

UNESP - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
FAAC - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação
DAUP - Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo
Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo

T F G 2 0 1 1

Espaços Públicos e Renovação Urbana: Intervenção Projetual em São José do Rio Preto/SP

CAMILA MARCHI DA SILVEIRA

Orientadora: Profª Drª Maria Solange Gurgel de Castro Fontes

UNESP - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
FAAC - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação
DAUP - Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo
Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo

T F G 2 0 1 1

Espaços Públicos e Renovação Urbana:

Intervenção Projetual em São José do Rio Preto/SP

CAMILA MARCHI DA SILVEIRA

Orientadora: Prof^a Dr^a Maria Solange Gurgel de Castro Fontes

Capa:

Fotografia de Tuca Vieira. *São Paulo, 2003*. Disponível em

<http://www.tucavieira.com.br/default.asp?ReferenciaCor=0&ID_Categoria=46&Alinhar=0&Idioma=&Imagem=11> Acesso em 11/06/2011

“Places where people can be “sociable and festive” are the essence of urbanity”.

(SHAFTOE, Henry. 2008)

Para ser grande, sê inteiro:
Nada teu exagera ou exclui.
Sê todo em cada coisa.
Põe quanto és
No mínimo que fazes.
Assim em cada lago a lua toda brilha,
Porque alta vive.

Fernando Pessoa

A Deus, por me permitir sonhar e crer na realização desse sonho;
aos meus pais, Eliza e Jair, pelo amor e dedicação incondicionais;
à minha irmã, Larissa, pelos ensinamentos e incentivo;
ao meu cunhado, Fernando, pelos conselhos;
à Dalila, pelo companheirismo;
às professoras Solange e Norma, pela orientação;
aos amigos e familiares que, mesmo longe, torceram por mim;
aos amigos bauruenses, em especial Lady, Kanashiro, Tatá e Juh, pela
cumplicidade tanto nos inesquecíveis momentos de alegria quanto nas
dificuldades;
à equipe Somma Arquitetura pela oportunidade;
e a todos aqueles que compartilharam esta conquista comigo, minha mais
sincera e profunda gratidão.

sumário

1. introdução.....	8
2. o espaço público como desafio para as cidades contemporâneas: o conceito de " <i>arquitetura introvertida</i> ".....	12
2.1 a produção de espaços públicos: projetos de intervenção urbana.....	18
2.2 estudos de caso: a Europa e as " <i>cidades espetáculo</i> ".....	22
2.3 estudos de caso: cidades asiáticas e as megaconstruções.....	32
2.4 a produção de espaços públicos nas cidades latino-americanas: o caso brasileiro.....	36
2.5 projetos urbanos de desenvolvimento local.....	43
3. o que torna um espaço público eficaz? condicionantes projetuais.....	47
4. intervenção projetual em são José do rio preto.....	59
4.1 da escolha do local.....	60
4.2 análise da área.....	64
4.2.1 estação ferroviária	64
4.2.2 rodoviária.....	74
4.2.3 praça cívica.....	84
4.3 estudos preliminares.....	93
5. projeto.....	98
5.1 diretrizes gerais.....	100
5.2 novos usos.....	106
5.3 barreiras arquitetônicas.....	119
5.4 acessos e fluxos.....	128
5.5 articulações.....	136
6. considerações finais.....	143
7. bibliografia.....	144
8. anexos.....	147

1. introdução

Enquanto estudante de Arquitetura e Urbanismo, as discussões relacionadas à produção de espaços voltados para o convívio nas cidades contemporâneas, ao motivo de sua ascendente escassez e à perda da função de promotores de qualidade de vida e desenvolvimento local sempre despertaram indagação e interesse. Tal fato resultou em um desejo de estudar de modo mais complexo o assunto e transformá-lo em uma proposta de um projeto de intervenção em um espaço público na cidade de São José do Rio Preto, SP, proposta esta que se coloca como objetivo central desta pesquisa.

Primeiramente, deve-se esclarecer o sentido utilizado aqui para o termo *espaço público*. Muitas bibliografias o tratam sob um conceito político e sociológico, analisando-o enquanto ambiente de expressão popular e democrática; porém, nesta pesquisa, ele será discutido sob o ponto de vista urbano, com relação ao seu planejamento e produção nas cidades atuais. Portanto, o termo *espaço público* fará aqui referência a qualquer tipo de espaço que permita, ao menos em tese, o uso coletivo e o livre acesso dos cidadãos, sejam espaços abertos (praças, parques) ou não (edificações), e dos mais diversos fins (lazer, culturais, serviços, comerciais).

Se fizermos uma retomada no tempo a respeito da história da Arquitetura e do Urbanismo, ela nos mostrará que a concepção de espaços públicos sempre foi

uma preocupação fundamental de seus agentes. Desde a ágora grega, que representava o cerne da pólis, até as correntes modernistas, com a ideia de criação de grandes parques, a busca por espaços que sejam agradáveis e atrativos, que ofereçam oportunidades de encontro, de entretenimento e de socialização, que permitam aos seus usuários uma melhor qualidade de vida sempre foi o ideal de muitos arquitetos e urbanistas.

Sendo assim, é inegável a importância que os espaços públicos oferecem à cidade e aos seus habitantes. Segundo Henry Shaftoe¹, apesar das inovações tecnológicas, que através das "redes sociais" permitem que pessoas do mundo inteiro se "encontrem" num espaço virtual, a companhia dos outros é fundamental para o senso de existência do ser humano. Dentre diversos benefícios, os espaços públicos contribuem para o **bem-estar** e para a **saúde** (tanto física, ao permitir que as pessoas se exercitem, respirem um ar mais fresco; quanto mental, ao promover contatos sociais); para a **aprendizagem** (os encontros permitem que as pessoas entrem em contato com outras culturas e costumes); além da **resolução de conflitos, tolerância e solidariedade** (uma vez que mantêm contato com diferentes culturas, as pessoas aprendem a respeitá-las), entre seus cidadãos. Além disso, trazem **benefícios econômicos** (ao atraírem pessoas, podem gerar fontes de renda, através da venda de diversos produtos); contribuem para a **segurança** da cidade (ao promoverem o uso das pessoas, no conceito de Jane Jacobs dos "olhos da rua"); para a **democracia** (como um local de expressão popular); **história e política local** (a qualidade dos espaços públicos de uma cidade demonstra sua força política e histórica).

¹ SHAFTOE, Henry. *Convivial Urban Spaces: creating effective public places*. Reino Unido; Estados Unidos: Earthscan, 2008.

Sendo assim, por que então esses espaços vêm se tornando cada vez menos lugares de convívio, perdendo sua dinâmica e usabilidade por parte dos cidadãos? Estaria o espaço público condenado ao fracasso?

Com a intenção de responder a essas questões, buscou-se durante a etapa de conceituação teórica a revisão bibliográfica de autores que tratam do tema do espaço público, inserido no ambiente urbano, por meio da análise de como as cidades (e seus agentes) vêm tratando e produzindo espaços públicos atualmente, não só no Brasil, como também através de estudos de caso que demonstram ações empregadas em outras localidades. Nesse momento, julgou-se igualmente válida uma investigação mais profunda a respeito de projetos de renovação urbana, já que atualmente, como se verificou, grande parte dos espaços públicos vêm sendo produzidos por meio de iniciativas desse caráter, além do fato de que o projeto a ser realizado posteriormente consiste, justamente, em uma intervenção urbana. Além disso, considerou-se interessante a busca por um estudo mais voltado à concepção arquitetônica em si, na tentativa de se verificar fatores que podem influenciar no fato de um determinado local se tornar um ambiente atrativo ou não às pessoas.

Posteriormente, foram realizados os estudos da área de intervenção, através do levantamento de aspectos históricos e situação atual, que balizaram os estudos iniciais, e, por fim, se deu a concepção do projeto.

Figura 1: Shopping center em South Gloucestershire. Fonte: SHAFTOE, Henry. *Convivial Urban Spaces: creating effective public places*. Reino Unido; Estados Unidos: Earthscan, 2008, página 18.



2. o espaço público como desafio para as cidades contemporâneas: o conceito de "arquitetura introvertida"



"Com a atual tendência de privatização dos espaços públicos, e de demanda por shopping centers – não tão atuais assim –, que oferecem todos os confortos, praticidades e, principalmente, a segurança que os espaços públicos comuns não podem oferecer, é triste vermos o urbano se tornar um campo minado de uma guerra que nos oprime e deprime. A cidade, que é o lugar por excelência da vida do homem, onde ele se relaciona, cresce e se desenvolve socialmente, se torna, hoje, o lugar de maior perigo para sua existência."

(DIAS, Fabiano Vieira. 2002)



Figura 2: Trânsito agitado na cidade de São Paulo. Foto: Tuca Vieira. *Trânsito, São Paulo*. Disponível em <http://www.tucavieira.com.br/default.asp?ReferenciaCor=0&ID_Categoria=32&Alinhar=1&Idioma=&Imagem=7> Acesso em 11/06/2011.

Agitação, trânsito, correria, barulho, stress. Assim podem ser descritas a maioria das metrópoles modernas, e isso já alcança algumas das cidades médias também. Segundo o arquiteto e urbanista Fabiano Vieira Dias², o caos urbano, somado ao crescimento da violência e ao sentimento de insegurança pela população, acrescido ainda pela excitação da vida moderna, acabou produzindo um ambiente que pouco favorece a convivência entre pessoas, e isso se reflete na maneira como produzimos nossos espaços.

De acordo com o autor, pode-se denominar esse tipo de ambiente de *espaço introvertido*, o qual pode ser caracterizado como o lugar que “*se volta para si e menos para a cidade*” (DIAS, 2005). Tais espaços podem ser representados hoje pelos atuais shopping centers, que se tornaram os novos locais de atração e lazer da população. São locais fechados, em sua maioria com condicionamento de ar, onde tudo pode ser controlado. São privados, mas incorporaram em seus interiores (mesmo que de uma maneira não proposital) a ideia da praça, da rua, enfim, do espaço público tradicional.

Para Abilio Guerra³, atualmente os espaços privados, como shopping centers, clubes sociais, estádios, casas de shows e eventos, assumem um papel antes exercido pelo espaço público. Nesse sentido, o autor defende que é preciso entender (e aceitar) que tanto espaço público quanto espaço privado convivem lado a lado na cidade contemporânea.

² DIAS, Fabiano Vieira. *O desafio do espaço público nas cidades do século XXI*. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.061/453>> Acesso em 15/05/2011.

³ GUERRA, Abilio. *Três questões sobre urbanismo (editorial)*. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.005/966>> Acesso em 20/05/2011.



Figura 3: Área de lazer de condomínio vertical na Vila Mariana, em São Paulo, em contraste com o entorno. Foto: Jonne Roriz. Disponível em <<http://blogs.estadao.com.br/dhar-sobre-o-mundo/sao-paulo-457-anos/>> Acesso em 11/06/2011.

Apesar dessa convivência, é necessário ressaltar, conforme assinala Dias, que os espaços privados, por serem produzidos por uma esfera social dotada de mais recursos, acabam por adquirir, na maior parte das vezes, uma qualidade construtiva e ambiental muito superior aos espaços da cidade produzidos por investimentos públicos. Isso em virtude geralmente da falta de recursos ou mesmo do descaso em se construir locais desse tipo, com qualidade.

Com isso, a cidade, que deveria representar o ambiente primordial na vida do ser humano, passa a ser vista como um local perigoso, feio, e que, além disso, não é capaz de atrair o indivíduo e de se identificar com ele. Assim, é natural, segundo Dias, que as pessoas procurem lugares que lhes ofereça possibilidades de recreação, de relaxamento, de encontro, características essas oferecidas, hoje em dia, quase que exclusivamente por espaços privados.

Desse modo, parece claro entender a ocorrência cada vez mais crescente de processos urbanos, como exemplifica o autor, de esvaziamento de áreas centrais e abandono dos tradicionais espaços públicos, concomitantemente ao aumento na procura por ambientes enclausurados, tais quais os condomínios fechados e espaços privados de acesso público.

Sob esse paradigma é que se entende que a produção de espaços públicos pela cidade pode ser encarada hoje como um verdadeiro desafio, representado pela busca da criação de espaços mais atrativos e que sejam capazes, mesmo que minimamente, de ajudar na solução de seus problemas, como veremos a seguir.



Figura 4: Plano de Haussmann para Paris em meados do século XIX.

Fonte: Paris Echoes. *Paris & Le Baron Haussmann*. Disponível em <http://www.parisechoes.com/default.asp?Include=detail&ref=228>
Acesso em 11/06/2011.

2.1 a produção de espaços públicos: projetos de intervenção urbana

Figura 5: Plano Voisin para Paris, de Le Corbusier, Fonte: KIEVER, Flávio. *A cidade prescindível*. Disponível em < <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/07.081/1927>> Acesso em 11/08/2011.



Se por um lado o espaço público parecia estar condenado ao fracasso e entregue exclusivamente à iniciativa privada, ações relativamente recentes de governos de diversos países têm demonstrado que sua produção pode ser um "ponto-chave" para a reabilitação desses locais. Desse modo, passaram a enxergá-lo como um mecanismo fundamental para a promoção das cidades (e, juntamente, do governo em questão), objetivando aumentar sua competitividade dentro do panorama mundial. Em decorrência disso, cidades do mundo inteiro vêm realizando projetos de intervenção urbana no intuito de revitalizar áreas degradadas, como forma de promover espaços atrativos que tragam mais visibilidade à cidade.

Na maior parte das vezes, trata-se de áreas ociosas ou subutilizadas, resultantes das transformações promovidas pelas atividades econômicas e pelos avanços tecnológicos dos meios de transporte. Segundo Lilian Fessler Vaz e Carmen Beatriz Silveira⁴, essas áreas podem ser denominadas de *terrains vagues*, sendo caracterizadas por vazios industriais, portuários ou ferroviários.

De acordo com as autoras, os projetos de renovação urbana realizados ao longo do tempo podem ser classificados, numa metodologia proposta por SIMÕES JR. (1994 apud VAZ; SILVEIRA, 1999), em três diferentes modelos de projetos, relacionados com diferentes épocas: o primeiro, um **modelo haussmaniano**, também designado pelo autor de "embelezamento urbano", é representado pelas cidades de Paris e Viena; o segundo, um **modelo modernista** pautado na Carta de

⁴ VAZ, Lilian Fessler; SILVEIRA, Carmem Beatriz. *Áreas Centrais, Projetos Urbanísticos e Vazios Urbanos*. Disponível em <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/07_5_vaz_silveira.pdf> Acesso em 05/06/2011.

Atenas de 1933, denominado de "renovação urbana"; e o terceiro, um modelo de **revitalização urbana** desenvolvido nas últimas décadas, que procura relacionar aspectos históricos, simbólicos, sociais e ecológicos do local como premissas de projeto.

A seguir, faz-se uma análise de como esses espaços vêm sendo produzidos nas cidades européias, asiáticas e latino-americanas, na intenção de analisar seus modos de atuação, tanto por meio de seus pontos positivos quanto negativos.

Figura 6: Museu Guggenheim em Bilbao, Espanha, projeto do arquiteto Frank Gehry. Disponível em <http://www.guggenheim-bilbao.es/secciones/el_museo/el_edificio.php?idioma=en> Acesso em 12/06/2011.



Figura 7: Cidade das Artes e das Ciências em Valência, Espanha, projeto do arquiteto Santiago Calatrava. Disponível em <<http://www.calatrava.com/#/Selected-works/Architecture?mode=english>> Acesso em 12/06/2011.

2.2 estudos de caso:

a Europa e as "cidades espetáculo"

É fato que as grandes cidades da Europa, se analisadas historicamente, sempre foram vistas como ícones, exercendo influência sobre os demais países como capitais mundiais. Todavia, conforme afirma Dias, essas cidades também sofreram as consequências negativas da Revolução Industrial e do crescimento urbano acelerado, e, principalmente no pós Segunda Guerra Mundial, tiveram que passar por grandes intervenções urbanísticas que tentaram solucionar o caos e recuperar o brilho que as diferenciava na cultura mundial.

Segundo Nadia Somekh e Candido Malta Campos Neto⁵, a adoção por essas cidades de um planejamento estratégico *“salientou a possibilidade de aproveitar essas oportunidades de renovação para a implementação de projetos que combinassem atratividade para eventuais investidores, alta visibilidade e atividades afinadas com tendências econômicas emergentes, concentradas no setor terciário e nos serviços especializados – escritórios, lazer, turismo, gastronomia, esporte, alta tecnologia e assim por diante.”* (SOMEKH; NETO, 2005)

Como exemplo, ambos os autores citam Berlim e Barcelona como cidades que passaram por grandes intervenções urbanísticas desde os anos 1980. Nesses locais, a criação de grandiosos espaços públicos foi um ponto primordial ao permitir que a Europa retomasse seu lugar como capital cultural mundial, atraindo milhões de turistas todos os anos.

⁵ SOMEKH, Nadia; NETO, Candido Malta Campos. *Desenvolvimento local e projetos urbanos*. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>> Acesso em 05/06/2011.

De acordo com Nadia Somekh e Candido Malta, no caso de Berlim a elaboração de grandes projetos de intervenção urbana que previam a ocupação de vazios, surgidos após a unificação ocasionada pela queda do muro, exigiu maciços investimentos, tanto públicos quanto privados. Assim como na maioria das cidades europeias, as áreas de maior prestígio foram entregues a grandes corporações multinacionais, que através de projetos impactantes de profissionais renomados da arquitetura promoveram o redesenho desses locais, como o caso da Potsdamer Platz.

Originalmente, como informa seu próprio site⁶, a Potsdamer Platz não era nada mais que um cruzamento de vias em Berlim. Em 1838, porém, quando foi construída a estação ferroviária na cidade, a área se tornou uma das praças mais importantes e frequentadas da Europa, num momento de grande crescimento da Alemanha. Em 1920, o local foi considerado a praça europeia com maior densidade de tráfego, onde cerca de vinte mil carros cruzavam diariamente e oitenta e três mil passageiros circulavam pela estação de trem (figuras 8 e 9).

Essa rápida transformação provocou também modificações na tipologia arquitetônica do local e fez com que edificações antigas fossem substituídas por modernas construções de grandes hotéis, cafés e restaurantes, os quais transformaram a região num verdadeiro centro de entretenimento da classe média.

⁶ Potsdamer Platz: The platz to be. *History*. Disponível em <<http://www.potsdamerplatz.de/en/history/>> Acesso em 10/06/2011.



Figura 8: Nos anos 20, cerca de vinte mil carros passavam diariamente pela praça. Disponível em
<<http://www.potsdamerplatz.de/en/history/the-twenties/>>
Acesso em 12/06/2011.



Figura 9: A praça é o ponto central de cruzamento de cinco vias. Disponível em
<<http://www.potsdamerplatz.de/en/history/the-twenties/>>
Acesso em 12/06/2011.

Todo esse cenário foi destruído quase que totalmente durante a Segunda Guerra Mundial e durante décadas a área permaneceu abandonada. Em 1961, a praça foi dividida pelo Muro de Berlim, e, por estarem situadas nessa faixa, todas as construções adjacentes tiveram de ser removidas, o que transformou o local num verdadeiro deserto dentro da cidade. Somente após a queda do muro, em 1989, é que a situação começou a ser revertida. A alternativa encontrada pelo governo local foi vender a área a investidores particulares, no caso o antigo grupo automobilístico Daimler-Benz AG. Para a reabilitação da área, foi concebido um projeto pelo arquiteto Richard Rogers, o qual, por meio de grandes intervenções, transformou o espaço num agitado centro de comércio, entretenimento e cultura.



Figura 10: Potsdamer Platz totalmente destruída pela Guerra, em 1945. Disponível em
< <http://www.potsdamerplatz.de/en/history/war-and-destruction> > Acesso em 12/06/2011.



Figura 11: A área dividida pelo Muro de Berlim, em 1966. Disponível em
< <http://www.potsdamerplatz.de/en/history/german-divison> > Acesso em 12/06/2011.



Figura 12: Queda do Muro de Berlim, em 1990. Disponível em
< <http://www.potsdamerplatz.de/en/history/reunification> > Acesso em 12/06/2011.

Figura 13: Vista da Potsdamer Platz reconstruída.
Disponível em

<<http://www.potsdamerplatz.de/en/history/new-beginnings>> Acesso em 12/06/2011.



Figura 14: Potsdamer Platz após renovação.
Disponível em

<<http://www.potsdamerplatz.de/en/history/present>> Acesso em 12/06/2011.



Figura 15: Centro Comercial em Potsdamer Platz. Disponível em

<<http://www.potsdamerplatz.de/en/history/present>> Acesso em 12/06/2011.



Dentre os vários exemplos europeus de renovações urbanas, a cidade de Barcelona é possivelmente o caso mais famoso e, portanto, o mais estudado. De acordo com Nadia Somekh e Candido Malta, *"com sua tradição vanguardista e seu empreendedorismo, Barcelona parecia ser o terreno mais propício para combinar ambas as perspectivas, estratégica e arquitetônica, em um projeto paradigmático de renovação urbana com grande impacto econômico, sem abdicar do controle urbanístico."* (SOMEKH; NETO, 2005)



Figuras 16 e 17: Imagens do antigo porto de Barcelona após a renovação. Disponível em
<http://www.barcelonaturisme.com/WEB2-Turisme-de-Barcelona/Web/Front/SECCIONS/SeccioDistrictes_2A_b/_xMCfM9AMDI_IKCeZjRpMoE3e9-e2bg7M4O0vc1z3nFw>
Acesso em 12/06/2011.

Como pontuam os autores, o projeto de renovação da cidade empreendido, parcialmente, em virtude da realização dos Jogos Olímpicos de 1992 permitiu, por meio dos amplos recursos financeiros disponíveis em função do evento, que fossem realizadas grandes intervenções urbanísticas que permitiram a recuperação de áreas degradadas e abandonadas, a partir da criação de grandes equipamentos públicos que tiveram suas funções reaproveitadas pela cidade, mesmo após o término dos jogos. O projeto olímpico promoveu a renovação da região portuária, a construção de duas altas torres (uma delas abrigando um hotel projetado por Frank Gehry), conjuntos de escritórios, habitações e áreas de lazer.



Figuras 18 e 19: Imagens do bairro La Barceloneta após revitalização . Disponível em
<http://www.barcelonaturisme.com/WEB2-Turisme-de-Barcelona/Web/Front/SECCIONS/SeccioDistrictes_2A_b/_xMCfM9AMDI_IKCeZjRpMoCePXbqCtUc_8RyB91iFQu0> Acesso em 12/06/2011.



Figura 20: O antigo porto de Barcelona após sua renovação. Disponível em <http://www.barcelonaturisme.com/WEB2-Turisme-de-Barcelona/Web/Front/SECCIONS/SeccioDistrictes_2A_b/_xMOfM9AMDI_IKCeZjRpMoE3e9-e2bg7M4D0vc1z3nPw> Acesso em 12/06/2011.



Figura 21: O bairro La Barceloneta após revitalização. Disponível em <http://www.barcelonaturisme.com/WEB2-Turisme-de-Barcelona/Web/Front/SECCIONS/SeccioDistrictes_2A_b/_xMOfM9AMDI_IKCeZjRpMoCePXbqCtUc_8RyB91fQu0> Acesso em 12/06/2011.

Em resumo, os projetos apresentados anteriormente demonstram que o caminho encontrado pela Europa para recuperar seu brilho no panorama mundial foi, como salientam os autores, por um lado, promover a qualidade espacial e urbanística como forma de garantir o sucesso desses projetos e, por outro, a contratação dos nomes mais famosos da arquitetura contemporânea (figuras 6 e 7), que tiveram a missão de criar locais grandiosos, monumentais e impactantes.

Como ressalta Dias, *"a vontade de transformar cada cidade em novos lugares da cultura mundial, seja ela um grande centro histórico e cultural como Paris, Londres ou Berlim, ou mesmo alçar as pequenas cidades aos holofotes da mídia como o ocorrido com a cidade de Bilbao na Espanha, por exemplo, é a marca destas novas urbanizações européias, que se completam com objetos-espetáculos urbanos"* (DIAS, 2005). Desse modo, o autor diz ser possível inserir essas cidades, pelo menos a maior parte delas, no conceito de **"cidade espetáculo"**, já que os projetos de renovação empreendidos por elas tiveram como principal objetivo (senão único) vender ao mundo uma imagem de cidade ideal, o que muitas vezes não condiz com a realidade da cidade como um todo. Em muitos desses locais ainda existem áreas com sérios problemas sociais e urbanos, em que uma relativa parte da população não tem acesso às benfeitorias dos projetos realizados.

Nesse contexto, resta-nos saber até que ponto essas cidades podem ser consideradas bons exemplos de aplicação de projetos urbanos, pois apesar de serem reconhecidas mundialmente, muitas vezes não têm seus benefícios voltados a toda população local.



Figura 22: Centro Financeiro em Xangai. Disponível em <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Xangai>> Acesso em 13/06/2011.



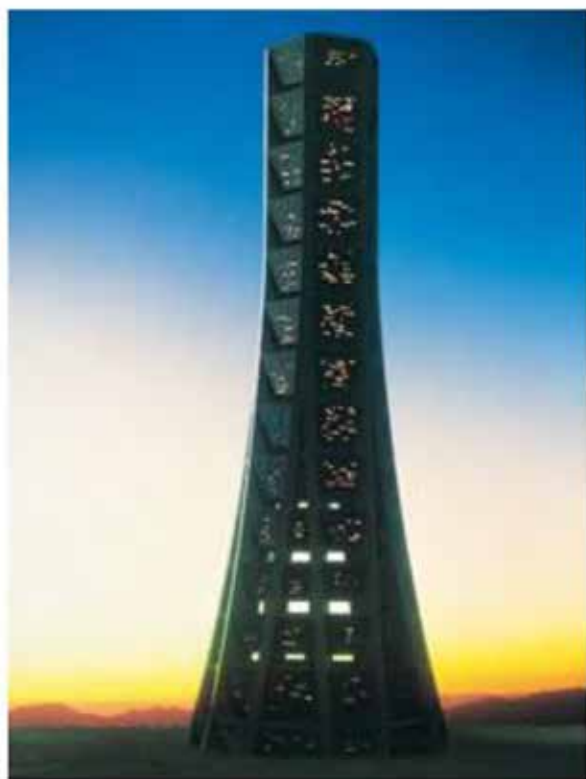
Figura 23: Em Pequim, o Centro Nacional de Artes Cênicas.
Disponível em
<[http://www.ebeijing.gov.cn/Travel/Sightseeing/National_Centr
e_for_the_Performing_Arts/#](http://www.ebeijing.gov.cn/Travel/Sightseeing/National_Centre_for_the_Performing_Arts/#)> Acesso em 13/06/2011.

2.3 estudos de caso: cidades asiáticas e as *megaconstruções*

Se falamos anteriormente do conceito de cidade espetáculo com relação aos países europeus, essa ideia encontra sua expressão máxima quando nos deparamos com as modernas cidades asiáticas. Conforme afirma Dias, se de um lado essas cidades ainda convivem com a tradição milenar, com seus rígidos costumes, de outro, encontramos uma modernidade avançada, que emprega tecnologia de ponta e um grande capital na construção de grandiosas obras, num cenário futurista surpreendente.

Segundo o autor, em pouquíssimo tempo (menos de um século), essas cidades deixaram de lado a vida provinciana e feudal e deram lugar a um ambiente moderno e inovador, resultado do grande e rápido desenvolvimento econômico que tiveram. Consequência disso foi um crescimento urbano e populacional descontrolado, necessitando que fossem realizadas intervenções radicais de infraestrutura urbana, o que permitiu que elas entrassem de vez no mundo globalizado e no concorrido mercado capitalista.

Dessa forma, cidades como Hong Kong, Xangai, Pequim, Tóquio, entre muitas outras, foram dotadas de novos espaços, novos prédios, transformando-se num enorme canteiro de obras.



Figuras 24 e 25: Projeto Sky City, em Tóquio: um arranha-céu de mil metros de altura que abrigaria 35 mil moradores e 100 mil trabalhadores por dia. Conhecida como cidade vertical, a estrutura abrigaria residências, escritórios, comércios, escolas e teatros. Disponível em <http://www.takenaka.co.jp/takenaka_e/service_e/solutions/05.html> Acesso em 13/06/2011.

Analisando comparativamente, a produção de espaços nas cidades asiáticas e europeias se apresenta sob conceitos e práticas muito diferentes. Conforme Dias, enquanto nestas a intenção é recuperar um brilho que havia sido apagado por uma época de crise, naquelas o objetivo é conquistar um espaço no mundo globalizado, dominado durante muito tempo pelos países ocidentais. Assim, enquanto nas cidades europeias a maioria das intervenções são feitas através da recuperação de espaços pré-existentes, nas cidades asiáticas os projetos se baseiam na busca por novas áreas de expansão, que, ao esbarrarem no território pequeno, lançam mão da tecnologia construtiva avançada para ocupar áreas sobre o mar, por meio de grandes aterros, ou na construção dos mais altos arranha-céus.

Por meio de maneiras de intervenção distintas, tanto cidades europeias quanto asiáticas basearam-se na espetacularização de seus espaços como forma de se recuperarem e se lançarem ao mundo. São cidades que entenderam, portanto, a importância do espaço público como forma de atração da população que, na busca por entretenimento, cultura e lazer é capaz de se direcionar aos "quatro cantos" do mundo. Resta saber em que medida esses espaços são eficazes em atender aos problemas urbanos e sociais da comunidade local, ou se esta é deixada de lado, não participando do grande espetáculo.

Figura 26: "Praça" no município de Bauru/SP mostra o descaso e a falta de manutenção de espaços públicos brasileiros.

Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



2.4 a produção de espaços públicos nas cidades latino-americanas: o caso brasileiro

Ao analisarmos anteriormente a questão da promoção de espaços públicos em cidades europeias e asiáticas, vimos que em ambas o processo de produção desses espaços vem sendo feito de maneira muito rápida. Em contrapartida, nos países latino-americanos, em particular no Brasil, há uma carência muito grande de espaços voltados ao convívio urbano ou, quando existentes, são ambientes com pouca qualidade projetual, muitas vezes até mesmo sem planejamento, de modo que a falta de manutenção e de atrativos, entre outros aspectos, tornam esses locais obsoletos e pouco utilizados.

De acordo com Dias, num país em que a desigualdade é muito clara, onde por um lado se tem crescimento econômico e por outro ainda persistem sérios problemas sociais, num ambiente em que a favela convive lado a lado com condomínios de luxo, a análise dos espaços públicos torna essa disparidade bastante evidente. A população com melhor poder aquisitivo tem condições de morar em um local que ofereça boa infraestrutura (os atuais condomínios fechados possuem uma gama imensa de espaços voltados ao lazer e convivência: quadras de esporte, salão de festas, brinquedoteca, playground, sala de jogos, academia, áreas verdes), tem acesso à informação (TV, celular, internet), se desloca com veículos próprios e possui condições de "comprar cultura": pode pagar por uma sessão de cinema ou teatro. Enquanto isso, a população de baixa renda, carente ainda por serviços básicos de moradia, saúde, educação e transporte, acaba por enxergar o lazer e a cultura como algo secundário e até mesmo sem importância, ficando assim sem reivindicar por espaços públicos.

Tal constatação é bem explicada nas palavras de Fernando de Pádua Laurentino⁷, para quem *“Entender os significados e a importância dos espaços públicos de lazer, de convívio e com áreas naturais não é fácil para quem ainda não tem as necessidades básicas como moradia, saneamento básico, saúde, educação, etc. satisfeitas.”* (LAURENTINO, 2006).

O fato é que, seja por razões de carência de recursos, seja por ausência de ação política séria e eficaz, o poder público não promove a construção de espaços de qualidade que deveriam atender a todos, já que mesmo aqueles que têm condições de pagar por lazer e cultura têm o direito, como cidadãos, de ser beneficiados com tais serviços. Assim, em virtude dessa carência, os espaços acabam sendo produzidos pela iniciativa privada, deixando de ser totalmente públicos e se tornando, grande parte das vezes, elitizados.

Como destaca Dias, nos últimos anos, especialmente após a criação do Estatuto das Cidades em 2001, uma boa parte das cidades brasileiras passou a ser “obrigada” a realizar planos diretores urbanos, cujo objetivo é planejar o desenvolvimento desses municípios. Quer por meio da construção de novos locais, quer por meio de revitalizações de áreas pré-existentes, infelizmente a maioria dos projetos acaba ficando no papel, ou, quando são construídos, revelam como objetivo primordial a geração de números para futuras campanhas eleitoreiras, ficando a qualidade projetual em segundo plano, num processo que Dias denomina de *“urbanismo de pracinhas”*. De acordo com Laurentino, essas construções representam um grande poder político e propagandista para os

⁷ LAURENTINO, Fernando de Pádua. *Espaço Público: Espaço de Conflitos*. Disponível em <<http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/2449/1546>> Acesso em 11/05/2011.

governos que as constroem, transformando essas obras em produtos a serem relacionados a uma gestão governamental específica.



"(...) onde a máxima de Mies Van der Rohe do "menos é mais" foi descoberta como uma "fórmula" para a expansão imobiliária e o mar de arquiteturas repetitivas, pouco afetas ou interessadas com a cidade e mais preocupadas em adensar o máximo possível de pessoas no menor espaço disponibilizado (...)" (DIAS, 2005)

Foto: Arquivo Pessoal.

Além disso, é muito comum que o governo local designe como espaço público meras áreas vazias, como espaços deixados naturalmente pelo desenho de ruas (rotatórias, por exemplo) ou os vazios entre construções, além de áreas verdes sem infraestrutura que chamam de praças, num processo denominado por Henry Shaftoe de **SLOAP – space left over after planning**, ou seja, são áreas residuais que, na maioria das vezes, carecem de equipamentos indispensáveis ao seu uso por parte da população.

Assim como as cidades europeias e asiáticas, também na América Latina algumas cidades realizaram projetos de renovação urbana. Talvez o projeto urbano que alcançou maior visibilidade dentre os exemplos latino-americanos seja o de Puerto Madero, em Buenos Aires. Conforme relata Nadia Somekh e Candido Malta, a área portuária, ocupada por antigos diques e armazéns, na tentativa de seguir o modelo de Barcelona (por meio, inclusive, de parcerias firmadas entre as duas cidades), promoveu a reciclagem das velhas edificações com a abertura de escritórios de alto padrão, além da criação de parques, torres de escritórios e prédios de habitação. Segundo defendem os autores, apesar de os novos ambientes criados permitirem, teoricamente, o desfrute de toda a população, o que se viu foi a ocupação quase majoritária das classes mais abastadas, uma vez que a maior parte dessas novas edificações teve os térreos ocupados por bares e restaurantes mais nobres, transformando a região num verdadeiro centro executivo e gastronômico.

Desse modo, como destacam os autores, *“embora a cidade tenha ganho, sem desembolsos pecuniários, uma área de grande vitalidade e expressão, a marca da gentrificação continua presente”* (SOMEKH; NETO, 2005), ou seja, à medida que essas áreas se tornaram ocupadas por um determinado grupo social, houve a exclusão das camadas mais inferiores da população. Todavia, embora os benefícios, como visto, acabaram não se estendendo a todos os habitantes de forma igualitária, Puerto Madero deve ser visualizado como um projeto precursor na América Latina, ao saber combinar a *“requalificação urbana, a revitalização econômica e a reconversão arquitetônica”*, conforme defendem os autores.



Figura 27: Revitalização da área portuária de Puerto Madero, onde antigas edificações foram restauradas para abrigar restaurantes e bares.

Disponível em
<http://www.puertomadero.com/parques_esp.php> Acesso em 14/06/2011.



Figura 28: O projeto também foi responsável pela construção de prédios de habitação e de escritórios, além de diversos parques. Disponível em

<http://www.puertomadero.com/parques_esp.php> Acesso em 14/06/2011.

Desse modo, sob o ponto de vista dos autores, os últimos anos têm demonstrado que os projetos de renovação urbana realizados sob a ótica do planejamento estratégico alcançaram seu limite, uma vez que, em grande parte, não provocaram a melhoria das condições desses locais, principalmente quando se analisa a situação da população mais carente nos países de Terceiro Mundo.

O que ocorre é que esses projetos tendem a reproduzir um modelo focado na valorização econômica e na venda de uma imagem muitas vezes desconexa com a realidade local, sendo, desse modo, ineficazes para a solução de problemas de cunho social e igualitário. Pelo contrário, a população carente é a que menos se beneficia desses melhoramentos, visto que tais projetos se pautam na construção de espaços mais "exclusivos e diferenciados", sob uma aparente idealização. Sob a visão dos autores, *"podemos dizer que os grandes projetos de renovação urbana acabam exacerbando tendências vigentes na urbanização contemporânea, em que os princípios que caracterizam a produção privada do espaço – aproveitamento imobiliário, enfoques pontuais, agilidade, flexibilidade, afinação com as demandas do mercado – são assumidos como diretrizes no desenho das intervenções urbanas."* (SOMEKH; NETO, 2005)

Dessa maneira, se o modelo produzido até então não tem sido muito eficaz na fomentação de melhorias no espaço urbano que impliquem melhores condições de vida da população como um todo, que rumo devemos tomar? A seguir, apresentar-se-á um novo caminho encontrado por alguns locais, os quais podem atuar como modelos na busca pelo equilíbrio entre qualidade espacial e social.

Figura 29: Usina Siderúrgica de Völklingen, na Alemanha, que foi restaurada e hoje abriga o Centro Europeu de Arte e Cultura Industrial. Disponível em http://www.germany.travel/pt/staedte___kultur/unesco_welterben/deep_content_datenbank_1773.html# Acesso em 14/06/2011.



2.5 projetos urbanos de desenvolvimento local

Denominados de *projetos de desenvolvimento urbano* e definidos por Nadia e Candido Malta como *"iniciativas menos ambiciosas de renovação urbana, voltadas aos interesses e às perspectivas de cada localidade."* (SOMEKH; NETO, 2005), tais projetos se pautam em questões tanto econômicas quanto sociais. Pelo lado econômico, se voltam para a geração de emprego e renda através de atividades que tenham como objetivo a integração das populações marginalizadas no quadro produtivo local. Pelo lado social, promovem a inclusão da camada popular no que se refere às suas especificidades e potencialidades locais.

No caso europeu, os autores dizem ter surgido agências e fundos que objetivam apoiar tais projetos, por meio do financiamento de diversas obras de atuação, como meio ambiente, habitação, saneamento, cultura, etc., a exemplo do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. A partir de soluções inovadoras, esses projetos buscam conciliar a geração de emprego e renda, o apoio às pequenas e médias empresas e a qualificação profissional, através da participação da comunidade local.

Entre muitos projetos que poderiam ser citados, o de Völklingen, na Alemanha, retrata como eles vêm conseguindo conciliar o desenvolvimento desses locais com a inclusão da população mais carente e a oferta de equipamentos voltados à sua qualidade de vida. Nesse caso específico, a região, que fora antigamente ocupada pela indústria siderúrgica, recebeu um novo centro comercial e

tecnológico que abriga pequenas e médias empresas, um centro cultural que foi instalado numa antiga usina, além de ter o antigo edifício das fornalhas transformado em atração turística.



Figura 30: Usina Siderúrgica de Völklingen, na Alemanha, que foi restaurada e hoje abriga o Centro Europeu de Arte e Cultura Industrial. Disponível em http://www.germany.travel/pt/staedte_kultur/unesco_welterben/deep_content_datenbank_1773.html# Acesso em 14/06/2011.

Figura 31: Usina Siderúrgica de Völklingen, na Alemanha, que foi restaurada e hoje abriga o Centro Europeu de Arte e Cultura Industrial. Disponível em <http://www.germany.travel/pt/staedte___kultur/unesco_welterben/deep_content_datenbank_1773.html#> Acesso em 14/06/2011.



Como ressaltam os autores, não é possível dizer se esses projetos terão suas ações ampliadas, nem por quanto tempo serão considerados eficazes; é questionável ainda a limitação de sua atuação e sua força, uma vez que por aqui, em detrimento dos interesses coletivos, prevalecem os interesses individuais, expressos por políticas descontinuadas pelas mudanças entre governos e que acarretam a desestruturação de projetos de longo prazo. Mesmo assim, apesar de representarem, ainda, intervenções menores e menos atraentes, tais projetos talvez sejam mais eficazes na solução dos problemas enfrentados pelas cidades atuais, na medida em que procuram respeitar as particularidades locais, enfatizando a participação das diferentes camadas da sociedade, por meio de um desenvolvimento sustentável.

Figura 32: Parque Mujeres Argentinas, em Buenos Aires. Disponível em
<http://www.puertomadero.com/parques_esp.php> Acesso em 16/06/2011.



3. o que torna um espaço público eficaz? condicionantes projetuais

Como exposto no início, este trabalho tem por objetivo central a realização de um projeto de intervenção em um espaço público a partir do embasamento teórico oferecido pela literatura estudada. Para tanto, mostrou-se necessária a busca por uma bibliografia que abordasse o tema sob uma visão mais focada na análise e concepção arquitetônica desses espaços e que apontasse os fatores que podem ter influência no fato de um local se tornar um ambiente de sucesso. De modo geral, os trabalhos afirmam que não existe uma fórmula pronta e única que possa garantir o êxito desses projetos, todavia é possível elencar alguns princípios norteadores comuns e que são passíveis de aplicação em diversos casos.

Um dos renomes com reconhecidas pesquisas nessa área é Henry Shaftoe, o qual relata que, para ele, o teste decisivo que torna um espaço público bem sucedido é o fato de ele ser utilizado pelos indivíduos, uma vez que, sendo público, é destinado para as pessoas, no sentido literal do termo. Além disso, o autor declara que muitos são os fatores que fazem com que um espaço público se torne ou não um local agradável, capaz de atrair as pessoas a utilizá-lo. Não só a arquitetura e o desenho são responsáveis por isso, mas também devem ser envolvidas questões como manutenção, administração e políticas urbanas. Para reunir todos os elementos fundamentais que definem um espaço de convivência, ele propõe uma categorização, dividindo-os em fatores *físicos, geográficos, administrativos, psicológicos e sensoriais*.

Dentro dos elementos físicos, Shafteoe diz ser interessante que os espaços não sejam nem muito extensos nem muito pequenos, além de serem **adaptáveis a diversos tipos de uso**, ou seja, devem ser pensados quanto à sua dimensão (relacionada com a escala humana) e quanto aos usos que irão atrair as pessoas e, por consequência, dinamizar o local. Além disso, devem ser utilizados **materiais de boa qualidade**, que garantirão, a longo prazo, uma maior resistência ao desgaste, minimizando, assim, gastos com reparos.

Ademais, esses ambientes se tornam mais agradáveis quando têm uma **composição assimétrica** e não homogênea (embora deva haver uma proporção e uma harmonia), e quando possuem uma **variedade de detalhes "intrigantes"**, que despertem a criatividade e a curiosidade das pessoas, proporcionando um visual mais atraente. No caso mais específico de espaços livres, o escritor também relembra a importância de o local oferecer **lugares para as pessoas sentarem**, não sendo estes necessariamente os bancos fixos comumente encontrados na maioria dos locais.



Figuras 33 e 34: Parque La Villette, e m Paris: multiplicidade de usos por meio de diversos equipamentos.
Disponível em <<http://www.villette.com/a-propos-du-parc/architecture/>> Acesso em 18/06/2011.

Com relação aos quesitos geográficos, Shaftoe ressalta a questão da **localização** do espaço público, isto é, se este se encontra inserido na área central da cidade, ou se localiza-se em área predominada por bairros residenciais, ou ainda, em regiões mais suburbanas. Esse fator irá influenciar particularmente no tipo de uso que o local deverá oferecer, e que deve estar relacionado diretamente à **tipologia do entorno**, com relação aos usuários e às edificações, isto é, caso se trate de uma zona primordialmente comercial, por exemplo, deverá proporcionar usos diferentes de um espaço localizado em uma área residencial.

O pesquisador também pontua a importância de o local oferecer facilidades de acesso e **transporte**, tanto de veículos (particulares ou coletivos) quanto de pedestres, especialmente quando o objetivo do espaço público for atrair os habitantes da cidade como um todo e não somente os que residem nas áreas próximas.

Por último, também afirma ser positivo o **agrupamento de diferentes locais**, dispostos em uma sequência de espaços públicos, oferecendo assim uma variedade de usos através de um circuito, interligando esses locais dentro do espaço urbano.



Figuras 35 e 36: Em Barcelona, Parc del Turó de la Peira e Parc de Collserola, respectivamente, mostram como a tipologia do local deve estar relacionada com a localização do mesmo. Disponível em http://www.barcelonaturisme.com/Parks/_3Ngb8YjSpL1WFZzr6h4haxKh6c6w3ldpJ8n5TKZZL8 Acesso em 18/06/2011.

Posteriormente, ao analisar os pontos relacionados à administração do local, o escritor relembra a importância de se oferecer uma **variedade de usos**, para que as pessoas sempre tenham motivos para utilizar esses locais, garantindo assim sua **constante visitação**. Além disso, salienta que é bastante interessante que tais espaços promovam **usos ao longo do dia todo**, que possibilitem sua ocupação em diferentes horários e contribua, com isso, para a segurança do local.

O autor também alerta para a **constante manutenção e limpeza** desses estabelecimentos, incluindo nisso uma **boa iluminação**. Neste sentido, um local que aparente ser bem cuidado será visto como mais agradável e irá, inclusive, desencorajar atos de vandalismo.

Nesse ponto, Shaftoe ressalta também a questão da **inclusão**, ao projetar espaços acessíveis, já que todos devem ter o direito de frequentar esses locais.



Figura 37: Espaço público em Buenos Aires, Argentina. Manutenção frequente, limpeza e iluminação são fundamentais para a conservação do local. Disponível em < http://www.puertomadero.com/parques_esp.php > Acesso em 16/06/2011.

Por fim, o escritor nos apresenta os aspectos ligados à psicologia e elementos sensoriais. Assim, salienta que é necessário conceber os projetos seguindo uma **escala humana**: tais locais devem ser dimensionados para que contribuam com sensações de bem-estar e evitem sensações negativas, como claustrofobia (em locais com grande aglomeração) ou insegurança (em espaços muito vastos). Nota-se, desse modo, que a **sensação de segurança** deve ser pensada não só pelo desenho do local, mas também deve ser uma preocupação de seus administradores.

Shaftoe também afirma que deve ser dada atenção para a **análise do microclima** local, para que assim sejam previstos elementos (por exemplo, áreas de sombra em locais muito quentes ou áreas protegidas do vento em regiões de clima mais ameno) que garantam o conforto ambiental nesse locais, sendo interessante ainda a **incorporação de elementos naturais** que tornem o ambiente mais agradável. Nesse ponto devem também ser observados a **acústica** (o local não deve ter muito barulho, mas também não deve ser totalmente silencioso) e **elementos olfativos** (evitar áreas que produzam mau cheiro). Também devem ser oferecidas **oportunidades de alimentação** aos seus usuários.

Finalmente, Shafie diz ser importante que o espaço seja **visualmente satisfatório** (não tão deslumbrante mas também não muito simples) e que possua certa **individualidade**, ou seja, que tenha características particulares que o tornem positivamente marcante e único na memória de seus usuários.



Figura 38: Incorporação de elementos naturais, como os carvalhos adina, proporcionam um microclima mais agradável ao local. Disponível em <http://www.puertomadero.com/parques_esp.php> Acesso em 18/06/2011.

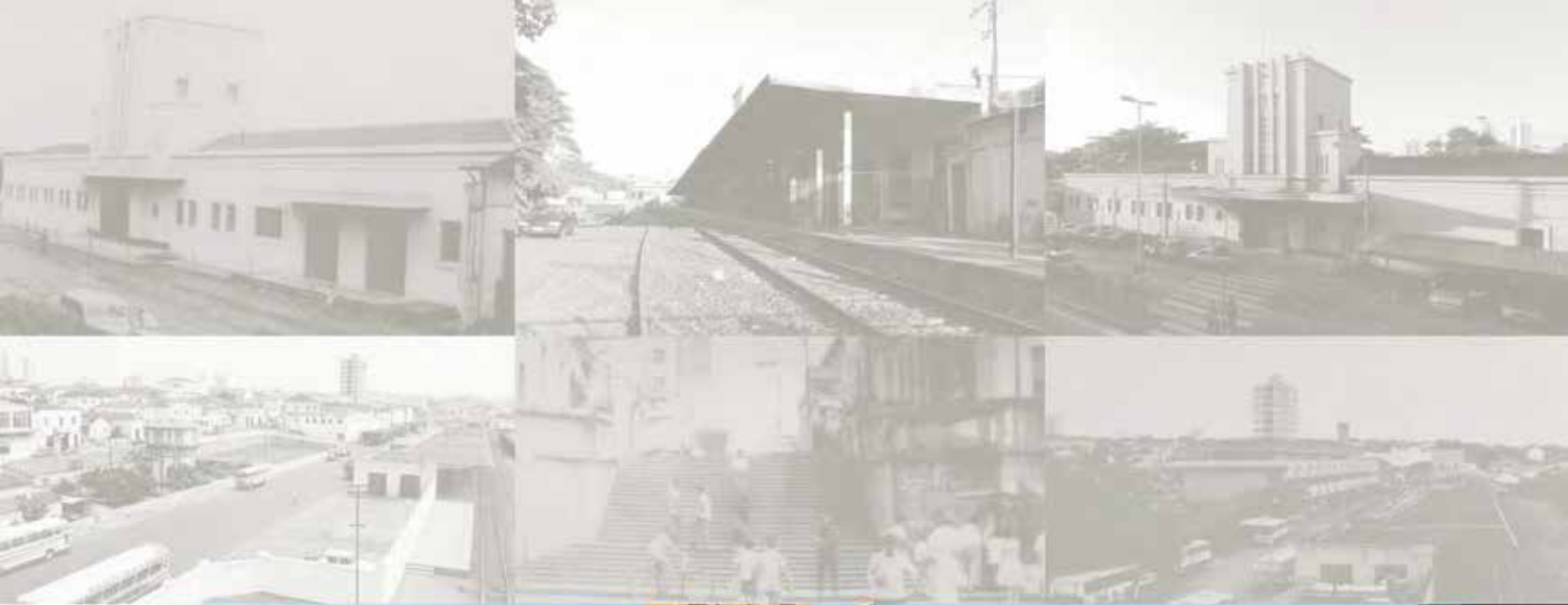
Ao argumentar que apesar de os elementos apresentados não constituírem uma fórmula única e que garanta completamente o êxito de um espaço, Shaftoe afirma, no entanto, que a combinação desses diversos fatores pode contribuir para uma concepção e análise mais adequada desses locais.

Como exemplo de aplicação desses princípios, o autor cita uma organização americana independente que vem realizando consultorias e projetos com o objetivo de promover a melhoria de espaços públicos e, conseqüentemente, da qualidade de vida dos centros urbanos. Denominado de PPS (Project for Public Spaces) o grupo desenvolveu uma metodologia baseada em seus estudos que apresenta alguns elementos-chave que têm influência no sucesso desses locais.

Assim, o diagrama desenvolvido por eles (figura 39) coloca no centro um determinado espaço a ser examinado; ao redor, no círculo laranja, categoriza quatro critérios básicos a serem analisados: *sociabilidade, usos e atividades, acessos e ligações e conforto e imagem*. O próximo anel apresenta uma série de aspectos intuitivos e qualitativos que podem ser analisados no local e, por fim, o anel mais externo mostra aspectos quantitativos, que podem ser dimensionados por pesquisas e estatísticas.



Figura 39: Diagrama desenvolvido pelo PPS, que permite avaliar um determinado espaço público. Disponível em <<http://www.pps.org/articles/grplacefeat/>> Acesso em 08/06/2011.



4. intervenção projetual em são josé do rio preto

4.1 da escolha do local

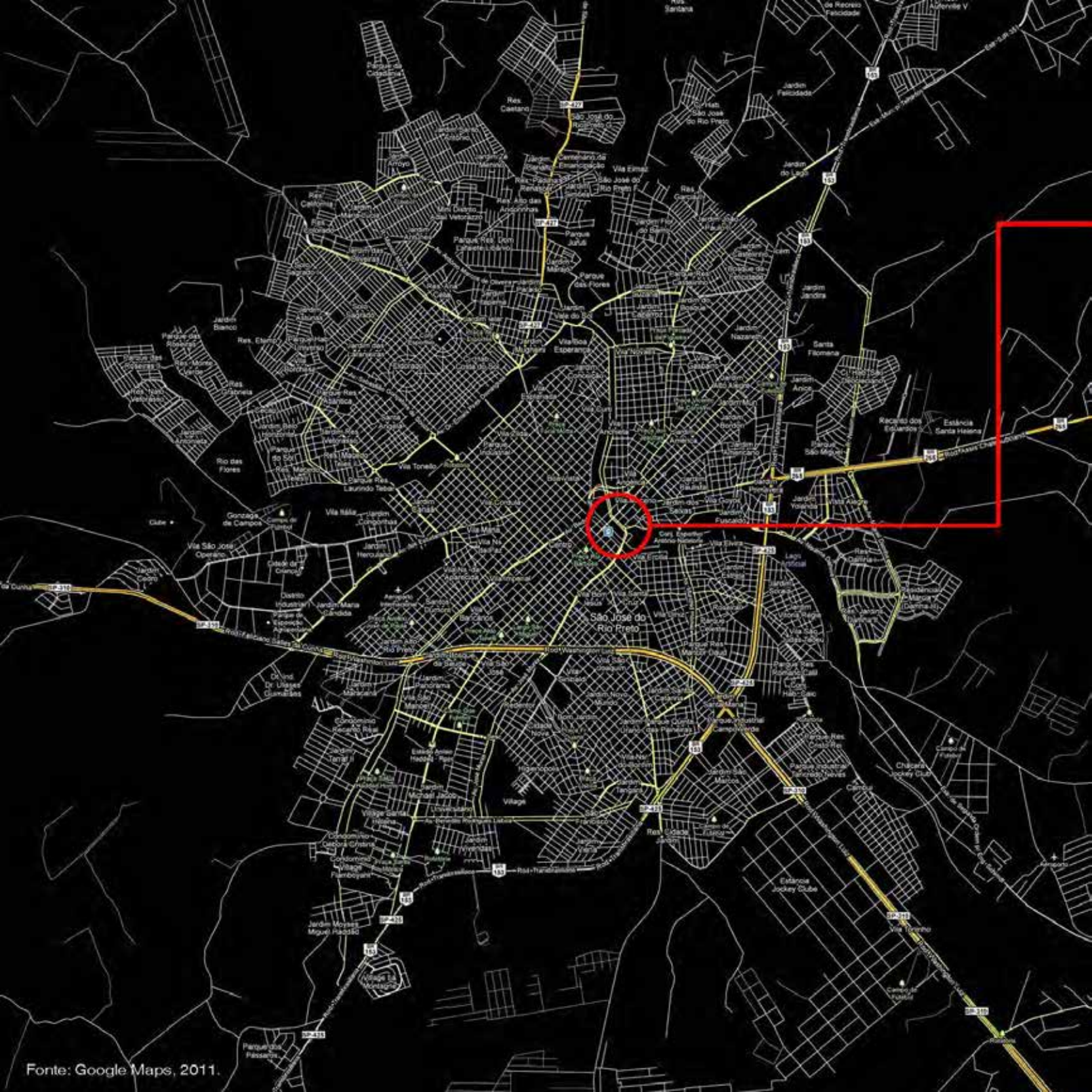
Como estudante de Arquitetura e Urbanismo e moradora, desde o nascimento, da cidade de São José do Rio Preto, a possibilidade de desenvolver um projeto na cidade onde nasci e passei grande parte de minha vida se mostra como algo estimulante. Foi justamente no cenário de idas e vindas entre as cidades de Bauru e São José do Rio Preto, durante o período da faculdade em que residi em Bauru, que pude entrar em contato mais direto com a área onde se localiza o terminal rodoviário da cidade e na qual proponho agora a intervenção.

Trata-se de um local com um potencial de desenvolvimento consideravelmente grande, visto que, além de situar-se na região central da cidade e estar rodeado por vias de grande fluxo, abriga edifícios bastante significativos: a estação rodoviária de transporte interurbano, o terminal urbano de transporte coletivo, a estação ferroviária, a praça cívica e a biblioteca municipal. Talvez seja justamente disso que advenha sua complexidade, e seus percalços, e que se compreenda a validade da elaboração de um projeto capaz de recuperar o espaço.

Para tanto, foi necessária a realização de uma análise preliminar do local, o que se deu por meio de um levantamento dos aspectos históricos relacionados à região. Tais aspectos incluíram a busca de informações sobre o desenvolvimento do local, além de uma consulta ao acervo fotográfico, relevante na explicitação de etapas do processo de construção das obras e da configuração da área. As imagens foram úteis ainda para se visualizar a condição atual do espaço em questão, permitindo um levantamento comparativo entre o passado e o presente, bem como entre presente e futuro, a partir da proposta de intervenção, principal objetivo deste trabalho.



Fonte: Portal da Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto.
Foto Original: Paulo Magri, 02/02/2011.





Fonte: Google Earth. Data da imagem: 26/06/2010.

1. Estação Ferroviária
2. Rodoviária
3. Praça Cívica
4. Biblioteca Municipal
5. Terminal Urbano

4.2 análise de área

4.2.1 estação ferroviária

aspectos históricos

Segundo o escritor e pesquisador Ralph Mennucci Giesbrecht⁸, o atual prédio, inaugurado em 1941, constitui-se na segunda estação ferroviária de São José do Rio Preto. O primeiro deles, cuja fundação data de 9 de junho de 1912, foi implantado juntamente com a chegada da estrada de ferro à cidade, pertencente na época à EFA (Estrada de Ferro Araraquarense). De acordo com o ex-secretário de Planejamento da cidade, Orlando Bolçone⁹, *"a EFA foi responsável por receber muita gente importante, empreendedores e representantes de instituições que contribuíram para que a cidade atingisse o nível de desenvolvimento de hoje."* (BOLÇONE, 2006 apud CORREA, 2006)



Figura 40: Primeira Estação Ferroviária de Rio Preto, em 1912.

Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figura 41: A Estação Ferroviária, nos anos 20.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

⁸ GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *São José do Rio Preto*. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/sjriopreto.htm>> Acesso em 06/05/2011.

⁹ CORREA, Marival. *Estação de trem: paralelas de metal*. Disponível em <http://diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?ldCategoria=184&ldNoticia=75347> Acesso em 06/05/2011.



Figura 42: Estação Ferroviária nos anos 20.

Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figura 43: A Estação Ferroviária, nos anos 30.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

Segundo Ralph, na época de sua inauguração a estação de Rio Preto era o último ponto da linha. Em 1933, a ferrovia é prolongada até a cidade de Mirassol e, em 4 de maio de 1941, é aberto o novo prédio da estação. Entre os anos de 1950 e 1955, o trecho entre as duas cidades passa por um alargamento da bitola e, deste ano até 1958, a linha é estendida até Votuporanga, chegando finalmente ao município de Rubinéia, em 1952, seu ponto final à beira do rio Paraná. Durante o decorrer dos anos, a ferrovia esteve sob a administração de diferentes empresas: em 1971, foi englobada pela FEPASA; em 1998, passou a ser de domínio da Ferrobán; e de 2005 até então, é comandada pela ALL (América Latina Logística). O último trem de passageiros partiu da estação em 15 de março de 2001. Desde então, a linha férrea destina-se somente ao transporte de cargas.

A nova estação da E. F. A., em Rio Preto

Uma grande obra de engenheiros Matos & Freitas, de São Paulo



Inaugurada e entregue recentemente ao uso público, a nova Estação da Estrada de Ferro Araraquara, em Rio Preto, é uma obra que embeleza grandemente a cidade e recomenda os seus construtores.

Construída com esmero e gosto, essa obra é mais um trabalho dos conceituados e competentes Engenheiros Matos & Freitas, da capital, sob cuja orientação foi iniciada e concluída.

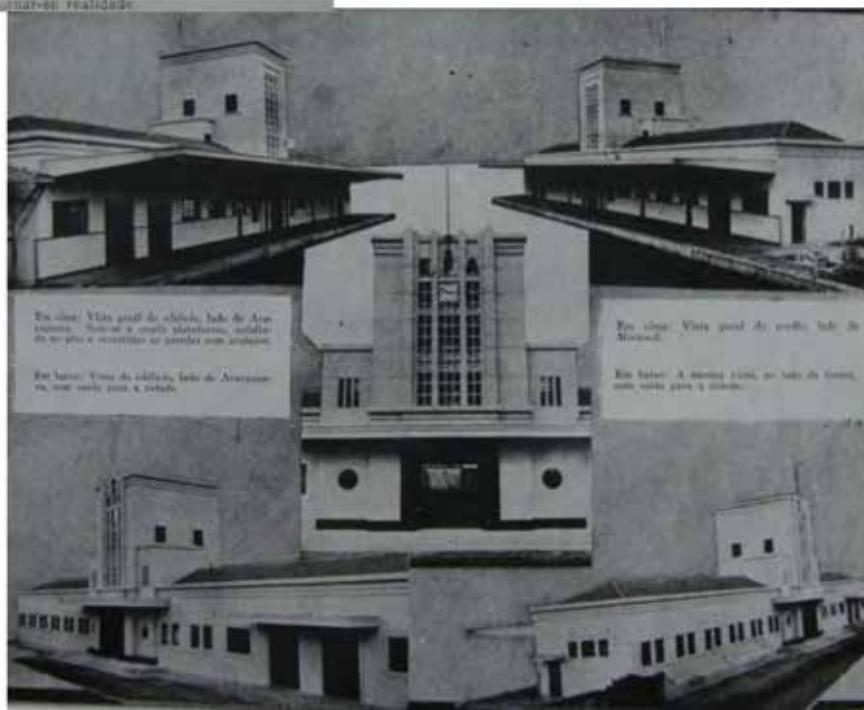
A nova Estação de Rio Preto, que é, incontestavelmente, a melhor de todas da Araraquarense, agrada sobremaneira, dados o seu aspecto majestoso e o seu excelente acabamento.

Construída com ótimo material e estando com instalações interiores novas e as mais modernas, o novo "gate" veio contribuir para o preenchimento, que se fazia necessário, de uma grande lacuna, ou seja uma estação que correspondesse ao progresso e dinamismo de Rio Preto.

Estampando hoje, o clichê dessa magnífica obra, "Rioprestana" homenageia os Engenheiros Matos & Freitas, ao tempo em que se congratula com Rio Preto por mais este melhoramento e com a direção da E. F. A., pela feliz ideia que viu, ha pouco, tornar-se realidade.

Figuras 44 e 45: Reportagens da época sobre a construção da nova Estação Ferroviária.

Fonte: Arquivo Público Municipal.





Figuras 49, 50 e 51: Imagens da Estação Ferroviária, sem data.
Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figura 52: Enchente na área da Estação Ferroviária, anos 70.
Fonte: Arquivo Público Municipal.

Figuras 46, 47 e 48: A nova Estação Ferroviária, em 1944.
Fonte: Arquivo Público Municipal.

situação atual

Depois do término da utilização da ferrovia para o transporte de passageiros, já funcionaram no prédio da estação uma seção de alistamento militar, uma estamperia e uma oficina de arte, conforme informa Ralph Mennucci. Atualmente, o prédio serve como uma espécie de depósito e encontra-se em um estado bastante precário (principalmente do lado voltado à linha de trem), apesar de haver sido tombado como patrimônio municipal em 30 de dezembro de 2008.



Figuras 53 e 54: A Estação hoje funciona como um depósito da ferrovia. Encontra-se em péssimo estado de conservação no lado voltado à linha férrea.

Fonte: Arquivo Pessoal.



Figuras 55 à 61: O péssimo estado de conservação em que a Estação Ferroviária se encontra na fachada voltada à linha férrea.

Fonte: Arquivo Pessoal.



Além disso, os 20 km de linha férrea que cortam a zona urbana do município são causadores hoje de muitos transtornos para os habitantes de Rio Preto. Além de oferecerem riscos de acidentes para a população (segundo Ralph Mennucci, a cidade mantinha, pelo menos até 2009, um dos maiores índices de descarrilamentos do país), comprometem o fluxo de veículos no local, o que é agravado ainda pela localização ao lado da rodoviária e do terminal urbano. Para que o trem parta da estação, é necessário fechar o trânsito da rua Bernardino de Campos com uma cancela, impedindo o acesso de ônibus à Rodoviária e ao Terminal Urbano, e a passagem de veículos e pedestres que circulam no sentido centro-bairro, já que a rua é um dos principais acessos ao calçadão.



Figuras 62 e 63: Rua Bernardino de Campos com trânsito impedido pela passagem do trem.

Fonte: Arquivo Pessoal.

Logo no início da administração municipal do ex-prefeito Edinho Araújo, que assumiu o governo em 2000, foi encomendado ao Ministério dos Transportes um estudo preliminar para a retirada dos trilhos da zona urbana, porém não existe previsão para que isso aconteça. Além disso, o ex-prefeito também lançou, no final de seu segundo mandato, a proposta de um projeto denominado "Trem Caipira", cuja ideia era a implantação de uma linha turística entre as estações de Rio Preto e Engenheiro Schmitt, passando pelas atrações culturais da cidade. O novo trem já foi comprado e recentemente a prefeitura, agora sob o mandato do prefeito Valdomiro Lopes, divulgou que está realizando novo estudo para a implantação do projeto e para a restauração da estação ferroviária.



Figuras 64 e 65: Respectivamente, o trem "caipira" e o projeto idealizado para o mesmo.

Fonte: GAMA, Alexandre. *Prefeitura contrata estudo para trem*. Disponível em

<<http://www.diarioweb.com.br/novoportal/noticias/Politica/59242,,>

Prefeitura+contrata+estudo+para+trem.aspx> Acesso em

06/05/2011





Figuras 66 à 76: Imagens da Estação Ferroviária, junho/2011. Fonte: Arquivo Pessoal





4.2.2 rodoviária

aspectos históricos

Inaugurada em 26 de janeiro de 1973, a Estação Rodoviária Governador Laudo Natel passou por um processo bastante polêmico ao longo da elaboração de seu projeto e de sua construção. Isso porque o projeto, realizado durante o governo municipal de Adail Vettorazzo, além de situar-se ao lado da Estação Ferroviária, provocou também um desafeto à população local ao promover a demolição dos antigos edifícios existentes no espaço, conforme informa o site do Jornal Diário da Região¹⁰.



Figuras 79 e 80: Na primeira, o Hotel que existia no local onde hoje se localiza a rodoviária. Na segunda, a área após as demolições.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

¹⁰ CORREA, Marival. *Estação de trem: paralelas de metal*. Disponível em <http://diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?IdCategoria=184&IdNoticia=75347> Acesso em 06/05/2011.

Dessa forma, apesar de o projeto ser reconhecido como importante para a cidade na época, ele foi bastante criticado. Segundo nos informa o Jornal Diário da Região, no local onde hoje está situada a Rodoviária, existia uma praça com uma grande escadaria (já que há um desnível), ligando a Rua Pedro Amaral à Estação Ferroviária, cuja demolição provocou bastante revolta da população na época. A antiga praça abrigava uma feira permanente e era um local de passeio para quem circulava pela estação de trem.



Figura 81: A grande escadaria que conectava a Rua Pedro Amaral e a Estação Ferroviária.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

Como cita o colecionador Vaelson Ferraz, apesar das críticas o projeto representou um orgulho para os rio-pretenses: *"a cidade começava a ganhar ares de grande centro urbano, deixando aos poucos as características provincianas. Após a inauguração do novo prédio, o comércio ao redor ganhou impulso e se desenvolveu rapidamente."* (FERRAZ, 2006 apud CORREA, 2006)



Figuras 82, 83 e 84: Festa de inauguração da Rodoviária e a mesma, durante sua construção.
Fonte: Arquivo Público Municipal.





Figura 85: a Rodoviária após sua construção.

Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figura 86: Pátio de embarque da EFA e edifício da Rodoviária, nos anos 70.

Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figuras 87 e 88: Rodoviária em 1984.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

situação atual

Conforme informa o Setor de Fiscalização da **Emurb**¹¹ (Empresa Municipal de Urbanismo), *"atualmente passam pelo local mais de 6.000 pessoas diariamente, sendo que ocorrem cerca de 2.200 embarques todos os dias. São 25 empresas de transporte urbano que atuam no local, disponibilizando mais de 2.500 destinos diferentes, nacionais e internacionais."*

Além do grande fluxo de ônibus e passageiros, o tráfego no local é agravado ainda mais por representar um dos poucos pontos de acesso ao calçadão e também pela existência da linha férrea que cruza as principais vias de ligação bairro-centro. Em virtude disso, existe na cidade um projeto bastante polêmico que prevê a desativação da Rodoviária e sua transferência para um novo local, mais afastado do centro da cidade.

A discussão gira em torno do local onde deverá ser construída a nova rodoviária. De acordo com reportagem publicada no Jornal Diário da Região¹², o ex-prefeito Edinho Araújo havia proposto, inicialmente, que o novo terminal fosse construído em uma área da prefeitura localizada no Jardim Maracanã, porém o projeto foi criticado (justamente pelo atual prefeito, que na época era deputado estadual) por estar localizado na cabeceira do aeroporto, dificultando assim uma futura expansão do local. Posteriormente, o ex-prefeito determinou uma nova área para a obra, desta vez em um terreno público no Jardim São Marcos, mas a pressão dos moradores do local contra a construção fez com que fosse escolhida

¹¹ EMURB. *Emurb apresenta reforma e revitalização da Estação Rodoviária na terça-feira*. Disponível em <<http://www.emurbriopreto.com.br/noticias/verNoticia.asp?cod=111>> Acesso em 04/05/2011.

¹² ABREU, Allan de. *Nova área para rodoviária agrada interesses de empresas*. Disponível em <<http://www.diarioweb.com.br/novoportal/noticias/Politica/27713,,Nova+area+para+rodoviaria+agrada+interesses+de+empresas.aspx>> Acesso em 04/05/2011.

a geografia da nova rodoviária

Áreas estudadas para abrigar o novo terminal. Local escolhido (detalhe ao lado) fica vizinha às garagens das empresas de ônibus



Pontos de estrangulamento

- 1** Alças de acesso às rodovias BR-153 e Assis Chateaubriand - Terão de ser alargadas
- 2** Acesso à rodoviária pelo lado contrário da Assis Chateaubriand - Prefeitura defende construção de novo viaduto na rodovia
- 3** Ocupação - Entorno da área está ocupado por residências e empresas, o que pode impedir futuras expansões e criar modificações radicais no trânsito local

Áreas estudadas para abrigar o novo terminal

- | | | | | |
|---|--|--|--|--|
| 1 Km 444 da rodovia Washington Luis
■ Proprietário - Prefeitura | 2 Vila Toninho
■ Proprietário - Particular | 3 Trevo de Talhado
■ Proprietário - Particular | 4 São Marcos
■ Proprietário - Prefeitura | 5 Cristo Rei
■ Proprietário - Codasp |
|---|--|--|--|--|

Fonte - Prefeitura de Rio Preto e Reportagem

Figura 89: As diferentes propostas para a construção da nova Rodoviária. Fonte: ABREU, Allan de. *Nova área para rodoviária agrada interesses de empresas*. Disponível em

<<http://www.diarioweb.com.br/novoportal/noticias/Politica/27713,,Nova+area+para+rodoviaria+agrada+interesses+de+empresas.aspx>> Acesso em 04/05/2011.

uma nova área: um terreno também de propriedade da prefeitura localizado ao lado do trevo do km 444 da rodovia Washington Luís.

Nesse caso, como o terreno já era de posse da prefeitura e a proposta era a de que a obra ficasse a cargo da empresa que fosse escolhida para operar a nova rodoviária, o empreendimento sairia de graça para o governo municipal. O projeto do novo prédio chegou inclusive a ser apresentado, mas dessa vez foi criticado tanto pela Acirp (Associação Comercial e Industrial de Rio Preto), que pretendia criar um centro de eventos no local; quanto pelas empresas de ônibus, que alegaram que o novo local distanciava-se muito das garagens das empresas, o que poderia aumentar o custo das passagens.

Durante o atual governo de Valdomiro Lopes, foram cogitados outros quatro locais para a construção da nova rodoviária (veja figura 89): a primeira na Vila Toninho, a segunda em uma área próxima ao trevo do distrito de Talhado, a terceira no Cristo Rei. Finalmente, a última área cogitada é um terreno particular situado no entroncamento das rodovias BR-153 e Assis Chateaubriand (próxima ao Parque São Miguel) e, dessa vez, o debate fica por conta de se tratar de uma área particular e que, portanto, deverá ser comprada pela prefeitura, enquanto as outras eram públicas e não representariam gasto algum. Além disso, o governo é acusado de favorecer as empresas de ônibus, já que a nova área escolhida fica próxima a cinco das oito garagens das empresas que operam na cidade.

Polêmicas à parte, os projetos elaborados deixam claro que a atual rodoviária está saturada e deverá, num futuro breve, ser retirada do local atual.

Além do embate sobre a mudança do local, nota-se que algumas alterações têm sido realizadas. Em 25 de julho de 2008, como informa a Emurb¹³, foi inaugurado no piso superior da Rodoviária o Shopping Dr. Waldemar Alves dos Santos, cujo projeto se constituiu na retirada do antigo camelódromo existente na Praça Dom José Marcondes e na transferência dos ambulantes para o novo local, com a construção de uma infraestrutura mais adequada. A praça foi então reformada e o "shopping azul" (referência à cor da lona que cobria as barracas) conta hoje com cerca de 154 boxes, banheiros e depósitos. Os ambulantes passaram por um processo de cadastramento, através da criação do Conselho Municipal dos Ambulantes, e tiveram suas atividades regularizadas.

Quanto à conservação do prédio do Terminal Rodoviário, este passou por uma recente revitalização, que incluiu pintura, iluminação, acessibilidade, lixeiras e identificação visual.



Figuras 90 e 91: Rampa externa e escadaria interna dão acesso ao Shopping Popular. Fonte: Arquivo Pessoal.

¹³ EMURB. *Prefeito inaugura o Shopping Dr. Waldemar Alves dos Santos*. Disponível em <<http://www.emurbriopreto.com.br/noticias/verNoticia.asp?cod=74>> Acesso em 04/04/2011.



Figura 92: Vista do Terminal Urbano ao lado da Rodoviária.

Fonte: Arquivo Pessoal.



Figura 93: Vista da Rua Voluntários de São Paulo, pela Rodoviária.

Fonte: Arquivo Pessoal.



Figura 94: Vista da Rodoviária, pela Rua Voluntários de São Paulo.

Fonte: Arquivo Pessoal.



Figuras 95 à 103: Imagens da Rodoviária, junho/2011.
Fonte: Arquivo Pessoal.



4.2.3 praça cívica

aspectos históricos

De acordo com reportagem publicada no Jornal Diário da Região¹⁴, a antiga área ocupada hoje pela Praça Cívica (inaugurada em 21 de novembro de 1980) era um local sujo, com ruas de terra no nível do rio, enfim, era um local problemático e aparentemente sem solução. No entanto, foi durante o governo de Wilson Romano Calil que um grande projeto veio a transformar a área: o então prefeito convocou os proprietários dos imóveis situados no local e propôs que estes fossem trocados por outros terrenos, para que a área fosse recuperada. Como os donos dos imóveis aceitaram a proposta, o local foi aterrado e o rio foi deslocado, ficando bem abaixo do nível em que foi construída a praça.



Figura 104: Construção da Praça Cívica, no final da década de 70.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

¹⁴ CORREA, Marival. *Biblioteca Municipal: a casa do saber*. Disponível em <http://www.diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?IdCategoria=184&IdNoticia=75346> Acesso em 03/04/2011.

De acordo com Max Pimenta¹⁵, o projeto original da praça, de autoria de José Gonçalves Toscano, teria 18.000 m² de área construída e faria parte de um complexo denominado de "Praça dos Três Poderes": o Fórum, a Prefeitura e a Câmara Municipal. Além disso, incluiria Biblioteca, Museu Histórico e de Arte Contemporânea, Concha Acústica, Pira e Centro Comercial em edifício de 15 andares.



Figura 105: O projeto de José Gonçalves Toscano.

Fonte: PIMENTA, Max. *O segredo da Praça "Jornalista Leonardo Gomes"*. Disponível em <http://ihggsjrp.blogspot.com/p/casos-e-causos_09.html> Acesso em 11/05/2011.

¹⁵ PIMENTA, Max. *O segredo da Praça "Jornalista Leonardo Gomes"*. Disponível em <http://ihggsjrp.blogspot.com/p/casos-e-causos_09.html> Acesso em 11/05/2011.

No entanto, de acordo com Pimenta, como apenas a Biblioteca foi construída no local, o projeto não se tornou conhecido em sua totalidade, fazendo com que o prédio passasse a ser denominado pelo senso comum de "aranha", devido ao seu formato original. Segundo alguns historiadores, todavia, caso o projeto original tivesse sido construído, o complexo de prédios formaria uma estrela cadente, quando visto de cima.



Figura 106: O projeto de José Gonçalves Toscano, formando uma estrela cadente.
Fonte: PIMENTA, Max. *O segredo da Praça "Jornalista Leonardo Gomes"*.
Disponível em
<http://lhggsjrp.blogspot.com/p/casos-e-causos_09.html> Acesso em 11/05/2011.

O prefeito da época, Wilson Calil, não concluiu a obra, e o próximo prefeito eleito, Adail Vettorazzo, viu um alto custo na implantação do projeto, fazendo com que ele ficasse apenas no papel.

Figura 107: Construção da Praça Cívica, em junho de 1980.
Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figura 108: Construção da Praça Cívica, em junho de 1980.
Fonte: Arquivo Público Municipal.

Figura 109: Construção da Biblioteca Municipal,
junho de 1978.
Foto: Toninho Cury, *Esqueleto*. Disponível em <
<http://www.toninhocury.com.br>> Acesso em
12/04/2011.





Figuras 110,111 e 112: Praça Cívica em 1984.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

Figuras 113 e 114: Praça Cívica em 1985.

Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figura 115: Praça Cívica nos anos 80.

Foto: Toninho Cury, *Roda Mundo*.
Disponível em <
<http://www.toninhocury.com.br>>
Acesso em 12/04/2011.



Figura 116: Biblioteca iluminada durante o Festival Internacional de Teatro, em 2009.

Foto: Toninho Cury, *Luzes Culturais*. Disponível em
<<http://www.toninhocury.com.br>> Acesso em 12/04/2011.



situação atual

Atualmente, o prédio construído para ser a Biblioteca Municipal (inaugurada em 19 de julho de 1980) abriga o Centro Cultural Daud Jorge Simão, onde se localizam também o Museu de Arte Primitivista José Antônio da Silva (MAP), a Pinacoteca Municipal de Rio Preto, a Sala Cláudio Malagoli e a Secretaria Municipal de Cultura.

A Praça Cívica, hoje, apesar de estar bem cuidada, não tem muito uso pela população, talvez pelo fato de se localizar em uma área quase que exclusivamente comercial. Além disso, é ocupada em alguns trechos por moradores de rua, o que faz com que o local seja considerado perigoso.



Figuras 117 à 123: Praça Cívica, junho/2011.

Foto: Arquivo Pessoal.





Figuras 124 à 130: Praça Cívica, junho/2011.

Foto: Arquivo Pessoal.



4.3 estudos preliminares

Na intenção de realizar uma análise mais objetiva do espaço, foram elaborados alguns estudos preliminares, como o levantamento de mapas de fluxos (tanto de veículos, como de ônibus e da linha férrea) e do mapa que identifica barreiras presentes no local, tanto físicas quanto visuais.

mapa de fluxos



Legenda:

Área de Intervenção

Vias Principais

Fonte: Google Maps, 2011.

Principais Acessos Eixo Noroeste-Sudeste

Principais Acessos Eixo Nordeste-Sudoeste

Principais Acessos Calçadão/Centro-Área de Intervenção

Linha Férrea

Intersecção Ferrovia-Rua

mapa de fluxos - ônibus



Fonte: Circular Santa Luzia. Disponível em <<http://www.circularsantaluzia.com.br/map/>> Acesso em 19/06/2011.

Identificação Vias de Principal Acesso:

- Rua General Glicério
- Rua Bernardino de Campos
- Rua Pedro Amaral
- Rua Antônio de Godoy
- Avenida Alberto Andalo
- Rua Prudente de Moraes
- Rua Cel. Spínola de Castro
- Avenida Bady Bassit
- Rua Mirassol

mapa de barreiras



- 1 **Linha Férrea:** caracteriza-se por ser uma barreira física, comprometendo o acesso no sentido centro-bairro, tanto para automóveis, quanto para ônibus e pedestres, nos horários de circulação do trem. Além disso, prejudica a acessibilidade de pedestres (não só os portadores de necessidades especiais) e oferece riscos para os transeuntes.
- 2 **Árvores Praça Cívica:** apesar de possibilitarem um microclima agradável ao local, representam uma barreira visual para quem transita pela área, ao dificultarem a visualização do espaço como um todo.
- 3 **Rodoviária:** a construção do edifício da Rodoviária em frente à Estação Ferroviária significou uma barreira tanto física quanto visual a esta, uma vez que aquela dificulta a visualização da Estação para quem caminha no sentido centro-bairro.
- 4 **Muro da Estação:** a colocação de um muro entre a Estação Ferroviária e a Praça Cívica, possivelmente visando obter mais segurança para a Estação, representa uma barreira física e visual, ao mesmo tempo que segrega as duas regiões.

5. projeto



5.1 diretrizes gerais

Tendo em vista que o objetivo final deste trabalho foi apresentar uma proposta de requalificação de um espaço urbano na cidade de São José do Rio Preto, dado todo o escopo teórico apresentado inicialmente, foi possível traçar as ações a serem postas em prática no projeto.

Nesse sentido, o principal objetivo é promover a requalificação da área de modo que esta readquira sua vitalidade como espaço público de grande significado para a cidade, por meio da oferta de novos usos e serviços que sejam capazes de atrair a população do município como um todo, oferecendo-lhe novas possibilidades de convívio e desenvolvimento.

Para tanto, foi necessário desenvolver reformulações referentes aos fluxos (ônibus, trem, carros, pedestres), identificação de novos usos para os edifícios existentes (Estação Ferroviária e Terminal Rodoviário), eliminação das barreiras arquitetônicas (físicas e visuais), articulação da área com o entorno e dos edifícios entre si, entre outros aspectos apresentados a seguir.

Obs: Os desenhos técnicos encontram-se nos anexos no final do caderno.











5.2 novos usos

Considerado por Henry Shaftoe e pelo grupo PPS como uma das premissas fundamentais para o bom funcionamento de um espaço público, e por meio da ideia de que 'pessoas atraem pessoas', foram pensadas quais seriam as novas funções a serem oferecidas pelo local capazes de atrair a população e gerar uso contínuo de indivíduos, concomitante à preservação dos edifícios existentes e de valor histórico, bem como a utilização compatível com as características do entorno.

Dessa forma, pensou-se em funções de uso público deficientes na cidade e que pudessem ser implantadas no espaço, a fim de promover não só o desenvolvimento da área de intervenção em si, mas também da região adjacente, na medida em que a atração de pessoas para o local certamente gera mais movimentação e uso de outros equipamentos ao redor.

rodoviária

Partindo do pressuposto de que será desativado (como projeto já existente na Prefeitura), propõe-se a reciclagem do edifício, conferindo-lhe o uso como **Escola Técnica**, dada a deficiência de instituições públicas de ensino técnico no município (figura 140).

De um total de dez instituições de Ensino Superior apresentadas no estudo de Conjuntura Econômica¹⁷ realizado pela Prefeitura Municipal, apenas três são públicas: FAMERP, FATEC e UNESP. Com relação aos estabelecimentos que oferecem Ensino Técnico à população local, verificou-se que, das instituições mostradas no estudo da prefeitura, apenas seis oferecem cursos tecnológicos, sendo todas elas particulares (UNORP, UNIRP, UNICERES, DOM PEDRO, UNIFASS e UNIP).

Além dos institutos educacionais relacionados no estudo da Prefeitura Municipal, outros dois locais oferecem cursos de formação técnica na cidade: o Senac e a Etec Philadelpho Gouvêa Netto (Centro Paula Souza). Este último se trata, portanto, do único estabelecimento público de Ensino Técnico no município, oferecendo treze opções de curso¹⁸: Administração, Contabilidade, Edificações, Eletrônica, Eletrotécnica, Enfermagem, Informática, Informática para Internet, Mecânica, Mecatrônica, Prótese Dentária, Secretariado e Telecomunicações.

Apesar de ser uma instituição de ensino de qualidade bastante reconhecida pelos habitantes locais, o "Philadelpho", como é conhecido, possui uma estrutura insuficiente para atender à demanda pelos cursos, verificando-se, dessa forma, a validade do projeto de uma nova Escola Técnica para a cidade.

Ensino Superior

Cursos de Graduação

Anos	Unidades	Nº Cursos	Nº Alunos	Nº Prof.	Nº Funcionários
2007	10	115	29.362	1.835	809
2008	10	129	30.300	1.872	858
2009	10	132	28.778	1.846	1.026

Cursos de Pós-Graduação

Anos	Unidades	Nº Cursos	Nº Alunos	Nº Prof.	Nº Funcionários
2007	8	174	5.094	1.585	90
2008	8	187	5.762	1.783	138
2009	8	176	5.536	1.779	118

Cursos Sequenciais

Anos	Unidades	Nº Cursos	Nº Alunos	Nº Prof.	Nº Funcionários
2007	2	10	518	31	-
2008	2	9	569	28	-
2009	2	8	475	40	2

Unidades:

- Centro Universitário do Norte Paulista - UNORP*
- Centro Universitário de Rio Preto - UNIRP/Cursos de Educação Superior de formação Específica
- Faculdade Ceres e Instituto Superior de Educação CERES - Uniceres*
- Faculdades Integradas Dom Pedro II / INPG
- Faculdade de Medicina de S.J. Rio Preto - FAMERP
- Faculdade de Tecnologia de São José do Rio Preto - FATEC
- Unifass*
- Universidade Estadual Paulista - UNESP Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas - Ibilce
- União das Faculdades dos Grandes Lagos - UNILAGO*
- Universidade Paulista - UNIP / São José do Rio Preto

OBS.: * Dados de 2008

Figura 140: Relação dos estabelecimentos de Ensino Superior de SJRP. Fonte: Conjuntura Econômica 2010. Disponível em <http://www.riopreto.sp.gov.br/PortalGOV/do/subportais_Show?c=146> Acesso em 06/05/2011.

Além disso, como o projeto almeja a requalificação da área por meio da integração dos edifícios principais, a proposta da Escola Técnica deverá potencializar o uso da Biblioteca Municipal.

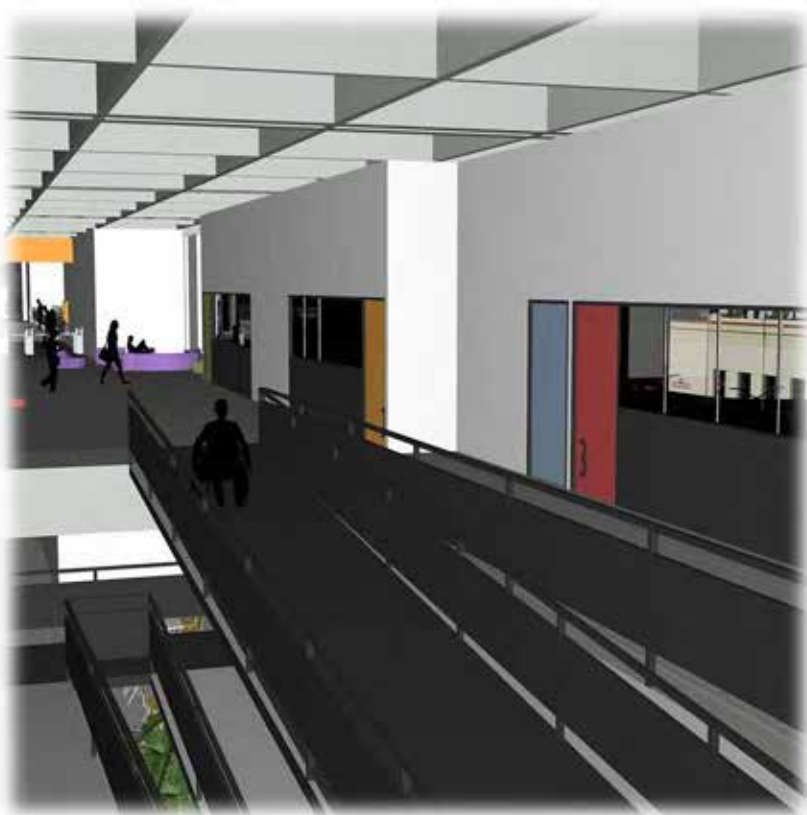
Ademais, os cursos a serem oferecidos pela instituição foram pensados de acordo com as atividades a serem promovidas na própria área de intervenção, a fim de que os alunos possam aproveitar a infraestrutura do local, por meio de aulas técnicas e estágios.

Assim, serão oferecidos cursos de: Técnico em Cozinha, Técnico em Nutrição e Dietética (Restaurante da ETEC e Café da Estação Ferroviária), Técnico em Informática (Telecentro e Arquivo Público Municipal), Técnico em Museu (Arquivo Público), Técnico em Turismo Receptivo (Projeto Trem Caipira), Técnico em Marketing (Shopping Azul).

Além da ETEC, propõe-se a instalação de um Telecentro e de um Restaurante no prédio da rodoviária, ambos com acesso público. O Shopping Azul deverá ser mantido no piso superior, com acesso pela rampa lateral existente. O projeto não prevê alterações na fachada, com o objetivo de não descaracterizá-la.

ETEC
rodoviária







estação ferroviária

Como o prédio da Estação Ferroviária encontra-se bastante degradado, além de propor sua restauração, o projeto procurou identificar um uso compatível com sua preservação. Assim, sugere a ocupação do edifício pelo Arquivo Público Municipal, que hoje encontra-se instalado numa residência, com pouca infraestrutura. O Arquivo Público é responsável pela documentação e pelo arquivamento de todo o material de valor permanente e guarda definitiva da Prefeitura Municipal, abrigando também a Hemeroteca (jornais e revistas) e documentos do Comdephact (Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico) de Rio Preto.





estação ferroviária

No outro extremo da Estação, propõe-se as instalações para o Projeto Trem Caipira, com áreas de bilheteria e café. Para o percurso do trem, projetou-se uma nova alça, já que o restante da linha será desativado. A extensão da cobertura, existente deverá funcionar como um "estar" coberto, prevendo-se uma circulação ETEC – Biblioteca que passe por ele.







estação ferroviária

Foi proposto ainda um gradeamento adjacente ao Terminal Rodoviário, limitando o acesso e concentrando-o em novas catracas a serem instaladas próximas ao café, o que também trará um uso a este ponto.

Com relação às intervenções na edificação, foram feitas as mínimas possíveis, as quais seriam executadas com materiais contemporâneos que permitam a diferenciação entre o antigo e novo.



5.3 barreiras arquitetônicas

rodoviária

Como visto anteriormente, a construção da Rodoviária representou uma barreira física e visual para o prédio da Estação Ferroviária, além da eliminação da grande escadaria que, antigamente, interligava o centro à ferrovia. Assim, a ideia do projeto é que seja feito um "rasgo" no prédio da Rodoviária, possibilitando a visão da Estação e o acesso a ela para quem circula no sentido centro-rodoviária, além do desenho de uma nova escadaria (ao estilo da antiga, mas com materiais contemporâneos) e de uma rampa, possibilitando assim o acesso universal.









ETEC
rodoviária



5.3 barreiras arquitetônicas

linha férrea

Como visto, a localização da ferrovia na área central representa muitos problemas para a cidade, portanto, acredita-se que a melhor solução seja a retirada da linha férrea da área urbana, como previsto, inclusive, por alguns prefeitos da cidade. O projeto sugere a transformação da linha férrea desativada em pista de caminhada ou ciclovia, já que percorre um trajeto praticamente plano e passa por áreas públicas de interesse (Represa Municipal e Parque Setorial). Com isso, espera-se proporcionar uma interligação com a área de intervenção.









5.4 acessos e fluxos

ônibus

O Terminal Urbano deverá ser mantido, porém o projeto prevê a retirada do fluxo de ônibus na Rua Mirassol (entre Rodoviária e Estação) e a criação de uma nova via de acesso pela rua João Mesquita (fundos da Estação), onde foi proposta uma substituição e redesenho do piso, articulando-a com a pista de caminhada e ciclovia e favorecendo a circulação de pedestres por meio de elevações de piso nos pontos de cruzamento. Os pontos de acesso ao Terminal serão feitos, portanto, pela nova via (nos dois sentidos) e pela rua lateral à Biblioteca Municipal.





5.4 acessos e fluxos

pedestres

Como explicitado, o projeto prevê a desativação da linha férrea e sua transformação em pista de caminhada e/ou ciclovia, promovendo a ligação entre Represa-Praça Cívica-Parque Setorial. Para a circulação entre os equipamentos da área (Rodoviária, Estação e Biblioteca) propôs-se a criação de um piso elevado, de modo que permitisse o fluxo entre todos os equipamentos num mesmo nível, respeitando-se assim a acessibilidade universal, ao mesmo tempo em que atua como direcionador de fluxo e elemento articulador do espaço. Além disso, também foi proposto o alargamento da calçada da Rua Voluntários de São Paulo, para interligação com a Praça Dom José Marcondes e Calçadão.









5.4 acessos e fluxos

automóveis

Propõe-se a criação de novas baías de estacionamento na Praça Cívica, com acesso pela rua lateral da Biblioteca Municipal.



5.5 articulações

O projeto prevê a articulação entre as edificações da área e seu entorno através de um redesenho do piso, eliminando, sempre que possível, as barreiras arquitetônicas.

Também é prevista uma remodelação paisagística da área, transformando-a numa grande praça pública.









5.5 articulações

praça cívica

A proposta do piso elevado deverá estender-se até o prédio da Biblioteca Municipal, passando pelo atual espelho d'água que se transformará em um teatro de arena.

Além disso, foram inseridas novas vagas de estacionamento e proposta uma remodelação paisagística de forma que a praça ficasse mais permeável visualmente. Não foram propostas alterações no traçado do piso e na configuração geral da praça, pois acredita-se que a inserção dos novos equipamentos já garantirão o uso do local.







6. considerações finais

Uma vez que o objetivo do trabalho foi realizar um projeto de intervenção em um espaço público, pautado nas ideias estudadas durante a etapa de conceituação teórica a respeito do tema, que se deu por meio da análise da produção e características atuais dos espaços públicos, além da investigação a respeito dos fatores que podem exercer influência sobre o ambiente , tornando-o atrativo ou não às pessoas, acredita-se que o resultado final do projeto tenha sido positivo.

Espera-se que o presente trabalho possa contribuir para o estudo do tema do espaço público urbano e que represente uma fonte de inspiração a arquitetos, estudantes, planejadores urbanos e a todos aqueles que buscam a melhoria de nossos espaços e acreditam que a construção de cidades mais agradáveis e acessíveis a todos é possível.

7. bibliografia

SHAFTOE, Henry. *Convivial Urban Spaces: creating effective public places*. Reino Unido; Estados Unidos: Earthscan, 2008

DIAS, Fabiano Vieira. *Arquitetura Introvertida*. Disponível em <http://www.vivercidades.org.br/publique_222/web/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?from%5Finfo%5Findex=21&infol=75&sid=22> Acesso em 22/05/2011.

DIAS, Fabiano Vieira. *O desafio do espaço público nas cidades do século XXI*. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.061/453>> Acesso em 15/05/2011.

GUERRA, Abilio. *Três questões sobre urbanismo (editorial)*. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.005/966>> Acesso em 20/05/2011.

VAZ, Lilian Fessler; SILVEIRA, Carmem Beatriz. *Áreas Centrais, Projetos Urbanísticos e Vazios Urbanos*. Disponível em <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/07_5_vaz_silveira.pdf> Acesso em 05/06/2011.

LAURENTINO, Fernando de Pádua. *Espaço Público: Espaço de Conflitos*. Disponível em <<http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/2449/1546>> Acesso em 11/05/2011.

SOMEKH, Nadia; NETO, Candido Malta Campos. *Desenvolvimento local e projetos urbanos*. Disponível em
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>> Acesso em 05/06/2011.

Potsdamer Platz: The platz to be. *History*. Disponível em
<<http://www.potsdamerplatz.de/en/history/>> Acesso em 10/06/2011.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *São José do Rio Preto*. Disponível em
<<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/sjriopreto.htm>> Acesso em 06/05/2011.

CORREA, Marival. *Estação de trem: paralelas de metal*. Disponível em
<http://diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?IdCategoria=184&IdNoticia=75347> Acesso em 06/05/2011.

CORREA, Marival. *Biblioteca Municipal: a casa do saber*. Disponível em
<http://www.diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?IdCategoria=184&IdNoticia=75346> Acesso em 03/04/2011.

GAMA, Alexandre. *Prefeitura contrata estudo para trem*. Disponível em
<<http://www.diarioweb.com.br/novoportal/noticias/Politica/59242,,Prefeitura+contrata+estudo+para+trem.aspx>> Acesso em 06/05/2011.

ABREU, Allan de. *Nova área para rodoviária agrada interesses de empresas*. Disponível em
<<http://www.diarioweb.com.br/novoportal/noticias/Politica/27713,,Nova+area+para+rodoviaria+agrada+interesses+de+empresas.aspx>> Acesso em 04/05/2011.

PIMENTA, Max. *O segredo da Praça 'Jornalista Leonardo Gomes'*. Disponível em
<http://lhggsjrp.blogspot.com/p/casos-e-causos_09.html> Acesso em 11/05/2011.

Circular Santa Luzia. Disponível em <<http://www.circularsantaluzia.com.br/map/>>
Acesso em 19/06/2011.

Arcoweb. *Parque da Juventude na etapa final*. Disponível em
<<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aflalo-amp-gasperini-arquitetos-parque-da-17-10-2006.html>> Acesso em 19/06/2011.

Conjuntura Econômica 2010. Disponível em
<http://www.riopreto.sp.gov.br/PortalGOV/do/subportais_Show?c=146> Acesso
em 06/05/2011.

Etec Philadelpho Gouvêa Netto. Disponível em
<<http://www.philadelpho.com.br/index.php?p=cursos>> Acesso em 19/06/2011.

8. anexos

RUA GENERAL

GLICÉRIO

RUA BERNARDINO DE CAMPOS

AV. PHILADELPHO GOUVEIA NETO

RUA PEDRO AMARAL

RUA PRUDENTE DE MORAES

RUA VLTO. DE SÃO PAULO

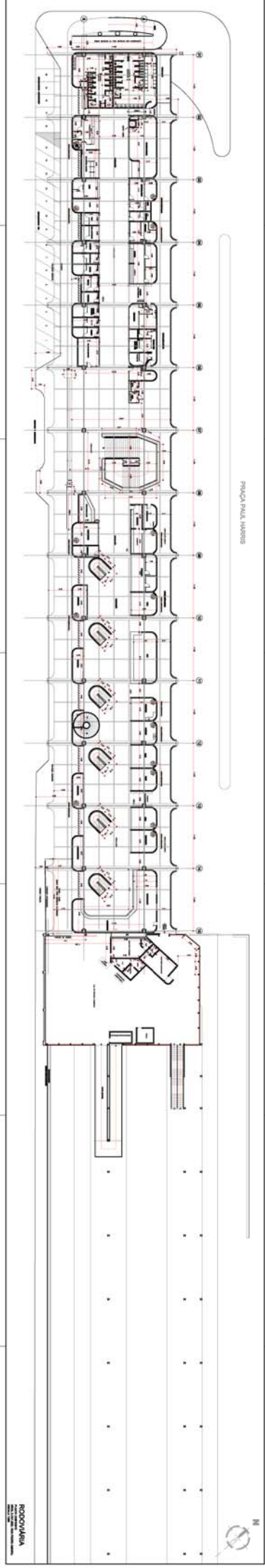
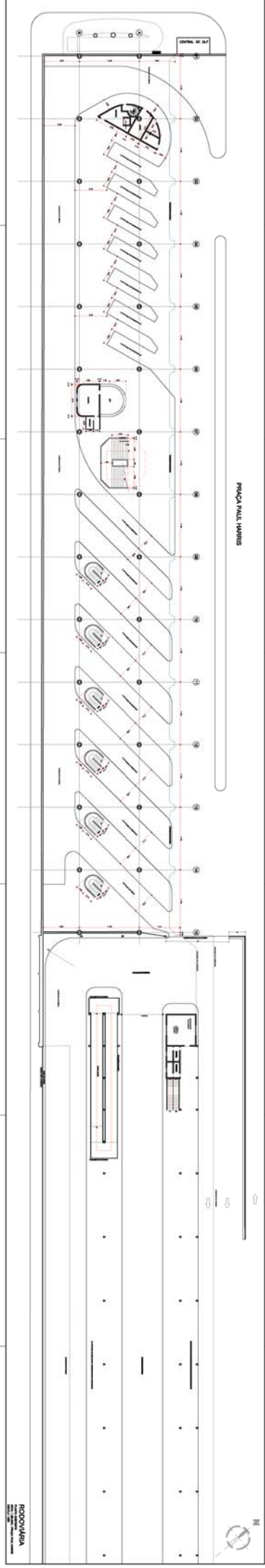
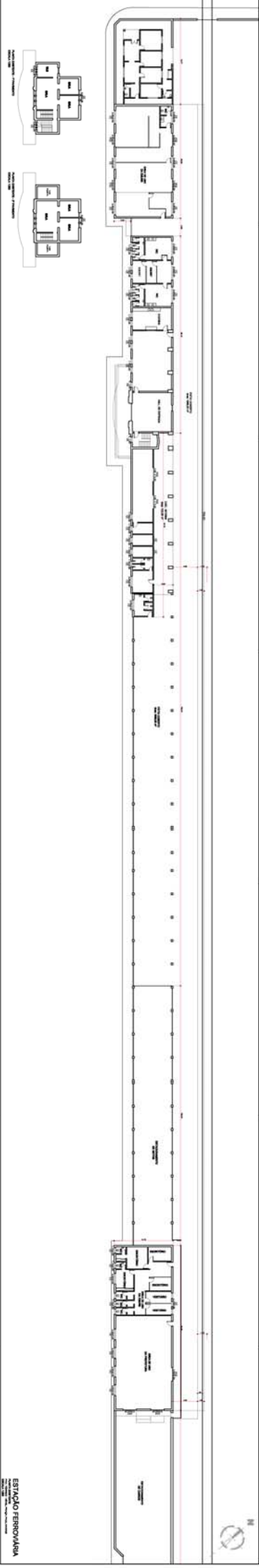
RUA QUINZE DE NOVEMBRO

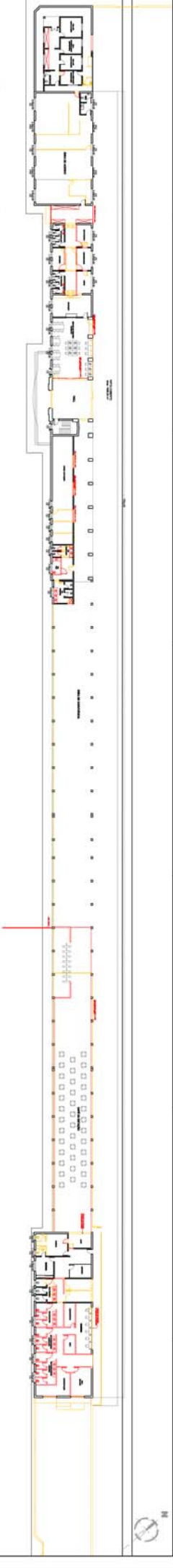
RUA ANTÔNIO DE GODOY

AV. ALBERTO ANDALÓ

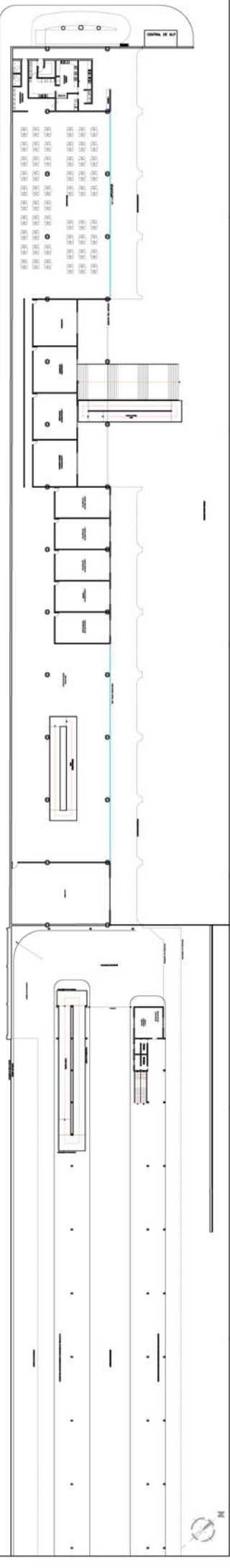
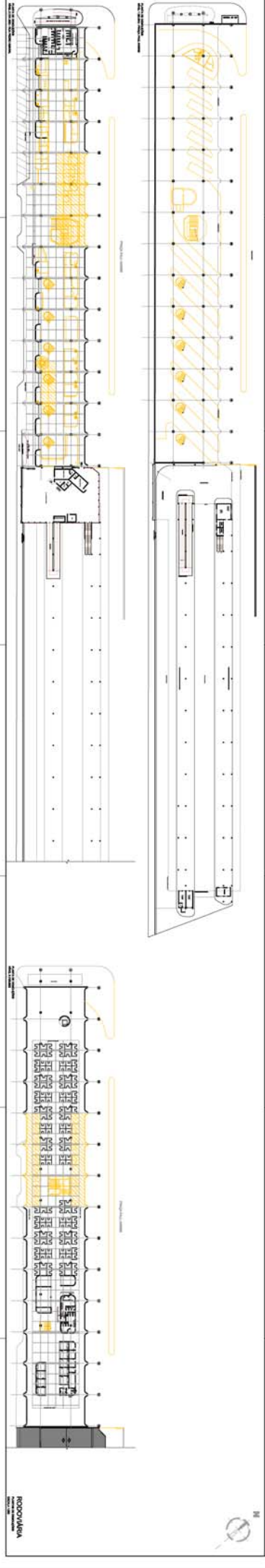
REPRESA MUNICIPAL

N

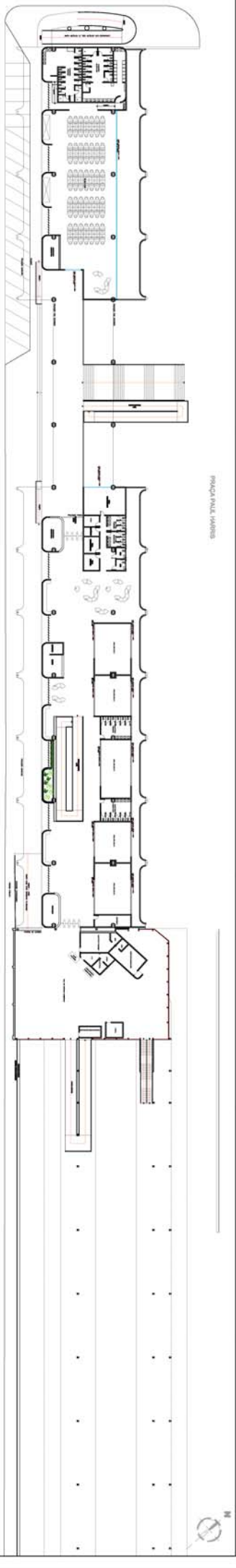




ESTACÃO FERROVIÁRIA
1:500
1/2000

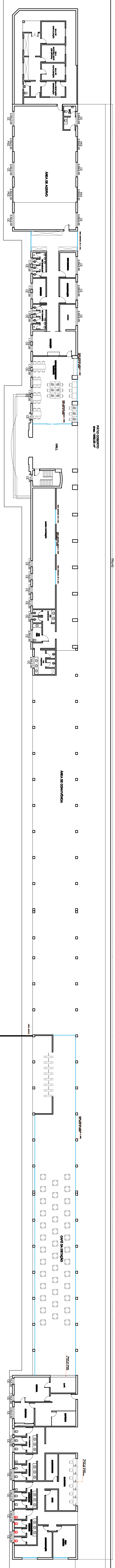


RECONSTRUÇÃO
1:500
1/2000



RECONSTRUÇÃO
1:500
1/2000

RECONSTRUÇÃO
1:500
1/2000



EST. 100