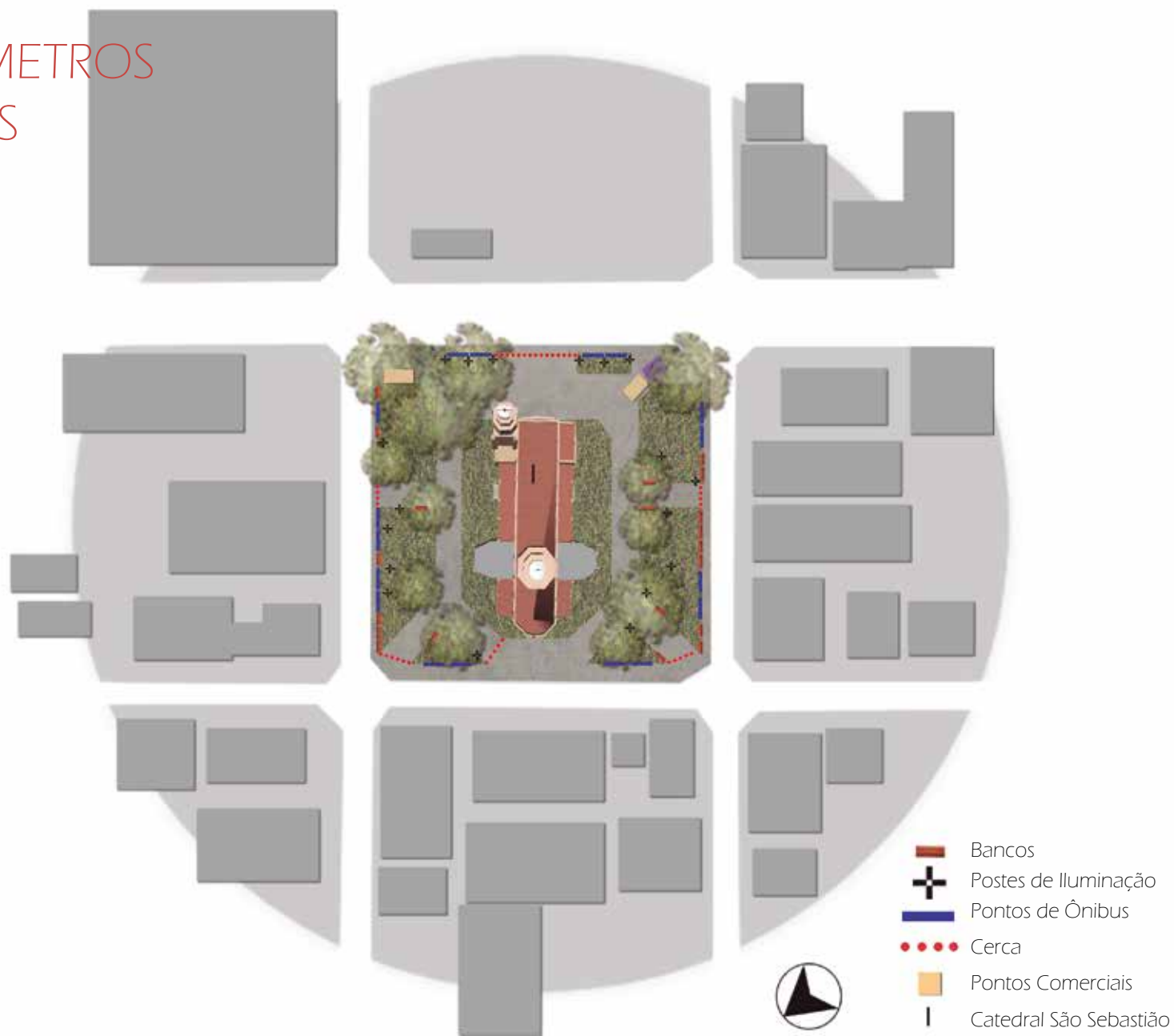


Figura 65: A Catedral e a Praça Monsenhor Sarrion.
Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal,
editado pela autora.

PARÂMETROS FÍSICOS



EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

Desenho

A Praça Monsenhor Sarrion (Figura 66) possui uma área total de 7537m², dos quais 2250m² (30%) são áreas permeáveis. (MANCINI, 2008)

O espaço é nó da circulação do transporte coletivo urbano e é utilizado por usuários de todos os bairros da cidade. Desta forma, acaba por adquirir um caráter de convergência, já que a partir dela é possível ir para / chegar de qualquer ponto da cidade.

A área permeável é distribuída uniformemente ao redor da Catedral, e quando dá lugar ao concreto, este se transforma em estacionamento privativo. O estacionamento ocupa amplo espaço da praça e afeta seu sentido de espaço público, além de gerar consequências no uso do espaço.

Na porção Sul da praça há uma Central de Informações das empresas de ônibus da cidade, além de pequenas bancas de comércio informal; na porção Leste, o estabelecimento comercial é fixo e hoje abriga a empresa de sorvetes Frutô.

a maioria encontra-se em má estado de conservação - apenas 4 são utilizáveis.

As espécies vegetais de grande porte se distribuem no entorno do quadrilátero; já no seu interior, a ocorrência de espécies arbustivas é maior.

A Catedral ainda se configura como um marco na paisagem urbana do centro; entretanto, enquanto ela reforça o caráter histórico e importância espacial da praça, o estacionamento restringe o espaço físico e agride a área.



Figura 67: Banco de concreto com encosto.
Fonte: produzido pela autora, 2017.

Mobiliário

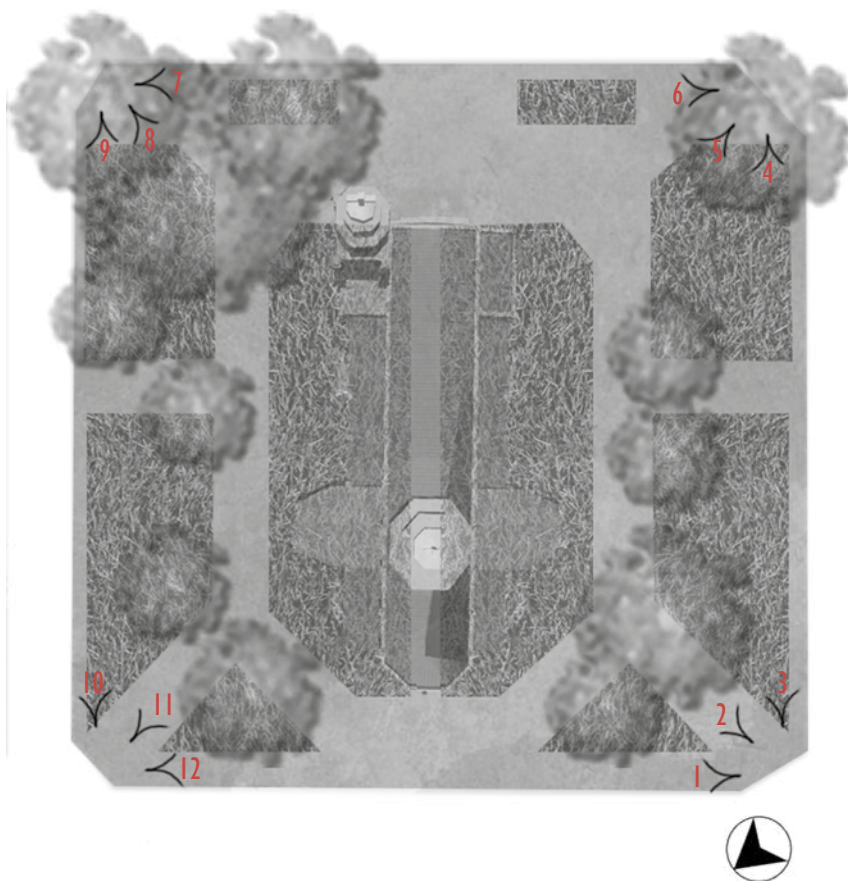
A cerca presente no espaço é móvel, altura de aproximadamente 1m. Sua função é limitar o acesso dos carros ao espaço à entrada principal, controlada por um guarda que monitora a entrada e saída dos veículos, bem como a cobrança do estacionamento.

O mobiliário é escasso e mal distribuído, concentrando-se nas laterais da praça. O material dos bancos é composto de concreto (Figura 67), totalizando 18, mas apenas 16 estão em bom estado de conservação para uso. As lixeiras (Figura 68), são de grade de metal, e



Figura 68: Lixeira de metal. Fonte: produzido pela autora, 2017.

LEVANTAMENTO FOTOGRAFICO



1- Figura 69: Foto do ponto 1, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



2- Figura 70: Foto do ponto 2, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



3- Figura 71: Foto do ponto 3, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



4- Figura 72: Foto do ponto 4, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



7- Figura 75: Foto do ponto 7, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



10- Figura 78: Foto do ponto 10, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



5- Figura 73: Foto do ponto 5, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



8- Figura 76: Foto do ponto 8, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



11- Figura 79: Foto do ponto 11, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



6- Figura 74: Foto do ponto 6, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



9- Figura 77: Foto do ponto 9, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.



12- Figura 80: Foto do ponto 12, Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: acervo pessoal, 2017.

2.2.4.

PRAÇA NOSSA SENHORA APARECIDA

HISTÓRIA

Localizada na Vila Marcondes, a praça abriga o Santuário de Nossa Senhora Aparecida, erguido na década de 1940. De acordo com Rezende, (1992), a igreja é fruto do suor e trabalho de famílias que se dedicaram à sua construção. A praça continha ainda uma caixa d'água da Sabesp (ainda existente), um coreto e um lago, que por sua vez permanecem apenas no imaginário dos moradores (BISPO, 2011). Tais elementos atribuíam à praça um ambiente agradável e de lazer.

O lago foi tomado pela construção do viaduto e o coreto foi retirado após 1986, colaborando assim para a descaracterização do projeto original desse espaço público.

De acordo com o site da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente⁴, um projeto de reforma desenvolvido pela Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seplan) foi executado em 2013. O intuito, segundo o arquiteto responsável Maurício Fernandes, é de que as famílias voltassem a frequentar as praças e, para isso, executaria melhoras na iluminação, além da instalação de novos bancos e dispositivos de acessibilidade para idosos e portadores de necessidades especiais. De acordo com Laércio Alcântara, Secretário de

Planejamento de Presidente Prudente na gestão de 2012-2016, o objetivo era tornar o ambiente mais agradável e confortável, afastando a marginalidade do local. A reforma solucionaria alguns dos principais problemas vivenciados pela população que frequentava ou passava pelo local – ainda segundo o secretário, tais problemas a serem combatidos seria o contato com usuário de drogas, moradores de rua e os ambulantes que permaneciam no local.

As figuras a seguir (81 à 89) ilustram a praça e a catedral desde sua fase de construção até a década atual.

⁴Informação retirada da matéria "Praça da Igreja da Vila Marcondes é contemplada com projeto da Seplan", de 22 de Janeiro de 2013, disponível em <http://www.presidentepudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=22350>

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE



Figura 81: Primeira caixa d'água da cidade, 1937
Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 84: Igreja Nossa Senhora Aparecida em 1960.
Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 87: Mobiliário da Praça Nossa Senhora Aparecida antes da reforma. Fonte: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.AAaxhtml?cod=22350> Acesso em 20/11/2017.



Figura 82: Urbanização da Nossa Senhora Aparecida, 1940 Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 85: Igreja Nossa Senhora Aparecida em 2003.
Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 88: Bancos da Praça Nossa Senhora Aparecida antes da reforma. Fonte: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.AAaxhtml?cod=22350> Acesso em 20/11/2017.



Figura 83: O coreto da Praça Nossa Senhora Aparecida, 1980. Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.



Figura 86: Porção da praça Nossa Senhora Aparecida dividida pelo Viaduto. Autor: desconhecido, 2013.



Figura 89: Praça Nossa Senhora Aparecida anterior à reforma. Fonte: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.AAaxhtml?cod=22350> Acesso em 20/11/2017.

PARÂMETROS FÍSICOS



Desenho

A Praça Nossa Senhora Aparecida (representada no diagrama da Figura 90) foi um componente importante na história de formação do bairro. Hoje, representa ainda um marco na paisagem da área.

Ao observar o desenho da praça, é possível dividi-lo em 2: a porção Leste e Oeste, e a caixa d'água como elemento divisor. Essa divisão se dá pela desigualdade na linguagem do mobiliário e desenho da vegetação. A porção Leste é quase toda pavimentada e apresenta vegetação escassa. O desenho dos canteiros e caminhos do lado Oeste são bem definidos, e a massa vegetal é mais densa.

A caixa d'água da SABESP e a Igreja Nossa Senhora Aparecida ocupam parte da área livre da praça e bloqueia a visão de alguns trechos. O viaduto Comendador Tanel Abbud atua também nesta praça de forma a isolar o espaço da área central da cidade, além de trazer um fluxo rápido de automóveis que afeta a tranquilidade dos usuários da praça.

Mobiliário

O mobiliário da porção Oeste do espaço mantém conexão com o mobiliário do calçadão e 9 de Julho: bancos de madeira e granito (Figura 91). São, no total, 14 bancos de madeira, sendo que 12 estão dispostos em pares perpendiculares.

À Leste da praça, o número de bancos é restrito - apenas 2 - e apresentam materialidade diferente do restante da praça (Figura 92). Agora, os bancos são de concreto e pintados na mesma cor da Igreja.

A iluminação é feita por postes de 4 pétalas, numerosos e bem distribuídos na porção Oeste.

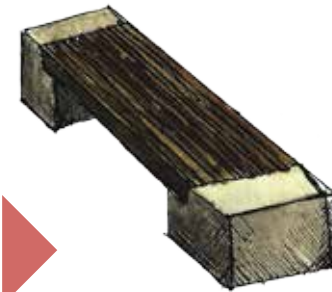
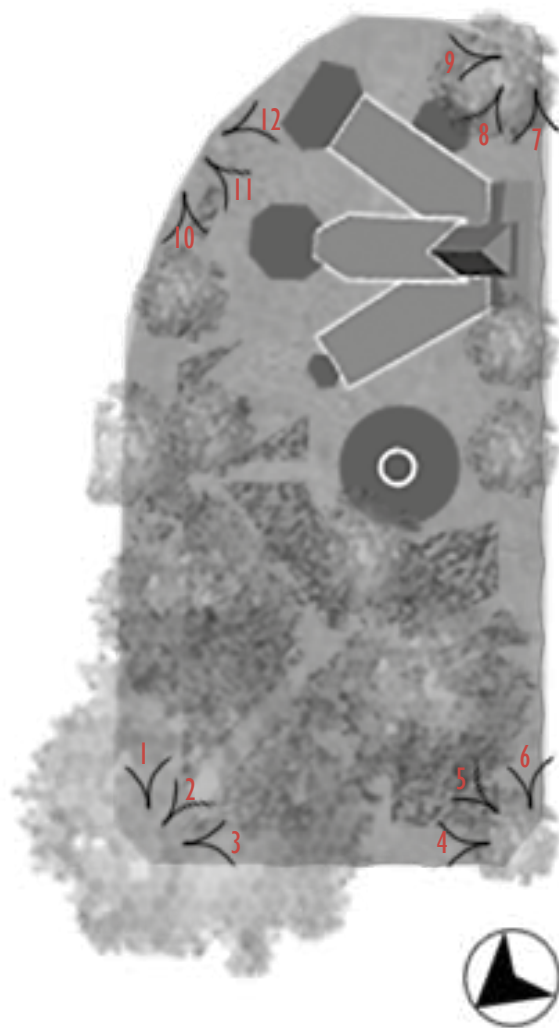


Figura 91: Banco de madeira e granito sem encosto. Fonte: produzido pela autora, 2017.



Figura 92: Banco de concreto. Fonte: produzido pela autora, 2017.

LEVANTAMENTO FOTOGRAFICO



1- Figura 93: Foto do ponto 1, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



2- Figura 94: Foto do ponto 2, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



3- Figura 95: Foto do ponto 3, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



4- Figura 96: Foto do ponto 4, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



7- Figura 99: Foto do ponto 7, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



10- Figura 102: Foto do ponto 10, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



5- Figura 97: Foto do ponto 5, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



8- Figura 100: Foto do ponto 8, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



11- Figura 103: Foto do ponto 11, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



6- Figura 98: Foto do ponto 6, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



9- Figura 101: Foto do ponto 9, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.



12- Figura 104: Foto do ponto 12, Praça Nossa Senhora Aparecida.
Fonte: acervo pessoal, 2017.

2.2.5.

PRAÇA DA BANDEIRA

“Nos primórdios da cidade, a hoje desgastada Praça da Bandeira foi um dos locais mais alegres, para onde o povo se dirigia a fim de ver o trem chegar na estação. Rapazes e moças usando suas melhores roupas, iam ao grande largo namorar, ou em busca de encontrar o par dos seus sonhos. A Praça da Bandeira é fonte nobre da história da cidade.”
(SANTOS, 2001, p.218 apud BISPO, 2011)

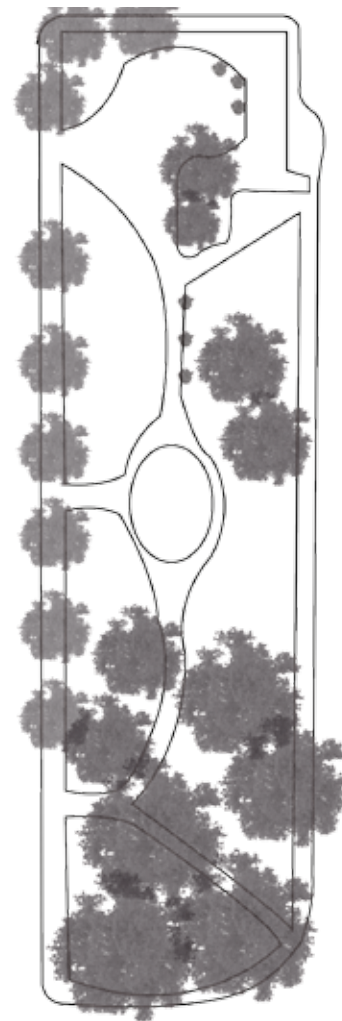


Figura 105: Desenho da Praça da Bandeira em 1977.
Fonte: DAE (Departamento de Água e Esgoto), 1977. Editado pela autora.

0 10 20 30m



HISTÓRIA

Na sua primeira fase, a partir de 1919, era ainda uma grande esplanada amplamente aberta e acessível e tinha seu uso intensificado pelos usuários da estação, uma vez que era utilizada como área de passagem e permanência para os que esperavam encomenda ou pessoas chegarem à estação.

Nos primórdios da cidade, a hoje desgastada Praça da Bandeira foi um dos locais mais alegres, para onde o povo se dirigia a fim de ver o trem chegar na estação. Rapazes e moças usando suas melhores roupas, iam ao grande largo namorar, ou em busca de encontrar o par dos seus sonhos. A praça da Bandeira é fonte da nobre história da cidade. (SANTOS, 2001, p. 218 apud BISPO, 2011, p. 43).

É em 1933 que temos os primeiros vestígios da praça. O governo cede a área para transformá-la em um segundo Jardim Público e inaugura-se, desta forma, a Praça da Bandeira (Figura 105).

Ainda com respeito às vias públicas, este governo conseguiu que a direção da Estrada de Ferro Sorocabana cedesse à Prefeitura a área da esplanada da estação para transformá-la em mais um jardim para a cidade. Desde há muitos anos que as várias administrações municipais solicitavam à direção da ferrovia esta providência sem qualquer resultado. A solução foi a própria Prefeitura construir o logradouro que depois tomou o nome da Praça da Bandeira. (ABREU, 1972, p. 315).

A Praça da Bandeira era símbolo da

centralidade e promovia a concentração de pessoas. Um espaço arborizado e agradável,

Um pouco mais elevado do que o nível da rua, o jardim possuía inúmeras entradas através de escadas. Internamente, recortavam-no várias ruas, guarnecidas de canteiros onde se plantaram flores, folhagens e árvores. No centro, havia um repuxo com um cisne expelindo água pelo bico. O jardim era iluminado por postes de um e três braços ligados entre si por instalações subterrâneas. (ABREU, 1972, p. 309).

O desenho da praça, ilustrado na página anterior (Figura x), permaneceu o mesmo até meados de 1980. No entanto, na década de 1950 ocorre o declínio da importância do transporte ferroviário, e a Praça da Bandeira sofre as consequências a partir da década de 1980. Com a disseminação dos automóveis, diversas medidas foram tomadas, entre elas, a construção do viaduto Comendador Tannel Abud, no início da década de 80, com o objetivo de facilitar o acesso entre a Av. Washington Luís e a Vila Marcondes. A construção engoliu parte da rua da estação e cercou a praça da bandeira na sua porção leste, fechando um de seus acessos e atribuindo um aspecto pesado e afetando a qualidade ambiental da praça. É uma barreira visual e física que comprometeu, também, o uso da rua da estação – Rua Julio Tiezzi.

Em 2001, segundo Agostinho (2008), o camelô foi transferido da Praça 9 de Julho para a Praça da Bandeira. De acordo com

o decreto civil, foi determinada a instalação de 240 boxes. Segundo o site de notícias G1, em 2014 houve uma tentativa de realocação do camelô advinda do Ministério Público Estadual (MPE). A ação movida pelo MPE foi julgada improcedente pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, ao considerar que o mesmo tratamento jamais será dado novamente aos comerciantes.

O histórico da Praça da Bandeira merece atenção especial. Nas páginas a seguir, uma linha do tempo mostra as transformações que esta sofreu ao longo das décadas.

É inaugurada como Jardim Público e inicia-se a construção da praça, que agora conta com um chafariz, árvores e uma escadaria de acesso à Estação. "Ainda com respeito às vias públicas, este governo conseguiu que a direção da Estrada de Ferro Sorocabana cedesse à Prefeitura a área da esplanada da estação para transformá-la em mais um Jardim para a cidade. (...) A solução foi a própria prefeitura construir o logradouro que depois tomou o nome de Praça da Bandeira" (ABREU, 1972, p. 315)

Praça da Bandeira, 1920. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Década de 1920

Década de 1930

Década de 1940

Década de 1950

1919

1925

Na sua primeira fase, era ainda uma grande esplanada, amplamente aberta e acessível e tinha seu uso intensificado pelos usuários da estação.



Esplanada da estação, sem data. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Praça da Bandeira em 1930. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Chafariz, 1940. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Vista da escadaria, 1940. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Pessoas na praça, 1940. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.

1950

A partir da década de 50 ocorre o declínio do uso do transporte ferroviário e intensificação do uso de automóveis. Como consequência da fácil mobilidade, ocorre a expansão territorial da cidade. A praça, por sua vez, deixa de ser o primeiro espaço apropriado por aqueles que chegavam à cidade, sendo sua centralidade diminuída.



Praça da Bandeira, 1956. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Praça da Bandeira, 1950. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Viaduto Tannet Abud, 1986.
Fonte: Museu e Arquivo Municipal.

Vista aérea, 1960.
Fonte: Museu e Arquivo Municipal.

Construção do Viaduto, 1980.
Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Década de 1960

Década de 1970

Década de 1980

Década de 1990

à partir de 2000



Praça da Bandeira, 1960.
Fonte: Museu e Arquivo Municipal.



Praça da Bandeira, 1960.
Fonte: Museu e Arquivo Municipal.

1980

A construção do viaduto Tannet Abud, em 1981, engoliu parte da rua da estação e cercou a praça na sua porção leste; atribuiu um aspecto pesado e afetou a qualidade ambiental da praça.



Praça da Bandeira, 1986.
Fonte: Museu e Arquivo Municipal.

1990

Foram instalados os sanitários, construídos ocupação embaixo do viaduto, e instalado o parque infantil, posteriormente cercado.



Parque infantil, 1990. Fonte: Museu e Arquivo Municipal.

2000

Uma ação civil pública movida pelo Ministério Público Estadual (MPE) em abril de 2014 solicitava a transferência dos comerciantes do "camelódromo" ao Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, que, por sua vez, julgou improcedente.

Segundo AGOSTINHO (2008), a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDESCO) encaminhou, em 2001, um ofício ao Ministério Público Estadual para que os vendedores ambulantes fossem transferidos para a Praça da Bandeira. Numa iniciativa de providenciar a infraestrutura necessária, a prefeitura municipal derrubou algumas árvores e construiu 4 blocos, dando origem ao Shopping Popular da cidade.

PARÂMETROS FÍSICOS



Figura 106: Diagrama da Praça da Bandeira.
Fonte: produzido pela autora, 2017.

Desenho

A Praça da Bandeira, representada no diagrama da Figura 106, perdeu sua função morfológica inicial. As sucessivas intervenções no seu espaço acarretou na mudança de usos e perda de identidade como espaço público. Não há simetria ou definição do desenho, nem regularidade nos traços.

Na sua porção Leste, é bloqueada pelo viaduto Tanel Abbud - tal barreira consolida-se física e visualmente, uma vez que obstrui a permeabilidade entre a praça e a Vila Marcondes e bloqueia a passagem de pedestres ao nível da rua. A travessia se dá, então, por uma passagem subterrânea (ponto 4 do diagrama da página anterior).

Ao norte, localiza-se o parque infantil circundado por cerca - alambrado de arame. O parque ocupa aproximadamente 20% da praça. Nele, localizam-se alguns brinquedos convencionais como balanços, gangorra, escorregador e tubos coloridos de concreto. Há, ainda dentro do cercamento, bancos, árvores e muretas de tijolos de bloco cerâmico que desenharam os caminhos.

O shopping popular, conhecido como camelô, ocupa mais da metade da praça na sua porção Sul. São 4 pavilhões, e cada pavilhão possui 2 blocos de lojas, formando, então um corredor. Os pavilhões abrigam 240 boxes - número de boxes determinados pelo decreto civil na sua instalação. Convém ressaltar que o camelô passou por mudanças quantitativas, ou seja, houve um aumento no número de lojas: há ainda 35 boxes externos aos pavilhões e alguns ambulantes espalhados nos limites do espaço.

As árvores são de porte grande, médio e arbustos. A densidade da vegetação é maior na área do parque

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

infantil. O conjunto vegetativo produz sombra em quase toda a praça na maior parte do dia.

Mobiliário

Considerando a atual condição do mobiliário da praça, infere-se que foram instalados há muito tempo. Os bancos são simples, de concreto, sem encosto (Figura 107). De alguns deles, só restaram as bases. No limite da praça com a Avenida Brasil, os bancos acompanham o desenho orgânico dos canteiros.

Dentro do parque infantil, o banco tem linguagem diferente: de concreto e madeira pintada de verde, possuem encosto (Figura 108); entretanto, a má conservação e degradação também se faz presente. Os equipamentos infantis estão enferrujados, e alguns não possibilitam o uso devido à má manutenção. As lixeiras, de metal verde e enferrujado (Figura 109), não são suficientes para atender a demanda local.

Os postes de iluminação, quase inexistentes, não se apresentam em quantidade e alturas adequadas. Dos 13 postes instalados, apenas 7 funcionam. A área do parque infantil tem sua iluminação prejudicada no período noturno, devido à vegetação de grande porte e ausência de luminárias. A área do camelódromo tem seus corredores iluminados devido às lâmpadas providenciadas pelos proprietários dos boxes.

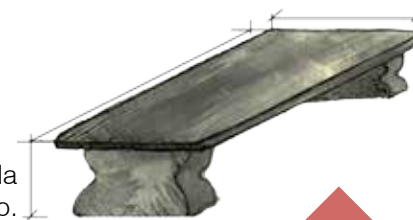


Figura 107: Banco de concreto.
Fonte: produzido pela autora, 2017.

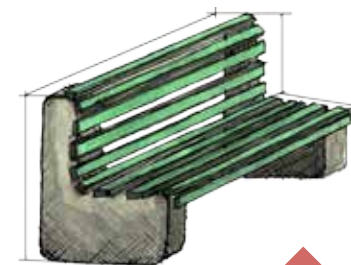


Figura 108: Banco de concreto e madeira com encosto. Fonte: produzido pela autora, 2017.



Figura 109: Lixeira de metal verde.
Fonte: produzido pela autora, 2017.

Acessos

O diagrama da Figura 110 ao lado mostra os acessos livres ao espaço. A *seta verde* indica os pontos onde o acesso é possível, e o *X vermelho* indica os pontos onde o acesso é bloqueado.

A porção Noroeste da Praça (Figura 111), que é limitada pela Avenida Brasil, é a única que permite acesso amplo em quase toda sua extensão - é bloqueado apenas onde o parque infantil é cercado.

À Sudoeste não há acesso - a continuação da Rua Tenente Nicolau Maffei foi tomada pelo camelódromo e a praça se estende até a faixa de boxes, que ocupa toda a fachada.

Na porção Leste, o viaduto Tanel Abbud obstrui o acesso ao espaço ao longo de toda a extensão (Figura 112). O único ponto que permite a passagem é o túnel de pedestres, representado pelo nº 1 no diagrama. O túnel é estreito e não há iluminação nas escadas, dificultando o fluxo no período noturno (Figuras 112, 114 e 114).

Uma escada de concreto (Figura 116) na porção Nordeste, representada pelo nº 2 no diagrama ao lado, atende o fluxo de pedestres que atravessa a praça no sentido Vila Marcondes - Centro. O restante da fachada é bloqueada pela cerca do parque infantil.

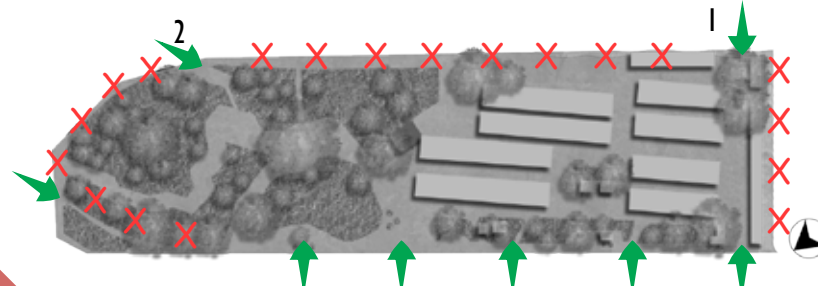


Figura 110: Diagrama dos acessos da Praça da Bandeira. Fonte: produzido pela autora, 2017.



Figura 111: acesso pela Avenida Brasil. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 113: escada de acesso ao túnel da Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 112: acesso bloqueado pelo viaduto Tanel Abbud. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 114: Túnel de pedestres da Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 116: Escada de concreto de acesso à Rua do Viaduto. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 115: Saída do Túnel de pedestres. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 117: Diagrama do camelódromo. Fonte: produzido pela autora, 2017.

O camelódromo surge no cenário prudentino a partir da década de 1990 em alguns pontos da cidade, concentrando-se principalmente nos cruzamentos da Av. Manoel Goulart com a Av. Coronel José Soares Marcondes (MIÑO, 2004). No ano de 2001, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDECO) da Prefeitura Municipal encaminha o ofício nº 856/01 ao Ministério Público Estadual, pedindo que os vendedores informais fossem transferidos para a Praça da Bandeira. Ainda como aponta o autor, o argumento do poder público que justifica tal iniciativa era o abandono da praça devido à alteração dos fluxos, conseqüente à construção do viaduto.

A princípio, a medida era provisória; no entanto, a Prefeitura Municipal providenciou infraestrutura para abrigar 240 boxes, de aproximadamente 1,0 x 1,2m, distribuídos em 4 pavilhões. A divisória, fechamento e cobertura dos boxes são de metal, e se diferem uns dos outros pela cor da porta e revestimento interno, como pode ser observado na Figura x.

Os boxes voltados para fora do corredor adquiriram toldos. Hoje, o camelódromo

possui 308 boxes, que se dividem entre os pavilhões, os espaços criados entre os pavilhões e os limites da praça (Figura 117 e 118). Nos boxes externos, predomina o ramo alimentício; nos internos, o ramo da tecnologia.

De acordo com o relato dos funcionários entrevistados por Boraschi (2016), o perfil dos clientes é variado e abrange diversas classes sociais. Ainda segundo os entrevistados, cada proprietário é responsável por pagar uma taxa anual para a prefeitura.

A infraestrutura é precária; já que apenas a estrutura dos boxes foi oferecida pela prefeitura, o restante foi improvisado pelos proprietários. “Quando foi construído não havia iluminação, pintura e outras melhorias como ventiladores, pisos, etc.” (RODRIGUES, 2008, p. 37). Hoje, infere-se a necessidade dos proprietários de uma melhor infraestrutura pelo mobiliário acrescentado por eles no espaço: bancos, lixeiras, mesas (Figura 119).

A acessibilidade é prejudicada, o piso não é regular e é interrompido constantemente por obstáculos (Figura 120). A fiação de energia elétrica é caótica (Figura 121), as lixeiras não

suportam a demanda local (Figura 122).

Os pavilhões formam um corredor longo e escuro (Figura 123), configurando um espaço totalmente fechado cuja iluminação e ventilação é prejudicada.

O bebedouro de torneira localizado próximo ao banheiro adquire diferentes usos. Os funcionários dos boxes utilizam-no para auxílio na limpeza; as pessoas em situação de rua utilizam-no para lavar roupas ou outros utensílios.

No período noturno, um trailer de cachorro-quente é estacionado na praça, somando-se ao número de boxes ali presentes e provocando o uso noturno de parte do espaço. A localização escolhida é o ponto de continuação da Rua Tenente Nicolau Maffei, cuja visibilidade para o calçadão é livre (Figura 124).



Figura 117: Boxes do pavilhão voltados para o lado de fora. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 118: Lojas com as mercadorias expostas. Fonte: acervo pessoal, 2018.



Figura 119: Utilização de mesas e cadeiras acrescentados pelos comerciantes. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 120: Piso irregular e com obstáculos do camelódromo. Fonte: acervo pessoal, 2017.

EIXO QUE RESISTE CIDADE QUE EXISTE



Figura 121: Caixas de energia dificultam o acesso. Fonte: acervo pessoal, 2017.



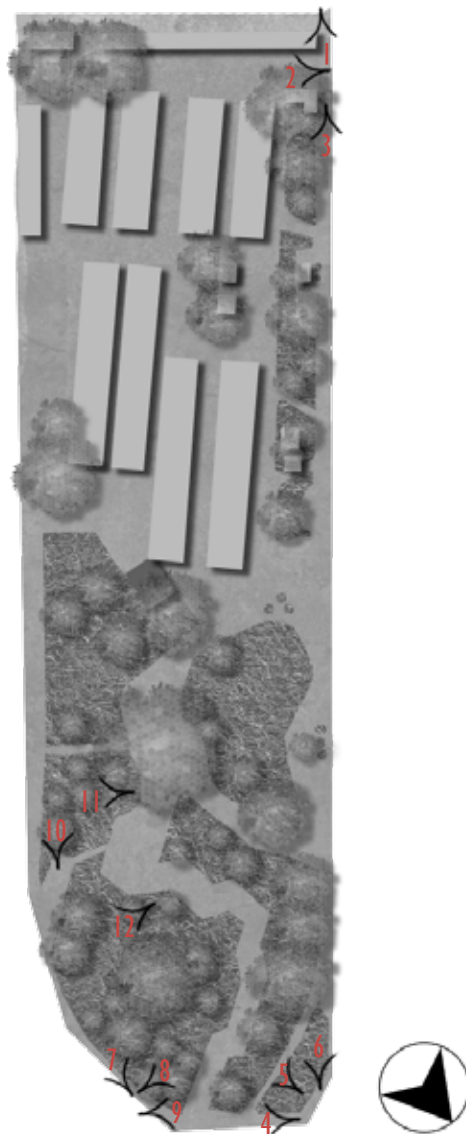
Figura 123: Corredor formado pelos boxes voltados para o interior do pavilhão. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 124: Trailler de lanches funciona no período noturno. Fonte: acervo pessoal, 2018.

Figura 122: As lixeiras não suprem a demanda local. Fonte: acervo pessoal, 2017.

LEVANTAMENTO FOTOGRAFICO



1- Figura 125: Foto do ponto 1, Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



2- Figura 126: Foto do ponto 2, Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



3- Figura 127: Foto do ponto 3, Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



4- Figura 128: Foto do ponto 4, Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



7- Figura 131: Foto do ponto 7, Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



10- Figura 134: Foto do ponto 10, Praça da Bandeira, apropriação do viaduto por moradores de rua. Fonte: acervo pessoal, 2014.



5- Figura 129: Foto do ponto 5, Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



8- Figura 132: Foto do ponto 8, Praça da Bandeira. Fonte: acervo pessoal, 2017.



11- Figura 135: Foto do ponto 11, Praça da Bandeira, ocupação do espaço por moradores de rua. Fonte: acervo pessoal, 2014.



6- Figura 130: Foto do ponto 6, Praça da Bandeira, esquina Norte cercada. Fonte: acervo pessoal, 2017.



9- Figura 133: Foto do ponto 9, Praça da Bandeira, esquina Leste cercada. Fonte: acervo pessoal, 2017.



12- Figura 136: Foto do ponto 12, Praça da Bandeira, túnel de concreto do parque infantil. Fonte: acervo pessoal, 2014.

FACHADAS DO ENTORNO

A Fachada Norte da Praça da Bandeira (Figura x) é limitada pela Avenida Washington Luís e, apesar de não ter seu acesso limitado por edificações, é bloqueada pela cerca do parque infantil. No entanto apresenta uma potencialidade visual, visto que defronta o Bar da Estação, edifício de importância histórica.

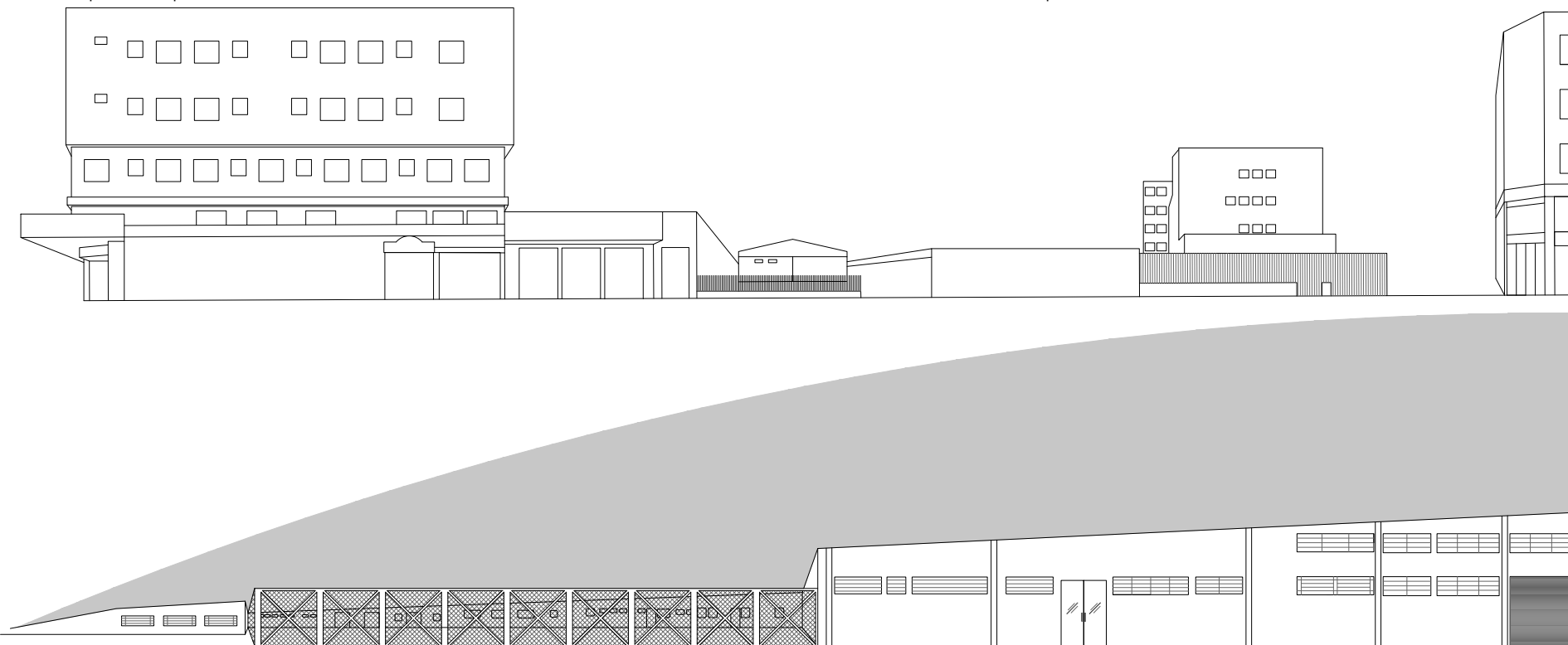
A Fachada Sul (Figura 137) é a porção que compreende o trecho da Rua Tenente

Nicolau Maffei, o qual deixou de ser rua após a construção do Viaduto Tanel Abbud. Desta forma, a praça estende-se até confrontar os boxes enfileirados ao longo da fachada.

A Fachada Oeste (Figura 138), limitada pela Avenida Brasil, é a única cujo acesso não é obstruído permite passagem livre para o espaço. Do outro lado da Avenida, prédios de 3 andares, edifícios térreos e estacionamentos

compõe a fachada.

O Viaduto Tanel Abbud se estende por toda a fachada Leste (Figura 139), impedindo a visibilidade entre a Praça da Bandeira e área da linha férrea, consolidando uma arquitetura imponente que se distancia da escala do pedestre. Na porção Sudeste (canto direito da Figura 140), localiza-se o túnel de pedestre que dá acesso à Vila Marcondes.



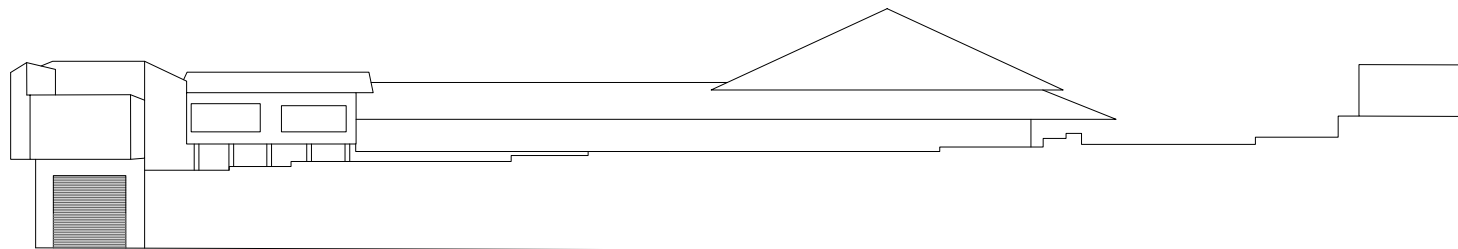


Figura 137: Fachada Norte. Fonte: produzido pela autora, 2018.

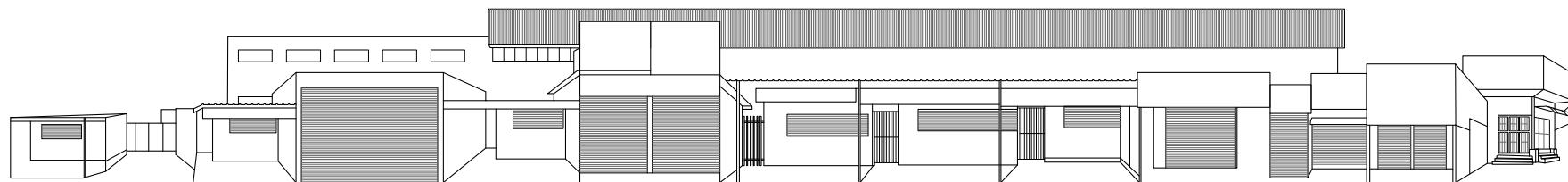


Figura 138: Fachada Sul. Fonte: produzido pela autora, 2018.

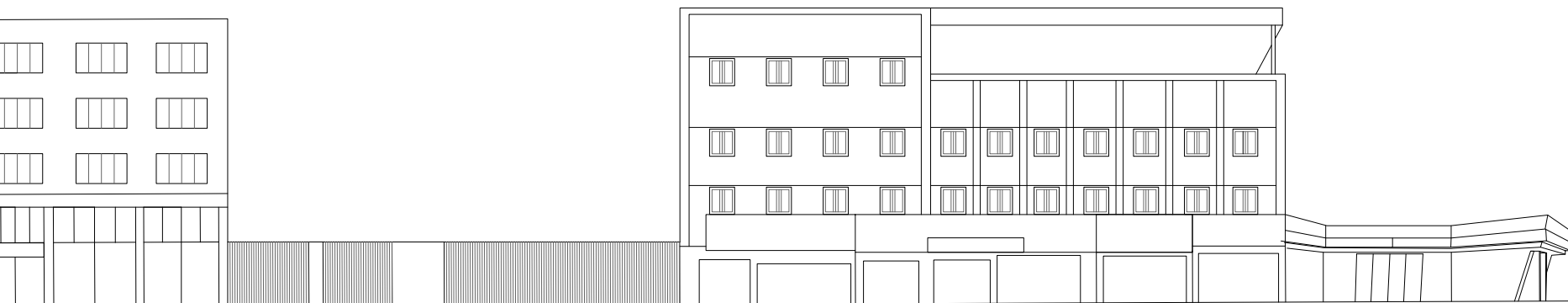


Figura 139: Fachada Oeste. Fonte: produzido pela autora, 2018.

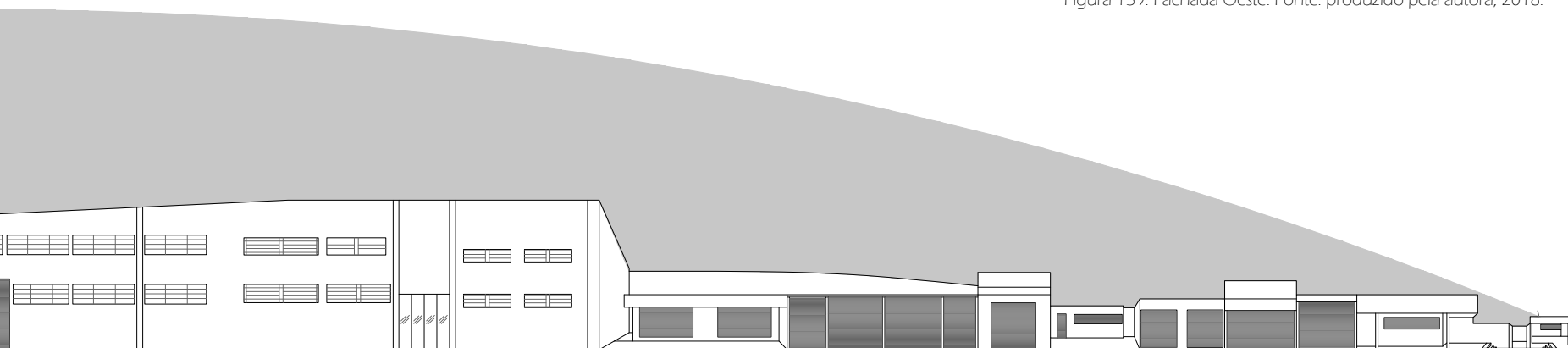


Figura 140: Fachada Oeste. Fonte: produzido pela autora, 2018.

DESCRIÇÃO

Este item foi escrito em primeira pessoa e tem como objetivo descrever a Praça da Bandeira com os olhos de um usuário que percorre o espaço.

Caminho para a Praça através do calçadão. Ao me aproximar, tem visibilidade dois planos: o segundo plano, plano de fundo, é composto pelo viaduto e uma árvore de porte grande; e bem mais à frente, no primeiro plano, um anúncio “Jean Celulares” já antecipa o contexto do espaço.

Ao chegar no último quarteirão, prestes a adentrar a Praça da Bandeira, a atenção é dobrada: a travessia da Avenida Brasil não é das mais tranquilas. O tráfego dos carros é intenso, a travessia é difícil e exige olhos atentos. O semáforo de pedestres, por mais contraditório que pareça, dá prioridade aos carros, e a pressa rotineira não espera os 60 segundos para atravessar no sinal verde. Um senhor ao meu lado também prestes a cruzar a Avenida, expõe um olhar cuja intenção é clara, mas difícil de descrever: talvez um olhar de certeza – “podemos atravessar agora” – ou de incerteza – “podemos atravessar agora?” – me fazendo acreditar que a sensação de segurança se encontra nos próprios indivíduos, no ato de olhar e enxergar o outro.

Feita a travessia, a sensação agora é de adentrar um túnel – sensação esta proporcionada pelo corredor de lojas e árvores que dão continuidade à Rua Tenente Nicolau Maffei e acentuada pela monumentalidade do viaduto.

A atenção agora volta-se para o chão: uma grande valeta pintada de amarelo mostra o limite

entre a rua e a praça. Agora sim: estou dentro deste espaço tão singular. A música ambiente sugere a imersão num outro mundo. A rádio é de propriedade do próprio camelódromo, e, além de músicas, anuncia os preços e promoções das lojas. Nesse trecho em que o calçadão se estende, os pedestres vão e vem – o fim do trecho dá num túnel que atravessa a linha e faz a ligação Centro-Vila Marcondes.

Canteiros espalhados pelo local dificulta o entendimento do desenho e a fluidez, no entanto garantem o vazio entre os boxes agarrados uns aos outros e contém, por vezes, árvores ou vasos de plantas e lixeiras. Todos são pintados de terra vermelha.

Após percorrer o trecho de continuação da Nicolau Maffei, de asfalto, a próxima ação instintiva é aquietar a curiosidade e adentrar o camelô. Para acessar o primeiro pavilhão, olhos no chão, novamente – é necessário pular uma mureta para acessar uma rampa e então pisar no chão de pedra portuguesa presente na maior parte do espaço. A face externa de 1 dos 4 pavilhões volta-se para o viaduto. Ao percorrê-la, a sensação de caminhar debaixo do viaduto é de insegurança, de que algo grande está sob nossas cabeças e pode cair a qualquer momento.

Ao entrar em um dos corredores formados por 2 pavilhões, a vista é de um túnel cujo fim é distante; coberto de mercadorias em ambos os lados, cores e informações. A sensação de estar em um outro lugar é ainda mais pertinente e a conexão visual com o exterior perde-se por completo. O cheiro é de mercadoria nova, de couro sintético; o barulho dos carros é substituído por músicas vindas de um box aqui

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

e outro lá, e pela pergunta frequente das atendentes: “Posso ajudar? Procura o que? O que precisa?”

Do lado de fora, algumas mesas dispostas nos canteiros completam o espaço que falta nos boxes – algumas têm função de copa (garrafa de café, água e comida nas mesas) e outras, de área de serviço (produtos de limpeza juntos num canto). Alguns recipientes com ração e água dispostos estrategicamente e algumas lixeiras de plástico transparecem a intimidade dos comerciantes com o espaço. No bebedouro ao lado do banheiro, o comerciante lava um pano de chão e o morador de rua lava suas roupas.

Ao sair do camelô e caminhar em direção ao parque infantil, na outra ponta da praça, a sensação é de desafogo – a visibilidade volta a seu estado normal. O céu, as árvores e as ruas estão visíveis novamente. Ao andar pela praça, o desenho não me permite realizar caminhos curtos. Observo no chão, caminhos de terra abertos na grama que ligam um ponto a outro de forma mais rápida.

Para acessar o limite da Praça à Leste, há uma única opção: uma escada de concreto. Na subida, o cheiro de xixi emerge e a atenção é novamente voltada para o chão: o piso quebrado e degraus largos não permitem olhar para outro lugar. À direita, uma cerca envolve parte da edificação abaixo do viaduto e, na pequena parte não cercada que resta, ficam sentados e deitados alguns moradores de rua com seus pertences.

Quem não percorre esse caminho com certa frequência, pode apresentar certo

espanto: ao chegar no fim da escada, a impressão é de que a subida não te levou a lugar nenhum. À direita, localiza-se o viaduto que praticamente impossibilita a travessia do pedestre; à frente, um grande fluxo de carros entrando e saindo do viaduto, e do outro lado do fluxo, um complexo de edifícios nos remete ao passado: a antiga estação e atual Procom, o galpão de armazenamento ao fim da rua e o Bar da Estação na esquina. À esquerda, uma descida te leva novamente à Avenida Brasil.

Ao descer em direção à Avenida Brasil, contornando a praça na sua porção Norte, o acesso ao espaço é bloqueado. O parque infantil é fechado por um alambrado de arame, e por ali não se acessa a praça. Ou você volta a subida, e desce a escada de concreto, ou você contorna a cerca e acessa o espaço pela Avenida Brasil. Durante a descida, há uma clara percepção de dois espaços distintos – de um lado há movimento, fluidez, claridade; do outro, monotonia, rigidez e escuridão.

Os maiores usuários do parque infantil, contraditório ao que se pensa, não são crianças, mas sim pessoas em situação de rua – aqui, são eles que têm forte vínculo com o espaço. Dentro do parque, a cerca significa, agora, segurança; uma vez que ela cerca todo o espaço, quem está dentro tem controle de quem entra e sai pelo único portão de acesso. Ao passar pelo portão, um caminho de blocos de pedra te guia, atravessa o espaço no sentido Norte-Sul mas, ao fim, ele termina no alambrado. As pedras formam muretas, que complementam a função dos bancos quebrados. Quebrados ou não, eles ainda são usados pelos maiores

usuários do espaço. Há roupas penduradas, papelão servindo de forro, e recipientes de comida nas muretas.

A fachada Oeste, cujo limite é a Avenida Brasil, é ampla e a única que proporciona acesso à praça em toda sua extensão (com exceção da área cercada do parque infantil). No entanto, alguns elementos atuam como obstáculo tanto na passagem pela calçada quanto no acesso à praça, como por exemplo, alguns canteiros redondos, vegetação e o próprio desenho paisagístico. Em alguns fragmentos do percurso, o acesso é confuso devido à irregularidade do piso somada ao desenho dos canteiros, árvores e postes de fiação elétrica. Uma grande concentração de pessoas chama a atenção: é o ponto de ônibus, são 18, as pessoas estão indo embora e a vitalidade central junto com elas.

3º MOMENTO
DIAGNÓSTICO ATUAL



Millenium Park, Chicago - IL. 2016. Fonte: Acervo Pessoal.

3.1. PARÂMETROS URBANÍSTICOS

O recorte do presente trabalho compreende a Praça da Bandeira, Praça Nossa Senhora Aparecida, Praça 9 de Julho, Praça Monsenhor Sarrion e Calçadão (Figura 141).

As praças e o calçadão encontram-se num mesmo contexto espacial e apresentam algumas semelhanças - localizam-se na área central, influenciadas pelo uso comercial do entorno e são conectadas pelo calçadão. Juntos, formam um eixo de espaços livres, detentor da mais potente urbanidade e vitalidade do município. É a artéria que mantém o centro vivo. Estes 5 elementos juntos são capazes de oferecer uma ampla variedade de opções. É possível comprar, observar, caminhar, conversar, comer, rezar, sentar, brincar, encontrar, jogar, expressar, manifestar, protestar. É possível existir e permitir que a cidade exista.

À vista disso, o item 1 deste capítulo analisa informações concomitantes aos elementos e que se fazem coerentes se estudadas num recorte mais amplo que abrange os 5 elementos num recorte único.



FIGURA 141: LOCALIZAÇÃO
DAS PRAÇAS CENTRAIS
E CALÇADÃO

— QUADRAS
— CALÇADÃO

0 100 200 300m



FONTE: PRODUZIDO PELA AUTORA.

3.1.1.

LOCALIZAÇÃO

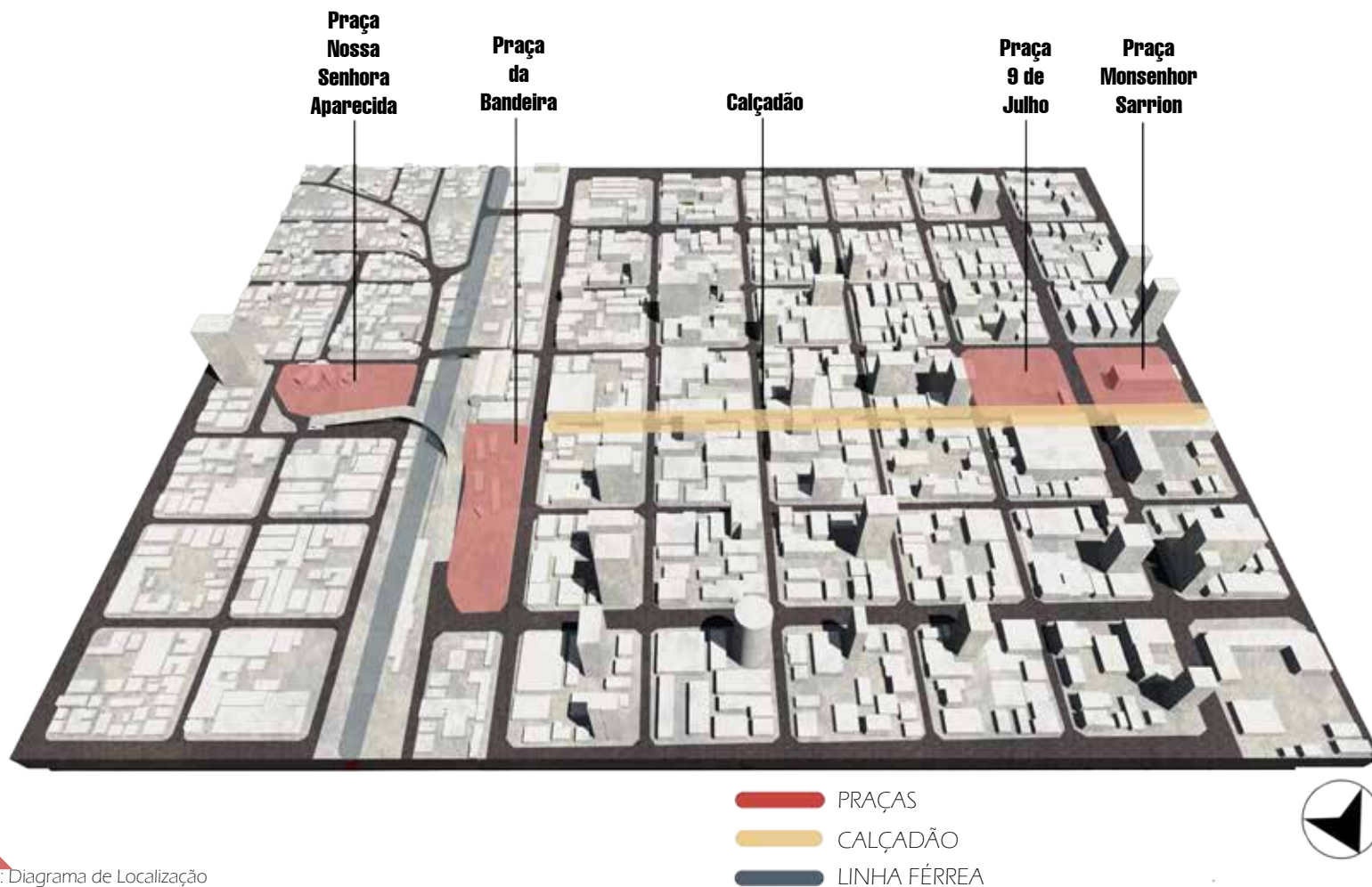


Figura 142: Diagrama de Localização das Praças Centrais. Fonte: produzido pela autora, 2017.

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

3.1.2.

USO E OCUPAÇÃO

No diagrama da Figura 143 abaixo é nítida a densa ocupação tanto no Centro quanto na Vila Marcondes, visto que foram os primeiros bairros consolidados. A Linha Férrea, que separa os dois bairros, constitui uma área de vazio urbano. As quadras obedecem um traçado ortogonal, mudando conforme se desloca para o Sul, onde a malha torna-se irregular e o uso predominante é o residencial. No centro, a predominância é do uso comercial e misto e há maior abundância de edifícios com mais de 1 pavimento. A Vila Marcondes é composta por edifícios térreos, em sua grande maioria, e o uso residencial prevalece conforme se afasta do Centro.



Figura 143: Diagrama de Uso e ocupação. Fonte: produzido pela autora, 2017.

3.1.3.

MASSA VEGETAL

Uma massa considerável de vegetação concentra-se nas praças (Figura 144). O restante da área em estudo apresenta vegetação pontual que não evidencia um planejamento pré-definido - exceto pela Avenida Washington Luís, que incluiu Palmeiras Imperiais dispostas regular e continuamente no seu canteiro central. Nas áreas que se constituem as quadras, a vegetação tenta se adequar como segundo plano das edificações.

As quatro praças centrais constituem um espaço de contraste em meio à densa massa edificada. Num recorte de aproximadamente 524.00m², apenas 8% é destinado ao convívio social. Além de escasso, esses espaços não oferecem qualidade como espaço público.



Figura 144: Diagrama da Vegetação.
Fonte: produzido pela autora, 2017.



3.1.4.

FLUXO VIÁRIO

As Avenidas Manoel Goulart, Washington Luís, Coronel Marcondes e Brasil foram definidas junto ao primeiro traçado do município. Possuem aproximadamente 17 metros de largura e concentram o maior fluxo de transporte da área em estudo. A partir delas, o fluxo se dissolve para as ruas. A dinâmica do tráfego acontece de maneira difícil; as ruas são estreitas e cada vez mais abarrotadas de automóveis. É possível verificar uma falta de conexão no sentido Centro-Vila Marcondes, decorrente da linha ferroviária. Quatro das oito vias representadas no diagrama da Figura 145 são rompidas bruscamente.

O fluxo de pedestres se organiza pela malha viária, corta as praças em sentidos variados e dá-se de forma mais intensa no trecho da Rua Tenente Nicolau Maffei que compreende o calçadão. É também afetado pela linha férrea, entretanto, conta com uma passagem a mais em relação aos automóveis: um túnel subterrâneo localizado na Praça da Bandeira.



Figura 145: Diagrama do fluxo viário.
Fonte: produzido pela autora, 2017.

3.2. PARÂMETROS COMPORTAMENTAIS

3.2.1.

ATIVIDADES

As atividades e densidades de pessoas utilizando as praças têm relação direta com o horário do dia; é possível então, assim como Whyte (1979) realizou em sua pesquisa, traçar uma rotina das praças.

A descrição das praças a seguir foi obtida após observar o comportamento dos indivíduos em cada espaço durante todo o dia, baseando-se na metodologia aplicada por Whyte no seu projeto *Project for Public Spaces*, de 1979. Para obtenção de um melhor resultado, a análise foi realizada em dia útil e ensolarado.

Após a descrição das atividades ao longo do dia, será apresentado o fluxograma de cada praça, evidenciando os pontos de permanência e os fluxos primários e secundários de pedestres; e, por último, serão traçados gráficos da rotina de cada praça, que relaciona a densidade de pessoas (numa escala de 0 a 10) utilizando o espaço, com os horários do dia.

PRAÇA 9 DE JULHO



Figura 146: Senhora sentada almoçando e observando outras pessoas no banco da Praça 9 de Julho. Fonte: produzido pela autora, 2017.

A partir das 7:00h a praça começa a ganhar vida. Surge uma pessoa aqui ou lá, atravessando a praça para chegar em algum lugar. Os bancos já começam a ser utilizados, consolidando-se como pontos de permanência. Logo pela manhã, já se observa as pessoas assistindo outras pessoas. Um homem - que aparenta cuidar da manutenção local - começa a varrer o espaço com uma folha de palmeira, e só para 1 hora depois. Ainda nesse horário, algumas pessoas praticando exercício aparecem ao redor da praça.

Às 7:30h as janelas dos edifícios residenciais

que circundam a praça começam a se abrir. Há uma mistura de passos lentos e rápidos. O fluxo de pessoas passando pela praça - utilizando-a como ligação de um ponto à outro - é grande.

Um fato inusitado é o início das atividades nas mesas de jogos, que começam às 7:30h. No início, uma das mesas é ocupada; as pessoas aproximam-se timidamente, e passado alguns minutos, todas as mesas estão ocupadas para a jogatina.

Às 8:00h o comércio circundante abre as portas; mercadorias chegam e os primeiros clientes começam a entrar. Os carrinhos de comida (pipoca e caldo de cana), que permanecem no local durante a noite, abrem suas janelas.

Nota-se uma busca pelos lugares atingidos pela luz solar - fato explicável, dado que a temperatura é de 21°C. No entanto, quando o relógio se aproxima do meio dia, o movimento é o oposto: as pessoas tendem a sentar-se na sombra.

Ainda pela manhã, algumas pessoas acompanhadas de seus animais de estimação começam a aparecer. Ao notar a vestimenta coloquial, infere-se que os residentes locais também estão ali, naquele espaço, em contato com pessoas de diversos outros pontos da cidade.

O cheiro de comida domina o local: cheiro de churrasco, de caldo de cana, de café. É a cidade tomando vida ali, na praça. À partir das 10:00h o fluxo de pessoas atravessando

a praça diminui e o número de pessoas sentadas aumenta - tanto sozinhas quanto em grupos. Às 11:00h, os tipos de atividades se repetem: pessoas acompanhadas dos animais de estimação, o jogo de cartas ainda intenso (manteve-se assim desde as 8:00h), pessoas caminhando e olhando outras pessoas.

Ao meio dia, o número de usuários caminhando pela área aumenta, novamente. Nota-se um novo tipo de atividade: pessoas se alimentando, sentadas nos bancos. Após o horário do almoço, as atividades e densidade assemelha-se ao período da manhã.

A maioria dos indivíduos que sentaram-se nos bancos demoraram 5 minutos ou mais para se levantar. As atividades por eles realizadas eram: olhar o movimento, olhar o celular, conversar com outras pessoas quando em grupos.

Figura 147: Mulheres olhando o celular, sentadas no banco do teatro arena da Praça 9 de Julho. Fonte: produzido pela autora, 2017.



EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE



Figura 148: Senhor sentado no banco da Praça 9 de Julho, observando as pessoas passarem. Fonte: produzido pela autora, 2017.

Em um dos bancos haviam 2 idosos conversando e, 30 minutos depois, eram 6, sentados e em pé. Aqui, se faz viva a espiral positiva citada por Gehl (1936), na qual 1 + 1 pode rapidamente transformar-se em 3. A impressão é de que tal atividade é rotineira e de que todos eles já se conhecem.

Os bancos do teatro de arena também são bastante utilizados - o inusitado é que as pessoas viram as costas para o palco e assistem o movimento das calçadas. A utilização desse elemento para a realização de eventos é frequente, e as atividades são variadas: shows, apresentações de dança,

teatro, etc.

As lixeiras são mais utilizadas para se apoiar ou apoiar objetos que para a própria função a qual é destinada. Os bancos são utilizados não só para sentar, mas também para apoiar o pé e deitar.

A ronda da polícia militar é frequente: eles atravessam a praça dentro de veículos ou cavalos.

A fonte e as esculturas, como previsto por Whyte, são elementos de forte efeito social. Em menos de 10 minutos, uma criança com sua mãe observou a escultura do Coronel Francisco Goulart, e em seguida posou para uma foto em frente à fonte.

À partir das 18:00h os postes se acendem e o comércio fecha suas portas. O fluxo de pessoas é menos intenso e o espaço passa a ter maior utilização por famílias e crianças. Às 19:00h, quando o sol se põe por completo, algumas pessoas ainda utilizam os bancos.

No período noturno, é previsível o esvaziamento do espaço devido à sua inserção espacial no centro comercial. No entanto, alguns pedestres ainda se sentem seguros para atravessar o espaço devido à boa iluminação e visibilidade e à presença da unidade da Polícia Militar no local.

A Praça 9 de Julho concentra grande variedade de atividades realizadas pelos mais diversos tipos de usuários. Foi possível observar o mesmo padrão de atividades e comportamentos observados por Whyte, em

1979. Consolida-se como espaço público cujo caráter é o convívio social e contém a densidade, variedade e complexidade de atividades defendida por Jacobs (1961) como geradores de vitalidade urbana.

Figura 149: Dois homens utilizando a lixeira como apoio para a mochila e descanso para os braços na Praça 9 de Julho. Fonte: produzido pela autora, 2017.



PRAÇA MONSENHOR SARRION



Figura 150: Homem sentado no banco esperando o ônibus, na Praça Monsenhor Sarrion. Fonte: produzido pela autora, 2017.

O espaço ganha vida logo cedo: às 6:30h os ônibus chegam e as pessoas desembarcam na Praça Monsenhor Sarrion. O horário de pico é entre 7:00 e 8:00h, horário de abertura das atividades comerciais e de serviço. Os vendedores ambulantes chegam para montar suas bancas de frutas e verduras, que permanecem expostas durante todo o dia.

Aqui, o fluxo dos usuários acontece num ritmo mais rápido, evidenciando a preocupação com horários. O barulho predominante e característico do espaço provém do motor dos ônibus e das badaladas do sino da catedral, de hora em hora.

A permanência no local se dá única e exclusivamente como consequência do transporte coletivo. Os pontos de ônibus se espalham nas 4 fachadas do espaço, equilibrando assim os pontos de permanência ao redor da praça.

Um fato interessante foi observado em relação ao comportamento dos indivíduos nesses espaços: prefere-se sentar nas muretas aos bancos. Tal fato se explica pela alta incidência de pombos no local - a consequência é a frequente sujeira nos bancos e no chão. Os pombos também

influenciam na hora de escolher um espaço para esperar o ônibus: as pessoas olham pra cima, verificando a presença destes.

Entre 18:00 e 19:00h a praça atinge, novamente, alto índice de usuários. Agora, o movimento é o oposto do observado pela manhã - os indivíduos esperam na praça e embarcam nos ônibus. Os vendedores de frutas e verduras desmontam as bancas, a cabine de sorvete se fecha.

Outra atividade observada no espaço é o embarque e desembarque de pessoas nos automóveis, devido à transformação da área interna em estacionamento pago. Sua ocorrência coincide com o horário de funcionamento comercial.

A praça apresenta vários fatores que contribuem para a não permanência e para o baixo número de atividades - estacionamento pago e igreja ocupando grande parte do espaço, a presença dos pombos e má manutenção do mobiliário. Os tipos de atividades realizadas no espaço se restringe à espera do ônibus, evidenciando o papel da praça como terminal urbano e espaço de transição.

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

PRAÇA NOSSA SENHORA APARECIDA

As atividades na Praça Nossa Senhora Aparecida começam às 7:30h, quando os moradores da Vila Marcondes a atravessam e dirigem-se ao Centro. Essa travessia é feita por um caminho aberto em meio à grama, paralelamente ao viaduto. É a linha que concentra o maior fluxo de pessoas no recorte da praça. O fluxo é pequeno, porém constante. Atinge seu auge no horário de abertura e fechamento das atividades comerciais e serviços, localizadas no Centro - entre 7:30h e 9:00h, e 18:00h e 19:00h.

Um uso peculiar é notado logo cedo: um idoso colhendo mangas no pé. Colhe, senta, observa, conversa. Repete essa atividade quase todos os dias, é um fiel frequentador.

A praça apresenta uma atividade em comum com a Praça 9 de Julho - alguém varre o lugar com uma folha de palmeira, por horas.

Durante todo o dia foi notado um fluxo de pessoas que se direcionam à praça em razão da Igreja, que abre às 6:00h e fecha às 23:00h.

A ocorrência da atividade de permanência dos indivíduos no local é baixa, e quando acontece, não dura mais de 5 minutos - o tempo de um cigarro, uma ligação ou uma conversa rápida. Essas atividades ocorrem nos bancos localizados na porção Oeste da

praça. O tempo de permanência é maior no banco em frente ao viaduto, o mais utilizado - os usuários o preferem por ter ampla vista para o fluxo de carros que passam na Rua Floriano Peixoto. Apararentemente, é a atividade mais atraente para se assistir na praça.

A banca de frutas e verduras atrai uma clientela específica. Apesar de estar localizada dentro da praça, o fluxo de pessoas que ela atrai se caracteriza como uso ou fluxo da praça propriamente dita.

O ponto de ônibus também se consolida como ponto de permanência, ainda que seu uso seja baixo: aproximadamente 10 usuários por hora.



Figura 151: Casal atravessando a Praça Nossa Senhora Aparecida pelo caminho de terra, paralelo ao viaduto. Fonte: produzido pela autora, 2017

PRAÇA DA BANDEIRA



Figura 152: Homem em situação de rua utilizando o banco quebrado do parque infantil para dormir, na Praça da Bandeira. Fonte: produzido pela autora, 2017.

As atividades começam logo cedo - os comerciantes proprietários dos boxes preferem chegar antes do horário comercial. A abertura dos boxes se inicia às 7:00h e até 9:00h todos estão abertos. Os proprietários e funcionários dos boxes garantem a presença de usuários no local durante todo o horário comercial. Nesse período de início da manhã há um considerável número de pessoas descendo no ponto de ônibus - algumas seguem caminho para o centro, outras param na lanchonete que fica exatamente em frente, dentro da praça. A continuação da Rua Tenente Nicolau Maffei, que liga o calçadão com o túnel de pedestres, tem um grande fluxo logo cedo e permanece assim até o fim do dia.

Alguns idosos chegam à banca de revistas, conversam e dão continuidade à caminhada. O número de usuários descendo dos ônibus também é grande, que se dirigem para o centro ou camelódromo. Os consumidores

entram em cena a partir das 9:00h, no entanto o movimento é quase escasso até 11:00h.

Como já poderia ser previsto, o único espaço que não foi tomado pelo camelódromo (porção Norte da praça) é pouco utilizado. Até o meio dia, o uso deste recorte para permanência é quase inexistente.

O período de maior fluxo dentro do camelódromo coincide com o período cujos usuários mais utilizam os bancos para permanência: horário do almoço. São ocupados os bancos e muretas da calçada da Avenida Brasil. Neles, os indivíduos realizam atividades rápidas: fumar um cigarro, falar ao telefone, esperar o ônibus.

À partir das 11:30h, os boxes alimentícios começam a atrair clientes. O pico é às 12:30h - os clientes preenchem não só os boxes alimentícios, o fluxo nos corredores do camelódromo também começa a ganhar significância. À partir de então, o número de pessoas utilizando a área do camelódromo é alto. Dentro dos corredores formados pelos pavilhões, as atividades são diversas: pessoas conversando, comprando, observando, comendo, se sentando, caminhando.

Os proprietários e funcionários aderem maior diversidade nas atividades realizadas na praça, uma vez que cuidam do espaço e passam a maior parte do dia ali. Desta forma, eles limpam o local (utilizam o bebedouro que fica acoplado ao banheiro para auxiliar na limpeza), tomam café, almoçam, assistem tv, cuidam dos animais.

O banheiro é utilizado por todos os usuários do espaço: comerciantes, clientes, moradores de rua e transeuntes. Segundo relato do senhor responsável por cuidar do local durante o período noturno e finais de semana, o banheiro está sempre sujo.

A área cercada do parque infantil é apropriada por um público diferente do intencional - durante todo o dia, o espaço é utilizado por pessoas em situação de rua, que usufruem dos bancos para dormir, guardar seus pertences. O mobiliário é utilizado das mais diversas formas: 2 homens sentam-se atrás do banco com encosto, e apoiam as costas na mureta. Uma mulher deita-se com seus pertences dentro do tubo de concreto colorido. Os arbustos ganham função de varal.

Figura 153: Grupo de homens conversando ao redor de um colchão na Praça da Bandeira. Fonte: produzido pela autora, 2017.



EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

sentido Centro - Vila Marcondes.

Alguns proprietários permanecem no camelódromo até as 19:30h. Depois do pôr do sol, quem atravessa o espaço, aperta o passo. O fluxo de pessoas se cessa após as 19:00h. O entorno se esvazia e a partir de então o uso do local fica por conta de 2 guardas responsáveis pelos boxes (contratados pelos proprietários) e alguns indivíduos à margem da sociedade, dormindo nos bancos do parque infantil.

No período noturni, um trailer de cachorro-quente é estacionado na praça, no ponto que se localiza defronte ao calçadão, e traz um novo uso noturno.

Há uma conscientização de uma minoria jovem em tentar trazer a vitalidade para o espaço da praça - característica notada pela realização de eventos de música eletrônica.

A Praça da Bandeira destaca-se em relação às outras pela variedade de atividades e quantidade de usuários.



Figura 154: Dois homens conversando, sentados no chão, no pequeno espaço entre a mureta e o banco do parque infantil. Fonte: produzido pela autora, 2017.

Durante os trabalhos de campo, o uso do parque para a realização de outras atividades ocorreu raramente. Um pai levou suas filhas para balançar no parque no horário de almoço, mas a permanência foi rápida. Alguns jovens utilizaram o espaço para fumar e conversar.

Em todo o período da tarde é possível identificar um padrão de atividades tanto na área da praça quanto na área do camelódromo. Na área da praça, a atividade mais frequente é a de travessia. O fluxo não é intenso, e algumas pessoas preferem contornar a praça pela calçada, evitando cruzar esse espaço. Já no camelódromo, o fluxo de consumidores permanece alto e a diversidade de atividades se mantém.

O caminho mais utilizado pelos pedestres para a travessia da Praça é aquele que dá acesso ao túnel de pedestres, ligando a Praça da Bandeira com a Praça Nossa Senhora Aparecida, ou o Centro com a Vila Marcondes.

À partir das 18:00h, os comerciantes fecham lentamente os boxes, o fluxo de pedestres novamente se intensifica e observa-se que a maioria das pessoas cruzam o espaço no

Figura 155: Usuário atravessando a praça pela escada de concreto. Fonte: produzido pela autora, 2017.



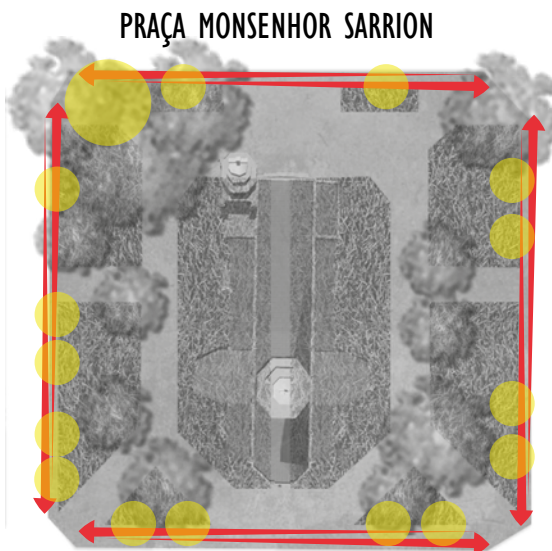
3.2.2.

FLUXOGRAMA

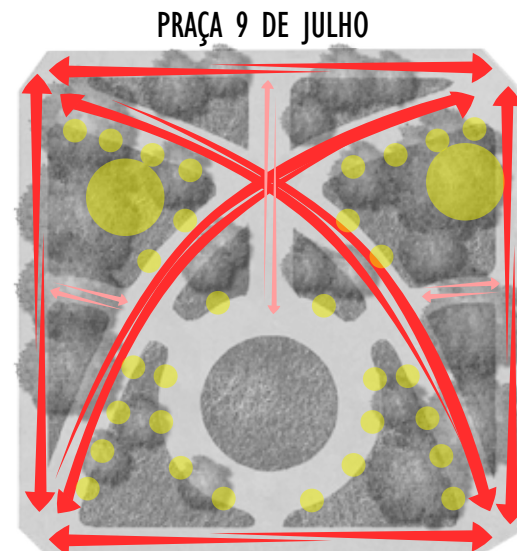
De acordo com Gehl (2002), reconhecer que a vida na cidade é um produto de “quantos” e “quanto tempo” nos ajuda a entender uma série de fenômenos urbanos. O autor afirma que a densidade de pessoas utilizando um lugar, é um fator; mas outro, igualmente importante, é o tempo gasto pelas pessoas neste lugar.

Em vista disso, foi considerado como pontos de permanência aqueles que mais concentram pessoas que permanecem por mais de 3 minutos.

Já os fluxos, mostram quais os caminhos mais percorridos pelos usuários dentro das praças.



Na Praça Monsenhor Sarrion, os pontos de permanência se consolidam nos pontos de ônibus. Os usuários, em sua grande maioria, que passam mais de 3 minutos no mesmo lugar, estão esperando a chegada do ônibus. Complementando os espaços de permanência, o fluxo intenso de pedestres coincide com os 4 lados da quadra. O espaço interno, por ter se transformado em estacionamento pago, não apresenta considerável fluxo ou permanência de pedestres.

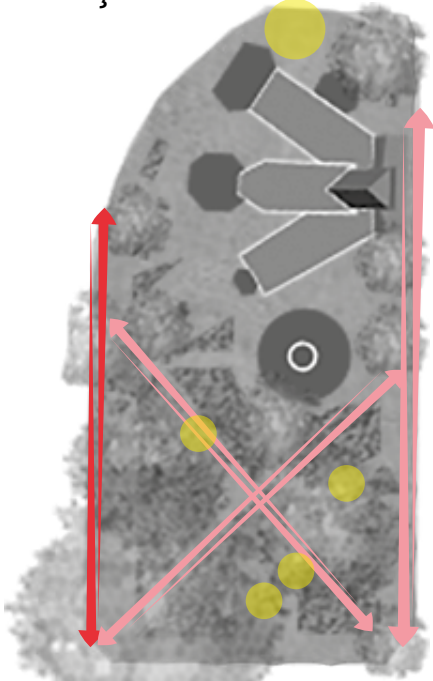


Os pontos de permanência se espalham de forma regular por todo o espaço. Em suma, onde há banco, as pessoas se sentam. No entanto, um ponto chama a atenção: as mesas e bancos de concreto, localizados na porção Sul do espaço. A permanência neste local é contínua, do começo ao fim do dia.

O fluxo maior se dá nos 4 lados da quadra e nas diagonais que cortam de um lado a outro. Devido à localização estratégica da praça, o fluxo decorre, em sua maioria, dos usuários que caminham em direção ao centro ou que deixam o local.

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE

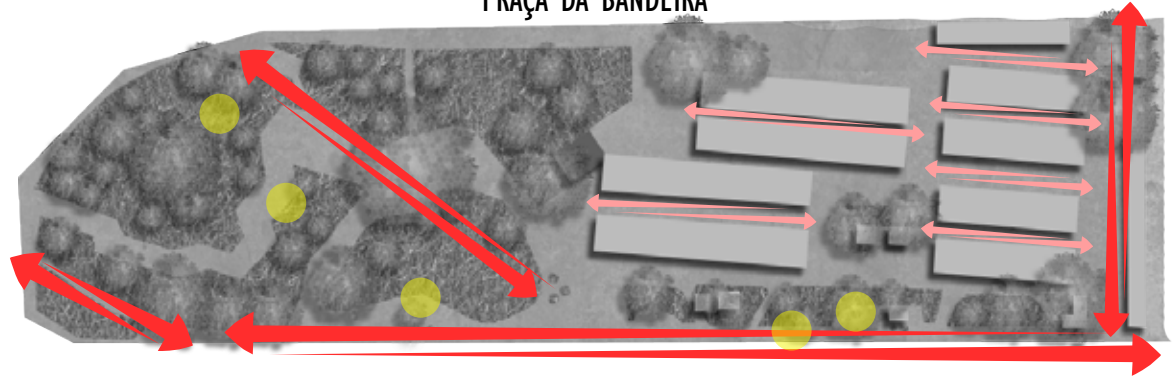
PRAÇA NOSSA SENHORA APARECIDA



Na Praça Nossa Senhora Aparecida, a concentração mais significativa de usuários se dá no ponto de ônibus localizado à Leste do espaço. Na porção Oeste da praça, os bancos de madeira e granito também se apresentam como pontos de permanência, porém não são usados com a mesma assiduidade que os mesmos bancos da Praça 9 de Julho.

O fluxo de pedestres mais intenso se desenrola ao lado do viaduto, na porção Nordeste. Os usuários, em sua maioria, são aqueles que vêm da Praça da Bandeira, atravessam o túnel subterrâneo e seguem em direção à Vila Marcondes.

PRAÇA DA BANDEIRA



Apesar da razoável quantidade de bancos disponíveis no espaço, o ponto que se apresenta como ponto efetivo de permanência é o ponto de ônibus. Os outros 3 pontos mapeados na porção Norte do diagrama acima consistem em um banco longo e curvilíneo na fachada livre do espaço e outros 2 bancos localizados dentro do parque infantil - em todos eles a permanência de usuários existe, porém não é constante nem significativa.

A Praça da Bandeira apresenta um intenso e contínuo fluxo de pedestres na continuação da Rua Tenente Nicolau Maffei, ao Sul. A linha em questão liga o calçadão e/ou Centro com o túnel de pedestres que dá acesso à Vila Marcondes. Outro considerável fluxo se dá na linha que liga a calçada da Avenida Brasil, à Noroeste, com a escada de concreto - são os usuários que atravessam o espaço também no sentido Centro - Vila Marcondes, mas ao invés do túnel subterrâneo, atravessam a Estrada de Ferro em nível no fim da Rua Júlio Tiezzi.



Fluxo Primário
Fluxo Secundário

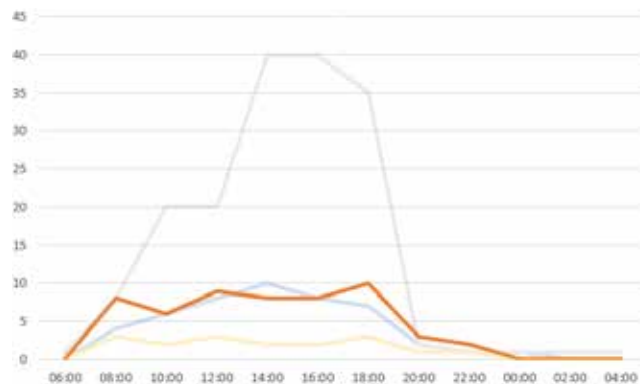
Pontos de Permanência

3.2.3.

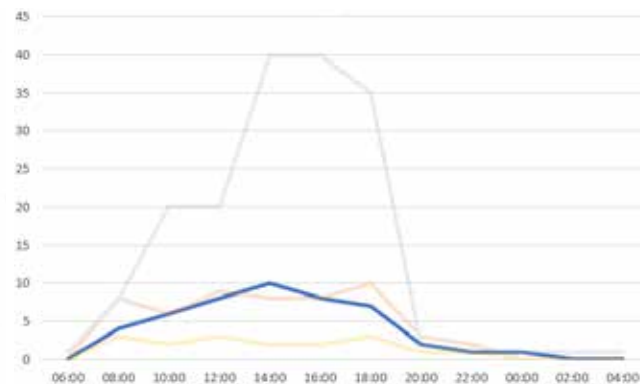
ROTINA

Para a produção dos gráficos, foi observada a presença e quantidade de usuários na praça ao longo do dia. O eixo x consiste nos horários do dia e o eixo y a quantidade de usuários numa escala de 0 a 10, onde cada número equivale a 10 usuários, aproximadamente. Desta forma os gráficos mostram a linha de rotina durante todo o dia em cada praça, evidenciando quais os horários que os espaços apresentam maior e menor número de usuários.

PRAÇA MONSENHOR SARRION



PRAÇA 9 DE JULHO



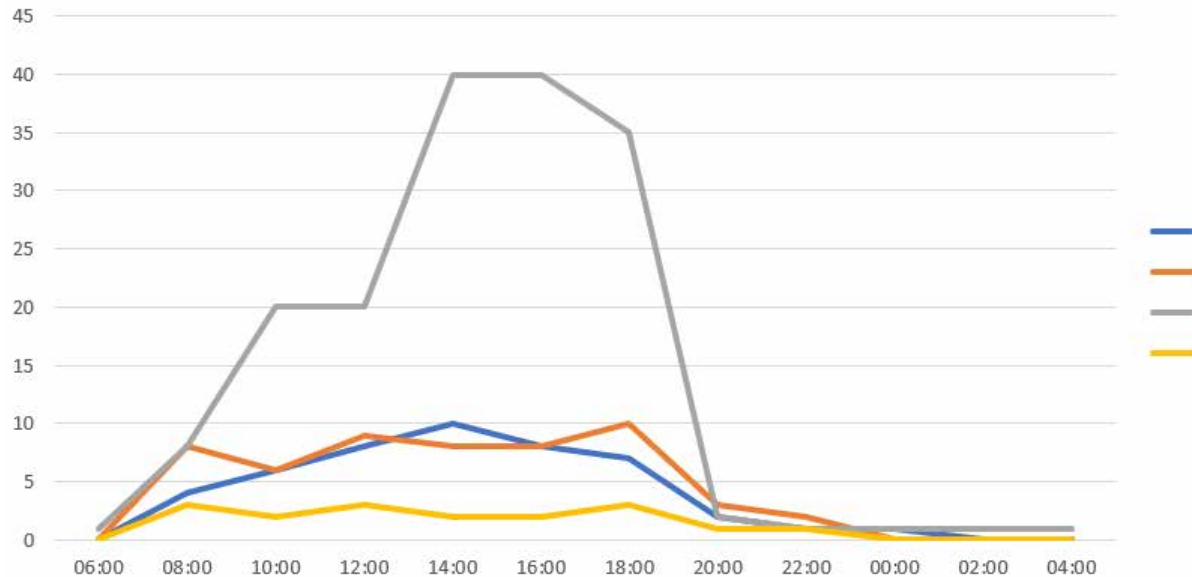
PRAÇA NOSSA SENHORA APARECIDA



PRAÇA DA BANDEIRA



ROTINA DAS PRAÇAS CENTRAIS



A Praça da Bandeira é a que apresenta maior número de usuários durante o horário comercial e no período da madrugada. É importante evidenciar que a grande maioria das pessoas que utilizam o espaço o fazem devido ao Camelódromo. O corredor mais espaçoso e iluminado, na área externa do pavilhão, chega a concentrar 100 pessoas no período da tarde. O uso noturno se dá pelas pessoas em situação de rua que pernoitam na área do parque infantil

A Praça 9 de Julho apresenta menor número de usuários se comparada à Praça da Bandeira; entretanto, a grande maioria que utiliza o espaço realizam atividades típicas de espaço público. Às 7:00h da manhã os usuários já estão caminhando pela praça. O auge ocorre ao meio dia, visto que os trabalhadores e comerciantes dos estabelecimentos ao redor utilizam o espaço para descanso e almoço. Há um novo pico às 18:00h - menor se comparado ao pico das 12:00h - devido à movimentação dos trabalhadores, comerciantes e clientes ocasionada pelo fechamento do comércio e serviços.

A Praça Monsenhor Sarrion apresenta três vértices equivalentes de usuários, que ocorre às 7:00h, 12:00h e 18:00h - horários nos quais os indivíduos estão chegando ou saindo da área central. Tal fato explica-se pela função de terminal urbano adquirida pela praça devido à parada e partida de grande quantidade de ônibus. Não foi considerado nesta análise o fluxo decorrente dos eventos da Catedral.

A Praça Nossa Senhora Aparecida é o espaço menos utilizado pelos indivíduos. Seu uso máximo ocorre às 08:00h e 18:00h - aqui, grande parte do uso é também derivado da abertura e fechamento das atividades comerciais e serviços da área central, uma vez que a praça é utilizada para passagem de ligação entre o túnel de pedestres (que dá acesso ao Centro) e a Vila Macondes.

CONSIDERAÇÕES

O presente trabalho evidenciou, até este ponto, as potencialidades e problemáticas da Praça da Bandeira e sua relação com os elementos do entorno. É um espaço público de importância física e histórica, que desempenhou papel essencial na consolidação da cidade.

O local em que se localiza apresenta vantagens, mas também desvantagens. É estabelecida na área central e ligada com o calçadão. No entanto, faz limite com a Estrada de Ferro Sorocabana, e acaba por ser anexada à fronteira criada por ela.

A praça apresenta também outras potencialidades, além daquelas provenientes da sua localização. Contudo, essas potencialidades são ofuscadas por suas problemáticas. O espaço se assemelha ao fim de um caminho - é possível chegar até ela através do calçadão, mas a partir de então o espaço se cerca em 3 dos 4 lados. Você chega no fim da linha e deve escoar para algum canto e, nestes cantos de escoamento, não é oferecida a infraestrutura necessária. A área da escada de concreto é escura no período noturno, o túnel de pedestres carrega uma percepção de medo e insegurança devido ao seu estreitamento.

O Viaduto Tanel Abbud localizado à Leste da praça, somado à linha férrea, quebra a continuidade do eixo central e potencializa a barreira consolidada pela Linha Férrea. Como barreira física, ele impede que a PNSA usufrua da vitalidade decorrente da área central. É um elemento que muda radicalmente a configuração do local em busca de uma modernização. A arquitetura monumental do viaduto contribui

para a sensação de estar fora da cidade, em um outro local, já que ela prejudica a visibilidade. Para um cidadão sentir-se seguro, ele deve se sentir incluso dentro da cidade. Ou seja, o viaduto contribui para a percepção de insegurança e perigo atribuída à praça.

O camelô assume o papel aglutinador que deveria ser exercido pela praça. Atrai consumidores de bairros distantes e cidades vizinhas, de diversos tipos. É cheio de vida, cores, cheiros, barulhos. Por consequência da sua presença, a Praça da Bandeira é a que apresenta maior número de usuários ao longo de todo o dia. No entanto, é um espaço amontoado, bagunçado, escuro, fechado e carente de infraestrutura. Além disso, impõe um horário específico de uso do espaço, uma vez que funciona nos horários comerciais.

Enquanto praça, o espaço é utilizado para atividades necessárias (Gehl, 2013), tais como atravessar e esperar o ônibus. Desta forma, foge do conceito tradicional de praça pública. O que se verifica é o não entendimento do espaço público construído, a dificuldade de acesso físico e visibilidade, e a carência de infraestrutura e espaços que possibilitem a realização de diversas atividades.

Reconhecida a importância espacial que a Praça da Bandeira exerce no contexto em que se encontra, sua relevância como herança da história e sua atribuição de espaço público central, o presente trabalho busca amenizar suas problemáticas e fomentar suas potencialidades

4º MOMENTO
PERCURSO PROJETUAL



4.1. BRYANT PARK



Figura 156: Um senhor acomoda-se em três cadeiras para dormir, Bryant Park - NY. Fonte: acervo pessoal, 2016.



Figura 157: Diversas atividades realizadas nas mesas e cadeiras do Bryant Park - NY. Fonte: acervo pessoal, 2016.

O caso do Bryant Park, localizado em Nova York, é um excelente exemplo de transformação. Apesar de bem localizado, o local apresentava um design propício à realização de atividades ilegais - a principal era o tráfico de drogas. A diferença de altura entre o parque e a via pública era de quase 1 metro; o espaço era cercado; seus limites e estreitos acessos prejudicava a entrada das pessoas. Todos estes fatores prejudicavam a visibilidade, exprimiam uma aparência escura e fechada, e somados à falta de atrativos no espaço, resultavam na sua má utilização.⁵

O sucesso do espaço hoje é resultado das iniciativas de uma corporação de restauração criada em 1980 (Bryant Park Restoration Corporation), em conjunto com a arquiteta paisagista Hanna/Olin e William H. Whyte. O projeto contou com novas entradas que ampliavam a visibilidade para a rua, remoção de arbustos que prejudicavam a visibilidade, melhora do jardim, caminhos e iluminação, restauração dos monumentos e renovação do banheiro, construção de dois pavilhões de restaurantes e quiosques, que gerariam

atividades fora de pico. Centenas de cadeiras móveis foram espalhadas pelo parque, permitindo que as pessoas se sentassem onde e como quisessem - essa era a primeira decisão essencial de Whyte no projeto. A segunda, era abaixar o nível do parque ao nível da rua.⁶

As medidas tomadas espantou os usos indesejados e elevou o parque a nível de um dos mais populares e confortáveis parques do país.

O projeto de requalificação do parque consegue atingir as potencialidades de espaço público através de algumas medidas simples e pontuais, citadas no presente trabalho por teóricos como Jacobs, Whyte e Gehl. Grande quantidade de espaços sentáveis socialmente confortáveis, localização estratégica de venda de alimentos, indução do uso em diferentes horários do dia, presença de água e esculturas, auxiliam na construção de um espaço vivo. Como observa-se nas figuras 156, 157, 158 e 159 o parque é abrigo para inúmeras práticas sociais entre os mais diversos tipos de pessoas.

⁵ Informações retiradas do website <<https://www.pps.org/projects/bryantpark>> Acesso em 10/10/2017.

⁶ Informações retiradas do website <<http://bryantpark.org/blog/history>> Acesso em 10/10/2017.



Figura 158: Picknick em família no Bryant Park - NY. Fonte: acervo pessoal, 2016.



Figura 159: Bryant Park de cima. Autor: Marcos Castro, 2011. Fonte: <http://2.bp.blogspot.com/_F9Sq4MCfVHE/TAA11Nq_Jul/AAAAAAAAAFs/NoyTiB1_d8k/s1600/Marco+Castro,+lawn+and+building+shots+011.jpg> Acesso em 10/10/2017.

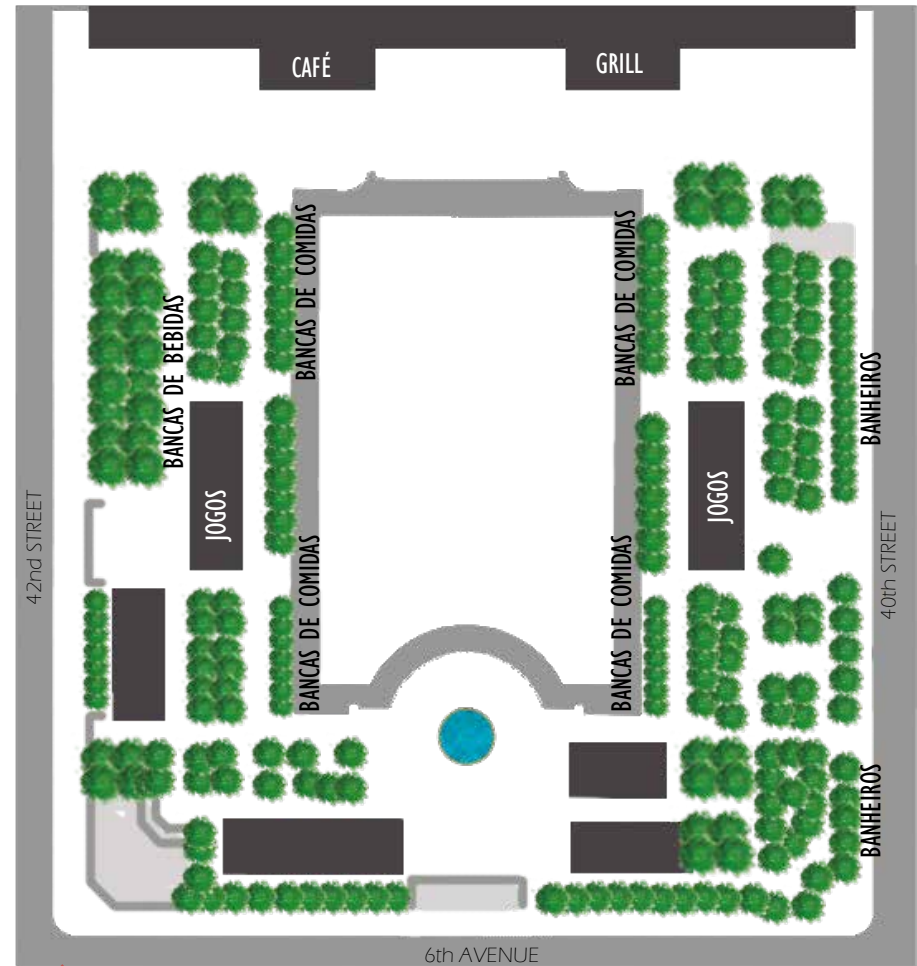


Figura 160: Diagrama do Bryant Park. Fonte: <<http://rootspicnic.com/newyork/>> Acesso em 10/10/2017, editado pela autora.

4.2. PRAÇA FRANKLIN ROOSEVELT



Figura 161: Escadas da Praça Roosevelt. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 162: Diversas atividades realizadas nas escadas da Praça Roosevelt. Fonte: acervo pessoal, 2017.

Construída e inaugurada em 1970, entre as ruas da Consolação e Augusta, a Praça Franklin Roosevelt passou por várias fases até atingir o espaço que é hoje. A sua importância como espaço se consolida na sua localização – conecta o Minhocão com a Radial Leste – e história – simbolizou a era das boates, bares, teatros e restaurantes instalados na área central e exerceu importante papel na área do jornalismo e propaganda.^x No projeto para a área, o protagonista era o automóvel. De acordo com Mongin (2013), foi implantada uma ligação leste-oeste que mudou radicalmente a configuração do local - elemento que, segundo seus idealizadores, deveria refletir a modernização da cidade.

Seu processo de abandono tem início em 1980, quando os estabelecimentos do entorno fecham e a área passa a ser palco da prostituição, tráfico e uso de drogas. A própria estrutura espacial contribuía com as atividades marginais: eram lajes amplas geradoras de lugares escuros que abrigavam as atividades ilícitas. “Quanto mais próximo você chegava da praça, mais medo você tinha de estar na rua.” Luis R. Barbieri, morador da praça Roosevelt, em declaração para o filme *Arquiteturas: Praça Roosevelt*, de 2016. De acordo com o jornal online *Vitruvius* (2016), a Secretaria de Coordenação da Subprefeituras relatou que a praça sofria com violência, sujeira, poluição visual e obstrução do trânsito para

pedestres.

A praça é requalificada e reinaugurada em 2012, atraiu e intensificou a presença dos skatistas – que estiveram presentes no espaço mesmo na fase de abandono. O objetivo geral era fazer da Roosevelt um espaço de convívio com segurança. A vegetação e iluminação foram cuidadosamente pensadas. O conjunto construído acima do nível do estacionamento foi demolido, dando-se prioridade ao ajardinamento do espaço. Foram mantidas as floriculturas, implantados playground, cachorródromo, bicicletário e área com equipamentos de ginástica; instaladas duas esplanadas de acesso e uma unidade da PM. O diagrama da praça pode ser observado na figura 165.

Hoje, a apropriação legítima da praça se dá pelos skatistas, no entanto são realizadas todos os tipos de atividades: cooper, passeio com cachorros, leitura, conversa, jovens com instrumentos musicais sentam-se nas escadas, crianças andam de bicicleta (Figuras 161, 162, 163 e 164). No período noturno, a praça continua gerando usos em conjunto com os bares e teatros localizados no entorno. Luis R. Barbieri ainda relata:

O movimento da rua na praça acontece a qualquer hora do dia. É onde a rua tem sua potencialidade máxima. É um dos pontos altos, porque além da questão da luz e amplitude, tem muito mais segurança porque tem gente o tempo todo. (BARBIERI, 2016).

EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE



Figura 163: Escadas da Praça Roosevelt. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 164: Escadas da Praça Roosevelt. Fonte: acervo pessoal, 2017.



Figura 165: Diagrama da Praça Roosevelt. Fonte: Secretaria de Desenvolvimento e Gestão da Prefeitura Municipal de São Paulo, editado pela autora, 2017.

A Praça Roosevelt conforma um exemplo cuja história é comparável à história da Praça da Bandeira: um espaço que exerce importante função no contexto espacial no qual se insere; sofre ações ao longo do

tempo que modificam seu caráter de espaço público destinado ao convívio social; tem seu espaço alterado por obras oriundas da intenção de modernização da cidade. Após sua requalificação, a praça configura um bom

exemplo de espaço detentor de vitalidade urbana, reúne diversos tipos de usuários realizando distintas atividades, em todos os horários do dia.

5° MOMENTO
0 PROJETO



Museum of Modern Art, NY. 2016. Fonte: Acervo Pessoal.

5.1. CONCEITO

O projeto de requalificação da Praça da Bandeira intende reforçar suas potencialidades e amenizar suas problemáticas. Em relação às potencialidades, providencia-se infraestrutura para seu fortalecimento. Em relação às problemáticas, é buscada sua erradicação através de atitudes projetuais pautadas nas referências teóricas efetuadas e expostas no capítulo 1, adaptando-as ao contexto da Praça da Bandeira.

A proposta almeja atingir uma nova dinâmica de usos e maior variedade de práticas sociais que acontecem neste espaço. O desenho busca estimular atividades opcionais e sociais (GEHL, 2013), ou seja, atividades com o intuito recreativo, como caminhar, observar, conversar, brincar e que inclua qualquer forma de comunicação entre os usuários. Para isso, busca-se oferecer boas oportunidades de permanência para uma praça mais viva e atrativa.

É buscado um resgate da memória urbana, em vista da relevância que o espaço exerceu na história, que se propõe o redesenho da praça. Outra potencialidade da praça atrelada à história da cidade, é sua localização – área central, em contato com a Estrada de Ferro Sorocabana e na divisa entre o Centro e Vila Marcondes.

Diante das modificações exercidas na praça ao longo dos anos, surge a necessidade da eliminação das

barreiras físicas que impedem o livre acesso, retomando a espontaneidade de fluxo e facilitando a transição entre a rua e a praça. Quanto mais fácil a transição, maior a possibilidade de deslocamento de pessoas entre os dois.

Associada à questão de fluxos, uma maior adequação à escala do cidadão se faz essencial quando se quer alcançar um ambiente mais convidativo e seguro. O objetivo é fazer da praça um térreo funcional onde a vida urbana se desdobra, reforçando seu papel espacial que vai além do vazio entre edificações; proporcionar conforto e boa infraestrutura para a realização das atividades cotidianas ali presentes, e conceber a praça como espaço de convivência, que se adeque à escala do cidadão, para reforçar a vitalidade urbana facilitando assim a adesão de novos usos.

5.2. ENSAIOS

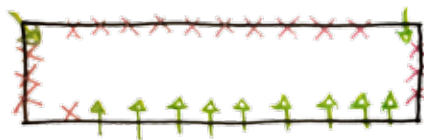
Os croquis acima buscam reconhecer os atuais e possíveis fluxos na Praça da Bandeira. O diagrama acima evidencia o fluxo tal como verifica-se hoje, com a existência do camelódromo e do viaduto: os fluxos principais se identificam nas linhas que ligam o calçadão e túnel de pedestres, e o centro da praça com a escada de concreto que dá acesso à Rua Júlio Tiezzi.



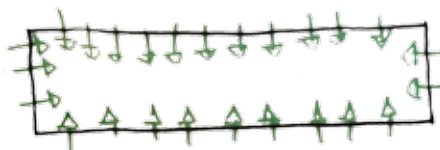
O segundo diagrama indica os possíveis fluxos no espaço se não houvesse o camelódromo: os usuários adicionariam à travessia do espaço a linha mais curta que liga o calçadão com a Rua Júlio Tiezzi.



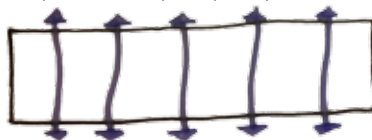
O terceiro diagrama apresenta os possíveis fluxos se não houvessem o camelódromo e o viaduto. Neste último, o fluxo que chega e sai do túnel de pedestres se mantém; agora que o espaço é livre, são acrescentados novos fluxos, que ligam os 4 cantos da praça e consistem nos pontos mais importantes do espaço.



O diagrama acima trata dos acessos e bloqueios que se verificam no local. A existência do viaduto, do parque infantil cercado e da reabertura do trecho da Rua Tenente Nicolau Maffei configuram o bloqueio do acesso ao espaço em 3 dos 4 lados.



A simulação da retirada do viaduto, parque infantil e reabertura do trecho da porção Sul resulta num espaço fluido que permite o acesso a partir de qualquer ponto.



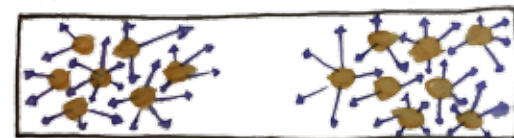
O sentido da fluidez a ser estimulado é o que atravessa a praça no sentido Leste-Oeste, consolidando a praça como elemento de ligação entre o Centro e a Vila Marcondes.



Assumindo o fluxo de usuários que atravessam o espaço como característica intrínseca na configuração espacial, são gerados quatro nichos entre os caminhos.



Tendo em vista o uso intenso do espaço derivado do camelódromo, o intuito é locar os boxes nos dois extremos da praça, induzindo a ocupação da área central pelo atributo do espaço por si só - como praça - e pela ligação das duas extremidades.



A disposição dos boxes nas duas extremidades da praça, de forma espontânea e não linear, permite a ampla visão do espaço. O usuário localizado no ponto x consegue ver até o ponto y; no ponto y, outro usuário consegue ver até o ponto z, e assim por diante, até que todos os pontos do local são vigiados.



Boxes alimentícios de funcionamento diurno e noturno são dispostos de forma estratégica. Uma pequena concentração de pessoas surgirá nesses pontos, assegurando a vigilância do espaço em diferentes horários do dia.

5.3. DIRETRIZES

5.3.1.

DEMOLIÇÃO DO VIADUTO

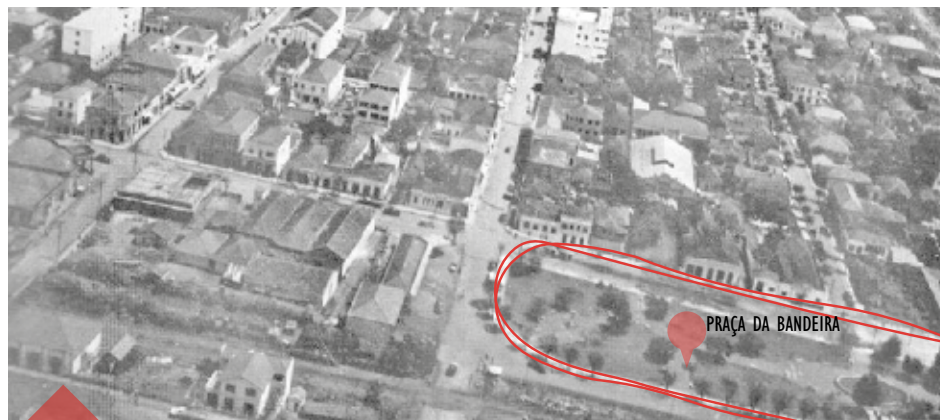


Figura 166: Foto aérea da década de 40. Fonte: <https://memorialsorocabano.files.wordpress.com/2011/10/vista-ac3a9rea-pp-022.jpg?w=1250&h> Acesso em 11/12/2017, editado pela autora.

Após o diagnóstico levantado e do reconhecimento das problemáticas decorrentes do Viaduto Tanel Abbud, a primeira diretriz de projeto é a sua demolição. A obra apresenta uma arquitetura imponente que se distancia da escala do cidadão. Ao conformar uma barreira física, a presença do viaduto soma-se ao caráter de fronteira da Estrada de Ferro Sorocabana, a qual ele se sobrepõe. A demolição ocasionará a fluidez entre os espaços, convertendo a Praça da Bandeira em espaço conector entre a Vila Marcondes e o Centro, além de devolver o espaço por ele tomado à Praça Nossa Senhora Aparecida.

É pertinente ressaltar que a diretriz estabelecida leva em consideração a eficácia dos programas sociais voltados a moradores de rua no município de Presidente Prudente, como o Serviço de Acolhimento e outros programas da Secretaria de Assistência Social (SAS) do município.

AGREGADOS RECICLADOS

Os resíduos sólidos provenientes da demolição do viaduto serão reutilizados como agregados graúdos e miúdos no concreto da pavimentação da praça, construção dos módulos do camelódromo e mobiliário. A iniciativa permite amenizar o impacto ambiental e gerar produtos economicamente interessantes.

De acordo com Gonçalves (2001), entre os vários tipos de resíduos da construção civil, os resíduos de concreto possuem um dos maiores potenciais de reutilização. Uma das possibilidades para sua reutilização é como agregado reciclado para produção de concreto.

Atualmente no Brasil, segundo Ciochi (2003), a aplicação mais comum do concreto reciclado ocorre em sub-base de pavimentos, de concreto ou asfalto. No entanto, quando

são atingidas as propriedades especificadas, a utilização pode acontecer em qualquer situação.

Britadores de mandíbula ou de impacto, com produtividade e partículas resultantes diferenciadas (partículas cúbicas e lineares) fazem o trabalho, com uma grande capacidade de decompor (CIOCCHI, 2003). Após a obtenção dos agregados reciclados, é feita a argamassa reciclada, que mistura: agregados reciclados, cimento e água e pode então ser utilizado na pavimentação ou outros tipos de construções.

DIRETRIZES VIÁRIAS

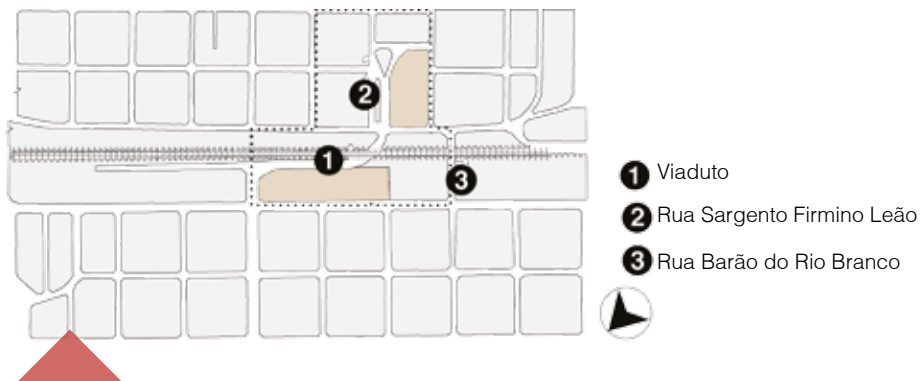


Figura 167: Desenho das vias com a existência do viaduto. Fonte: produzido pela autora, 2018.

Após sua retirada, o critério é a retomada do desenho original das vias anterior à construção do viaduto, que pode ser parcialmente observado na Figura 166.

A Figura 167 mostra o desenho das quadras e vias com a existência do viaduto; a Figura 168, mostra o desenho após a demolição e a Figura 169 mostra o detalhamento de um dos cruzamentos. Sem o viaduto, a Praça da Bandeira volta a ter sua forma original, o trecho da Rua Tenente Nicolau Maffei é reaberto permitindo a passagem de carros e pedestres e a Praça Nossa Senhora Aparecida recebe de volta a área que havia sido tomada por ele. As porções Leste e Sul do espaço agora permitem total fluidez e visibilidade do espaço. O fluxo de carros e pedestres volta a acontecer no mesmo nível da linha férrea (Figura x).

A contagem de carros feita nos pontos 1, 2 e 3 da Figura x mostra que o fluxo de carro no pontilhão de continuação da Rua Barão do Rio Branco é ligeiramente maior que o fluxo de carros no viaduto. Desta forma, entende-se que o viaduto não foi uma medida necessária e não é um sistema vital para o funcionamento do tráfego da área. Além disso, a retirada não impede o fluxo pela Rua Júlio Tiezzi (que volta a ter seu traçado original) e acrescenta uma nova ligação entre os bairros: a reabertura do trecho da Rua Tenente Nicolau Maffei, desafogando o trânsito tanto na Rua Júlio Tiezzi quanto na Rua Sargento Firmino Leão.

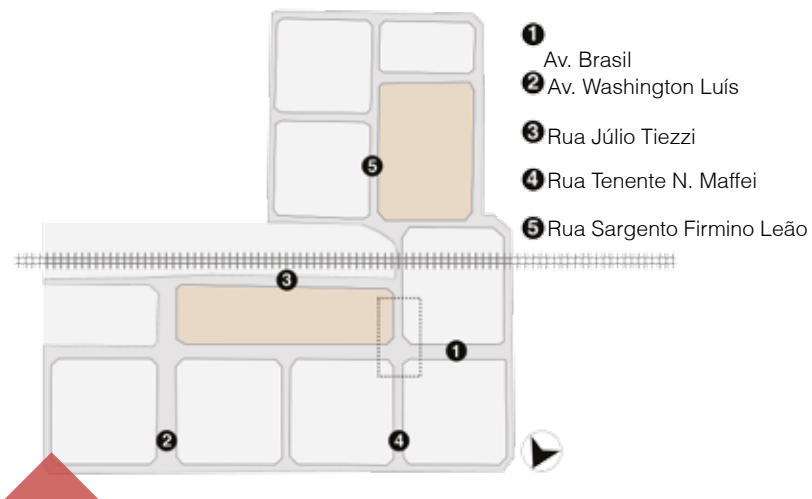


Figura 168: Desenho das vias após a retirada do viaduto. Fonte: produzido pela autora, 2018.

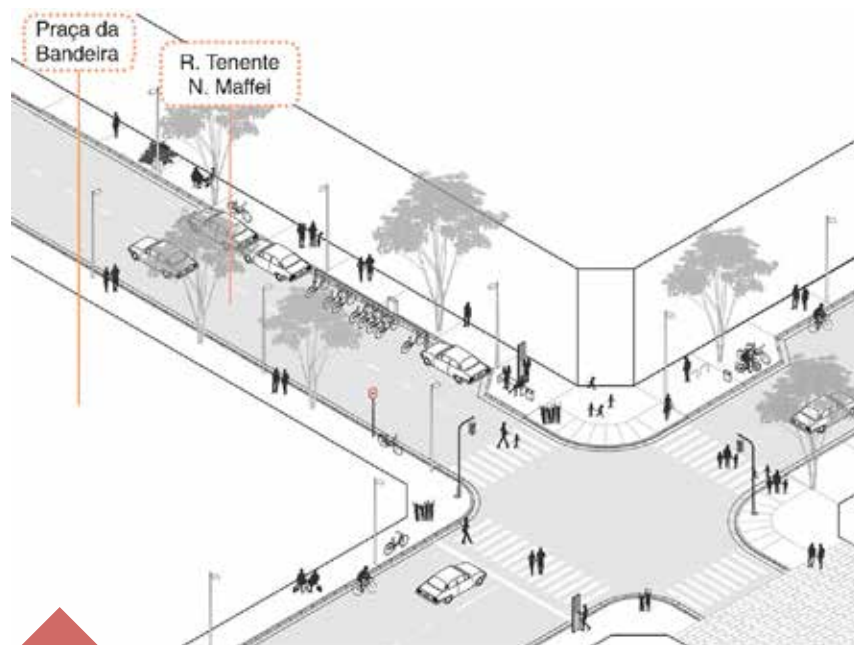


Figura 169: Detalhamento do cruzamento da Av. Brasil com a Rua Tenente N. Maffei. Fonte: produzido pela autora, 2018.

5.3.2.

REESTRUTURAÇÃO DO CAMELÓDROMO

Apesar de ocupar parte do espaço público, o projeto propõe a permanência do camelódromo na Praça da Bandeira.

O camelódromo é o elemento que atribui vitalidade à praça. De acordo com Saboya (2016), quando o comércio informal acontece no espaço público, ele se configura como gerador da vitalidade urbana. É o que pode ser observado no caso da Praça da Bandeira - a grande maioria dos indivíduos que utilizam o espaço, o fazem em decorrência do camelô. Por ter se estabilizado no espaço há quase 2 décadas, foi criada uma identidade entre entre a praça e o camelô, fato confirmado pelo nome frequentemente dado à praça: Praça do Camelô. Hoje, eles exercem uma relação de simbiose, na qual um não se mantém vivo sem o outro.

O questionário aplicado (Apêndice 1) evidencia vontade pública de manter o camelódromo onde está. Com o intuito de revelar a relação que os usuários estabelecem com a Praça da Bandeira, o questionário evidencia um vínculo forte entre a população e o comércio informal ali presente. Aplicado através de plataformas digitais e em campo, foram entrevistados um total de 158 pessoas,

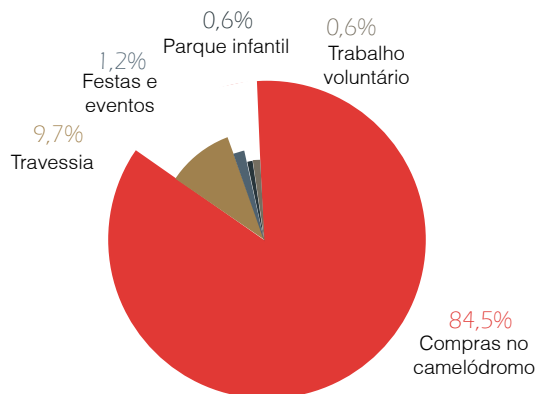


Figura 170: Gráfico de atividades realizadas na Praça da Bandeira.

das quais 7% possuem menos de 20 anos, 87,9% possuem entre 20 e 45 anos, 3,2% possuem de 45 a 60 anos e 1,9% possuem mais de 60 anos.

O gráfico da Figura 170 acima aponta as atividades realizadas pelos usuários na praça. Os dados deram-se em resposta à pergunta “Quando você utiliza o local, qual a finalidade?”.

O gráfico da Figura 171 evidencia as respostas à pergunta “Você acha que o camelódromo deve continuar onde está? Por quê?” e revela que 76% dos entrevistados é a favor da permanência do camelódromo no local da praça. Na justificativa, os argumentos mais frequentes baseiam-se na *consolidação das lojas*; na *localização*, *tradicional centro de compras da região* cujo acesso é fácil - visto que o centro é ponto focal dos percurso dos ônibus; e na relação que ele estabelece com

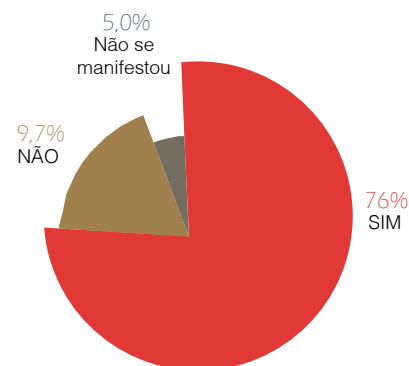


Figura 171: Gráfico de opiniões sobre a permanência do camelódromo na Praça da Bandeira.

a Praça da Bandeira, gerando a *presença de pessoas* e trazendo *vivacidade para a praça*. Houve ainda uma grande preocupação em relação aos proprietários dos boxes, evidenciada e resumida na justificativa de *gerar renda para uma parcela dos cidadãos*.⁷

Um resultado pertinente foi exposto ao analisar as respostas à pergunta “Quando você pensa naquele local hoje, quais as 3 primeiras palavras que vêm à mente?” A palavra mais frequente aparece 37 vezes, é camelô. Em seguida, vem a palavra *compras*, *sujeira*, *bagunça*, *pessoas*, *moradores de rua* e *abandono*. Apesar de muitos adjetivos negativos, outros evidenciam seu caráter de espaço do convívio social, como *pessoas*, *movimento* e *diversificação*.

⁷ As expressões em negrito foram citadas exatamente como aparecem nas respostas dos entrevistados ao questionário.

ESTRUTURA

O módulo apresenta um formato de triângulo equilátero, cujos lados compreendem 3 metros (Figura 172). A forma triangular apresenta área 10% maior à área dos boxes existentes e permite maior variedade e flexibilidade de combinações de 3 ou mais módulos. O sistema escolhido para a estruturação do box permite a construção temporária de alta qualidade através do uso de painéis feitos a partir de andaimes e telas metálicas, que são, então, montados e preenchidos com

resíduos da construção civil, provenientes da demolição do Viaduto Tanel Abbud. A materialidade adotada permite ambientes internos bem isolados e de baixo custo.

O módulo possui o fechamento de duas das três faces. Para promover diferenciada identidade visual, o fechamento em sua terceira face é atribuído ao proprietário, uma vez que os boxes atuais já apresentam constante alteração em busca de distinção

estética e funcional e promoção do empreendimento. O revestimento interno - piso e paredes - também permitem customização. A perspectiva explodida pode ser observada na Figura 173.

A materialidade adotada é moldada *in loco* e de caráter não provisório. Desta forma, pode ser retirada do espaço com facilidade.

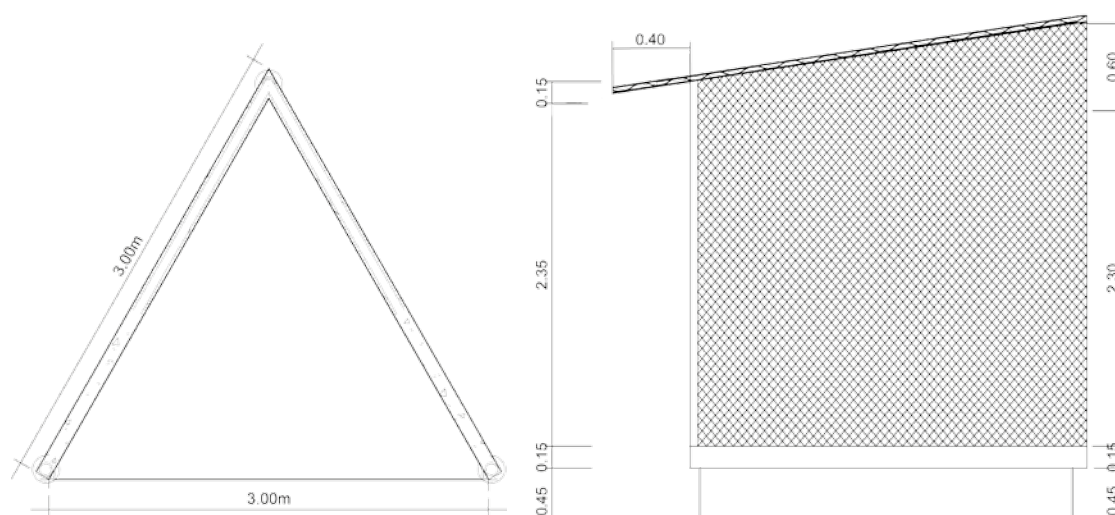


Figura 172: Planta e elevação do módulo. Fonte: produzido pela autora, 2018.

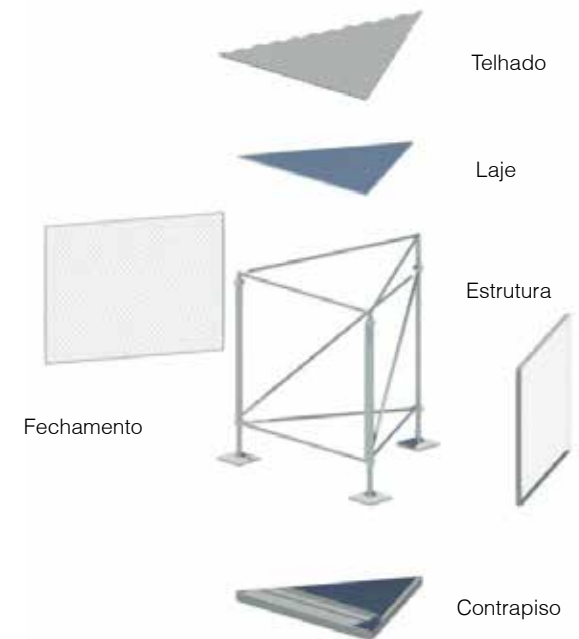


Figura 173: Perspectiva explodida da estrutura do módulo. Fonte: produzido pela autora, 2018.

A laje utiliza agregados reciclados provenientes da demolição do viaduto. Na cobertura, é utilizada a telha ecológica tetrapak, que atende a interesses de ordem ambiental e saúde pública, uma vez que utiliza materiais cujos destinos mais comuns seriam os lixões ou aterros sanitários. É um material impermeável, leve, que apresenta alta resistência a flexão e eficiente isolamento térmico.⁸ A telha é fixada na estrutura da cobertura através de prego acompanhado de arruela plástica.

Uma parede de 15cm forma o fechamento do módulo. A parede é constituída de duas camadas externas que acomodam a mistura proveniente dos resíduos da demolição do

viaduto. As camadas externas são formadas de três elementos: tecido juta, alambrado de arame galvanizado seguido de uma malha de metal.

A malha de metal, camada mais externa, se estende até alcançar a estrutura da cobertura. Desta forma, garante o recobrimento do vão que se forma entre o forro e o telhado - evitando a possível incidência de pombos - e ainda permite a ventilação entre estes.

A estrutura (Figura 175) é formada por andaime multidirecional, de perfis tubulares de aço galvanizado, apresentando versatilidade e praticidade na montagem e oferecendo maior rapidez e economia de mão

de obra. O perfil tubular resistem a esforços de compressão e torção, propiciam soluções leves e econômica e reduzem o prazo de construção e desperdício de material.

As diagonais conectam-se com os postes verticais através da braçadeira giratória. Os postes verticais e os braços são conectados pelo encaixe multidirecional - ligação essencial na forma de estrutura escolhida, uma vez que permite a junção dos perfis tubulares em diferentes angulações. A fundação da estrutura é a sapata ajustável.

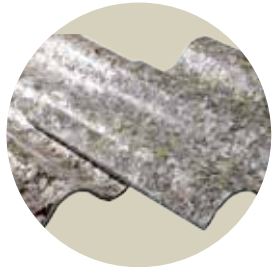
A dimensão externa da seção tubular (d) possui, 60,6 milímetros e a espessura da parede (t) possui 4,0 milímetros.⁹



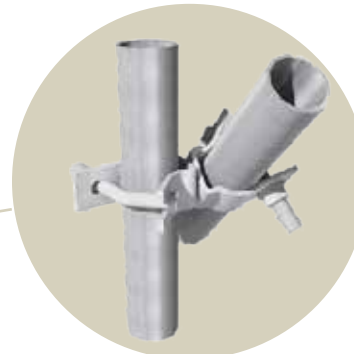
Figura 174: Simulação de box - venda de brinquedos. Fonte: produzido pela autora, 2018.

⁸ Informações retiradas do website <http://ecoeficientes.com.br/guia-de-empresas/telha-de-tetra-pak/> Acesso em 02/01/2018.

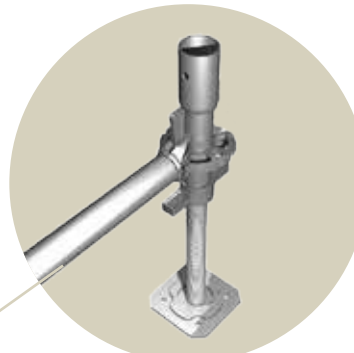
⁹ Informações retiradas do catálogo estrutural Vallourec, disponível em <<http://www.vallourec.com/COUNTRIES/BRAZIL/PT/Products-and-services/automotive-industrial-tubes/Documents/Catalogo%20Estruturais.pdf>> acesso em 05/01/2018.



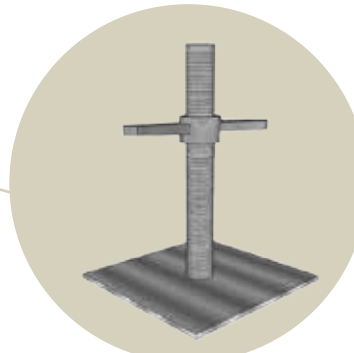
Telha ecológica tetrapak.



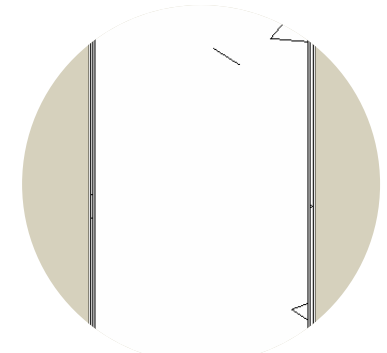
Braçadeira giratória fixadas com parafuso de alta resistência.



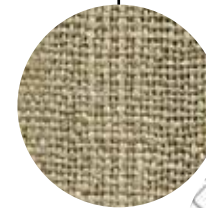
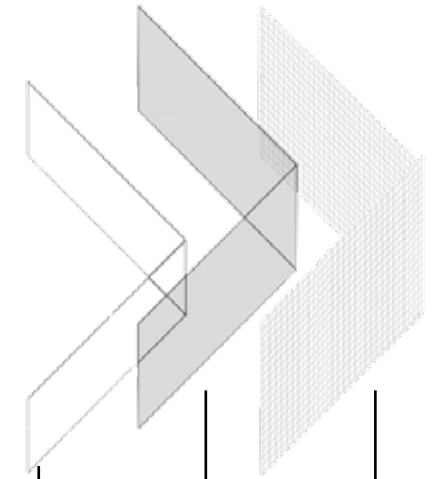
Encaixe multidirecional.



Sapata ajustável.



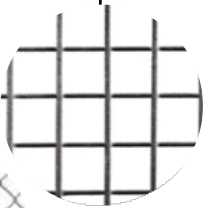
Parede de fechamento



Tecido Juta



Alambrado



Malha de metal



Figura 175: Representação e detalhamento da estrutura de andaimes.
Fonte: produzido pela autora, 2018.

5.3.2.

REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO



Figura 176: Fluxos no espaço.



Figura 177: Vegetação.



Figura 178: Grama e pavimentação.



Figura 179: Distribuição dos módulos.



Figura 180: Distribuição estratégica dos boxes alimentícios.



Figura 181: Distribuição dos postes.

Inicialmente, foi adotada a grama como materialidade do piso em todo o lote e, a partir de então, realizados ensaios projetuais do desenho da praça, testando formas e composições entre recortes de grama e pavimentação. Os fluxos no espaço foram mantidos como elemento principal ordenador da forma. Assim, tem-se dois largos caminhos que ligam os 4 pontos da praça, conforme mostra a Figura 176.

Após definido o caminho dos fluxos principais, foram localizadas na planta a vegetação preexistente de maior porte, com a intenção de preservá-las e utilizá-las na composição do projeto. A Figura 177 mostra a junção da vegetação preexistente e a proposta, buscando um equilíbrio na distribuição da massa vegetal pelo espaço e que proporcione grandes áreas de sombra e algumas áreas de sol.

Em seguida, foram encaixados nichos de pavimentação cuja forma geométrica se encaixa ao eixo de fluxo (Figura 178). Na porção Nordeste, uma escadaria se encaixa à topografia e funciona como teatro de arena para a área logo em frente, onde se localiza a fonte seca interativa. A água é um poderoso atrativo de pessoas de todas as idades - conforme visto no capítulo 1, é um elemento essencial nos espaços públicos, defendido por Whyte (1979) e Gehl (2013). A fonte seca interativa, como o próprio nome revela, permite que as pessoas interajam das mais diversas formas com a água.

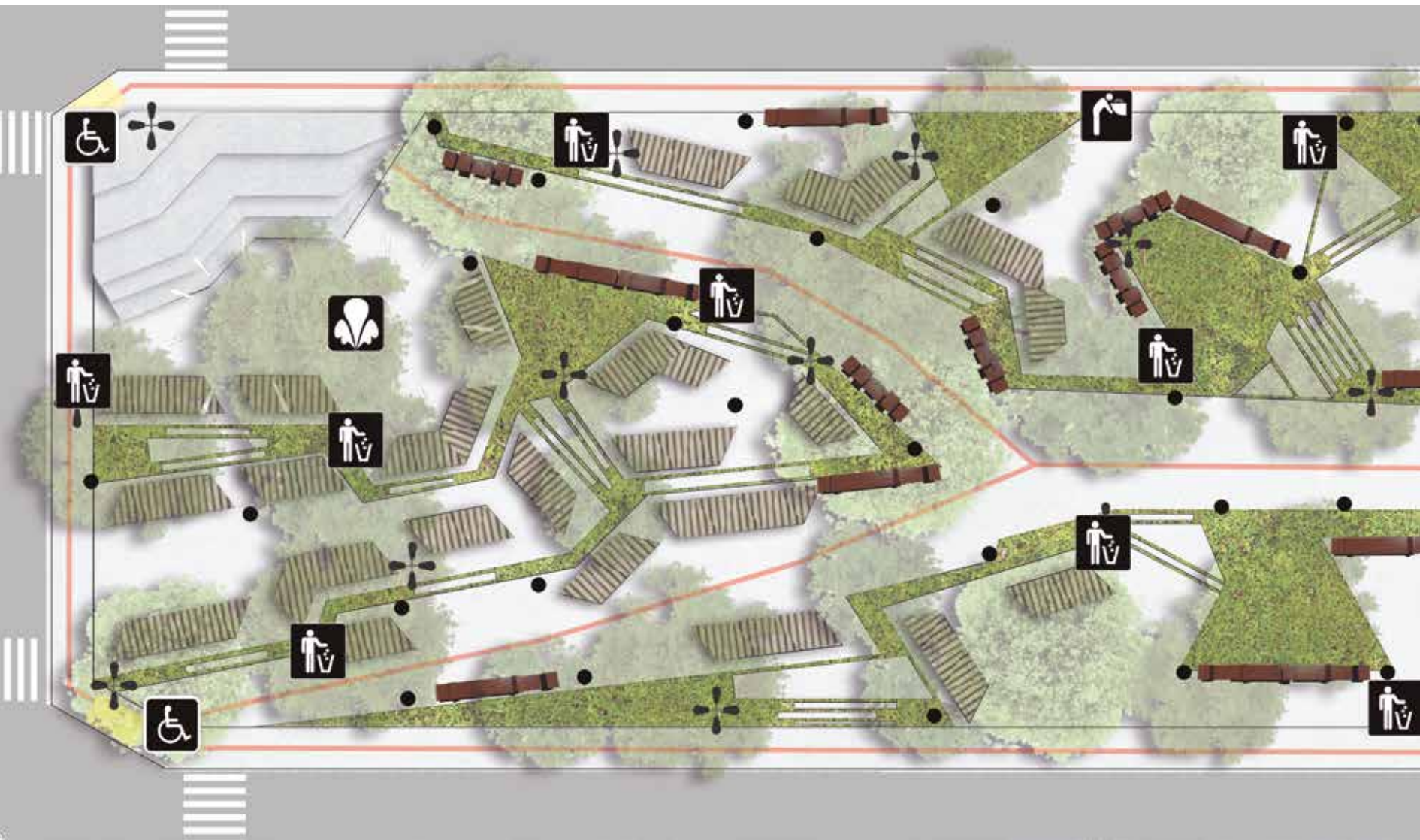
A disposição do camelódromo (Figura 179) concentrou-se nos extremos da área. Tendo em vista o diagnóstico realizado e a conclusão de que o camelódromo é o elemento que confere vitalidade à praça, a estratégia de concentrá-los nos extremos estimula o uso da área como um todo, uma vez que o uso da

porção interior ocorrerá em decorrência da ligação dos dois extremos. Na disposição dos boxes, buscou-se a combinação dos módulos triangulares de forma a se encaixar ao desenho da pavimentação, atentando-se para não se criar corredores ou bloquear o espaço. As combinações formam conjuntos de 3 até 9 módulos, e somam 240 boxes - quantidade prevista no decreto municipal 16.462/2004.

Os boxes alimentícios, como observado no diagnóstico, são geradores da permanência no espaço e estimulam o uso noturno. Tendo isso em vista, foram distribuídos no espaço em pontos estratégicos, ocasionando assim a concentração de pessoas ao longo de toda a área (Figura 180).

Ao assumir a não ocupação da porção central pelos boxes, é garantida a permeabilidade visual e fluidez no sentido Leste-Oeste. Este espaço, livre de edificações, busca aderir ao recorte o caráter de praça, mesclando vegetação, playground e áreas para sentar.

O critério determinante da disposição dos mobiliários - bancos, postes e lixeiras - foi a abundância. Conforme revelado no diagnóstico, a carência destes elementos no espaço público resultam em consequências negativas. Desta forma, a grande quantidade de bancos pretende proporcionar muitas oportunidades de sentar-se e realizar outras atividades; o grande número de postes pretende criar um ambiente bem iluminado em todas as porções; e o grande número de lixeiras pretende atender à demanda local. O mobiliário urbano, em complementaridade aos demais elementos urbanos existentes, auxilia para a perfeita funcionalidade dos espaços, promovendo estética harmônica, conforto e segurança aos usuários.



PLAYGROUND



FONTE
INTERATIVA



BEBEDOURO



RAMPA DE
ACESSO

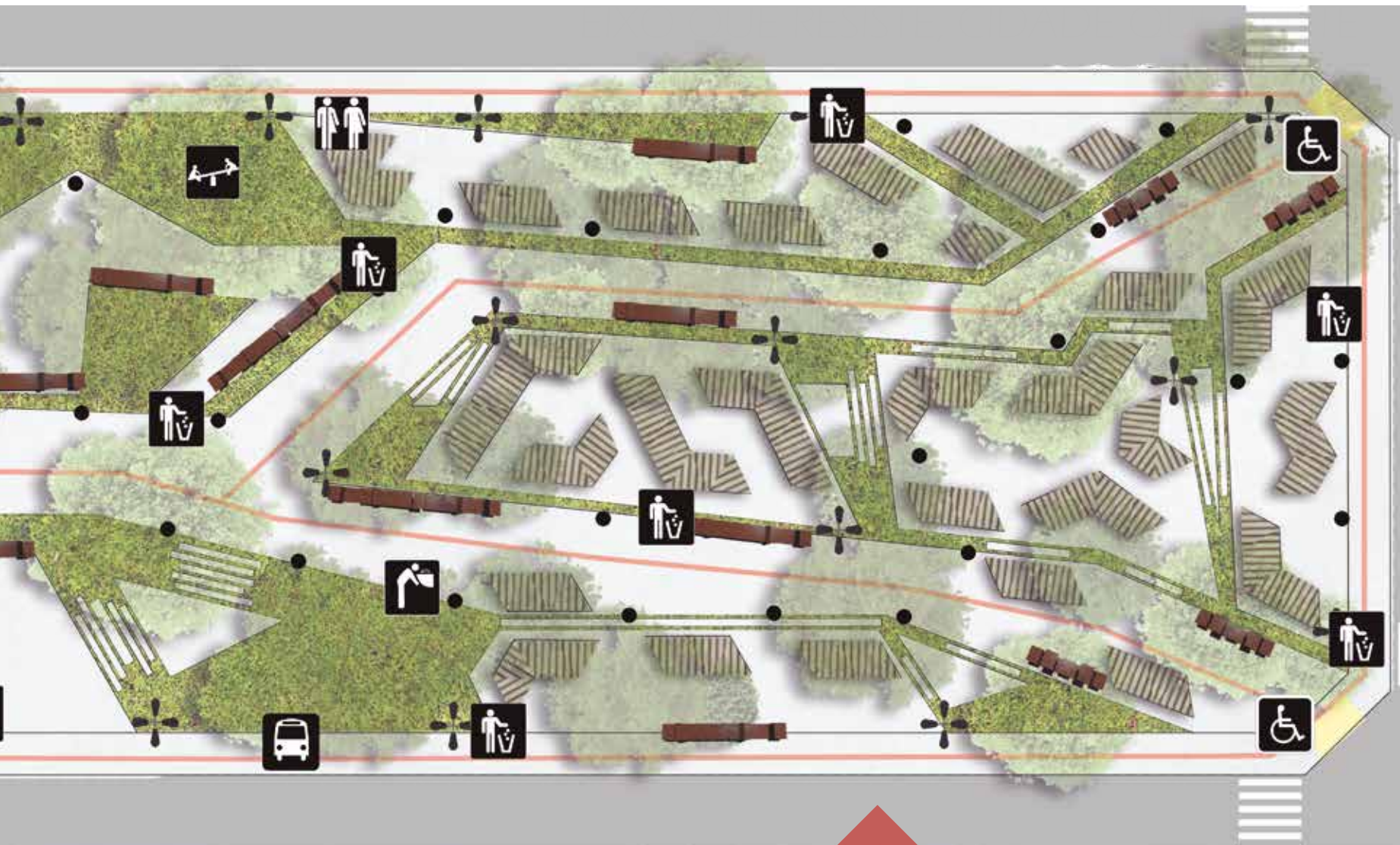


Figura 182: Diagrama do projeto de requalificação para a Praça da Bandeira. Fonte: produzido pela autora, 2018.



LIXEIRA



PONTO DE
ÔNIBUS



BANHEIROS





EIXO QUE RESISTE, CIDADE QUE EXISTE



MOBILIÁRIO

Para o desenho dos bancos, levou-se em consideração as diretrizes projetuais e referências teóricas do primeiro capítulo. Dada a importância dos espaços de se sentar, foi buscada uma forma que permita a realização de diferentes tipos de atividades (tais como sentar, deitar, ler, comer, encostar, apoiar, conversar) e que apresente, ao mesmo tempo, uma estética que convide o usuário a experimentar o espaço.

Partindo de um monólito linear, foram feitas experimentações através de croquis (Figura 183) a partir da retirada de porções estratégicas, originando diferentes formas e angulações. Foram definidos, então, 3 tipos de bancos. O primeiro, banco tipo 1 (Figuras 184 e 185), possui maior comprimento - 16,70m - e assim permite um maior número de atividades e usos simultâneos. O segundo, banco tipo 2 (Figuras 186 e 187), apresenta menor comprimento - 11,40m - e permite maior flexibilidade no ajuste ao paisagismo do espaço. O terceiro e último, banco tipo 3 (Figuras 188 e 189), contém 6,60m de comprimento e consiste na disposição de bancos e mesas, cujo foco específico foi dar base à permanência advinda dos boxes alimentícios.

A escolha da materialidade levou em consideração o reaproveitamento dos resíduos sólidos da demolição do viaduto e uma busca de conexão com o mobiliário existente nas outras praças centrais. Desta forma, a materialidade dos bancos consiste em argamassa reciclada nas bases e madeira com tratamento impermeabilizante nos assentos e mesas.

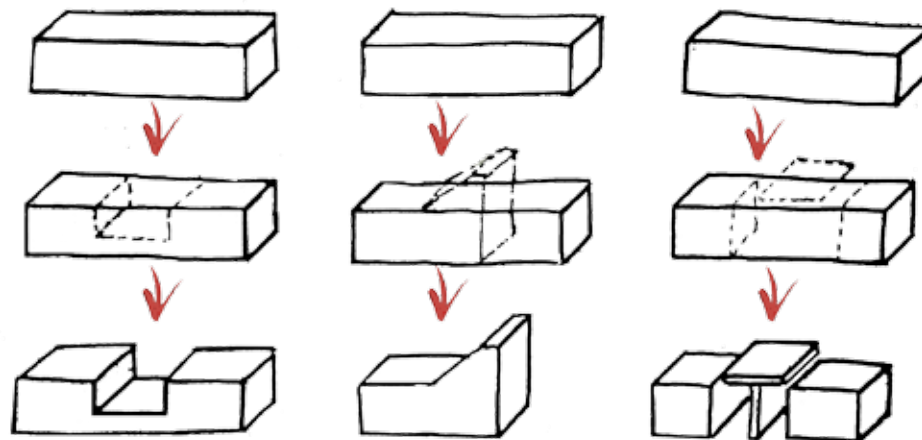


Figura 183: Croqui do processo criativo para elaboração do mobiliário. Fonte: produzido pela autora, 2018.

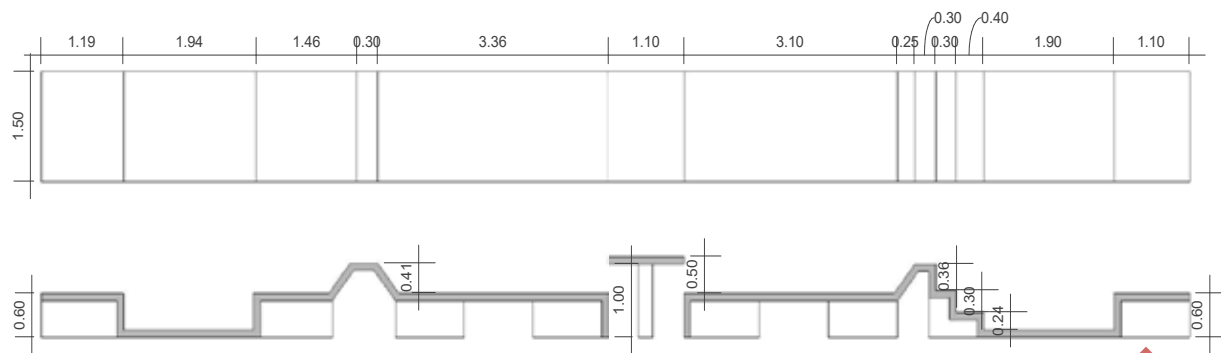


Figura 184: Planta e elevação - Banco tipo 1.
Fonte: produzido pela autora, 2018.

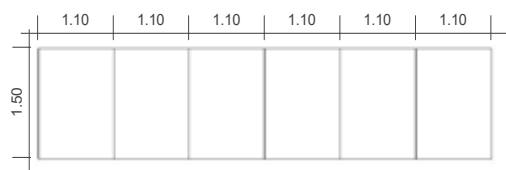


Figura 186: Planta e elevação - Banco tipo 2.
Fonte: produzido pela autora, 2018.

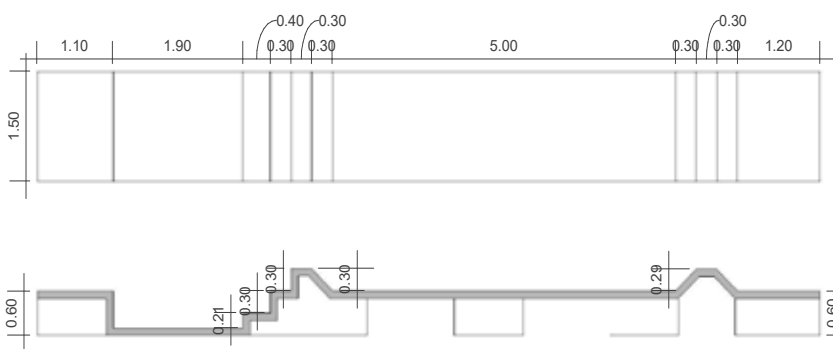


Figura 188: Planta e elevação - Banco tipo 3.
Fonte: produzido pela autora, 2018.

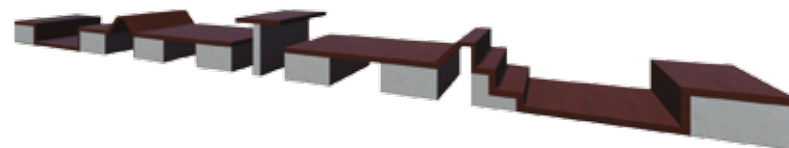


Figura 185: Banco tipo 1.
Fonte: produzido pela autora, 2018.



Figura 187: Banco tipo 2.
Fonte: produzido pela autora, 2018.



Figura 189: Banco tipo 3. Fonte: produzido pela autora, 2018.

LIXEIRA E POSTES

O modelo de lixeira adotado para o projeto é o modelo já existente na Praça 9 de Julho, calçadão e Praça Nossa Senhora Aparecida. A escolha justifica-se pela ergonomia do mobiliário que permite certa funcionalidade e diferentes apropriações, observadas nos estudos comportamentais descritos no capítulo 3. As dimensões e modelo estão representados nas Figuras 190 e 191.

Dois modelos diferentes de postes foram adotados. O primeiro deles possui aproximadamente 12m de altura e 4 pétalas (Figura 192). O segundo, 3m de altura e luminária única (Figura 193). Ambos os modelos já existem no recorte estudado (o segundo modelo é implantado apenas no calçadão), também contribuindo para uma conexão da identidade local. A diferença de altura pretende melhor iluminação do espaço, aderindo visibilidade noturna tanto acima quanto abaixo da copa as árvores.

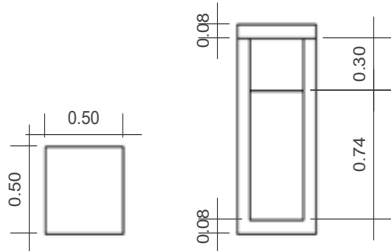


Figura 190: Planta e elevação - Lixeira. Fonte: produzido pela autora, 2018.



Figura 191: modelo da lixeira. Fonte: produzido pela autora, 2018.

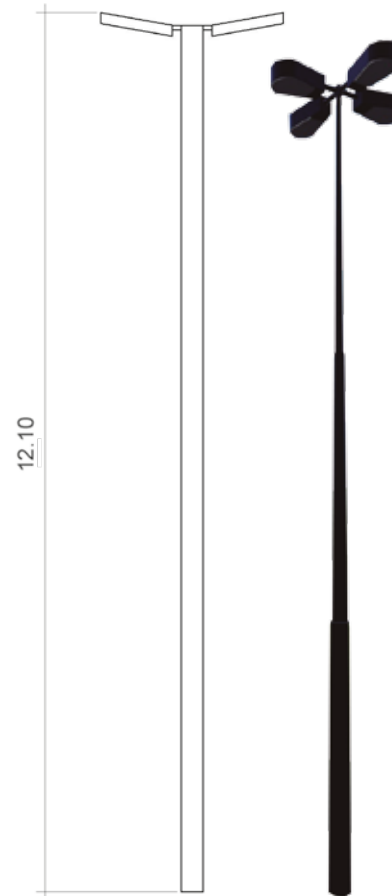


Figura 192: modelo da lixeira. Fonte: produzido pela autora, 2018.

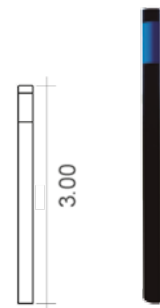


Figura 193: modelo da lixeira. Fonte: produzido pela autora, 2018.

FONTE SECA INTERATIVA

Como afirmou Gehl (1931) e Whyte (1980), a água é um importante ingrediente quando o objetivo é atrair pessoas a um espaço. O diagnóstico realizado no município de Presidente Prudente confirma o princípio: a fonte da Praça 9 de Julho é um forte estímulo à utilização do espaço - as pessoas a observam, tiram foto, colocam os pés na água. Em vista disso, é proposta a implantação da fonte seca interativa.

É um tipo de fonte atualmente muito popular, aplicada em muitas praças e parques. O movimento da água e seu livre acesso proporcionam interatividade para qualquer usuário.

As fontes secas interativas possuem uma estrutura escondida que fica abaixo de nossos pés. A grande vantagem é que um mesmo espaço pode oferecer também um ambiente seco (quando

a fonte não está em funcionamento). Para isso, é utilizada uma estrutura que contém a água, que por sua vez retorna ao tanque através da grelha de retorno. O uso de um sistema para filtragem e purificação da água é essencial para a manutenção da água. A imagem abaixo (Figura 194) simula a instalação da fonte seca.

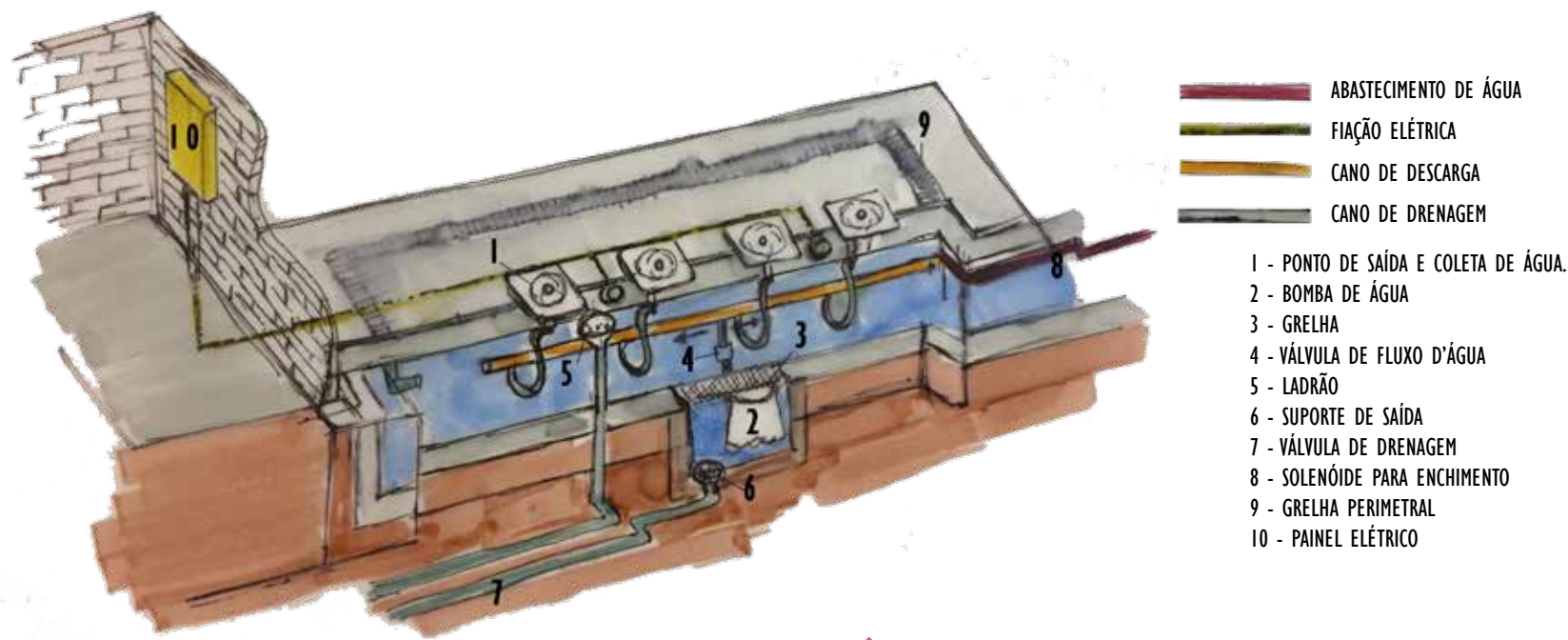


Figura 194: croqui esquemático da fonte seca interativa. Fonte: <http://www.saferain.com/en/blog/dry-fountain-design-installation.html> Acesso em 10/01/2018, editado pela autora, 2018.

VEGETAÇÃO

A vegetação pré-existente mantida no projeto equivale às espécies de grande porte, tais como árvore ficus (*Ficus insípida*), pau ferro (*Caesalpinia leiostachya*), flamboyant (*Delonix regia*) e palmeira imperial (*Roystonea oleraceae*).

A grama que compõe o desenho dos canteiros e a área permeável do concregrama é resistente ao sol e à pisoteio.

As espécies acrescentadas ao espaço consistem em espécies frutíferas e de grande porte. Desta forma, atribui-se à praça uma nova atividade - colher frutas - e proporciona-se grandes áreas de sombra.

PISO

Na pavimentação de todo o espaço da praça e das calçadas é utilizado o concreto reciclado (Figura 195), proveniente da mistura de água, cimento e agregados reciclados de demolição.

Piso tátil integrado (Figura 196) de alerta e direcional para auxiliar a locomoção de deficientes visuais, de acordo com a norma NBR 9050. Serão instalados nas calçadas e nas passarelas do fluxo principal.

A impermeabilização total do solo, geralmente presente nas vias e passeios públicos, provoca terríveis danos urbanos. Ela é responsável pelo aumento do fluxo pluvial, contribuindo para a ocorrência de enchentes e deslizamentos. O piso concregrama (Figura 197) é um piso de concreto vazado com alguns espaços livres preenchidos com grama. É um pavimento ecológico e 100% permeável. É aplicado na praça nas áreas que apresentam potencial de alagamento, ou seja, cuja topografia é mais baixa.



Figura 195: Concreto reciclado.



Figura 196: Piso tátil.



Figura 197: Concregrama.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como elemento norteador o interesse pessoal pelo espaço público e sua configuração como Lugar, ou seja, motivador de experiências humanas. Buscou-se, então, provocar uma reflexão acerca das mudanças sofridas por estes espaços ao longo do tempo em seus usos e apropriações e que aqui estão representadas pela Praça 9 de Julho, Praça Monsenhor Sarrion, Praça Nossa Senhora Aparecida e Praça da Bandeira.

As praças estudadas são consideradas como importante patrimônio municipal, uma vez que se formaram concomitantemente à consolidação dos primeiros núcleos urbanos. Elas se conectam por um eixo – o calçadão – e juntos, compreendem um percurso visual que caracteriza a paisagem citadina enquanto construção histórica e concentram a vitalidade urbana do cenário prudentino.

Após reconhecer a importância destes pequenos espaços públicos para a construção da identidade social e para a dinâmica da cidade, o presente trabalho teve como intensão tomar o desafio de reverter o papel que a Praça da Bandeira assume hoje. Sua localização junto à linha férrea, no ponto de formação da bipolaridade entre os dois primeiros núcleos urbanos, faz com que a Praça reflita até hoje a segregação socioespacial da cidade. Além das problemáticas diagnosticadas no contexto espacial, o espaço apresenta elementos que contribuem para sua descaracterização como espaço público do convívio social.

Foi proposto então um projeto de requalificação da Praça da Bandeira, que engloba a demolição do viaduto (elemento que consolida a praça como uma barreira física, prejudica sua permeabilidade visual, bloqueia a praça na sua porção Leste e rompe com a continuidade do eixo central), a reestruturação espacial e estrutural do camelódromo e a remodelação formal e nova estética para a praça. Durante todo o processo, houve a preocupação em manter a identidade que a praça adquiriu no contexto urbano e na memória da população local e sustentar os usos já presentes no espaço.

Tem como resultado final uma praça que reestabelece a conexão visual e espacial com seu entorno, que facilita trocas, incita a permanência e realização de atividades variadas e estimula o convívio entre os diferentes, refletindo a diversidade da cidade e ressignificando a vida pública.





REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista**: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

ACESSORIA DE COMUNICAÇÃO. **Praça Monsenhor Sarrion recebe adequações de acessibilidade para deficientes**. Presidente Prudente: 2010. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=5991>> Acesso em 14/07/2017.

AGOSTINHO, M. V. V. **Reabilitação da área central de Presidente Prudente**: interligando a praça da bandeira ao seu entorno. Presidente Prudente: 2009. 94f. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

ARQUITETURA: Praça Roosevelt. Produção de Sesc TV. São Paulo: 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=6y80nrS9e-To&index=53&list=PLilQoqgFEbVUMmRoOGrt-YAur5iu51Lh3>> Acesso em: 12/11/2017.

BISPO, T. M. S. **As Praças Centrais de Presidente Prudente - SP**: avaliação do caráter como subsídio para intervenções projetuais. Presidente Prudente: 2011. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

BORASCHI, G. R. **Comércio popular e consumo**. Articulações entre os Circuitos Superior e Inferior da economia urbana em Cidades Médias: Presidente Prudente e Londrina. Presidente Prudente: 2016. Monografia (Bacharel em Geografia) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

CALDEIRA, J. M. **A praça Brasileira**: trajetória de um espaço urbano: origem e modernidade. Campinas: 2007. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

CASTELLO, L. A **Percepção de Lugar**: Repensando o Conceito de Lugar em Arquitetura-Urbanismo. Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 2007.

CIOCCHI, L. **Reciclagem de concreto**. Disponível em < <http://piniweb17.pini.com.br/construcao/noticias/reciclagem-de-concreto-80112-1.aspx>> Acesso em 10/01/2017.

Estimativa da população 2017. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?lang=&codmun=354140&search=sao-paulo/presidente-prudente>> Acesso em 07 de Julho de 2017

FRANCISCO, A. M. **Os trilhos da ferrovia**: desbravando o território, construindo cidades na Alta Sorocabana. Relatório de Pesquisa apresentado ao Conselho nacional de Pesquisa. Presidente Prudente, 2017.

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIESBRECHT, R. M. **Estrada de Ferro Sorocabana**. Presidente Prudente: 2017. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/presprudente.html>> Acesso em 18/07/2017

GONÇALVES, R. D. C. **Agregados Reciclados de Resíduos de Concreto**: um novo material para dosagens estruturais. São Carlos: 2001. Dissertação de mestrado em Engenharia de Estruturas – Universidade de São Paulo, São Carlos -SP.

HIRAO, H. **Arquitetura moderna paulista, imaginário social urbano**: uso e apropriação do espaço. Presidente Prudente: 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

JACOBS, J. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JÚNIOR, J. P. **Requalificação Urbana Calçadão da Maffei**. Presidente Prudente: 2012. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente – SP.

MANCINI, M. T. **Requalificação das Praças Monsenhor Sarrion e Nove de Julho e o novo Terminal Urbano de Integração**. Presidente Prudente: 2008. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente – SP.

MIÑO, O. A. S. **Os espaços da sociabilidade segmentada**: a produção do espaço público em Presidente Prudente. Presidente Prudente: 2005. 221 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente – SP.

MONGIN, O. **Revitalização Urbana**: Praça Roosevelt. São Paulo: 2013. Disponível em: <<https://acidadeinvisivel.wordpress.com/2013/03/31/revitalizacao-urbana-praca-roosevelt/>> Acesso em: 23/11/2017.

NARCISO, C. A. F. **Espaço Público**: ação política e práticas de apropriação. In: Estudos e pesquisas em psicologia, UERJ, RJ, ano 9, N.2.265.291. 2009. Disponível em: < <http://www.revispsi.uerj.br/v9n2/artigos/pdf/v9n2a02.pdf> > Acesso em: 23/07/2017.

NASCIMENTO, T. M. **Proposta de requalificação da Praça Henrique Carloni**. Natal: 2015. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal – RN.

PACHECO, V. **Reformas da Praça 9 de Julho divide opiniões da população**. Presidente Prudente: 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2013/11/reformas-da-praca-9-de-julho-dividem-opinioes-da-populacao.html>> Acesso em 11/11/2017.

PACHECO, V. 2014. **TJ nega transferência do camelódromo em Presidente Prudente**. Artigo publicado no jornal virtual G1. Disponível em < <http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2014/09/tj-nega-realocacao-do-camelodromo-e-julga-medida-como-improcedente.html> > Acesso em 25/07/2017.

PAREJA, J. **Requalificação urbana**: Calçadão da Maffei. Presidente Prudente: 2012. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente – SP.

RESENDE, B. **Raízes prudentinas**. São Paulo: SENAC, 1992.

RESENDE, B. **Raízes prudentinas 2**. Presidente Prudente: ed. Do autor, 2006.

RODRIGUES, I. D. **Dinâmica geográfica da camelotagem**: a territorialidade do trabalho precarizado. Presidente Prudente: 2008. 186 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/96724>> Acesso em 03/11/2017.

ROSA, L. N. **Requalificação e implantação de um espaço livre público**: zona oeste de ribeirão preto. Ribeirão Preto: 2016. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário Moura Lacerda, Ribeirão Preto – SP.

SABOYA, R. T. **Fatores morfológicos da vitalidade urbana**. 2016. Archdaily Brasil. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/798436/fatores-morfolgicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-1-densidade-de-usos-e-pessoas-renato-t-de-saboya>> Acesso em 16/05/2017.

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SOBRAL, L. **A cidade de amanhã**: mobilização, ocupação e apropriação do espaço público. São Paulo: 2017. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.207/6658>> Acesso em 16/10/2017.

SPOSITO, M. E. B. **A expansão territorial urbana de Presidente Prudente**. In: Recortes. Presidente Prudente: GAsPERR, 4:5-40, 1995.

TANSCHKEIT, P. Archdaily (artigo online). **Conexões entre pessoas e lugares pode ser a chave para a segurança dos espaços públicos**. Setembro, 2016. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/795022/conexoes-entre-pessoas-e-lugares-podem-ser-a-chave-para-a-seguranca-dos-espacos-publicos>> Acesso em 21/07/2017.

VIEIRA, E. **Pátio da Sorocabana em Presidente Prudente**. Presidente Prudente: 2013. Disponível em: <<https://eliassorocabanarr.wordpress.com/>> Acesso em 18/07/2017.

VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999.

WHITACKER, A.M. **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente**: uma discussão sobre a centralidade urbana. Presidente Prudente: 1997. Dissertação (mestrado) - Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

WHYTE, W. H. **Social Life of Small Urban Spaces**. Michigan: Edwards Brothers, 1980.

APÊNDICE I

QUESTIONÁRIO APLICADO

Este formulário tem o intuito de auxiliar no meu Trabalho Final de Graduação para obtenção do título de Arquiteta e Urbanista pela UNESP - Presidente Prudente, cuja proposta é a requalificação da Praça da Bandeira, localizada em Pres. Prudente -SP.

1 - IDADE

- ☐ menor de 20 anos
- ☐ entre 20 e 45 anos
- ☐ entre 45 e 60 anos
- ☐ maior de 60 anos

2 - EM QUE CIDADE VOCÊ MORA?

- ☐ Presidente Prudente
- ☐ região

3 - A PRAÇA DA BANDEIRA É ONDE SE LOCALIZA, ATUALMENTE, O CAMELÔ. COM QUAL FREQUÊNCIA VOCÊ UTILIZA A PRAÇA?

- ☐ todos os dias
- ☐ uma vez por mês
- ☐ uma vez por semestre
- ☐ raramente

4 - QUANDO VOCÊ UTILIZA O LOCAL, QUAL A FINALIDADE?

- ☐ compras no camelôdromo
- ☐ apenas travessia
- ☐ uso do parque infantil
- ☐ outro _____

5 - VOCÊ SE LEMBRA DE COMO ERA A PRAÇA ANTES DO CAMELÔ? DESCREVA O QUE VEM NA SUA MEMÓRIA.

6 - QUANDO VOCÊ PENSA NAQUELE LOCAL HOJE, QUAIS AS 3 PRIMEIRAS PALAVRAS QUE VÊM NA SUA MENTE?

7 - VOCÊ ACHA QUE O CAMELÔ DEVE CONTINUAR ONDE ESTÁ OU DEVE SER MOVIDO PARA OUTRO LUGAR? POR QUÊ?

8 - SE VOCÊ PUDESSE FAZER UMA SUGESTÃO PARA A MELHORIA DO LOCAL, O QUE SERIA?