

Universidade Estadual Paulista – UNESP
Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – FAAC
Curso de Arquitetura e Urbanismo

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO 2011

INTERVALO

Uma crítica à cidade segregada

Aluna: Samira de Almeida Soares da Silva
Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Masseran
Bauru, 2011

*"Propor uma mudança não é uma atitude absurda,
absurdo é continuar fazendo o que reconhecemos como nocivo para nós mesmos".*

Juan Carlos Cristaldo Moniz de Aragão

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Levi e Roseli, por todo amor, apoio e dedicação não somente nestes anos de faculdade, mas por toda a minha vida. Ao meu irmão Samuel, pelo constante incentivo e alegria que me traz. À minha avó Iracema, por todo o carinho e compreensão da minha vida de estudante. Obrigada por tudo, pois sem vocês não seria possível.

À Professora e Arquiteta Maria Helena Carvalho Rigitano, que gentilmente forneceu informações e materiais da Prefeitura Municipal de Bauru que foram essenciais para minha pesquisa e projeto. Juntamente com ela, agradeço também à Arquiteta Natasha Lamônica, que me disponibilizou arquivos pessoais de sua pesquisa de TFG que me foram muito úteis.

À Elaine, da Escola de Missões Urbanas de Bauru, uma entidade cristã que me permitiu conhecer de perto não somente a área do meu projeto, mas também a realidade das pessoas que ali vivem, e juntamente com isso me deu a oportunidade de aprender um pouco mais sobre o que é amar ao próximo.

Aos meus colegas de faculdade, representados especialmente pelas amigas Carol, Helô, Mari e Ma, que nas longas madrugadas de trabalhos infinitos me proporcionaram os momentos mais felizes destes últimos anos, sempre me incentivando a nunca desistir. Obrigada por compartilharem comigo nestes cinco anos seus sonhos, crises, dúvidas, talentos, conquistas, famílias, ou melhor, suas vidas! Obrigada pela amizade sincera que nos fez crescer juntas.

E por último (mas em primeiro lugar) à Deus, presente de maneira real em todos os momentos vividos, bons e maus, sempre me proporcionando uma Viva Esperança e uma razão pra prosseguir...

"Não se amoldem ao padrão deste mundo, mas transformem-se pela renovação da sua mente, para que sejam capazes de experimentar e comprovar a boa, agradável e perfeita vontade de Deus" – Carta de Paulo aos Romanos, 58 d.C.

Uma intrínseca característica da cidade de Bauru, São Paulo, é a descontinuidade de sua malha urbana, a qual gera conflitos muito maiores do que somente uma interrupção física. Logo, este Trabalho Final de Graduação (TFG) busca retratar que conflitos são estes presentes na cidade, tendo-se como premissa que tais não são apenas uma característica bauruense, mas próprios da formação das cidades. E então, através do desenho urbanístico e arquitetônico, busca-se aqui uma resposta projetual a um espaço da cidade de Bauru – intervalo presente entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista – onde estes conflitos encontram-se concentrados, visando estabelecer conexões físicas e humanas onde tais relações sempre foram feitas de maneira precária.

Palavras-chave: Bauru, segregação, malha urbana.

UMA PROPOSTA VIVENCIADA	5
O objeto e sua relevância.....	5
O LUGAR	8
Panorama Histórico	8
Aproximação do Objeto	22
AFINAL, QUE LUGAR É ESSE?.....	28
Segregação	30
Ilegalidade.....	32
UMA PROPOSTA COMO CRÍTICA	34
PROJETO BASE	36
O PROJETO.....	38
MAQUETE.....	49
BIBLIOGRAFIA	62

Os espaços criados ou alterados pelo ser humano, quando vistos pela perspectiva da arquitetura e do urbanismo, podem ser questionados, confrontados e entendidos para que sejam transformados, mudados para melhor. Diante de um país com tantos problemas das mais variadas ordens, o que não faltam nas cidades brasileiras são espaços problemáticos prontos para serem compreendidos e alterados, sempre levando em consideração as relações humanas já estabelecidas e as situações consolidadas; eis um dos grandes desafios da arquitetura e do urbanismo, desafio que me dispus a enfrentar em minha cidade natal: Bauru.

Meus últimos anos de vida estudantil especialmente dedicados ao estudo, prática e vivência da arquitetura e do urbanismo me estimularam a ver, com outros olhos, as relações espaciais da minha própria cidade, onde nasci e cresci. A partir disso, o questionamento e o desejo de mudança em pontos que para mim sempre foram aceitos como são vieram à tona; lugares que chamavam minha atenção desde a infância – sejam pelos contrastes presentes ou pelo descaso do poder público – e com o tempo, pelo hábito de observar com os olhos do dia-a-dia, eram interpretados como normais, agora são questionados: “por que esse lugar é assim?”; “como chegou a ficar assim?”; “por que permanece assim?”. E dentre os muitos questionamentos que a arquitetura tem me proporcionado, um deles concede o ponto de partida desse Trabalho Final de Graduação: *por que todos nós não temos direito à cidade?* Não somente o “ter” um espaço na cidade, o direito à propriedade como direito constitucional, mas falo também do direito pleno de ir e vir, de conhecer, de explorar, de permanecer e de passar pelos espaços variados que a cidade gera, através das diversas relações humanas presentes. E será em um lugar onde a *impossibilidade* de ir, vir ou estar livremente se instaurou que será desenvolvido o presente TFG.

O objeto e sua relevância

Uma marcante característica de Bauru é a descontinuidade de sua malha urbana ocasionada pelos fundos de vale presentes na cidade. Formações geográficas tão marcantes que o próprio Plano Diretor¹ da cidade divide seus setores de atuação (os chamados Setores de Planejamento Urbano – SPU) e os denomina, quase em sua totalidade, pelo nome dos córregos presentes nas áreas urbanizadas ou destinadas

¹ Plano Diretor Participativo do Município de Bauru (2008, art.12).

à urbanização. E esses fundos de vale são um grande desafio para a cidade em constante expansão e cada vez mais carente de mobilidade, a qual se vê, ao mesmo tempo, na obrigação de preservar, respeitar e se aliar aos córregos por sua função natural de coletor de águas pluviais bem como de equilíbrio ecológico. Elementos que precisam se integrar à paisagem urbana, apesar de sua intrínseca característica de interrupção. Contudo, além deste tipo de descontinuidade na malha urbana, ainda outro elemento com esta mesma característica é muito evidente em terras bauruenses.

Bauru teve seu desenvolvimento consolidado ao se tornar um entroncamento ferroviário no início do século XX, assim como acompanhou de perto o declínio deste sistema de transportes e todas as suas consequências. O mais claro resultado decorrente da presença dos trilhos e seus desdobramentos na cidade é o legado de rupturas na malha urbana, onde a malha ferroviária – sobreposta a esta – além de ser um inerente elemento de interrupção comporta-se também hoje, pelo enfraquecimento de seu sistema, como elemento de “decadência” em seu entorno próximo. Neste contexto consolidam-se espaços aonde o ir e vir se reduz a alguns pontos, visto que a malha urbana encontra-se interrompida pela malha ferroviária; os espaços não são permeáveis a pedestres e automóveis, a circulação é reduzida, os fluxos são restritos, e há na cidade a presença de muitas áreas subutilizadas.

Dentre os muitos espaços da cidade de Bauru onde estas cenas de descontinuidade se estabeleceram, um deles – por estar bem próximo aos “meus lugares” cotidianos – foi o escolhido para o questionamento e a proposta de intervenção deste trabalho. Trata-se do intervalo existente entre os bairros Jardim Bela Vista e Vila Falcão, onde três elementos contribuíram para a consolidação de um lugar não acessível, pouco permeável e subutilizado: o fundo de vale formado pelo Córrego da Grama, duas linhas férreas adjacentes a este córrego e três comunidades carentes que se apropriaram de fragmentos desse espaço (favelas São Manuel, Jardim Marise e Gerson França). Diante desta situação instaurada, o presente trabalho tem como principal desdobramento estabelecer uma crítica às rupturas presentes na malha urbana bauruense, o que se dará através de uma intervenção urbanística e arquitetônica no intervalo já citado.

Córrego da Gramma, 1996. Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru



Panorama Histórico

A cidade simplesmente acontece. Tal afirmação é por demais sucinta para explicar toda a complexidade das decisões e/ou omissões de ordem política, econômica, social, entre outras, que afetam diretamente a formação de uma cidade. Certamente uma sucessão de fatos e acomodações é que formam o que chamamos de cidade, em toda sua complexidade, o que pode ser observado e compreendido através de uma perspectiva histórica. E por esse motivo, traçar um panorama histórico que trate brevemente a formação da cidade de Bauru e mais detalhadamente, a formação do espaço urbano localizado ao longo do fundo de vale do Córrego da Grama, dando enfoque especial à área localizada entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista, é de vital importância para compreender que situações estão consolidadas e que relações humanas/urbanas estão estabelecidas hoje na área onde o presente TFG delimita seu foco.

Antes de se estabelecer como cidade, a Bauru da segunda metade do século XIX era nada mais do que uma região composta por fazendas próximas ao Ribeirão Bauru, localizadas em um território de transição entre o avanço das grandes plantações de café – contidas nos municípios de Botucatu e Lençóis – e o ainda pouco explorado oeste paulista². E a área que atualmente situa-se entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista possuía como características essenciais a presença de um fundo de vale com vertentes íngremes e cobertura vegetal, como várias outras microbacias pertencentes à bacia do ribeirão Bauru; apenas uma formação geográfica sulcada pelo Córrego da Grama, adjacente à antiga Fazenda da Grama (figura 1). Os primeiros aglomerados urbanos da futura Bauru surgem nas proximidades da estrada que ligava o sertão do estado de São Paulo aos municípios de Espírito Santo de Fortaleza (hoje extinto) e Agudos, e destes a Lençóis e Botucatu; posteriormente esta via de sentido norte-sul se transformará na atual Rua Araújo Leite. O povoado só se firmará como cidade após duas importantes doações de terras, realizadas por antigos fazendeiros da região visando a formação do patrimônio (a primeira em 1884 e a segunda em 1893), e sua elevação a município em 1º de Agosto de 1896. Está estabelecida a cidade de Bauru e sua área inicial encontra-se limitada: a norte e oeste pelo Ribeirão Bauru e a leste pelo Córrego das Flores; e estes limites, os fundos de vale, serão as primeiras barreiras a serem transpostas pela malha urbana que ainda crescerá (figura 2).

² A história de formação urbana da cidade de Bauru até meados da segunda metade do século XX, descrita neste presente TFG, foi baseada em: GHIRARDELLO, Nilson. **Aspectos do Direcionamento Urbano da Cidade de Bauru**. USP: São Carlos, 1992.

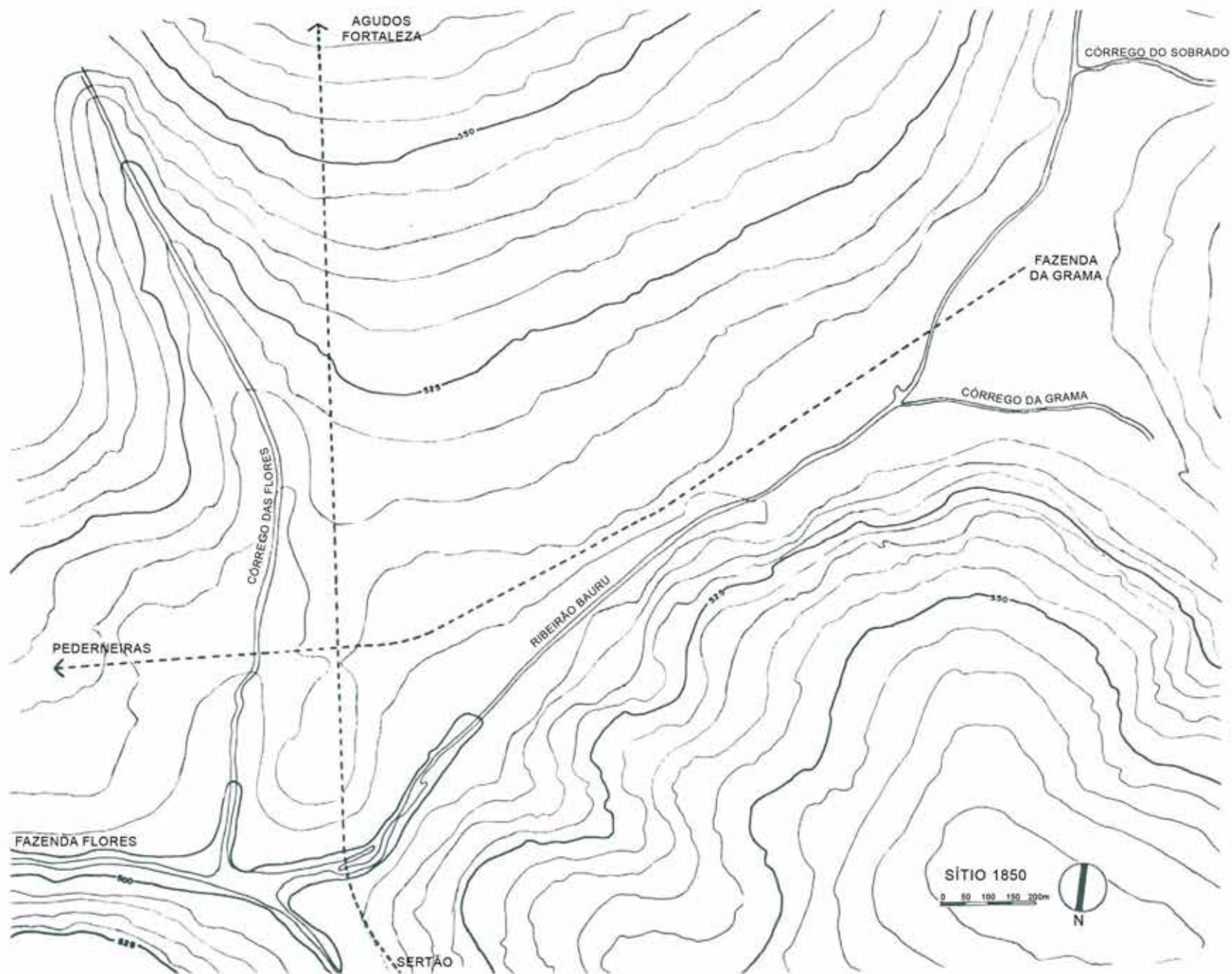


Figura 1. Mapa das antigas fazendas localizadas na região de Bauru e seus córregos. Fonte: Ghirardello (1992, p.41)

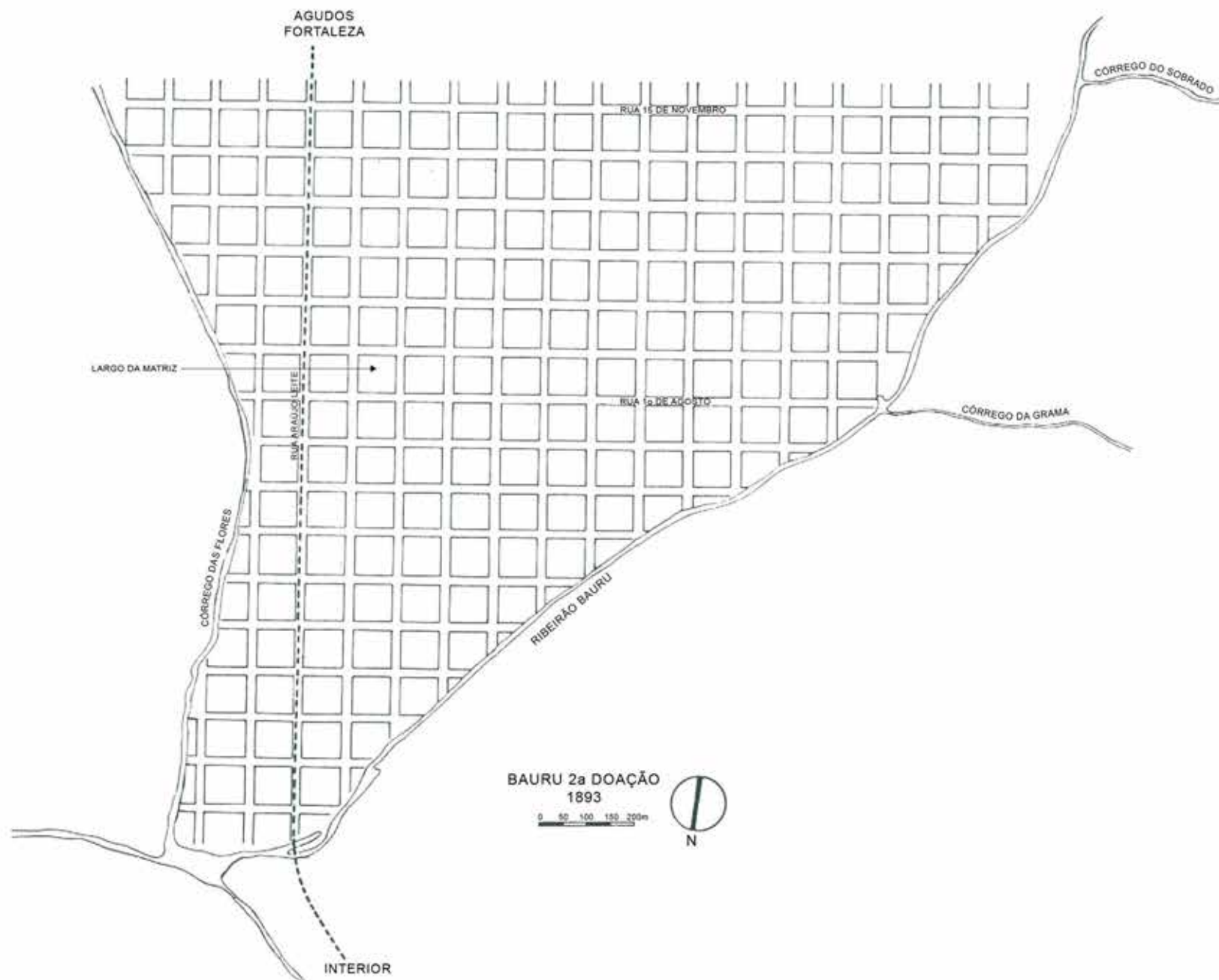


Figura 2. Mapa de Bauru na época da segunda doação de terras para o patrimônio; evidência dos limites iniciais da cidade. Fonte: Ghirardello (1992, p.63)

O avanço da cultura cafeeira faz com que Bauru, ainda nos primórdios de seu desenvolvimento, se torne em poucos anos um importante entroncamento das ferrovias que avançavam em direção ao oeste paulista mirando as terras ainda pouco exploradas. A primeira a se instalar em solo bauruense foi a Estrada de Ferro Sorocabana; vinda de Lençóis, estabelece seu pátio ferroviário entre o ribeirão que leva o mesmo nome da cidade e o patrimônio, inaugurando sua primeira linha no ano de 1905. Segundo Ghirardello *"os trilhos se instalando junto ao Ribeirão Bauru, em áreas de difícil aproveitamento residencial, por serem alagadiças, reforçam a segregação garantida pelo relevo natural em forma de vale. O surgimento futuro de bairros a norte e oeste terão como barreiras de difícil transposição os rios e os pátios [...]"*³

Já em 1906 é inaugurado o primeiro trecho da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB, que ao contrário da Sorocabana não virá de uma cidade próxima, mas terá seu início na cidade de Bauru. Fundada em 1904 no Rio de Janeiro, a Noroeste tem como principal objetivo melhorar a comunicação com o estado do Mato Grosso, visto ser um empreendimento de interesse nacional. E as terras bauruenses, por suas características de localização anteriormente citadas, serão escolhidas como ponto de partida. Os trilhos são então instalados próximos à estação da Sorocabana, explorando a mesma topografia suave de fundo de vale que a primeira estrada de ferro buscou, evitando também dividir o traçado do patrimônio. É nessa época que o fundo de vale do Córrego da Grama, presente objeto de estudo, começa a ganhar outra forma; ele será margeado pelos trilhos da nova ferrovia que irá rumar para as bandas de Mato Grosso⁴. Com o início das obras da Noroeste, novas relações serão estabelecidas e fortalecidas na malha urbana e em suas imediações, estabelecendo características que perduram até hoje: *"Sua inserção na trama urbana reforçará os problemas causados pela Sorocabana, devido sua contigüidade, completando o isolamento do patrimônio com todo futuro setor norte da cidade. Os trilhos, correndo em paralelo ao córrego da Grama, também em vale, reforçarão a separação dos diversos bairros futuramente criados, dificultando até nossos dias a 'costura' de várias frações urbanas"*⁵.

A terceira e última ferrovia que se instalará na cidade será a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Vinda da direção leste, ela chega à cidade no ano de 1910 e se estabelece no prolongamento da Noroeste e da Sorocabana. Para se estabelecer próxima às demais ferrovias, a Paulista é a que mais altera o traçado urbano da cidade assim como consolida uma situação iniciada pela introdução das duas ferrovias anteriores: *"Reforça-se uma barreira que vai completar a segregação já existente pela topografia de fundo de vale, em direção ao*

³ Ghirardello (1992, p.87)

⁴ Conforme Ghirardello (2002, p.29) o destino final da CEFNOB é redefinido de Cuiabá – Goiás para Corumbá – Mato Grosso, em 1907, após o início das obras.

⁵ Ghirardello (1992, p.90-92)

setor oeste e norte da cidade. [...] essas implantações ocorridas na primeira década terão fundamental importância para ocupação posterior das áreas além das ferrovias em direção ao oeste e ao norte”⁶ (figura 3).

Embora as ferrovias tenham intensificado as relações de segregação espacial na cidade entre as regiões sul/leste e norte/oeste, vale ressaltar que para a Bauru do começo do século XX a escolha da localização destas, tanto econômica quanto politicamente, foi a mais viável possível, pois tomou áreas de topografia mais amena e impróprias para moradias (próximas ao leito do Ribeirão Bauru) assim como evitou retalhar o patrimônio estabelecido (exceto no caso da Companhia Paulista, que foi a que mais gerou impacto no traçado já existente), permitindo a instalação de seus pátios de forma rápida e com esforços reduzidos. Logo, para a cidade naquele contexto, a presença de três ferrovias era algo extrema e exclusivamente positivo; os pontos negativos começarão a emergir somente quando a malha urbana expandir seus limites além do antigo patrimônio.

O primeiro bairro da cidade a se organizar fora dos limites do patrimônio será a Vila Falcão, que será constituída na porção oeste da cidade, se instalando entre os córregos do Sobrado e da Grama. Sua formação teve início no fim da primeira década do século XX, impulsionada pela necessidade de moradia para o grande número de operários da Noroeste do Brasil, sendo este o grupo que dará início à ocupação desta área. O bairro crescerá ainda mais devido à construção de novas oficinas da Noroeste, na década seguinte⁷ (figura 4).

⁶ Ghirardello (1992, p.92-93)

⁷ Ghirardello (1992, p.118)

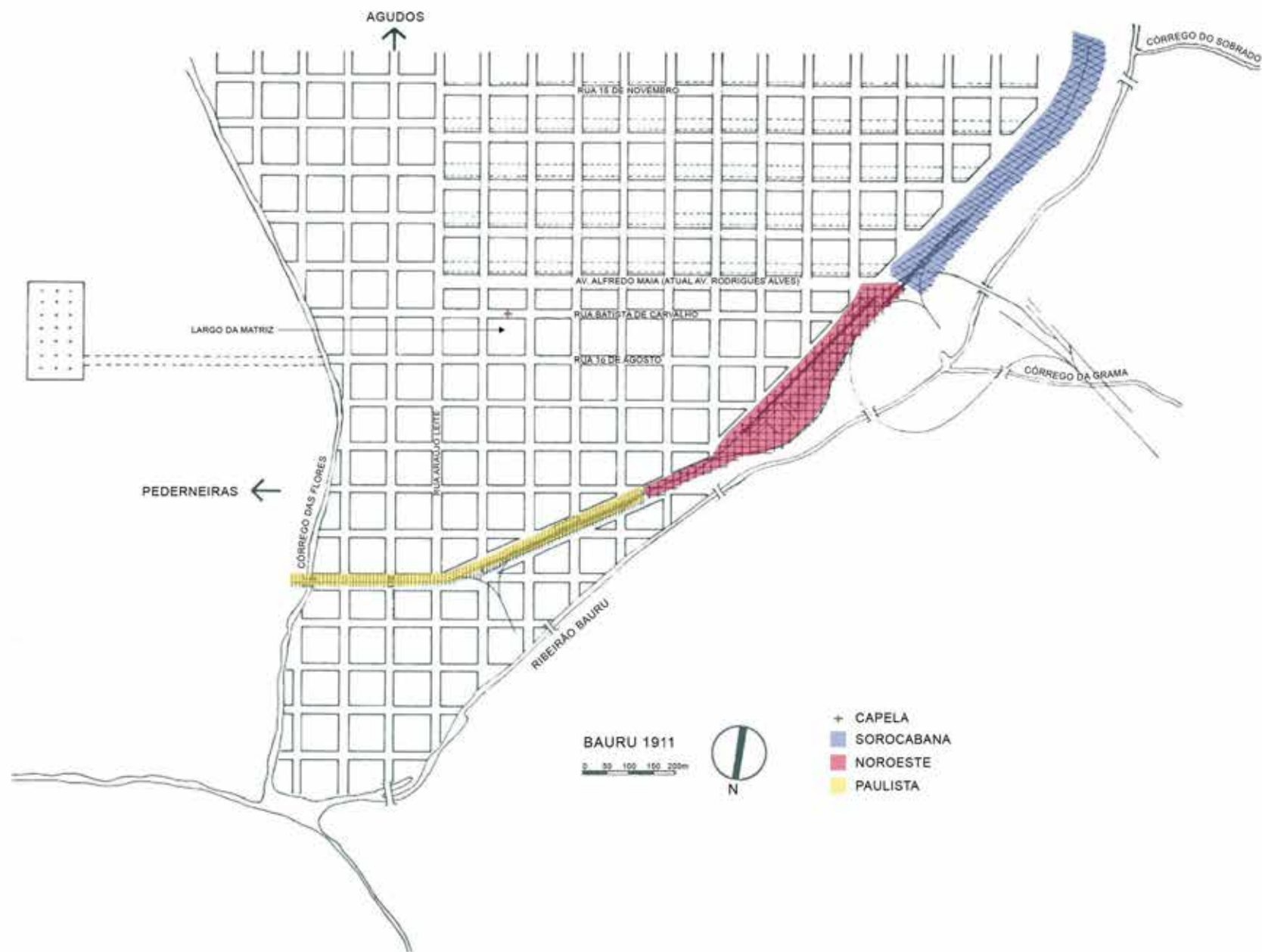


Figura 3. Destaque para a localização das três ferrovias presentes na cidade; observa-se que estas, aliadas aos fundos de vale, caracterizam-se como fortes elementos de interrupção.

Fonte: Ghirardello (1992, p.94)

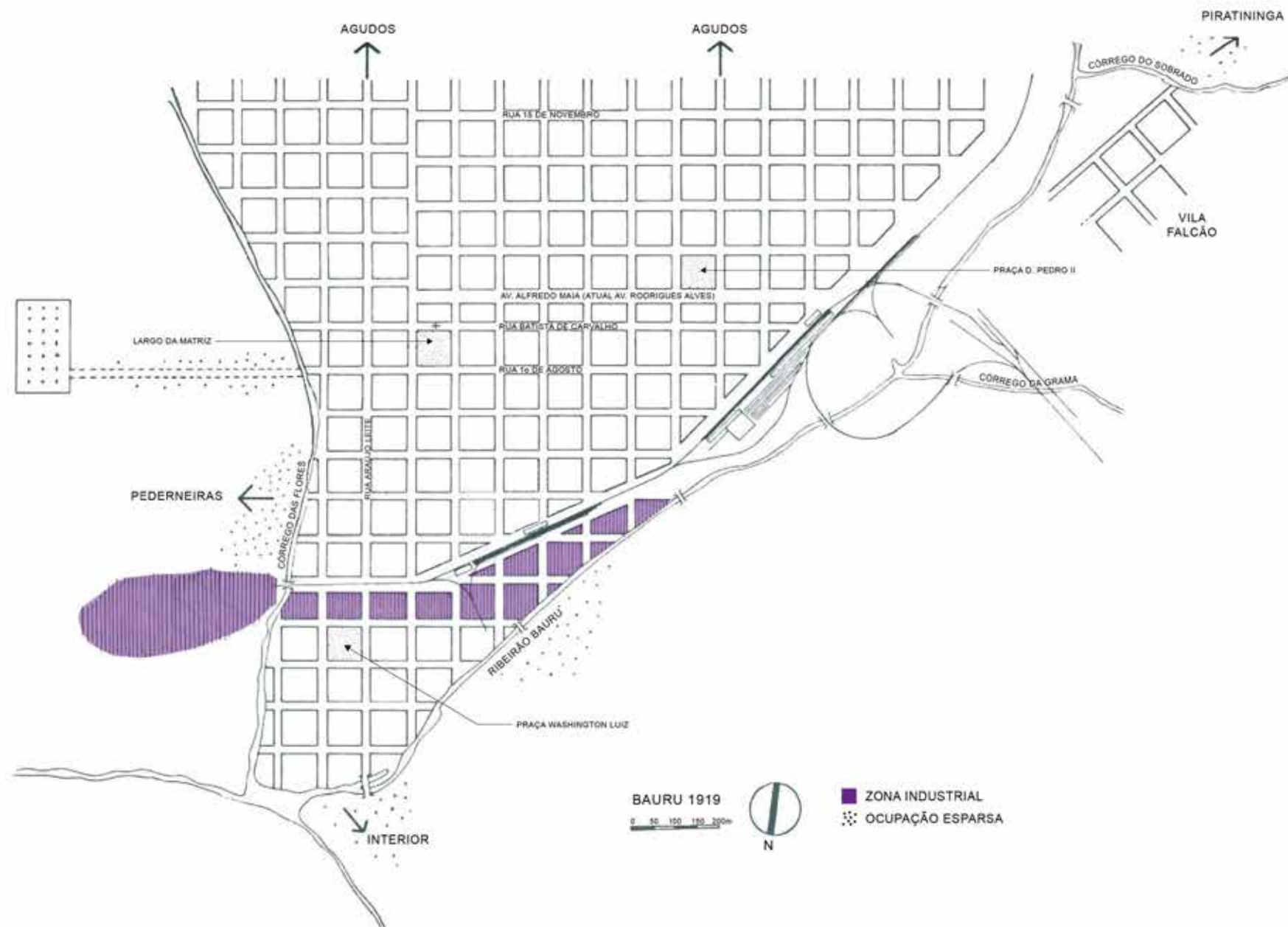


Figura 4. As primeiras formações do bairro Vila Falcão podem ser observadas no canto superior direito do mapa.

Fonte: Ghirardello (1992, p.119)

Entre 1920 e 1929, período de apogeu da economia cafeeira no estado de São Paulo, em terras bauruenses começam a surgir, ao norte da cidade além do Ribeirão Bauru, novos loteamentos e entre eles o Jardim Bela Vista. Este foi lançado na época como um “bairro jardim”, mas devido à sua localização e falta de infra-estrutura, acaba sendo ocupado por classes populares⁸. E são estes dois bairros, Vila Falcão e Jardim Bela Vista, que com o passar dos anos se expandirão até próximo ao Córrego da Gramma, contudo tendo seus perímetros limitados pela presença do fundo de vale e da linha férrea da Noroeste (figuras 5); este intervalo presente entre estes dois bairros torna-se então um espaço subutilizado, onde uma característica marcante observada será a dificuldade de mobilidade entre estes dois bairros tão próximos, mas ao mesmo tempo praticamente desligados, condição que irá perdurar por várias décadas.



Figura 5. Bauru – 1963. No centro da imagem, o único caminho irregular que ligava os bairros Vila Falcão (abaixo) e Bela Vista (acima) perpendicular à linha férrea da Noroeste e ao Córrego da Gramma.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

⁸ Ghirardello (1992, p.140)

Os dois mapas abaixo mostram a evolução urbana dos bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista, ambos representados na lateral esquerda do mapa, onde observa-se a expansão do traçado destes até próximo ao Córrego da Gramma.



Figura 6. Planta da Cidade – 1936. Plano Diretor de Bauru, 1967.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

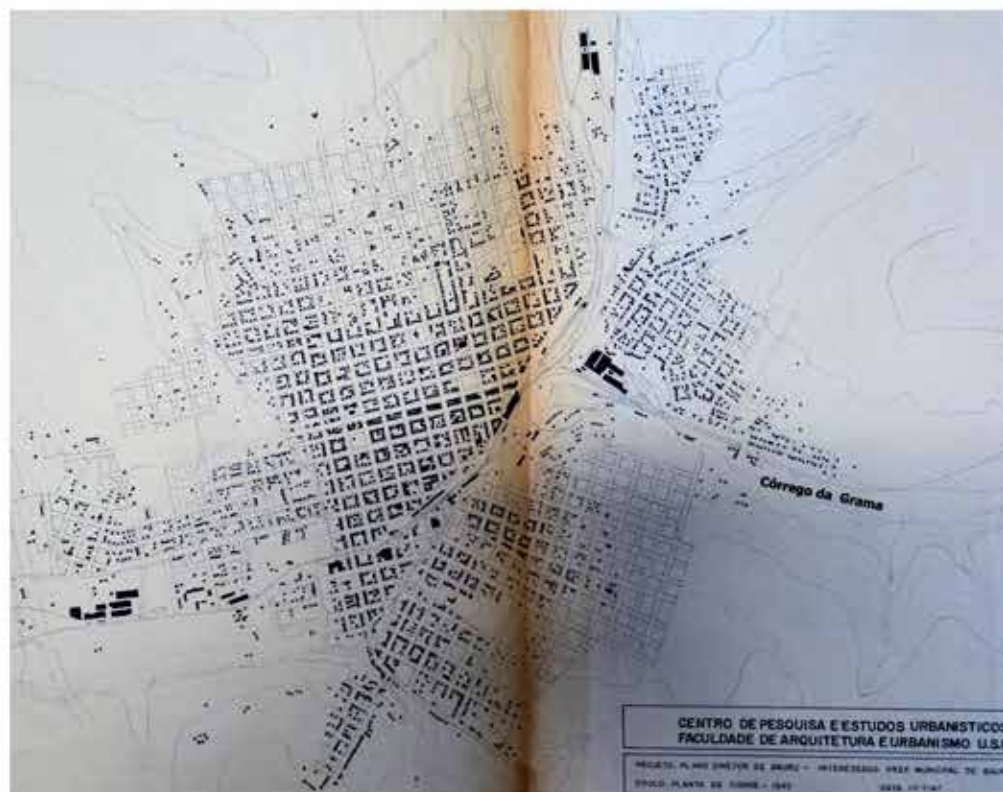


Figura 7. Planta da Cidade – 1945. Plano Diretor de Bauru, 1967.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru.

Outro elemento ainda seria somado a este lugar no final da década de 1960. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, no ano de 1969, decide mudar o traçado de seus trilhos e a Prefeitura da cidade, tendo em vista não anular as principais diretrizes do Plano Diretor⁹, sugere que a passagem dos trilhos da Paulista seja realizada entre os bairros Bela Vista e Vila Falcão, conforme observa-se em matéria da época veiculada no Jornal da Cidade:

*"Altos dirigentes da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, comandados pelo dr. Dirceu Gomes de Mattos, estiveram reunidos na tarde de ontem com os responsáveis pelo Escritório Técnico da Prefeitura Municipal, para tratar da mudança do traçado dos trilhos daquela Ferrovia. Inicialmente, os responsáveis pela Cia. Paulista desejavam mudar o traçado dos trilhos da gare da Estação Central de Bauru para além do Ribeirão Bauru, em Vila Quaggio. A Prefeitura, através do Escritório Técnico, fez ver a impossibilidade dessa alteração, tendo em vista a implantação do Plano Diretor, que prevê a construção do Centro Cívico no local pretendido pela ferrovia. **Interferência Positiva.** Através da interferência do general Ramiro Goretta Jr. Prefeitura e Cia. Paulista chegaram a um acordo sem necessidade de reformulação do Plano Diretor. A NOB cederá terreno para a CP construir seu novo traçado, contornando o Ribeirão Bauru, e dirigindo-se deste para parte intermediária às vilas Falcão e Bela Vista. **Novas obras.** Com essa solução, a Cia. Paulista terá uma economia de aproximadamente um bilhão de cruzeiros velhos. O terreno onde a CP construirá o novo traçado será aterrado e preparado dentro dos próximos dias. As desapropriações serão poucas e a CP resolverá o problema da melhor maneira possível".*¹⁰

Esta via férrea será implantada em desnível em relação ao Córrego da Gramma, sobre um considerável aterro, criando neste lugar um novo elemento topográfico que irá se comportar como uma barreira física. Pelo que se pode compreender, foi a chegada no novo traçado da Paulista que consolidou a única ligação existente entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista (que é avenida Daniel Pacífico, a qual corre por baixo do pontilhão criado para a passagem dos trilhos em nível superior), mas ao mesmo tempo segregou ainda mais quaisquer outras passagens que poderiam existir.

⁹ No ano de 1967 foi elaborado por um grupo de arquitetos e urbanistas da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, o Plano Diretor de Bauru, o qual foi recebido pelas autoridades bauruenses no ano de 1968 (Jornal da Cidade, 15 de dezembro 1968). Hoje, uma cópia integral deste plano, o qual é composto por uma análise histórica da cidade e diversas diretrizes de planejamento, encontra-se na Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Bauru.

¹⁰ Jornal da Cidade – 20 de março de 1969.

E por toda a configuração até aqui descrita, o intervalo entre estes dois bairros vai adquirir cada vez mais o caráter de um espaço subutilizado, sem função determinada, que pela sua composição dificulta a mobilidade e que, apesar de estar próximo à dois bairros estruturados, não faz parte de nenhum deles. Um lugar de ninguém. E um lugar nesse estado – para o qual os bairros voltam suas costas – encontra-se pronto para ser usado por quem dele decidir se apropriar.



Figura 8. Bauru – 1979. No centro da imagem, a situação consolidada – Avenida Daniel Pacífico perpendicular ao córrego margeado pelas duas linhas férreas.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

Ocupação ilegal: este será o estágio último na composição deste lugar. Não é possível definir quando ela se inicia entre a Vila Falcão e o Jardim Bela Vista, mas há registros da presença de favelas em Bauru desde o final da década de 1980, segundo relatórios realizados pela antiga Secretaria de Projetos Comunitários – Seprocom e pela Defesa Civil¹¹. Dentre as favelas citadas neste relatório duas que hoje figuram nessa área já existiam: a favela São Manoel e a favela Gerson França, ambas a oeste da Avenida Daniel Pacífico.

No ano de 1996 a favela São Manoel foi removida por completa dessa região através de um mutirão; os moradores que participaram da mobilização foram para o Núcleo Habitacional Fortunato Rocha Lima, cujas casas foram repassadas a estes através de sorteio. Naquela época, devido à remoção total dos barracos, os moradores que não participaram se deslocaram para o bairro Ferradura Mirim, uma ocupação também ilegal, mas em outro ponto da cidade que na época não era foco de remoção¹².



Figura 9. Bauru – 1994. No centro da imagem, favela São Manoel localizada entre o Córrego da Grama e linha férrea da Paulista. À direita desta linha férrea em desnível, outra ocupação ilegal.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

¹¹ Conforme Lamônica (2008, p.27) “Em maio de 1989 a Seprocom apresenta um cadastro das favelas de Bauru onde constam 8 favelas (Vila Garcia/Jd. TV, Jd. Ivone, Jd. Flórida, Gerson França, Vila São Manoel, Jaraguá, Samburá e Santa Filomena), com um total de 467 barracos”.

¹² Informações baseadas em entrevista com a Arquiteta Maria Helena Rigitano, da Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Bauru, em 27 de abril de 2011.

Apesar da intervenção em 1996 buscando acabar com o problema, devido às circunstâncias deste ser um espaço sem função alguma e agora, desocupado, nos anos seguintes a área será invadida novamente reaparecendo a São Manoel, embora com um número bem reduzido de barracos. O que fica evidente neste espaço interbairros é a característica de “terra de ninguém”, apesar de as áreas invadidas possuírem proprietários, sejam particulares ou públicos¹³.

Hoje alguns espaços dessa grande área interbairros são ocupados por três favelas, à leste da Avenida Daniel Pacífico, que são: favela São Manoel, favela do Jardim Marise e favela do Jardim Gerson França. A favela do Jardim Marise é a maior, com cerca de 60 famílias; a Gerson França possui cerca de 30 famílias e a atual São Manoel cerca de 15 famílias instaladas no local.



Figura 10. Bauru – 2011. Situação atual entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista, a oeste da Av. Daniel Pacífico.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

¹³ Parte da área particular invadida pelas favelas pertence à Família Bechelli; já a área pública pertence à prefeitura, que destinava algumas porções destes espaços invadidos para áreas verdes.

Vale ressaltar que atualmente as duas linhas férreas presentes na área são gerenciadas pela empresa América Latina Logística – ALL, e que uma delas, a antiga linha da Noroeste, funciona com uma periodicidade que varia de 1 a 10 trens por dia¹⁴. Não há informações desta natureza em relação à outra linha férrea, da antiga Companhia Paulista, visto que não foi possível o contato com a empresa; mas segundo moradores da região esta não é utilizada pela ALL, afirmação informal.



Figura 11. Bauru – 2011. Situação atual. Em amarelo, favela Jardim Marise; em vermelho, favela do Jardim Gerson França; em azul, o que se pode apreender da favela São Manoel.

Fonte: Google Earth – 2011

¹⁴ Segundo informações obtidas de funcionário terceirizado da empresa que trabalha na guarita localizada na Av. Daniel Pacífico, em 12/05/2011.

Aproximação do Objeto

O levantamento fotográfico de alguns pontos específicos da região do Córrego da Grama foi de vital importância para um melhor conhecimento desta área, pois o que comumente é conhecido deste córrego e suas adjacências é somente o visual demonstrado ao se passar pela Av. Daniel Pacífico, única via pública estruturada que corta o córrego mostrando seu fundo de vale para a cidade. Conhecer novos lugares ao longo de todo o fundo de vale revelou características da cidade até então desconhecidas bem como algumas inesperadas paisagens urbanas.



Figura 12. Mapa de visuais - região próxima ao fundo de vale do Córrego da Grama.

Fonte: Google Earth – 2011.



1



2



3



4



5



6

Figura 13. Mapa de visuais - fotos de 1 a 6.
Fonte: arquivo pessoal.



7



8



9



10



11



12

Figura 14. Mapa de visuais - fotos de 7 a 12.

Fonte: arquivo pessoal



13



14



15



16



17



18

Figura 15. Mapa de visuais - fotos de 13 a 18. Fonte: arquivo pessoal



Figura 16. Mapa de visuais - fotos aéreas 1 e 2.
Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

O ponto de partida deste trabalho foi observar o espaço delimitado pelos bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista, o qual pode ser visualizado com clareza apenas pela Av. Daniel Pacífico, como um lugar que apresenta características topográficas interessantes, boa localização na cidade e um potencial de se tornar um espaço público que supra as carências da região, mas que, por abrigar ocupações ilegais tornou-se um espaço incógnito à cidade, socialmente segregado e não acessível à maioria dos cidadãos.

No entanto, ao se atentar para a formação deste espaço bem como de toda a cidade de Bauru, através do traçado de um panorama histórico, percebe-se que este estrangulamento interbairros repleto de ocupações ilegais é apenas uma pequena parte de um todo, um pequeno nó em uma trama muito maior, tecida essencialmente pela linha da *segregação*. Esta é a linha principal na consolidação do tecido urbano bauruense desde os seus primórdios, o qual foi “costurado” com fundos de vale, estradas de ferro, loteamentos espalhados, onde o espraiamento da cidade sempre foi seu maior sinônimo de progresso, e não sua concentração e melhor aproveitamento dos espaços urbanos. Enquanto regionalmente, a cidade de Bauru se torna ponto de conexão, a nível local, toda a sua conectividade se perde, pois encontra seu traçado completamente segregado não somente por elementos topográficos naturais, mas também por elementos antrópicos traçados pela forte mentalidade industrial brasileira (e nada urbanística) do início do século XX. A expansão de sua malha sempre além dos limites já existentes fica clara até mesmo em um dos principais slogans da Bauru progressista, “cidade sem limites”, expressão entendida de forma ambígua até mesmo por seus cidadãos¹⁵.

Com a decadência do transporte ferroviário, os espaços residuais desta cidade que sempre se expandiu “para fora”, agora mostram-se com uma dimensão muito expressiva em relação à malha ocupada. E esses imensos vazios desocupados, mas ao mesmo tempo segregados, praticamente desconectados da malha existente, tornam-se espaços *ilegíveis* na cidade, gerando a percepção de que estes não pertencem à ela; espaços de ninguém, onde a ilegalidade torna-se a resposta mais “coerente” para lugares como esses. A cidade como um organismo vivo,

¹⁵ Losnak (2004, p. 72)

segue em suas constantes transformações e expansões, mas sempre nos moldes em que foi criada, seguindo um padrão que parece irrevogável:

segregação > ilegibilidade > ilegalidade

O que fica evidente então é que o foco primeiro deste trabalho, o estrangulamento presente entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista, é somente um pequeno trecho destes grandes espaços ilegíveis e incompreendidos pela cidade, pequena parte de um todo muito complexo, parte esta que teve com resultado “natural” ocupações ilegais.

Segregação

O estrangulamento interbairros foco deste trabalho, como uma parte de um todo bem mais complexo, pode ser entendido também como um ponto onde variadas formas de segregação encontram-se concentradas. A formação e conformação urbana nesta área – fundo de vale somado a duas linhas férreas margeando o rio, cada uma em uma das laterais, em cotas de nível diferentes – criaram um espaço estanque interbairros, “impermeável”, onde a principal ligação em algumas centenas de metros é realizada apenas pela av. Daniel Pacífico. E este espaço rígido, uma ruptura física, que com dificuldades é transposta de modo perpendicular ao caminho do trem, gerou um não-lugar, isto é, espaços que legalmente não são apropriados individual ou coletivamente, nem por proprietários particulares nem por públicos, espaços que não são nem de permanência e nem de passagem. E a partir de uma configuração como esta naturalmente outro tipo de segregação surge: a social.

Observa-se então que a ocupação ilegal (favela) é apenas consequência para um sítio nessas circunstâncias. A configuração de não-lugar, não acessível para a maioria das pessoas, só se torna mais real com a chegada da favela, que cria naturalmente um estereótipo maior de degradação e abandono. Nessas circunstâncias, mais do que nunca, o lugar se torna intransponível, agora não apenas pela imensa barreira física criada por trilhos, córrego, cotas de nível diversas, mas pela barreira social e o estigma da favela: está instaurado um gueto social. Para todos os cidadãos que não fazem parte da comunidade ali ilegalmente inserida, este espaço torna-se acessível somente pelo olhar. O espaço existe, mas é intangível como lugar; é a presente *impossibilidade* de ir, vir ou estar na cidade. Um espaço de ninguém, “os fundos”, tanto da Vila Falcão quanto do Jardim Bela Vista. Tuan fala com clareza da intangibilidade de um lugar socialmente segregado:

"A reputação de um distrito pode depender muito mais da propaganda de grupos de fora do que dos moradores locais. [...] A princípio, os próprios habitantes locais podem não estar conscientes de sua participação na vizinhança maior; sabem apenas que moram em um determinado quarteirão na parte mais pobre da cidade. Com o tempo, no entanto, a mensagem do exterior aos poucos vai penetrando. Os habitantes locais começam a perceber que vivem no "Fundo do Quintal", uma área com determinada característica e com fronteiras que os de fora temem transpor. "Fundo de Quintal", como um todo, torna-se uma

*realidade nebulosa para os residentes, uma realidade percebida com um misto de impotência, ressentimento e, talvez, também orgulho, se a possibilidade de ação política acompanhar a consciência do lugar.*¹⁶

O resultado geral é uma segregação física e social; uma descontinuidade não somente material, mas também humana. Um espaço que por todas essas circunstâncias, poucos se arriscam a entrar, afinal, não é um lugar de todos. E estes resultados, manifestos neste fragmento de cidade, na realidade são características presentes nos mais variados espaços bauruenses que tem como principal elemento a segregação, a qual é revelada tanto no campo material quanto no imaterial. Clara é a interdependência destes campos, que constroem juntos a cidade nos moldes que a temos hoje:

*"[...] o território é palco, além de objeto e sujeito, de profundas contradições e desigualdade. Impossível separar ambiente construído e sociedade"*¹⁷.



Figura 17. Entrada da favela do Jardim Marise. Acima do pontilhão correm os trilhos da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Fonte: arquivo pessoal

¹⁶ Tuan (1983, p. 191)

¹⁷ Maricato (1996, p. 85)

Ilegalidade

Na mesma proporção que temos uma cidade segregada, temos uma cidade ilegal, infelizmente. A falta de utilização e principalmente de fiscalização, tanto pelo poder público quanto por proprietários particulares, de espaços vazios na cidade são os pontos motores para as ocupações ilegais. Se espaços segregados existem por formações de ordem natural ou humana, cabe aos agentes da cidade, respaldados essencialmente pelo poder público, dar mais atenção a espaços como estes buscando o seu uso pela cidade do modo mais coerente possível. O problema gerado pela falta de uma destinação adequada das áreas urbanas vazias pode ser observado em um episódio ocorrido na própria região adjacente ao Córrego da Grama. Como já observado no panorama histórico, a favela São Manoel removida em 1996, devido ao não uso e/ou falta de fiscalização do espaço livre resultante da desocupação, tornou existir no mesmo local abrigando novas ocupações ilegais. Por isso os espaços vazios urbanos devem ser muito bem utilizados, de forma legal e viável com as condições sociais, ambientais e econômicas da região, pois estes se tornarão lugares “perfeitos” para a invasão caso encontrem-se sem uso e próximos a espaços urbanos consolidados que possuem infra-estrutura como energia elétrica e água.

Contudo, observa-se ao longo de todo o fundo de vale que não é somente a favela que ocupa ilegalmente os vazios urbanos. O que se vê é que estes são ocupados sem nenhum tipo de controle ou planejamento muitas vezes por construções e loteamentos “regulares”, o que se observa especialmente em espaços que deveriam ser preservados como Área de Proteção Permanente (APP) para o Córrego da Grama, mas que acabaram se tornando vias de acesso para essas ocupações.



Figura 18. Vista da Rua Afro França a partir da Av. Daniel Pacífico. Esta via localiza-se a cerca de 10m do Córrego da Grama e possui construções legais, como um posto de gasolina.

Fonte: arquivo pessoal

Mais uma vez, entendendo esse fragmento urbano como um reflexo do que acontece em diversos outros pontos de toda a cidade, pode-se compreender que a ilegalidade assumida nesses espaços urbanos ilegíveis segue uma lógica bem concisa:

"A ocupação ilegal como as favelas são largamente toleradas quando não interferem nos circuitos centrais da realização do lucro imobiliário"¹⁸. "[...] a tolerância para com essa ocupação anárquica do solo está coerente com a lógica do mercado fundiário capitalista, restrito, especulativo, discriminatório e com o investimento público concentrado"¹⁹.

Portanto, qualquer ação que trabalhe na contra mão de tal lógica já deve ser considerada digna de admiração, ainda que seja um pequeno passo diante dos grandes desafios apresentados pela ilegalidade. E na região foco deste trabalho uma ação dessa natureza vem sendo desenvolvida pela Prefeitura Municipal de Bauru, a qual propõe a retirada das famílias das favelas do Jardim Marise, Gerson França e São Manoel da área onde atualmente encontram-se, e a transformação destas áreas residuais em áreas verdes com um espaço destinado a um equipamento público ligado à geração de renda.

¹⁸ Maricato (1996, p.65)

¹⁹ Ibid. (p.66)

Diante de uma situação que extravasa (e muito) o campo da arquitetura, revelando-se um problema político, administrativo, social, e tudo isso elevado a uma escala urbana, que respostas podem ser dadas à cidade? As duas principais questões levantadas neste trabalho, a segregação e a ilegalidade presentes em Bauru, certamente não serão resolvidas, sequer amenizadas, com uma intervenção pontual apenas na área que é foco deste trabalho. Questões dessa magnitude estão imbricadas na cidade, fazem parte dela, e não será com uma transformação em uma pequena parte do conjunto que se modificarão características que estão ligadas, bem ou mal, à identidade da cidade como um todo. Certamente tornar uma cidade como Bauru menos segregada exigiria esforços multidisciplinares comprometidos em trabalhar a cidade na sua totalidade, assim como nos seus detalhes, visando a superação das barreiras físicas e sociais na busca de uma cidade com melhor mobilidade, onde os espaços residuais desta devem ser aproveitados de maneira ambiental, social e economicamente viáveis. No seu processo contínuo de transformação, a cidade precisa se desenvolver de modo saudável, e para dentro:

*"A malha urbana estendeu-se sem constrangimento durante ao longo do tempo. Os espaços verdes foram absorvidos por uma periferia urbana sem real fronteira. A baixa densidade e as longas distâncias que são o resultado dessa expansão não são eficazes nem são duráveis a longo tempo. [...] a malha urbana existente é capaz de absorver uma parte muito considerável do crescimento urbano. As terras sub-utilizadas devem ser identificadas e uma estratégia coordenada de desenvolvimento com base na inserção e na intensificação deve ser posta em obra."*²⁰

Do mesmo modo, a ilegalidade, característica presente não somente em Bauru, mas em todas as cidades brasileiras, e que não é exclusiva das classes sociais mais baixas, deve ser constantemente encarada como um grande problema urbano e assim combatida pelo poder público, em todas as suas esferas, embora este muitas vezes seja omissor em cumprir seu papel de fiscalizador e sua função social.

²⁰ Rocha apud Rogers (2010, p. 38)

Postas tais observações, crucial é entender que este presente trabalho tem como ferramenta única e exclusiva o desenho, manifesto no desenho urbano e arquitetônico, ferramenta limitada que sozinha não é capaz de alterar problemas de uma cidade inteira. No entanto, entendendo-se este tipo de desenho como uma manifestação da necessidade/vontade humana de transformação de seus lugares, certamente a intervenção urbana e arquitetônica somente na área foco deste trabalho (o estrangulamento entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista) atuará como *confronto* a algo estabelecido; algo que aparentemente não pode ser mudado ou que simplesmente não possui o potencial de mudar. Logo, este trabalho se estabelece como *crítica* à cidade nos moldes em que foi estabelecida, demonstrando que apesar da constituição truncada do tecido urbano bauruense, as relações estabelecidas na cidade podem ser de alguma forma diferentes, ainda que pontualmente, aproveitando as potencialidades que a própria cidade tem.

A proposta projetual deste trabalho se inicia tendo como base a intervenção que já vem acontecendo neste fundo de vale pela Prefeitura Municipal de Bauru, que prevê a remoção da maior parte das ocupações irregulares das três favelas presentes na região e a destinação do local para áreas verdes onde também será projetada uma nova avenida e um equipamento público ligado à geração de renda/serviço social, defronte à Rua Santa Teresinha no Jardim Bela Vista. A apropriação deste local para a implantação de novas moradias se mostrou inviável pela grande quantidade de afloramentos de água presentes no local, sendo que somente algumas casas em melhores condições serão regularizadas.

As demais famílias das três comunidades serão removidas para uma gleba situada próxima ao local onde hoje residem, localizada entre os bairros Vânia Maria e Chácaras Rodrigueiro, próxima à Av. Pinheiro Machado. Uma construtora, em parceria com a Prefeitura e com o Programa Federal “Minha Casa, Minha Vida”, edificará pouco mais de cem casas para as famílias removidas, que são ao todo cerca de sessenta no Jd. Marise e Jd. Gerson França, e cerca de quinze na Comunidade São Manoel.

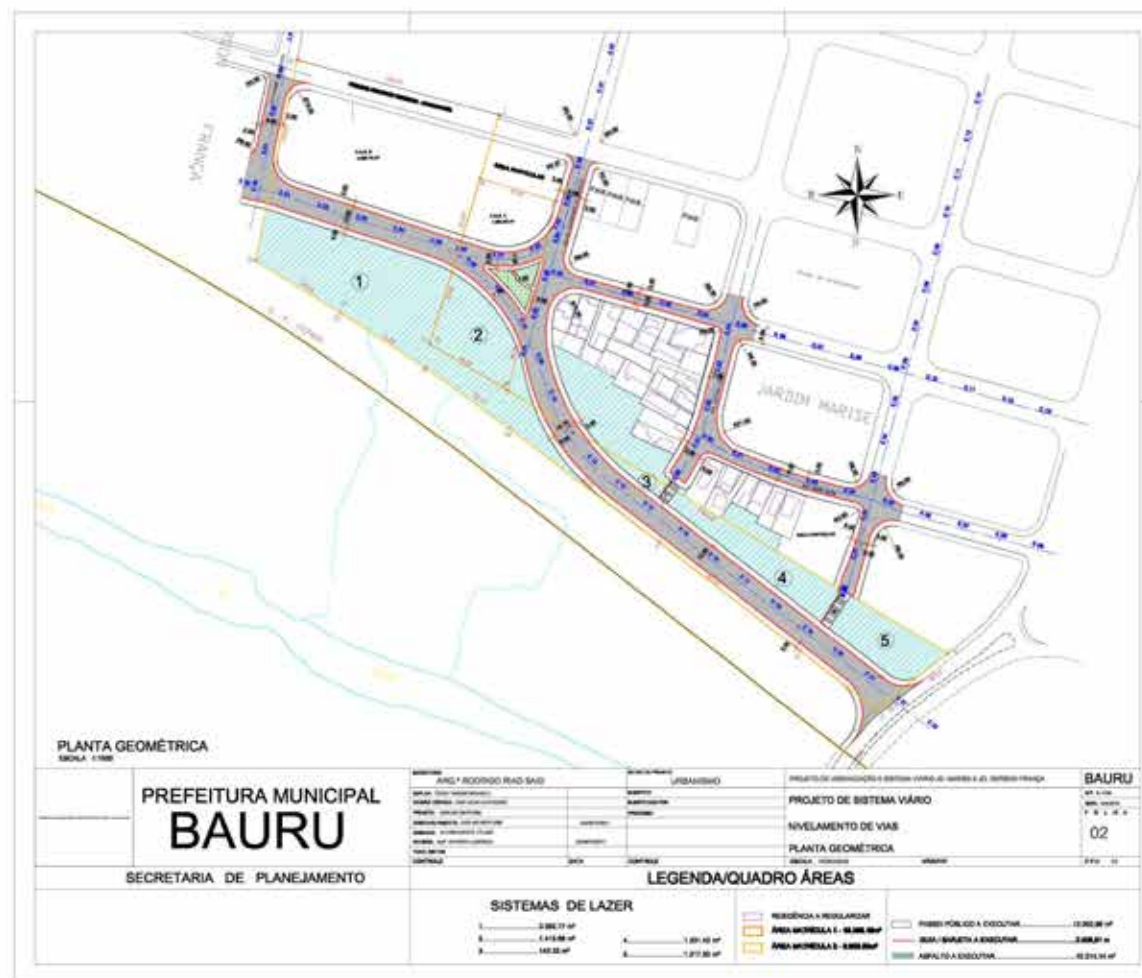


Figura 19. Projeto Prefeitura. Em cinza, proposta de vias; em azul claro, área destinada à criação de áreas verdes; contornos em azul escuro, residências a regularizar. Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

Esta nova avenida projetada será o ponto de partida para a futura ligação entre as avenidas Daniel Pacífico e Pinheiro Machado, que afetará positivamente as questões de falta de mobilidade presentes no fundo de vale. No entanto, apesar desta proposta de conexão estar prevista no Plano Diretor da cidade, ela não se inclui nos presentes planos de intervenção do Município na região do Córrego da Grama, mas em planos futuros para esta parcela da cidade.

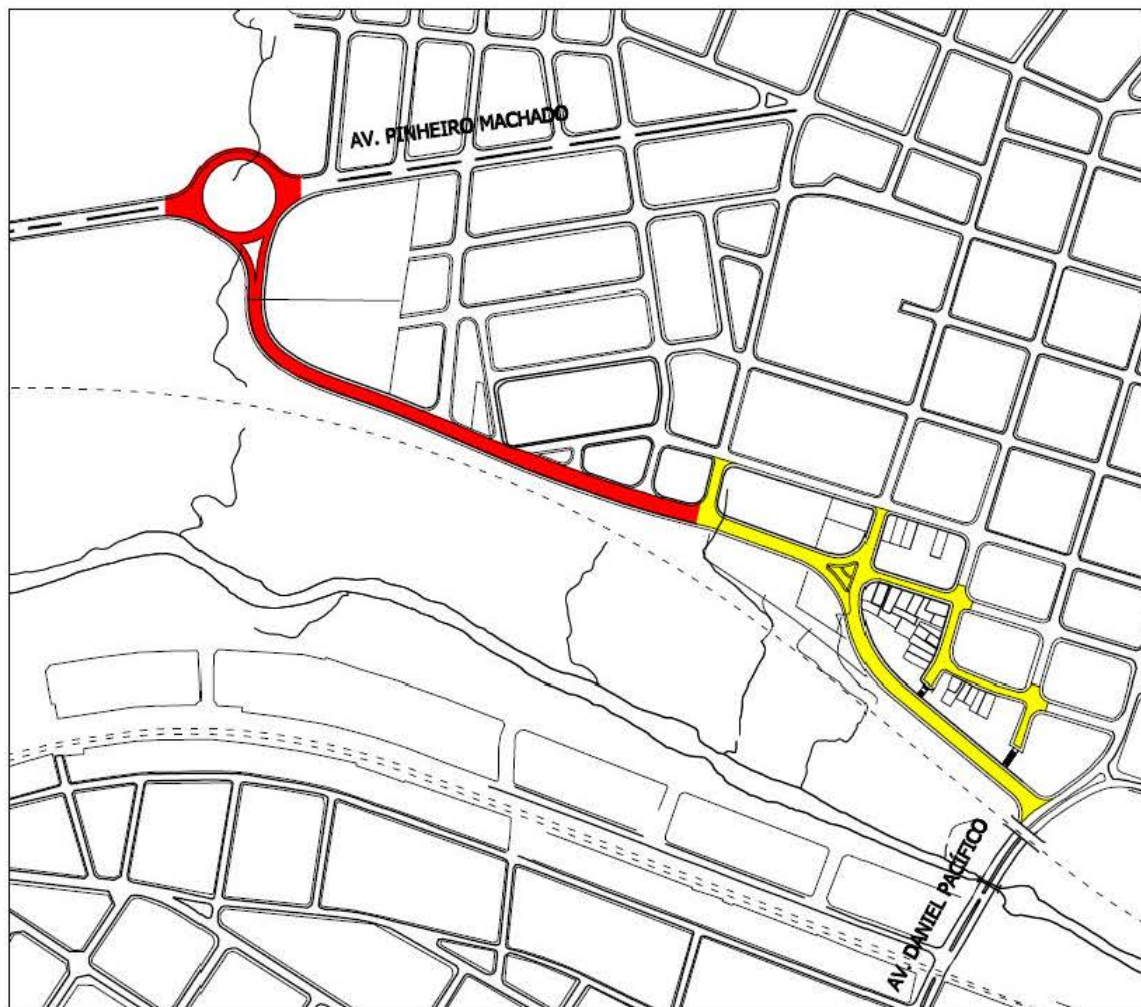


Figura 20. Projeto Prefeitura. Em amarelo, atual proposta de intervenção na região do Córrego da Grama; em vermelho, esboço da proposta de prolongamento da via que concretizará ligação entre avenidas.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru

A partir das alterações projetadas pela Prefeitura, o presente TFG propõe a realização de uma intervenção projetual apenas em um trecho do fundo de vale Córrego da Grama, conforme as figuras na sequência. Trata-se da área que compreende o tecido urbano consolidado que mais se aproxima do fundo de vale, e que já vem sofrendo as intervenções supracitadas por parte da municipalidade.

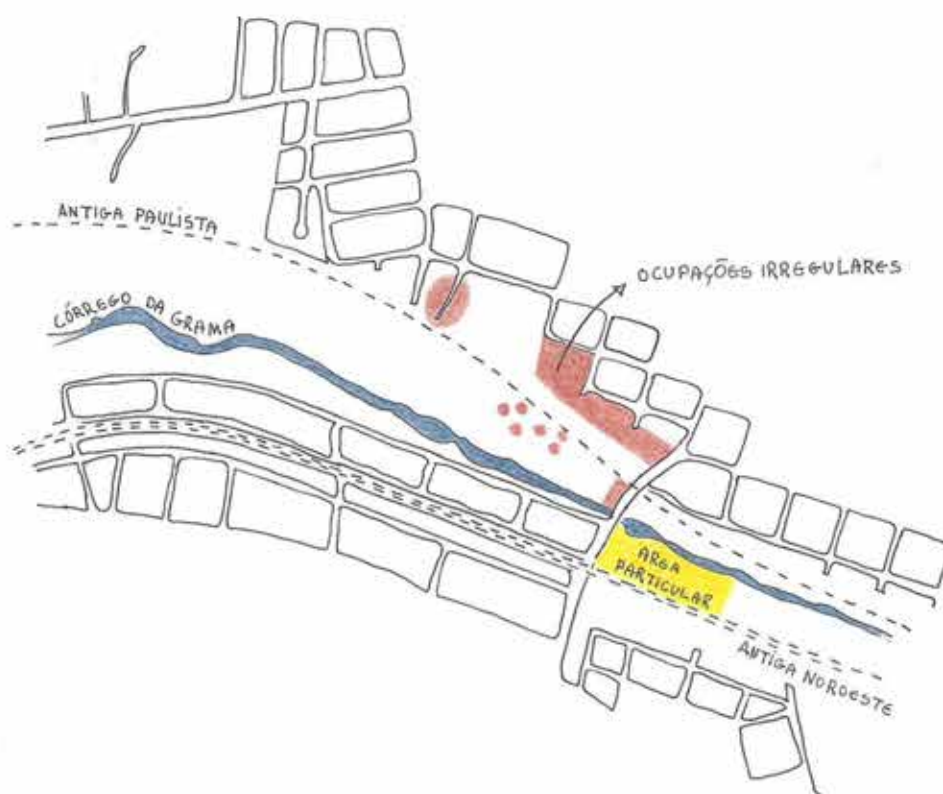


Figura 21. Situação atual – tecido urbano entre os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista.

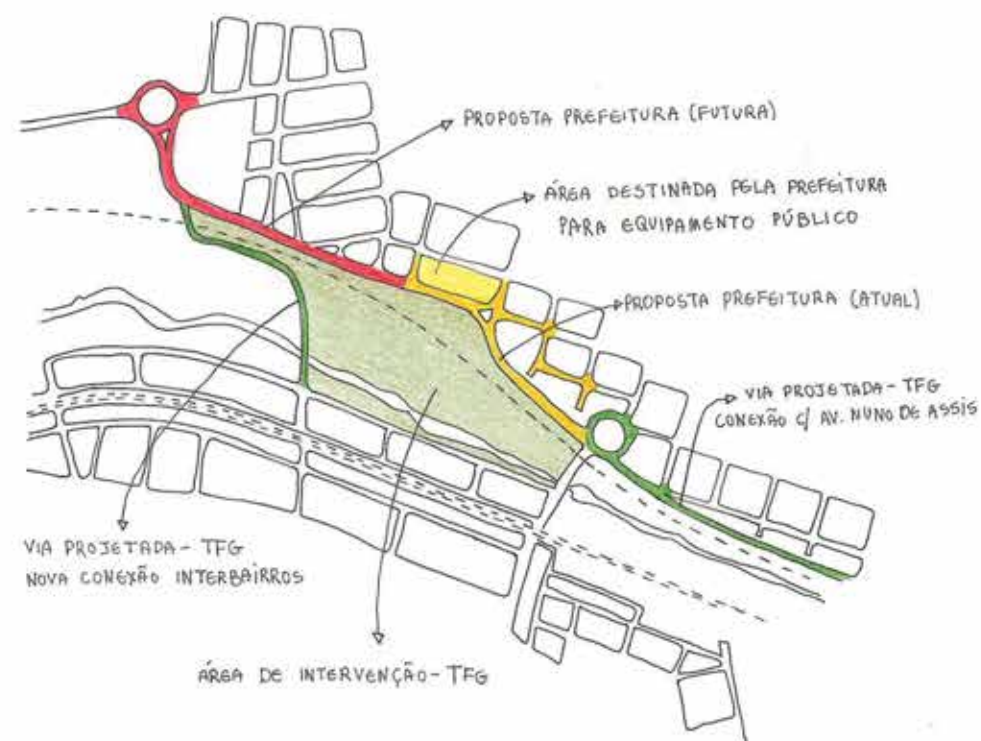


Figura 22. Proposta – alterações no tecido urbano e utilização de trecho do fundo de vale para intervenção projetual.

Apenas uma parte em relação ao todo será trabalhada, no entanto, é neste espaço delimitado que se busca evidenciar relações que, de modo precário, ou até mesmo nunca, estiveram realmente estabelecidas. Como um *pequeno parque em um grande espaço livre*, com equipamentos que supram necessidades culturais e esportivas da região e da cidade, a intervenção neste local tem como principais objetivos:

- **Conectar o que não está efetivamente ligado.** Os bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista tem suas conexões realizadas de modo restrito, essencialmente pelo automóvel através da Avenida Daniel Pacífico. Trabalhar novas conexões com segurança, onde principalmente o pedestre tenha vez, torna-se um ponto essencial para este trabalho.

- **Trabalhar as características topográficas e ambientais do lugar através de edifícios e caminhos.** A peculiaridade do relevo da área de intervenção é notória especialmente pela presença da via da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que pela sua implantação criou taludes no terreno de até nove metros de altura. Logo, estas características topográficas naturais e antrópicas, deste trecho do fundo de vale Córrego da Grama, são usadas a favor do projeto, o qual interage de modo criativo com estes elementos que sempre foram barreiras. São propostos então dois edifícios na área de intervenção, os quais se conectam entre si e com o entorno, pois estão associados às variações do terreno pré-existente, funcionando como elementos topográficos e como pontos nodais de conexão, como espaços de permanência mas também de passagem, edifícios-pontes. E estes edifícios encontram-se ligados por caminhos elevados com largura mínima de seis metros, os quais funcionam como passarelas capazes de abrigar funções de lazer passivo (contemplação e descanso). Como toda a área de intervenção projetual encontra-se em fundo de vale, e nesta muitos fragmentos são Área de Proteção Permanente (APP), os edifícios e caminhos são projetados de modo a respeitar essas características do local, permitindo ao fundo de vale sua função inerente de coletor de águas pluviais. No entanto, apesar de ser um parque que acontece em sua maioria elevado do solo, ele está inserido sim em uma área que pode ser considerada “imprópria” para edificações; por isso, este projeto toma tal constatação não como um problema, mas como partido, buscando mostrar que em ambiente urbano, áreas de conservação e proteção ambiental podem e devem ter uma diferenciação de uso se comparadas a estas mesmas áreas em zonas rurais, pois se um uso coerente não for dado a áreas urbanas como estas, um uso equivocado e ilegal será inevitável, como já destacado neste trabalho.

- **Não romper a linearidade da ferrovia, mas se apropriar de sua força.** Apesar de todas as intervenções propostas nesta área, a linearidade da linha férrea da antiga Companhia Paulista – que está inserida na área de intervenção – não será rompida, visto a importância desta estrutura para futuras intervenções:

"As propostas para as áreas ferroviárias desativadas também aparecem de forma demasiada genérica [...] Sem essas definições o espaço abandonado se torna palco de intervenções pontuais de agentes públicos e/ou privados. Essas intervenções não permitem mais uma leitura dos espaços ferroviários como um grande conjunto, e sim, como grandes espaços separados que não se conectam, deixando de lado uma das principais características das áreas ferroviárias que é sua linearidade".²¹

"A falta de compreensão desses espaços, fazem com que, tanto agentes privados quanto agentes públicos, ajam pontualmente sobre os leitos e estruturas ferroviárias desativadas, comprometendo a possibilidade de futuras propostas de maior abrangência e com uma visão global do assunto".²²

Buscando estimular futuras discussões de mobilidade urbana que possam utilizar os antigos trilhos da Companhia Paulista, os dois edifícios projetados, distantes cerca de 250m um do outro, contarão com uma estação de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) cada um, visando uma possível utilização desta linha férrea para melhoria da mobilidade urbana bauruense. Como o VLT trabalha sempre em nível em relação à rua, os edifícios é que darão o nivelamento dos veículos com o entorno visto que, dentro do perímetro urbano, esta antiga ferrovia encontra-se em desnível em relação à malha urbana quase que em sua totalidade.



Figura 23. Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) em Madri, Espanha.

Disponível em: <http://www.railway-technology.com/projects/madrid-light-rail/>

Acesso em: 17 Out. 2011

²¹ Costa (2010, p.42)

²² Ibid. (p.112)

Ditas as intenções, o projeto pode ser finalmente apresentado. Com uma área intervenção de aproximadamente 50.000m², o parque contará com dois edifícios, duas "frentes de trabalho", que atendem algumas demandas da cidade: o Edifício Cultural, o qual dá suporte a biblioteca infantil municipal, a um teatro com capacidade para cerca de 400 expectadores e a uma estação de VLT; e o Edifício Esportivo, que dá suporte a uma piscina municipal para treinos, piscina de saltos ornamentais, quadra poliesportiva e outra estação de VLT.

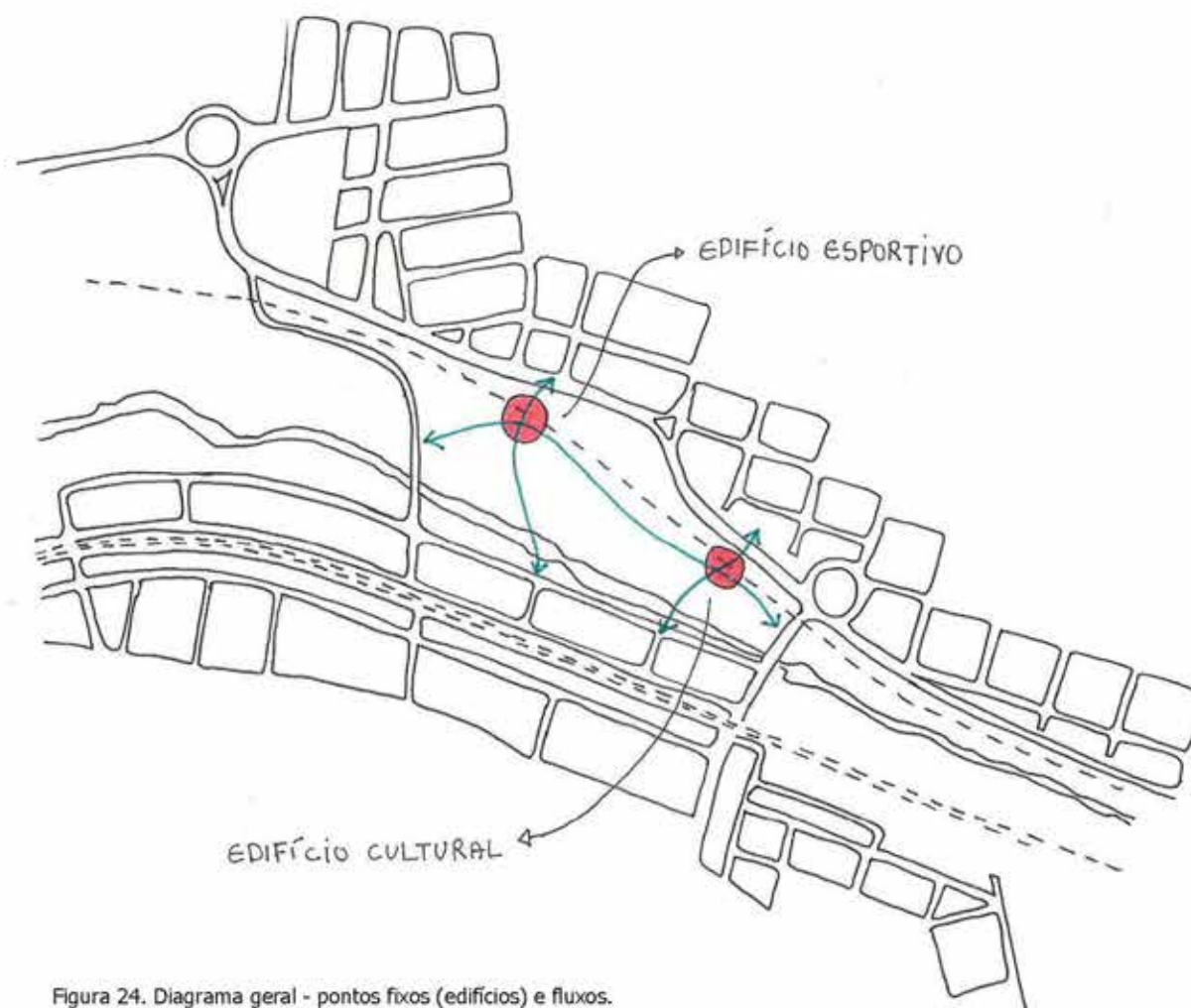
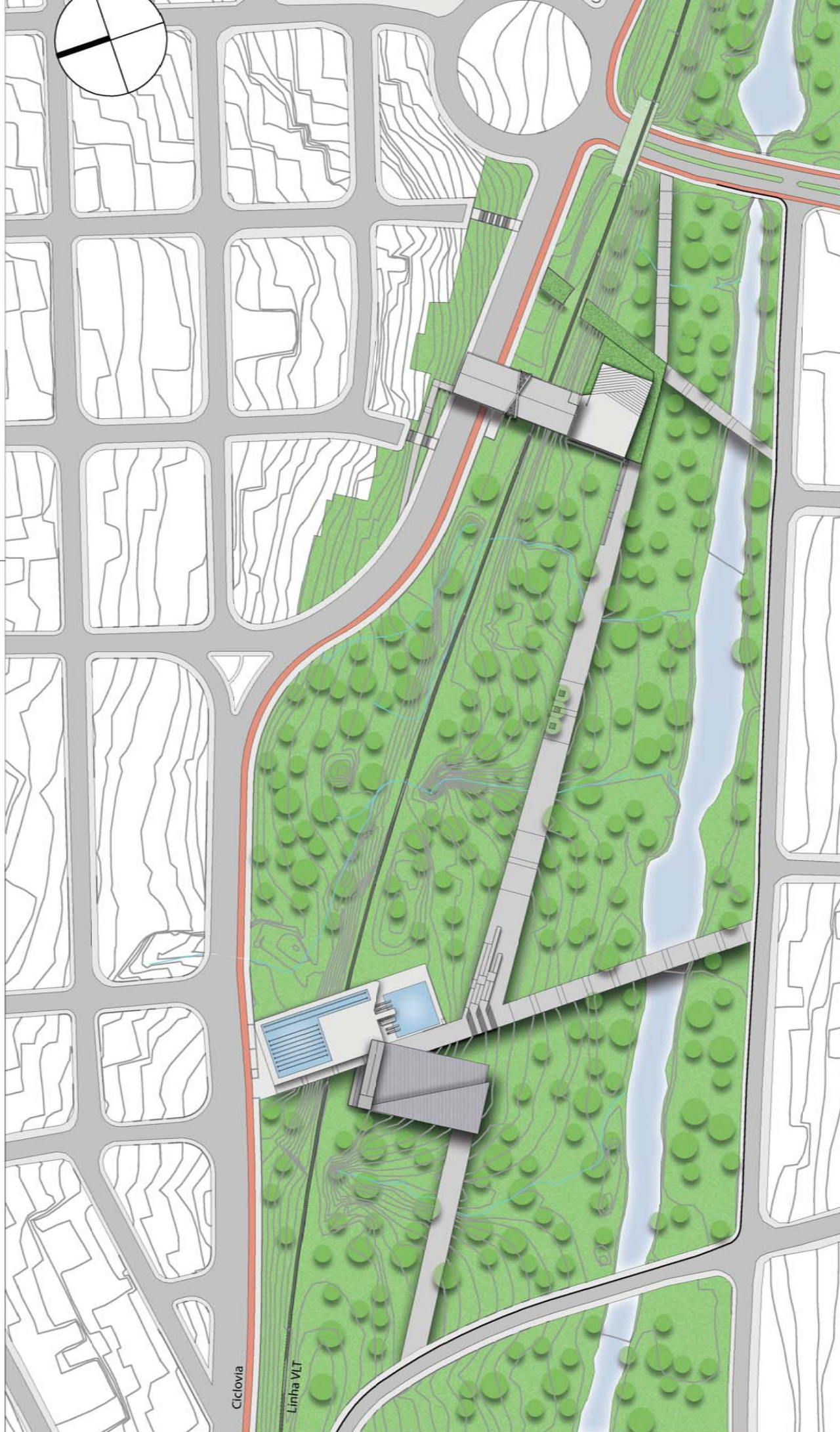


Figura 24. Diagrama geral - pontos fixos (edifícios) e fluxos.



ESC 1:1500

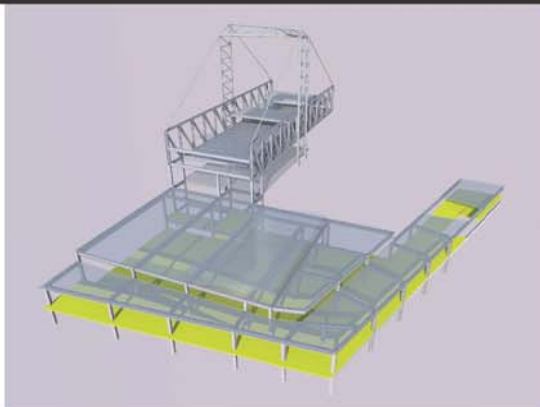
IMPLANTAÇÃO I PARQUE DA GRAMA

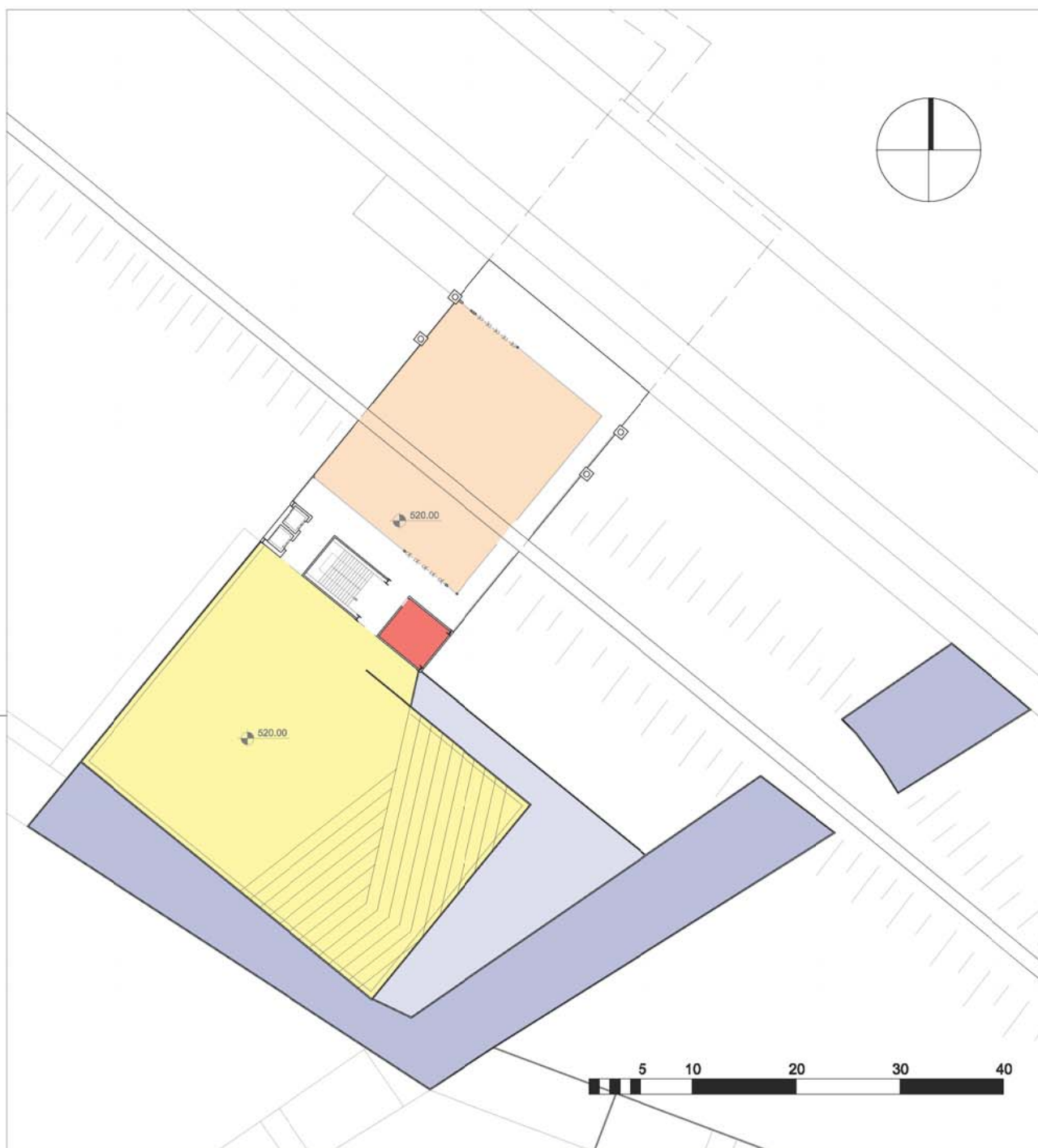


PLANTA 1/6

EDIFÍCIO CULTURAL I AUDITÓRIO

- Platéia - aprox. 400 lugares
- Palco / Camarins / Apoio
- Depósitos / Apoio Teatro
- Saídas de Emergência
- Sanitários Feminino e Masculino
- Café

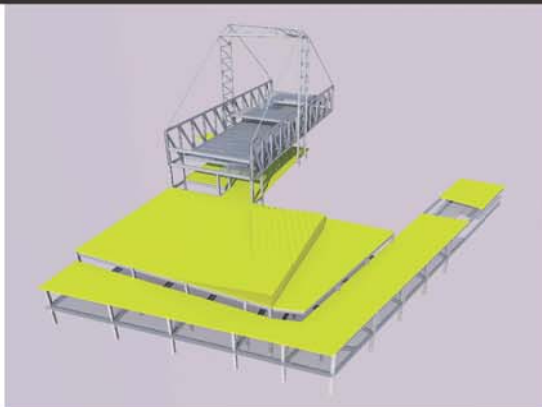


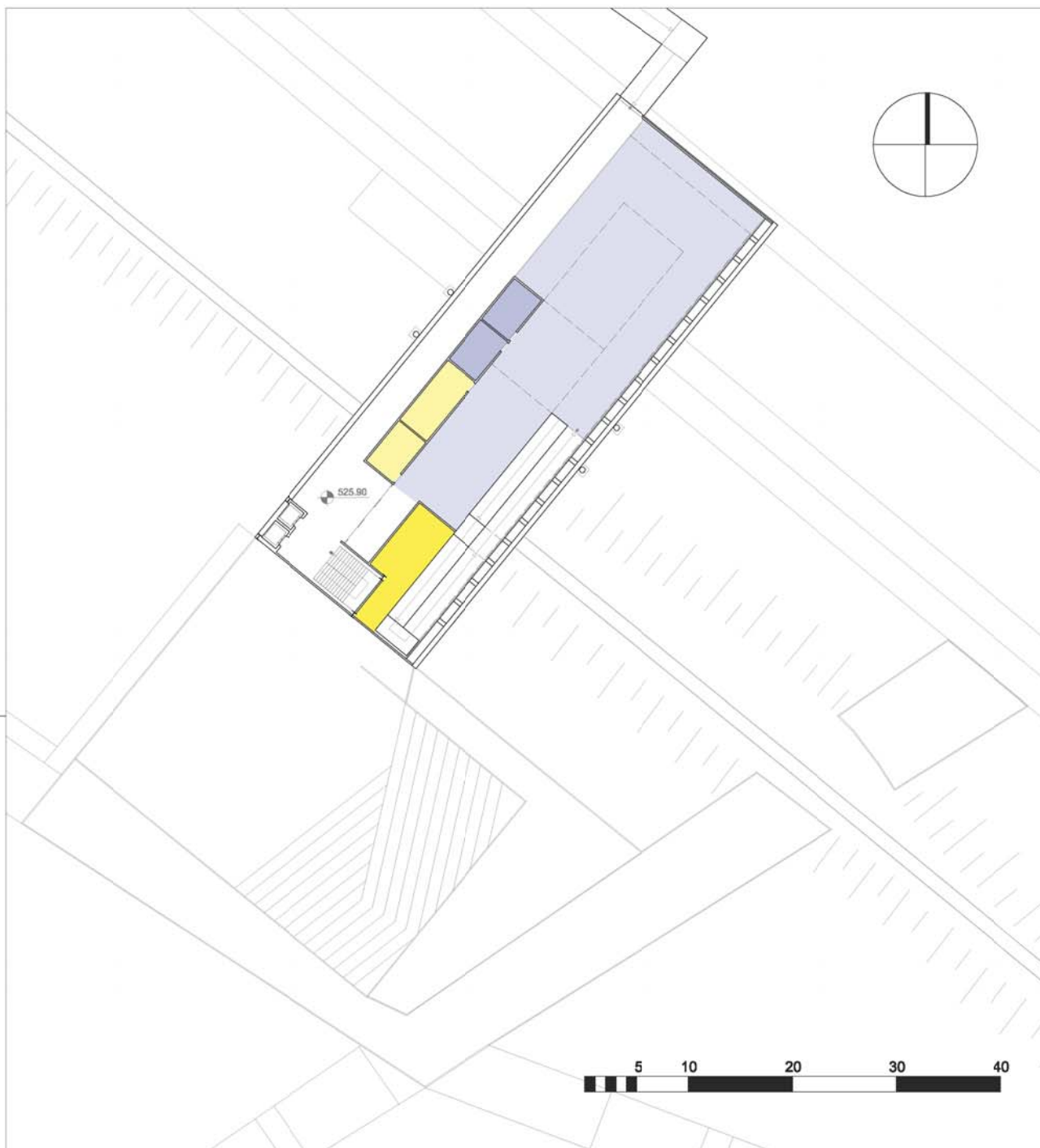


PLANTA 2/6

EDIFÍCIO CULTURAL I ESTAÇÃO

- Espaço para atividades ao ar livre
- Estação VLT
- Bilheteria / Apoio - Estação VLT
- Teto jardim nível I
- Teto jardim nível II

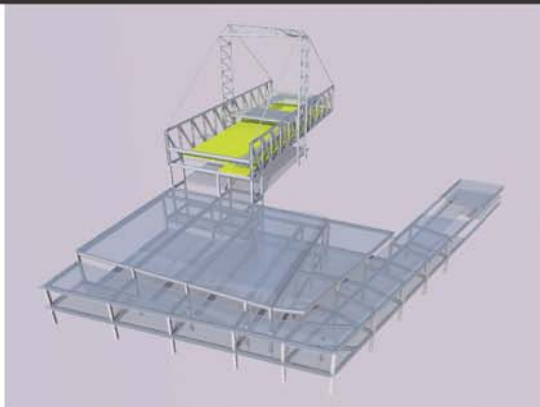


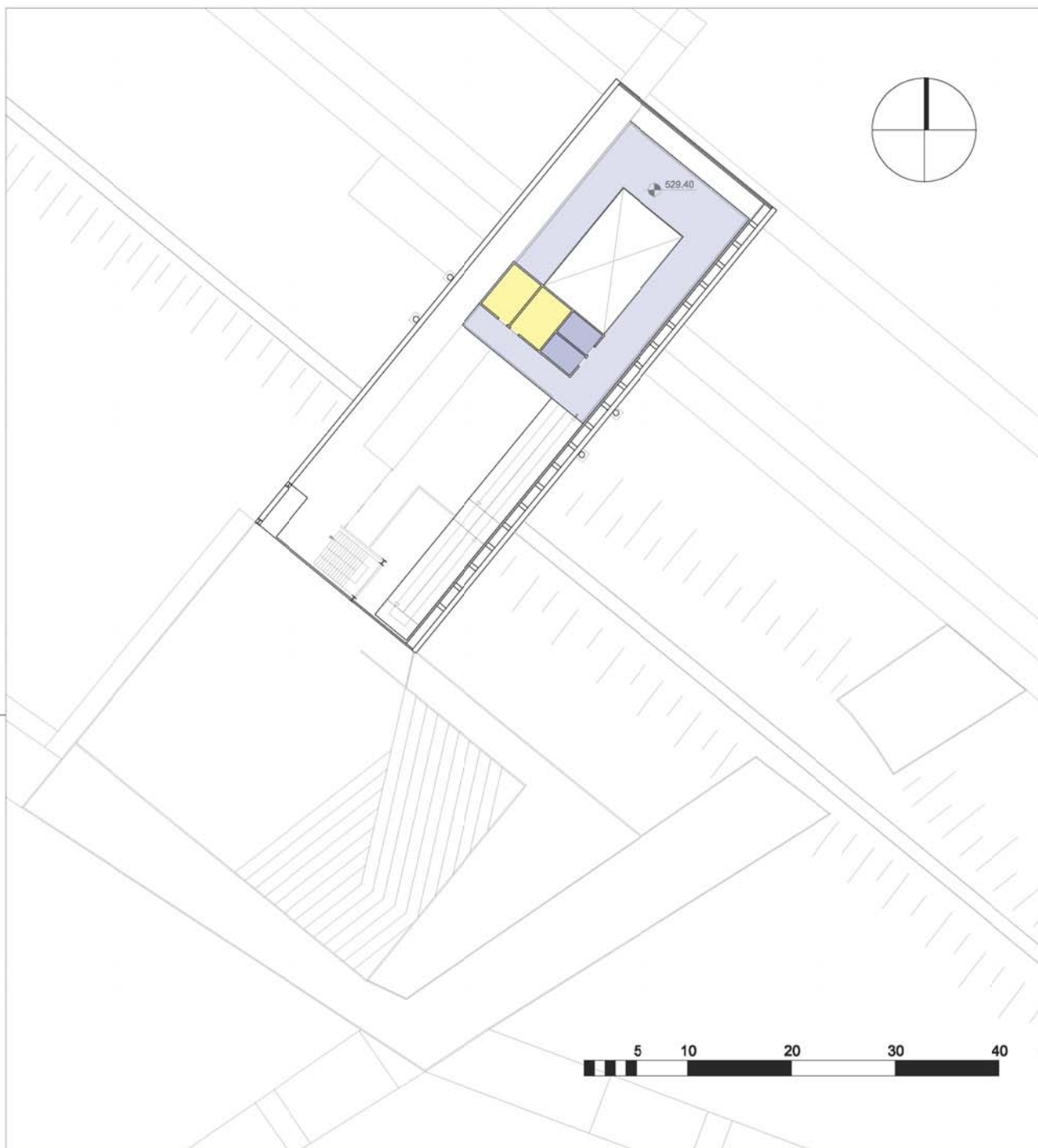


PLANTA 3/6

EDIFÍCIO CULTURAL I BIBLIOTECA INFANTIL

- Recepção Biblioteca
- Salas de Apoio
- Acervo
- Sanitários Feminino e Masculino

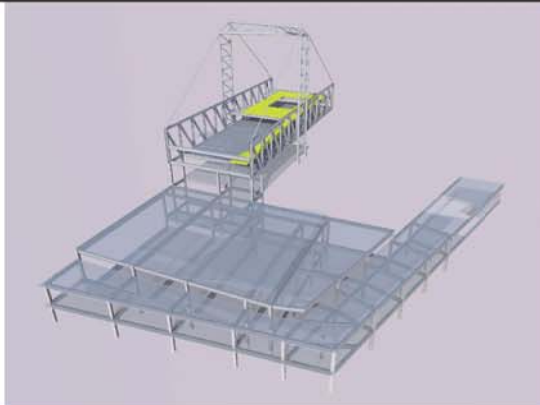


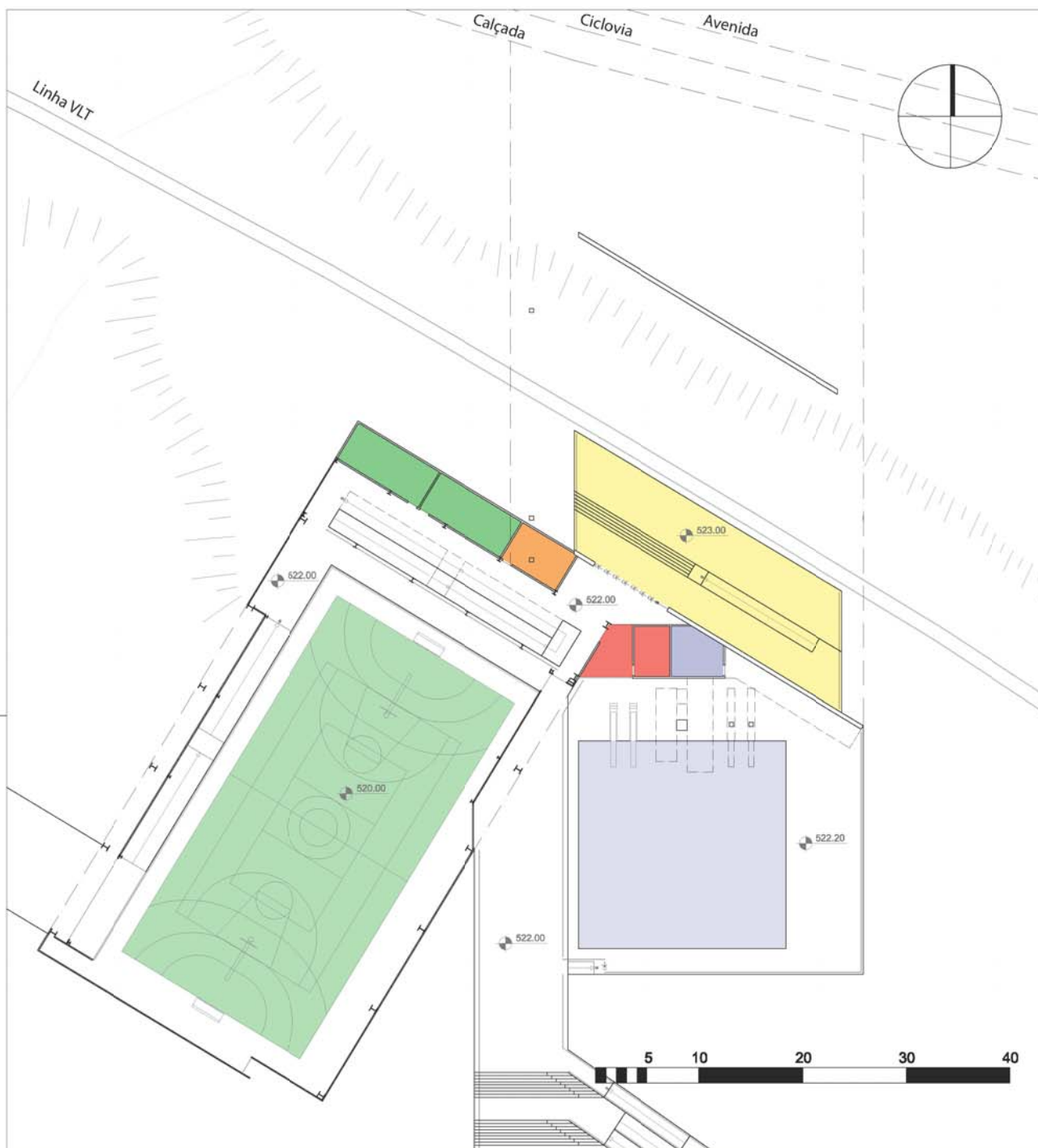


PLANTA 4/6

EDIFÍCIO CULTURAL I BIBLIOTECA INFANTIL

- Salas de Apoio
- Acervo
- Sanitários Feminino e Masculino

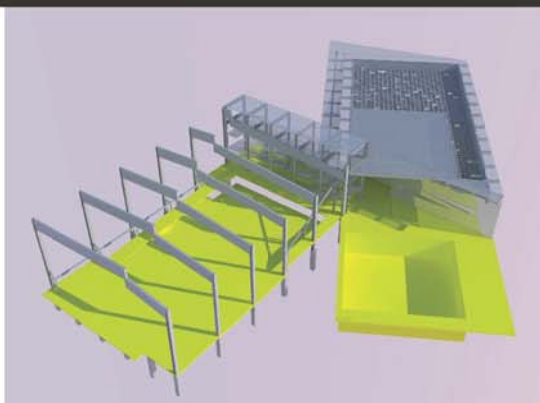


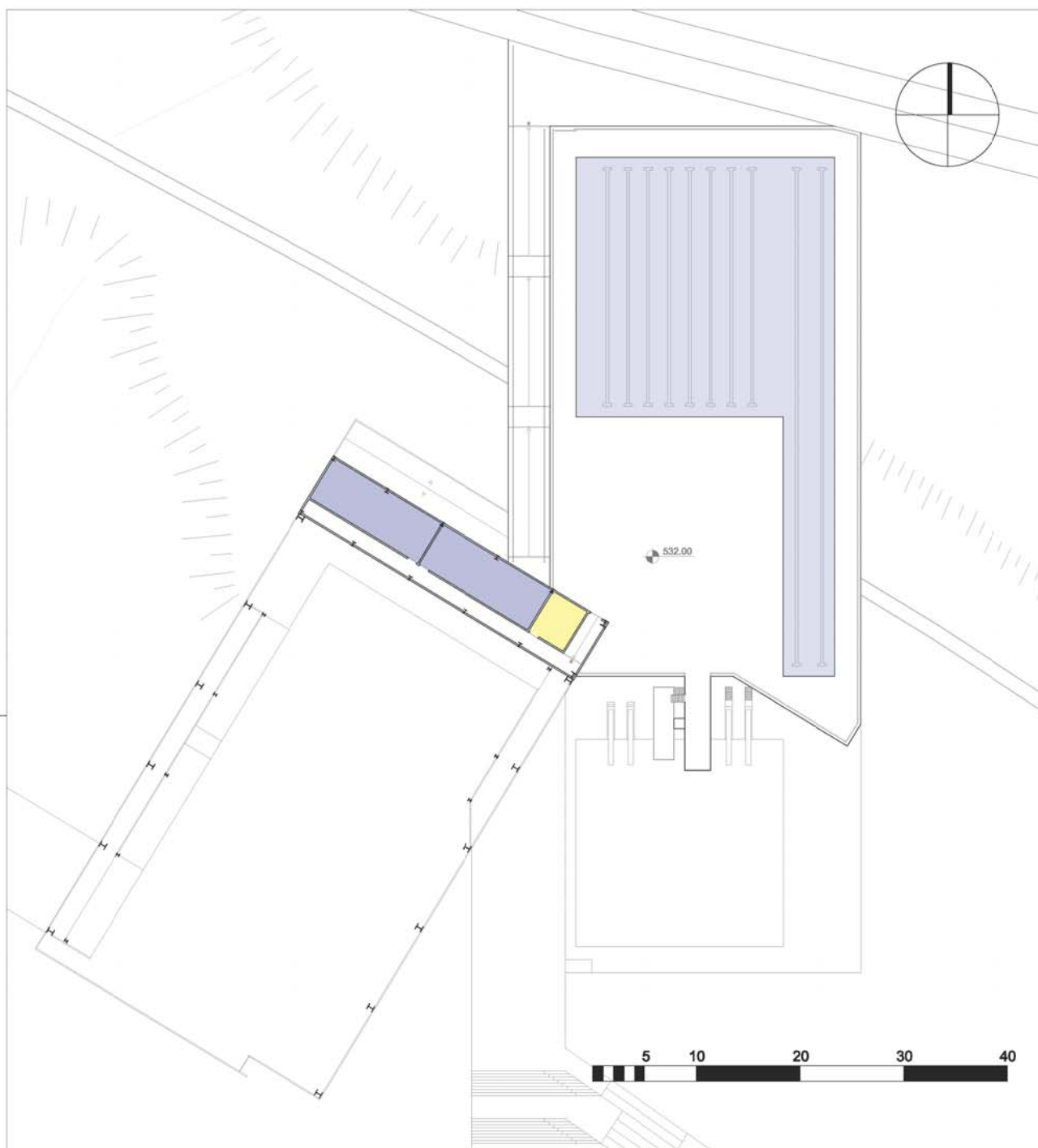


PLANTA 5/6

EDIFÍCIO ESPORTIVO I QUADRA-PISCINA-ESTAÇÃO

- Quadra Poliesportiva
- Vestiários / Sanitários Masculino e Feminino
- Piscina para Saltos Ornamentais
- Apoio Piscina
- Estação VLT
- Bilheteria / Apoio - Estação VLT
- Café

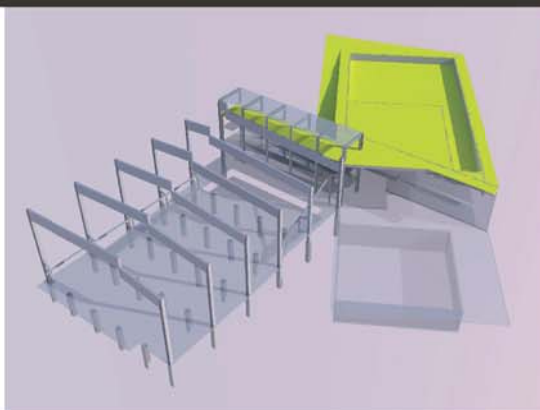




PLANTA 6/6

EDIFÍCIO ESPORTIVO I PISCINA

- Piscina curta (20x25m) + Raias para treino (5x50m)
- Vestiários Feminino e Masculino
- Apoio Piscina





Perspectiva 1. Visão geral do conjunto Parque da Grama.



Perspectiva 2. Edifício Cultural.



Perspectiva 3. Visão geral do edifício a partir da avenida projetada.

Perspectiva 4. Entrada leste, a partir da
Av. Daniel Pacífico.



Perspectiva 5. Entrada sul. Acesso direto ao
Teatro da Grama.



Perspectiva 6. Entrada oeste. Acesso direto
ao Teatro da Grama.



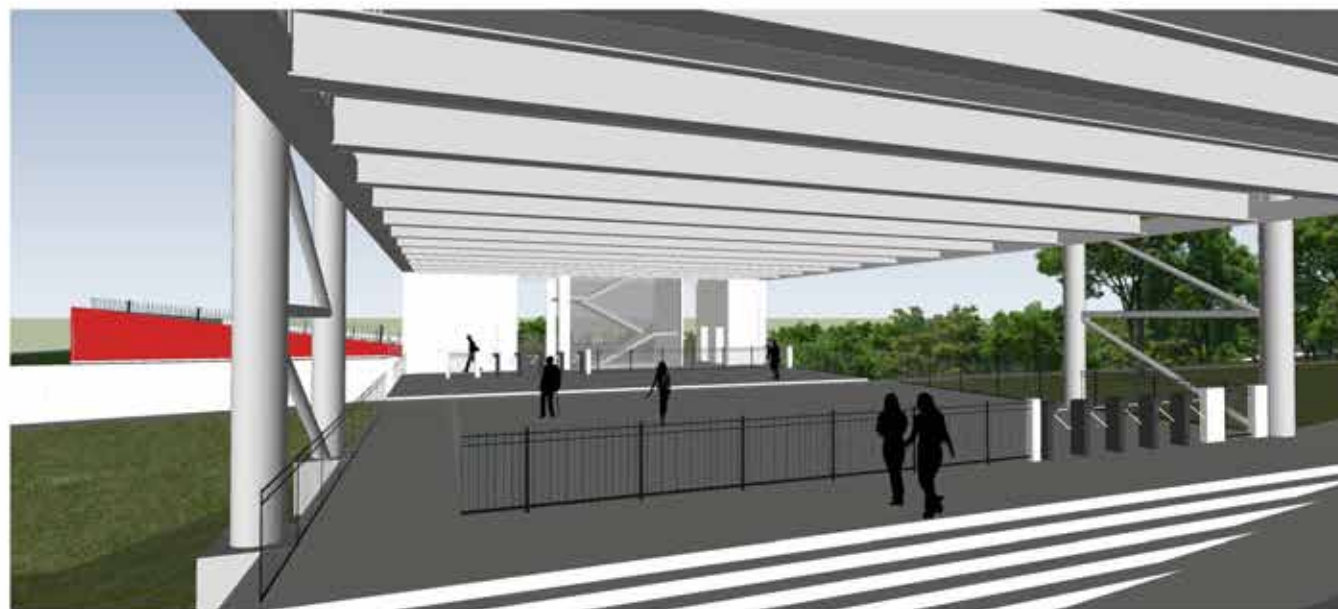
Perspectiva 7. Entrada norte A, a partir da
avenida projetada.



Perspectiva 8. Entrada norte B. Acesso
direto à estação de VLT.



Perspectiva 9. Entrada norte B. Acesso
direto à estação de VLT e ao espaço para
atividades ao ar livre.



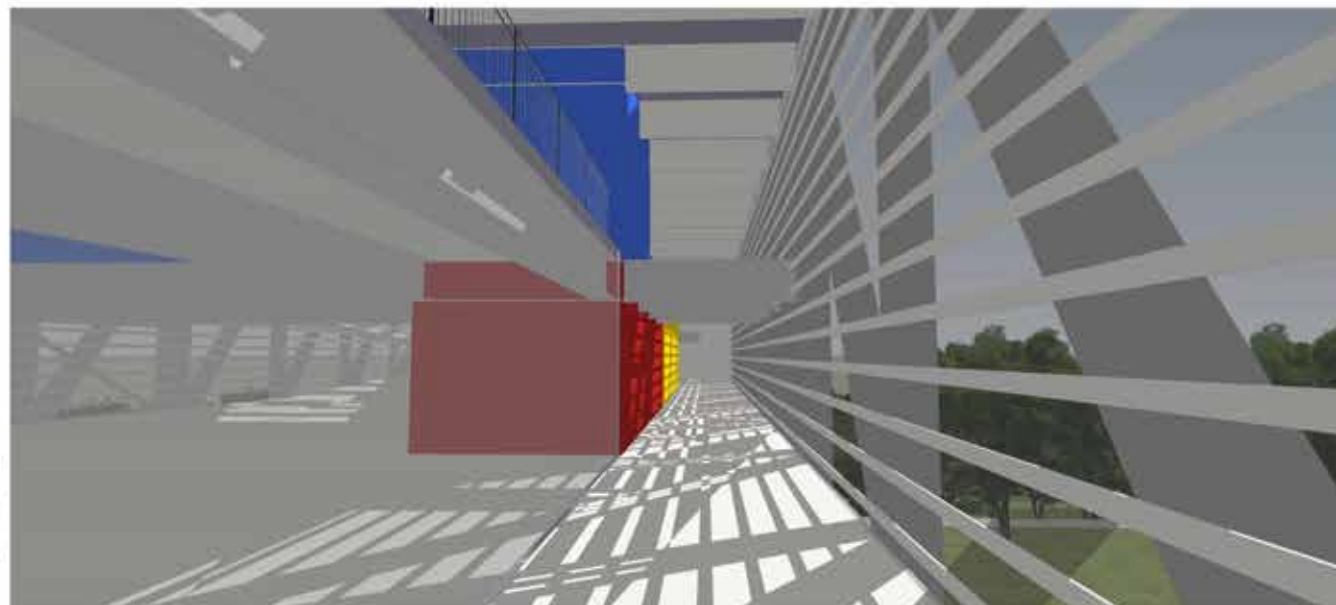
Perspectiva 10. Localizado acima da cobertura do teatro, este espaço é dedicado à atividades variadas.



Perspectiva 11. Entrada norte C. Acesso direto à biblioteca infantil.



Perspectiva 12. Vista interna do acesso à biblioteca infantil. Por esta entrada também é possível acessar as escadas e elevadores que conectam os demais pavimentos do edifício.



Perspectiva 13. Vista interna a partir da biblioteca infantil. Deste ponto é possível observar a avenida projetada.



Perspectiva 14. Pela largura dos caminhos, sempre superior a 6m, propõe-se ao longo dos percursos espaços de descanso e contemplação.



Perspectiva 15. Escada de acesso ao Edifício Esportivo.



Perspectiva 16. O conjunto de escadas e rampas conecta caminhos vindos de pontos diferentes, vencendo uma altura de 4 metros.



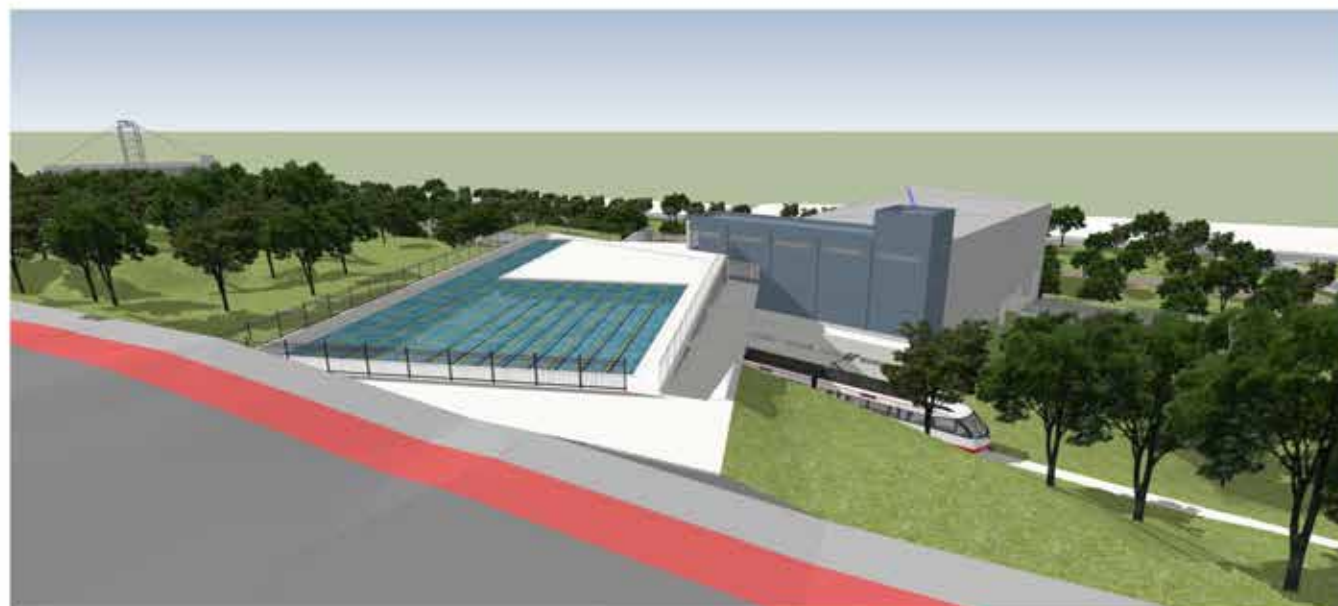
Perspectiva 17. Edifício Esportivo.



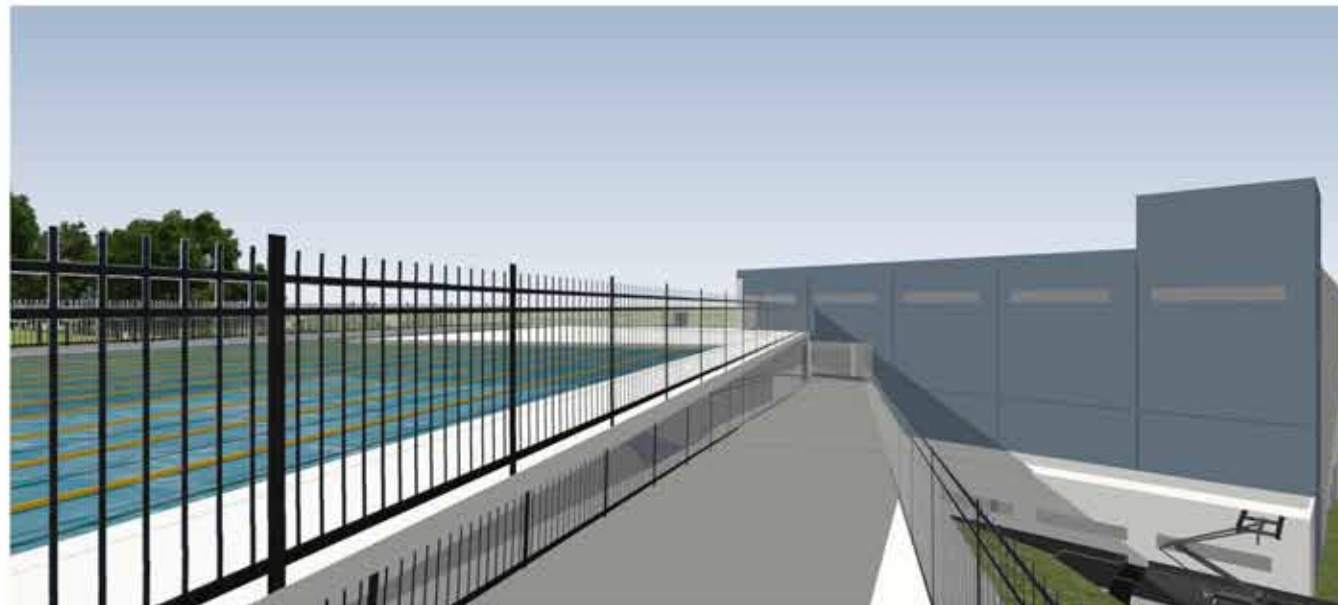
Perspectiva 18. Entrada sul. Acesso à piscina de saltos ornamentais, quadra poliesportiva e estação de VLT.



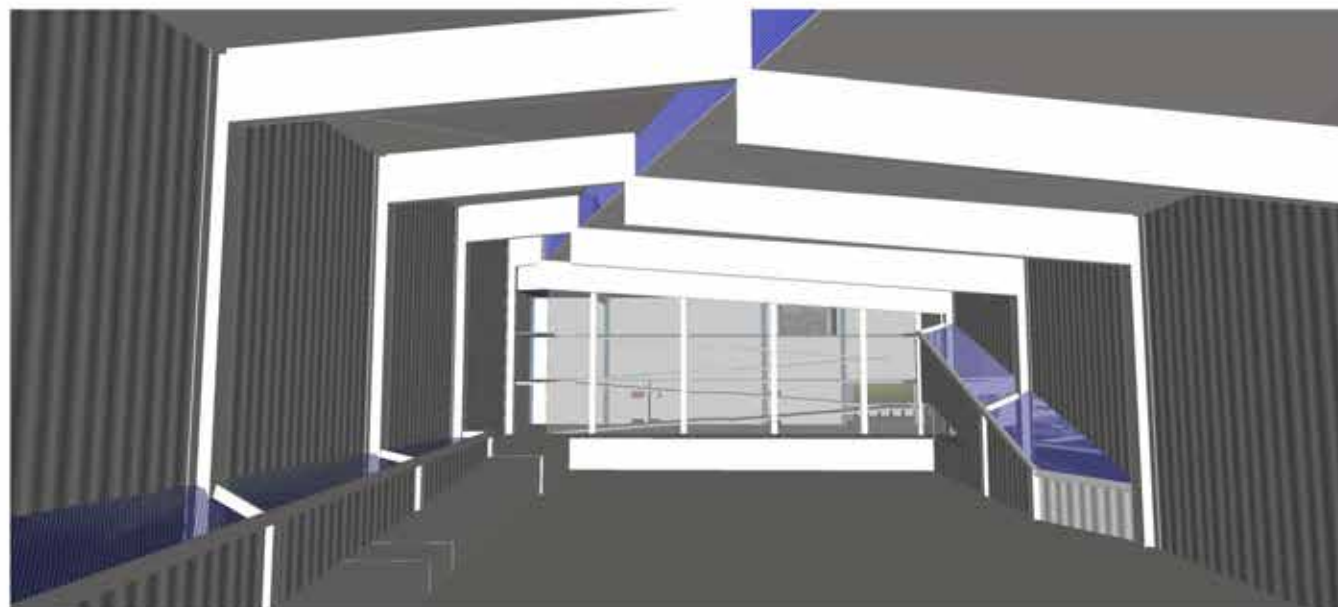
Perspectiva 19. Entrada norte. Acesso à piscina semi-olímpica, raias olímpicas para treino e estação VLT.



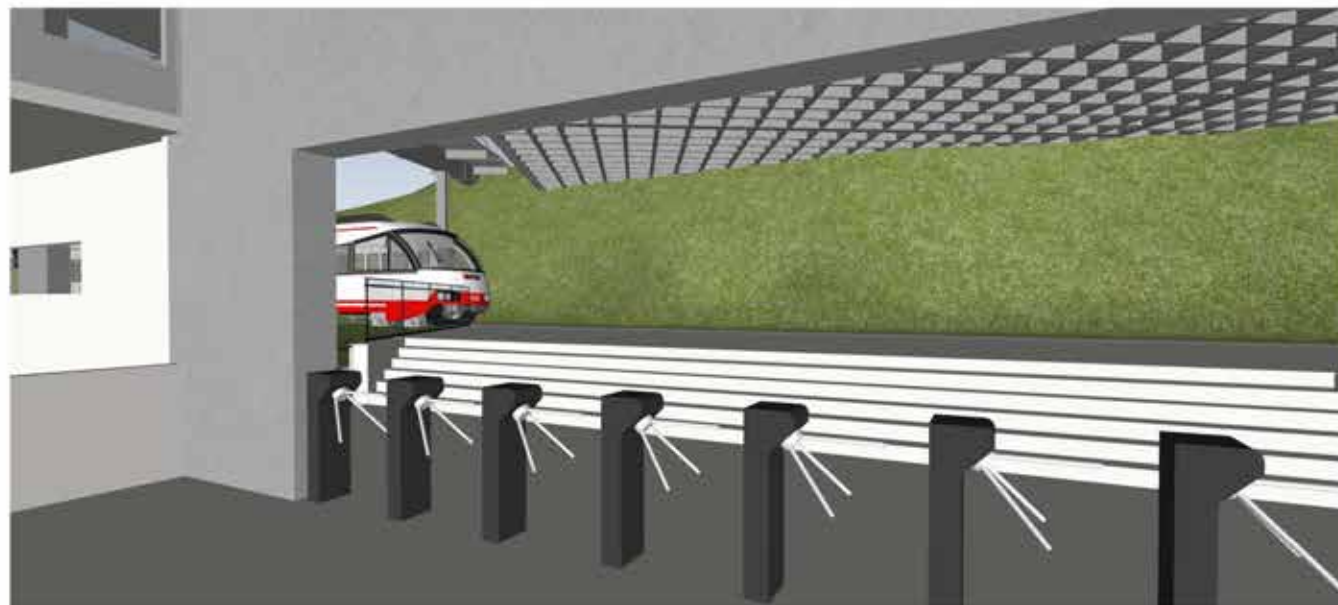
Perspectiva 20. Esta entrada dá acesso direto ao conjunto de rampas que conecta todos os pavimentos do edifício.



Perspectiva 21. Vista interna da quadra poliesportiva. Em azul, aberturas que permitem ventilação permanente da quadra. Ao fundo, conjunto de rampas.



Perspectiva 22. Vista interna da estação de VLT, localizada abaixo da estrutura da piscina.



Perspectiva 23. Neste ponto o acesso visual à piscina de saltos ornamentais é possível a partir da lanchonete.



Perspectiva 24. Entrada oeste. Acesso à quadra poliesportiva.



Perspectiva 25. O edifício vence altura de 10m. Esta perspectiva pode ser observada pelos usuários do VLT.



BAURU (Prefeitura Municipal). *Plano Diretor de Bauru*. 1967. Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

_____. Lei n.º 5631, de 22 de agosto de 2008. *Plano Diretor Participativo do Município de Bauru*, Bauru, SP, 22 ago. 2008. Disponível em: <http://antigo.bauru.sp.gov.br/prefeitura/conteudo/gabinete/imprensa/PDP_Lei_5631.pdf> Acesso em: 25 mar. 2011.

COSTA, Pablo D. S. R. *Os Espaços Ferroviários de Campinas: (Re)Leituras Contemporâneas*. 2010. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Campinas, 2010.

GHIRARDELLO, Nilson. *À Beira da Linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. 1999. Tese (doutorado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.

_____. *Aspectos do Direcionamento Urbano da Cidade de Bauru*. 1992. Tese (mestrado) – Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos.

JORNAL DA CIDADE. Autoridades receberam Plano Diretor da Cidade. *Jornal da Cidade*, Bauru, 15 de dez. 1968, p.1.

_____. Nôvo traçado dos trilhos da CP não altera Plano Diretor. *Jornal da Cidade*, Bauru, 20 de mar. 1969, p.1.

LAMÔNICA, Natasha. *Panorama das favelas de Bauru e projeto de intervenção no Programa de Reassentamento das Famílias da favela do Parque Real*. 2008. Trabalho de conclusão de curso (bacharelado – Arquitetura) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru.

LOSNAK, Célio José. *Polifonia urbana: imagens e representações Bauru 1950-1980*. Bauru: EDUSC, 2004.

MARICATO, Ermínia. *Metrópole na Periferia do Capitalismo. Ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

ROCHA, Daniel. *Reconexões Urbanas. Proposta de requalificação do corredor centro-ponte São João em Jundiaí*. 2010. Trabalho Final de Graduação (bacharelado – Arquitetura) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência*. Tradução Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.