

ARQUITETURA URBANISMO e PAISAGISMO

contexto contemporâneo e desafios
em áreas centrais

Volume 3

Organizadores

Silvana Aparecida Alves • Luiz Cláudio Bittencourt • Cláudio Silveira Amaral

CULTURA
ACADÊMICA
Editora

Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo:
CONTEXTO CONTEMPORÂNEO E DESAFIOS
em áreas centrais
Volume 3

Arquitetura

Urban
ismo
Paisa
gismo

Silvana Aparecida Alves
Luiz Claudio Bittencourt
Claudio Silveira Amaral
organizadores

1ª Edição
Bauru, SP

2015

CULTURA
ACADÊMICA
Editora

CONSELHO ACADÊMICO

Responsáveis pela publicação desta obra

Profa. Dra. Silvana Aparecida Alves

Prof. Dr. Luiz Claudio Bittencourt

Prof. Dr. Claudio Silveira Amaral

Projeto Gráfico:

Kelly Magalhães

Imagem da Capa: Tela pintada a óleo

Artista: Pedro Aniceto

Título: Rua de Mariana

CONSELHO CIENTÍFICO

Adilson Costa Macedo, FAU-USP

Cristiane Rose de Siqueira Duarte, FAU-UFRJ.

Evandro Fiorin, FCT-UNESP

Maria Ângela Bortolucci, EESC-USP

Maria Lucia Refinetti Rodrigues Martins, FAU-USP

Renato Leão Rego, UEM

Silvio Soares Macedo, FAU-USP

Vera Helena Moro Bins Ely, UFSC

CULTURA
ACADÊMICA 
Editora

Cultura Acadêmica
Editora Unesp
Praça da Sé, 108
CEP 01001-900 – São Paulo, SP
Tel.: (11) 3242-7171
www.editoraunesp.com.br

720 Arquitetura, urbanismo e paisagismo: contexto contemporâneo e desafios em
A795 áreas centrais / Silvana Aparecida Alves, Luiz Cláudio Bittencourt e
 Cláudio Silveira Amaral (organizadores). – São Paulo: Cultura
 Acadêmica, 2015
 323 p. – (v. 3)

ISBN 978-85-7983-740-1

Inclui bibliografia

1. Arquitetura. 2. Urbanismo. 3. Paisagismo. I. Alves, Silvana Aparecida.
II. Bittencourt, Luiz Claudio. III. Amaral, Claudio Silveira. IV. Título.

Sumário

APRESENTAÇÃO	7
Metodologia	10
1. A RESPEITO DA PESQUISA ARQUITETURAL <i>Sergio Ferro</i>	11
2. LABORATÓRIO 10+1: una aproximación al paisaje contemporâneo a través del DMLC <i>Enrique Larive López</i>	37
Áreas Centrais	63
3. MADEIRA DOURADA: espaço, escultura religiosa e patrimônio histórico no centro histórico do Rio de Janeiro <i>Luiz Claudio Bittencourt</i>	64
4. AS FERROVIAS NO PROCESSO DE REORGANIZAÇÃO DO CENTRO URBANO DE BAURU <i>Nilson Ghirardello</i>	96
5. TRANSFORMAÇÕES URBANAS E A NOVA ESTAÇÃO DA SOROCABANA EM BOTUCATU <i>Eduardo Romero de Oliveira</i> <i>Luís Gustavo Martins Botaro</i>	119
6. A INFLUÊNCIA DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL EM ALGUMAS CIDADES DO INTERIOR DE SÃO PAULO <i>Ludmilla Sandim Tidei de Lima Pauleto</i>	147

7. PLANEJAMENTO E GESTÃO PARTICIPATIVA: convergência entre ciência, arte e tecnologia <i>José Xaides de Sampaio Alves</i>	170
8. URBANISMO COMERCIAL E REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS: evolução das centralidades comerciais e os impactos sobre as políticas de requalificação do centro de Bauru <i>Priscilla Ananian</i>	199
9. O DESAFIO DA PERMANÊNCIA DO PATRIMÔNIO: a formulação de uma proposta de salvaguarda <i>Antônio Carlos Oliveira</i> <i>José Xaides de Sampaio Alves</i> <i>João Augusto Dias Barreira e Oliveira</i>	219
10. SÃO PAULO, ÁREAS CENTRAIS, ESPAÇOS LIVRES E FORMA URBANA <i>Silvio Soares Macedo</i> <i>Eugenio Fernandes Queiroga</i> <i>João Fernando Meyer</i> <i>Jonathas Magalhães Pereira da Silva</i> <i>Rogério Akamine</i>	240
11. PERCURSO E SIGNIFICADO: os rios e os centros das cidades <i>Norma Regina Truppel Constantino</i>	270
12. REVALORIZAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE PERMANÊNCIA EM ÁREAS CENTRAIS: o caso da Praça Rui Barbosa em Bauru <i>Maria Solange Gurgel de Castro Fontes</i> <i>Emília Falcão Pires</i>	290
Sobre os Autores	312

APRESENTAÇÃO:

Os textos aqui reunidos refletem as pesquisas de professores do DAUP-FAAC-UNESP-BAURU e alguns convidados. Seguem em sequência a outras publicações anteriores, sempre sobre temática genérica relativa ao contexto contemporâneo e seus desafios. Neste volume, focalizamos atenção especial para centro histórico das cidades contemporâneas e sua degradação.

Apresentamos de início dois textos sobre metodologia da pesquisa em arquitetura e urbanismo. O primeiro refere-se à palestra proferida em 2000 na Escola de Arquitetura de Grenoble, França, pelo arquiteto Sergio Ferro, traduzida para o português por Marina Yagima. Trata-se de conteúdo vigoroso e provocativo para formulação de critérios básicos sobre a pesquisa em arquitetura, quando o autor aproveita para retomar debate conhecido de publicações anteriores sobre o canteiro, o projeto e o “sujeito” da arquitetura, agora liberado da arrogância abstrata e subjetiva do “eu”. O professor Enrique Larive López apresenta método e resultado de investigações realizadas sobre a paisagem do “Distrito Minero Linares – La Carolina, Andalucía, España” pelo Laboratório 10+1. Trata-se de aproveitar oportunidade de enfrentar leitura sobre paisagem industrial de mineração “desativada” para testar método desenvolvido pelo laboratório, constituindo-se em experimentação que evidencia modo próprio.

Demais textos circundam sobre problemas de arquitetura e urbanismo em áreas centrais historicamente estabelecidas. Luiz Cláudio aponta para os primeiros retábulos jesuíticos no Brasil, em especial para três, pertencentes à igreja do colégio jesuítico situado sobre o Morro do Castelo, removido da paisagem do Rio de Janeiro pelas obras de urbanismo do segundo quarto do século XIX. Nilson Ghirardello, Eduardo Romero, Luís Gustavo e Ludmilla Sandim apresentam em três textos diferentes as ferrovias como objeto de problematização urbana e urbanística dos centros de cidades

do nordeste argentino e oeste paulista. Em São Paulo, destacam-se os Municípios de Bauru, Botucatu, Pirajuí, Lins, Guaiçara e Distrito de Tibiricá. Trata-se de tema recorrente as transformações da cidade contemporânea diante do abandono parcial de extensas infraestruturas de transportes ferroviário do século XIX e a carência natural de novos espaços em velhos centros urbanos.

Priscilla Ananian confronta a atividade de comércio com a ideia de novas centralidades em contraste com o velho centro da cidade de Bauru. Silvio Soares, Eugenio Fernandes, João Fernando, Jonathas e Rogério também apresentam estudo de centralidades, mas em São Paulo, com enfoque sobre estrutura morfológica e espaços livres.

Maria Solange e Emília Falcão avaliam a Praça Ruy Barbosa, no centro histórico de Bauru, através de metodologia própria, sistematizam espacialmente fluxos, permanências em perspectiva crítica, para subsidiar propostas de melhoria da qualidade nos usos desse local.

Norma Regina destaca o rio como elemento de composição da paisagem e traz para primeiro plano a água em movimento como força da natureza subestimada não apenas na sua condição geomorfológica, mas também como parte integrante do cenário da cidade.

José Xaides ressalta o papel do planejamento participativo no estudo de caso sobre os trágicos acontecimentos na cidade de São Luiz do Paraitinga, oportunidade em que ensaiou na prática aproximação entre ciência, arte e tecnologia no processo de reconstrução do centro histórico devastado.

Antônio Carlos, José Xaides e João Augusto propõem a utilização do patrimônio em centros históricos para moradias destinadas à população de baixa renda, visando reverter movimento urbano de centrifugação dessa população para as periferias das cidades. Para demonstrar essa possibilidade, apresentam estudo sobre a cidade de Bauru.

Todas as pesquisas oferecem ao leitor interessado oportunidade de refletir sobre temas que afligem os estudiosos e acadêmicos dos cursos de arquitetura e urbanismo. Entre as várias visões, permanece o desejo de todos em contribuir com os debates sobre a cidade e a arquitetura.

Silvana Aparecida Alves
Luiz Cláudio Bittencourt
Claudio Silveira Amaral
Organizadores

Metodologia

Sergio Ferro

A RESPEITO DA PESQUISA ARQUITETURAL

Palestra proferida em dezembro de 2000, na
Escola de Arquitetura de Grenoble, França
Tradução: Marina Yagima
Revisão: Ermenegildo Munhoz Junior

Nossa última reforma do ensino de arquitetura foi desastrosa, particularmente para a constituição do terceiro ciclo do Curso de Arquitetura. Incapaz de optar entre as imposições da Ordem dos Arquitetos e as obrigações universitárias, esta reforma engendrou um montante de exigências híbridas e mutuamente destruidoras. Misturando, sem critérios, as finalidades profissionalizantes e a pesquisa, ela desserviuiu a ambos.

No ensino universitário, o Mestrado,¹ como indica o nome, quer dizer mestria, aptidão, competência em um domínio do saber ou de uma prática. Por inconfessáveis motivos econômicos, ao instaurar a *Maitrise* no término do quarto e último ano – em lugar de cinco, como dever-se-ia exigir da lenta aprendizagem de arquitetura –, a reforma reconhece, implicitamente, a capacidade profissional em arquitetura do estudante que a obtém. Sendo assim, o terceiro ciclo deveria ser aquele da pesquisa: Diplôme d'Études Supérieures Spécialisées (DESS), Diplôme d'Études Approfondies (DEA),² doutorados. Contudo, a opinião da Ordem era outra. Susini, eleito presidente do

¹ A *Maitrise* foi, de 1966 até 2006, um diploma nacional francês que validava o quarto ou quinto ano de estudos universitários, assim como um ou dois anos de estudos após a *Licence*.

² O DESS e o DEA, eram diplomas conferidos após a *Maitrise*. Extintos em 2006, eles foram substituídos pelo diploma de *Master*.

Conselho Nacional da Ordem dos Arquitetos no último mês de junho, declarou recentemente:

...(ele) gostaria de ver em detalhes o país e inspirar-se no estrangeiro para adotar o estágio profissional qualificado e complementar ao diploma de arquitetura, este julgado demasiadamente generalista. Consciente das dificuldades que a generalização de um estágio provocaria na profissão, ele deseja somente que o ensino não mais oponha a especulação intelectual à prática, o modelo universitário ao modelo profissional. (*Les échos*, 7 de dezembro de 2000, p.53)

Eis uma das fontes da atual confusão. Entretanto, a mesma incapacidade com que nossos altos responsáveis se curvam diante da Ordem dos Arquitetos manifesta-se, também, como submissão diante da arrogância da pesquisa acadêmica. Ao aceitar cegamente as normas e critérios frequentemente estúpidos e ultrapassados das ciências dominantes, nossa direção central, há décadas, recusa-se a reconhecer qualquer pesquisa especificamente arquitetural. A pesquisa arquitetural, por princípio, não pode adotar e conformar-se ao molde metodológico de outros tipos de pesquisa. Os laboratórios existentes e reconhecidos pela direção administrativa da École d'Architecture de Grenoble (EAG)³ são de alta qualidade. Porém, todos têm como centro de seus ensaios de pesquisa outra disciplina, diversa da arquitetura. É compreensível, portanto, que nossos (ir)responsáveis, não podendo criar para o curso um terceiro ciclo no qual a arquitetura seria o foco central, vejam-se obrigados a dar à luz o monstro híbrido atual.

Esses dois obstáculos distanciam-nos ainda mais do objetivo da pesquisa arquitetural, ir de encontro ao dever de ensino que a própria Ordem professa, qual seja,

³ Escola de Arquitetura de Grenoble

...a atenção voltada para o futuro profissional dos doutores, na pesquisa e no ensino superior públicos, mas também e sobretudo exteriormente, na empresa e no conjunto dos setores socioeconômicos. (nota da DAPA⁴ sobre os cursos de doutorado, ano escolar 2000-2001)

A pesquisa é permitida apenas quando não se opõe à vida profissional – seu objeto principal – e quando se limita às conveniências da Ordem dos Arquitetos.

Tudo isso é suficientemente conhecido e foi amplamente denunciado, sem qualquer resultado prático. A incapacidade de nossa tutela servil aos grandes, à Ordem e à pesquisa oficial, alérgica à pesquisa especificamente arquitetural, manifesta-se na arrogância com que a instituição se volta às próprias escolas. A infantilização dos grandes ateliês da Isle d’Abeau (uma iniciativa de experimentação da EAG sobre a pesquisa arquitetural), forçada e imposta por essa tutela, é uma demonstração lamentável dessa incapacidade.

A EAG não deve continuar a aceitar e padecer as consequências nefastas da incapacidade/arrogância de nossa direção central. A arquitetura, como a vida profissional, não se opõe à pesquisa. Ao contrário, seu desenvolvimento consciente e lúcido depende dela, e a EAG deve tomar a iniciativa interna de corrigir essa situação desastrosa. A arquitetura e a pesquisa devem-se reintegrar em nossa escola, e isso depende de uma ação vigorosa, autônoma e corajosa do Conselho Administrativo (CA).⁵

Antes de propor alguns rumos para a ação do CA – deixando de lado a tolice de nossas autoridades responsáveis e a história desastrosa de nosso afastamento da Universidade –, precisamos, urgentemente, entender o porquê da necessidade de afirmação da pesquisa arquitetural e suas dificuldades:

- a) Uma parte da resistência em relação à pesquisa arquitetural é comum a outras formas de arte. A ideologia estética dominante, herdeira do romantismo pós-

⁴ Direction de l’Architecture et du Patrimoine

⁵ Conseil d’Administration

kantiano (ver Gadamer, HG. *Vérité et Méthode*. Paris: Seuil, 1996. p.17-188), considera a ausência de regras compartilhadas e a hegemonia da figura do gênio como as principais características da arte. A irracionalidade do processo de concepção seria sua marca, o que um bom número de arquitetos estão prontos a aceitar: é lisonjeiro ser visto como um gênio. É evidente como essa ideologia não se presta à pesquisa sistemática.

- b) A observação da obra arquitetural não é fácil. A complexidade e heterogeneidade dessas determinações resiste a sínteses apressadas.

Na França, por exemplo, as tarefas implicadas na elaboração de uma construção média já nos fazem prever relações emaranhadas e tensas: programação (estudo da viabilidade, decisão, planejamento financeiro, aquisição de terreno, programa, escolha dos *designers*); empreitada (anteprojeto, edital de concorrência, escolha dos escritórios de estudos técnicos, escritório de controle, seguros, licença da obra, projeto, escolha das empresas, negócios empresariais); realização (preparação e organização, planificação e administração do canteiro, material e instalação, fornecimento de materiais, equipamentos, abastecimento; organização da mão de obra); e recepção e gestão da empreitada (recepção, ativação e funcionamento: gestão, exploração, conservação). (ver Carassus, J. *Économie de la filière construction*. Paris: Presses Ponts et Chaussées, 1987. p.59).

Em termos ideais, cada tarefa dever-se-ia integrar a todas as outras, implicando centenas de combinações. E mais: as missões assinaladas compõem um modelo, não obstante cada caso apresente variantes próprias.

Tarefas costumam ser pautadas por estratégias de ação e interesses divergentes. A busca pelo proveito econômico ou político colide com a resistência à exploração, a busca por hegemonia ou prestígio deve ceder aos compromissos, a eficácia comercial, frequentemente, vai de encontro ao rigor técnico e plástico etc. Esses campos de intervenção, também com frequência, apresentam paradigmas de referência

heterogêneos e heterônomos. Por exemplo, quais relações estabelecer entre os modos de abordagens da renda territorial e as pesquisas para a concepção das estruturas? ou entre as normas administrativas e a coordenação modular dos materiais?

Certamente, há entendimentos, transações, negociações. Esses acordos, entretanto, não conduzem, na maior parte dos casos, nem à síntese ideal, nem a escolhas claramente justificadas.

Em uma palavra, o mundo da construção se parece mais a um amálgama – sempre precário – de forças heterogêneas do que a um “corpo produtivo” coerente.

A arquitetura é uma arte plástica, quando a forma corresponde ao conceito e não se deixa desenhar pela exploração econômica. Ela dá forma à matéria no espaço, como acontece à pintura e à escultura. A arquitetura é uma expressão ideal do trabalho livre – de maneira similar à literatura, que é a arte da palavra livre. No campo das Artes, as duas bases de manifestação do caráter humano – trabalho e linguagem – são impelidas à radicalização da liberdade criativa.

Na Ciência, por sua vez, é característico procurar, por trás das singularidades dos fenômenos, regularidades particulares ou universais. No clássico exemplo, a partir da observação da experiência vivenciada da maçã que cai sobre a própria cabeça, o pesquisador elabora a lei da gravitação universal. Sempre desconfiando das induções, aquele que experimenta, procura encontrar a singularidade que se recusa a uma regularidade científica previsível, obriga-se a uma revisão da particularidade ou da universalidade estabelecida, antecipada como explicação. Esse critério da experimentação científica foi elevado a um grau absoluto por Popper, depois relativizado por Lakatos e Khun e quase abandonado por Feyerabend. De todo modo, essa disposição do pesquisador se aplica aos casos em que se faz necessário detectar relações de caráter estrutural, por trás de uma série “temporal” de causas e efeitos.

Já nos casos em que se trata de relações teleológicas, essa objetividade científica, como caminho para uma normativa geral, desaparece. As coisas dão a impressão de acontecer inversamente. Se na normativa geral, por trás do processo, vislumbra-se a estrutura (ou o sistema), aqui, por trás do resultado – inerte – do “jogo sábio dos volumes”, há somente séries temporais (a gestação do projeto, o canteiro, a utilização...). Pode-se afirmar leis como imagens estáticas da manifestação de uma força. Entretanto, é difícil pensar no inverso: a lei como imagem do movimento, embora em repouso. Estamos diante de problemas semelhantes àqueles encontrados na análise histórica: o recuo do efeito à causa (a explicação) parece possível mas não o contrário, qual seja, a imposição de uma lei. É a sequência lógica que determina a significação do que precede a imagem. A noção tradicional de ciência, enquanto movida pela necessidade determinante da passagem de tal causa a tal efeito, em uma cascata de consequências, não se aplica aqui. A lógica da racionalidade não é mais de caráter mecânico, próprio à lógica do entendimento (no sentido dado por Kant ou Hegel), e sim de caráter especulativo (no sentido de Hegel).

Para que a pesquisa possa se instaurar no domínio da arquitetura, é preciso estar atento e corresponder a essas especificidades. Caso contrário, toda reação puramente intuitiva será extremamente contraproducente. É mister, portanto, afirmar a necessidade do inverso: uma razão ainda mais exigente do que aquela que domina o campo da Ciência. Retomemos os três pontos aqui descritos:

1. Contra a ideologia do gênio que inventa acima das regras, é preciso afirmar que, se a liberdade radical é a essência da arte (= trabalho livre), ela não deve manter qualquer relação com o pensamento aleatório, gratuito, irracional. Não é livre senão aquele que se reconhece no outro, no espírito como expressão de sua liberdade (a liberdade do sujeito), identificando **necessidade e liberdade** em uma mesma definição: é livre – e necessário – aquele que reúne todas as condições em si para fazer o que faz, com verdadeira autonomia. Eu sei que

- isso não está claro: ver o texto anexo no qual são desenvolvidas um pouco mais essas questões.
2. Apesar da complexidade da prática arquitetural, a obra arquitetônica existe. Mais ou menos caótico, o conjunto de suas realizações constitui um objeto, um campo de estudo. Teorias convenientes e metodologias específicas – e suas razões – devem ser capazes de se articular em torno a ela, como acontece a todos os estudos desenvolvidos sobre campos problemáticos: o passo fundamental está na decisão do enfoque e aproximação a uma complexidade evasiva. Em todas as minhas experiências, a abordagem mais efetiva a que cheguei foi a seguinte: colocar entre parênteses todas as questões de estética, sempre presumidas de subjetivismo; proceder com a racionalidade mais exigente, para alcançar uma boa qualidade com o máximo de economia; e não aceitar o hábito como evidência.
 3. A arquitetura é atividade teleológica. Sua essência é o projeto, não limitado apenas ao projeto do arquiteto. A relação projeto-meios-fim é de tipo dialético: o ponto de partida deve ser mediado, para que se retorne a ele a qualquer momento. O **projeto** de arquitetura deve sofrer a **mediação** da produção para se tornar **obra**. Em verdade, essa mediação é ainda mais ampla: cada etapa (projeto, meio, finalidade) determina e é determinada pelas demais, em permanente circularidade – estrutural. A temporalidade do projeto é complexa, frequentemente inversa: o objetivo, o fim do projeto, antes mesmo de ser alcançado, remete às etapas que o precedem, permanentemente. A racionalidade que se impõe aqui é de tipo superior, da ideia ou do espírito: ela não só ultrapassa – enormemente – o pensamento do entendimento mecânico como o inclui. A ciência dos materiais, a estática, a ergonomia, a medicina e a psicologia do trabalho etc., todas estas, ciências do entendimento e cumpridoras de normas e regras, imposições e procedimentos clássicos, fazem

parte da arquitetura, que as compreende em sua racionalidade superior. Atenção: trata-se de racionalidade, não de intuição ou representações forçosamente limitadas.

Ora, ao contrário do que afirma a ligeireza da doxa (= senso comum), em nosso meio, a forma presta-se muito mais naturalmente ao exercício dessa racionalidade do que o discurso. Este se coloca espontaneamente, como cúmplice do entendimento, e com suas separações cristalizadas, resiste à plasticidade do pensamento dialético, como insistiu Hegel. O processo que parte do projeto para a realização, mantido firmemente no interior das exigências da razão, pode ser visto como um protótipo dessa racionalidade superior. Da mesma maneira que alguém, ao volante de um automóvel, age sobre quatro dimensões simultaneamente (espaço + tempo) sem pensar na complexidade da ação de conduzir, a ação teleológica trabalha com as sutilezas do conceito sem tematizá-las. Não querendo parecer ressentido – ou movido por um certo espírito de vingança – contra o desprezo científico típico da mediocridade universitária, posso dizer do que é considerado modelo de pesquisa que, de fato, trata-se apenas de uma forma empobrecida de pensamento. Se a arquitetura e as demais artes plásticas não oscilassem tanto entre o próprio sentimento de culpa por servir à exploração (que a convida à irracionalidade) e o prazer sádico por esse mesmo servir (provocativo do autismo característico dos que são tratados como “gênios”), certamente ela já teria reagido contra a farsa acadêmica.

A **essência**, para se tornar plenamente efetiva, deve-se exteriorizar no extremo oposto de si mesma, na **matéria**, e nela reconhecer-se, transformando-se em conceito. Eis o centro da pesquisa arquitetural: a plástica do projeto integrada à necessidade do objeto construído, dos meios pelos quais a **ideia** torna-se **ideia construtiva** e, logo em seguida, descrição pensada da “encarnação” acabada, quando o pensamento tão somente segue o fato.

A teoria necessária para o começo da experimentação (ver anexo) deve ser simples, quase abstrata, embora deva responder às exigências de toda teoria (ver novamente o anexo). Logo, consoma-se a experimentação: em tudo aquilo que é prático, é preciso, afinal, ultrapassar os sucedâneos. É após o fato consumado, após a efetivação do conceito – como pensamento que segue rigorosamente essa prática –, desenvolve-se uma nova teoria. A teoria é a dicção do movimento. A propósito: a palavra teoria, para os gregos, significava estar presente e protegido em uma festividade. O trabalho livre, essência e conceito da arquitetura como arte e seu sentido mais elevado – e único a ser ensinado – de uma vida profissional adaptada a concessões realistas, é festividade. A teoria deve ser o testemunho e registro dessa festividade.

Lembremos que estamos em um centro de formação onde a teoria deve ser a teoria da prática formadora – da *bildung* (educação, no idioma alemão). Em nosso caso, a estética como Teoria da Recepção da arte, enquanto puro movimento do conceito, deve seguir a prática desde que essa prática seja radicalmente racional.

Sugestões práticas:

1. É preciso, antes de tudo, recordar que a pesquisa não é um direito ou uma opção dos docentes universitários: trata-se de um dever. A separação dos docentes que se encontram dedicados a atividades de laboratório (apenas uma das formas possíveis da pesquisa) dos demais docentes é mais uma tolice de nossas instâncias tutelares. É pertinente, entretanto, separar os docentes de dedicação em tempo integral, com deveres de pesquisa, dos docentes associados, chamados em função de sua prática reconhecida e da qual carece a escola.
2. Toda pesquisa implica teoria e experiência. Ambas devem ser de responsabilidade dos docentes. O estudante se inscreve junto a uma ou outra tendência ou especificidade teórica e participa das experiências sob a direção

- dos docentes responsáveis. Não há como desenvolver pesquisas baseando-se no procedimento inverso, em que os docentes devem corresponder às expectativas e escolhas dos estudantes.
3. Os dois primeiros ciclos de nosso curso favorecem o exercício de simulacros. O ciclo da pesquisa deve adotar a experimentação real. A complexidade da prática arquitetural não costuma se prestar à simulação, e toda teoria verossímil deve-se atritar com a aspereza do real. As experiências devem ser concretas, efetivas, sobre projetos experimentais de pequena dimensão, encomendados à escola ou alternativos.
 4. Os seminários de terceiro ciclo, por sua vez, devem ceder espaço à elaboração teórica coletiva. Suas oficinas constituirão o principal – e obrigatório – estágio dos alunos, o da experimentação. E aqui, **experiência** significa submeter todas as ferramentas, normas, hábitos e critérios arquiteturais à análise crítica e à prática inovadora, corretiva, segundo a perspectiva teórica proposta. Em geral, a regra será aquela da negação determinada do que não se admite mais, do que se quer mudar, e o porquê dessa mudança. Trata-se de uma “marcha à ré” enquanto revisão, reorientação no sentido de outra prática, distanciada daquilo que se mostra inaceitável.
 5. Assim estruturado, um terceiro ciclo torna-se rapidamente autofinanciado: os ganhos advindos das práticas serão reinvestidos em sua continuidade. O estatuto da escola permite esse procedimento que, sublinhemos, é o único a possibilitar uma requalificação dos docentes em tempo integral.

SOBRE A PESQUISA E A EXPERIMENTAÇÃO NA ARQUITETURA

1. Toda pesquisa científica implica duas questões intimamente complementares: a **teoria** e a **experimentação**.

- a) **Teoria** é um conjunto de hipóteses coerentes, não tautológicas, e que, para merecer ser considerada em uma dada situação, deve permitir deduções de valores iguais ou superiores àqueles das deduções engendradas por teorias concorrentes. É evidente que a teoria deve ser claramente enunciada.
- b) **Experimentação** é a verificar, na prática, se essas deduções não são falsas; caso contrario, é preciso abandonar ou modificar a teoria. Isso porque as experiências não comprovam a validade da teoria: a ambição das experiências é, no seu limite, demonstrar a falsidade de teorias para que haja progresso no conhecimento. Experiências, para serem reconhecidas pela comunidade de pesquisadores, devem ser reproduzíveis, de forma idêntica, por outros. A maioria das “teorias” na arquitetura de hoje, entretanto, são ‘metafísicas’ (terminologia adotada por Popper), uma vez que não preveem o momento experimental.

Bibliografia:

Popper, K. La Logique de la Découverte Scientifique. Lausanne: Payout, 1973.

Popper, K. La Connaissance Objective. Paris: Aubier-Montaigne, 1991.

Collection: Karl Popper et la Science d’Aujourd’hui. Paris: Aubier-Montaigne, 1989.

Baudouin, J. Karl Popper. Paris: Presses Universitaires de France, 1989.

Lakatos, L. Histoire et Méthodologie des Sciences. Paris: Presses Universitaires de France, 1994.

Khun, T. La Tension Essentielle. Paris: NRF, 1990.

2. A aplicação desse modelo de pesquisa à arquitetura encontra pelo menos duas dificuldades fundamentais: (i) impossibilidade de apropriação das **normas convencionais** da experimentação e (ii) inadequação da **noção de causa**.

- a) As **normas convencionais** da experimentação, geralmente, elegem a mudança-variação de um só dado na configuração estudada, e a observação de suas consequências. Esse imperativo da análise científica é incompatível com a pesquisa arquitetural. A arquitetura é o resultado de um trabalho coletivo, altamente complexo e heterogêneo, que projeta e constrói uma estrutura marcante na qual cada componente determina e é determinado pelos demais. Nessa estrutura, por definição, toda mudança importante de um componente implica o reajuste de todos os outros, isto é, faz surgir uma nova estrutura. Na experiência da prática arquitetural, é impossível isolar uma única variável e acompanhar os efeitos de sua modificação, porque todo o resto também mudará. Precisamos, então, adaptar a nosso campo a ideia científica de experiência – ou nos acomodamos naquilo que não é essencial.

Bibliografia:

Levi-Strauss, C. *Anthropologie Structuralee, La notion de Sctructure en Ethnologie*. Paris: Plon, 1958.

Von Bertalanffy, L. *Théories Générales des Systèmes*. Paris: Dunod, 1993.

- b) A **noção de causa** ou causalidade, tanto na representação comum quanto nos meios científicos, considera apenas a passagem das causas aos efeitos. A maneira habitual de pensar a arquitetura e sua história, inspirada

nessa concepção, parte de condições econômicas, técnicas, sociais, estéticas etc. para compreender e explicar resultados, estabelecendo uma visão determinista, mecânica do ato de produzir arquitetura. A própria ideia do projeto e sua finalidade, colocada desde o início do ato de projetar como sua causa-objeto final, já nos aproxima de outra visão, habituados que estamos aos jogos de retroação, de *feedback*. Assim, na prática de arquitetura ideal, causas e efeitos são considerados em suas ações recíprocas, cada um como **determinante** e **determinado** em sua relação com o outro.

Aqui na EAG, nos estudos desenvolvidos no Laboratoire Dessin/Chantier (canteiro), mostramos como o **canteiro** da obra, etapa consecutiva da sequência produtiva, determina – decisivamente – tudo aquilo que ocorre anteriormente a ele, sem que para isso implique, obrigatoriamente, reflexões conscientes.

Não obstante a constatação dessa relação determinista, causas e efeitos permanece cristalizados como entidades separadas, obstáculos, fatores incontornáveis de um destino a se revelar. Não compreenderemos o movimento, a transformação de um pela ação do outro, de um no outro. Pelos mesmos motivos, não percebemos a separação ou os limites entre um e outro, mais além da visão de uma pura e simplista oposição. Falta-nos a compreensão e acompanhamento da dinâmica do processo. Em outras palavras, não vemos esse processo como um processo histórico, humano, absolutamente compreensível e transformável.

No caminho em direção à apreensão do sujeito objetivo, do plural **nós** em cada **eu** condutor desse processo, é mister lembrar que, se avançamos mais além da concepção de ação recíproca entre causa e efeito, corremos um outro risco: o de submeter-nos às configurações históricas e sociais como se estas fossem blocos

rígidos de verdades imutáveis, ao invés de aceitar e desenvolver formas momentâneas, de um pensamento e um agir coletivos.

Na arquitetura, portanto, é preciso levar em consideração a relação de reciprocidade entre causa e efeito como o movimento de um **sujeito coletivo**. Na experiência arquitetônica, também é preciso reagir àquilo que aparece como dado, obrigação e condição, como **objetividade**. Tal agir é o oposto do agir leviano, o qual desconhece seu campo de ação. O agir que se recomenda aqui supõe uma longa estadia de atenção, detalhada, sobre todo esse campo.

Bibliografia:

Hegel, GWF. *Encyclopédie des Sciences Philosophiques*, 1: La Science de la Logique (em especial, La Théorie de l'Essence). Paris: Librairie Philosophique J. Vrin, 1970.

Ferro, S. *Réflexion pour une politique en Architecture* (1972). In: *Arte em Revista*. São Paulo: Kairós, 1980.

3. Frequentemente, os arquitetos lamentam sua “impotência” face às condições objetivas que traem suas melhores intenções. O fato de não considerarem a objetividade como a forma aparente do espírito objetivo – de nossa ação coletiva – contribui para essa passividade melancólica do profissional. O ultrapassar o dado está implícito no conceito de projeto. Mas este ultrapassar é considerado como impossível sob o império das “causas” reificadas. Isto conduz o arquiteto ao formalismo oculto. Neste momento, peço paciência aos professores deste seminário para novamente expor um exemplo que considero sobremaneira ilustrativo dessa questão, já apresentada aqui dois anos atrás.

Há muitos anos, em um país longínquo, tentei algumas experiências. O contexto teórico era simples: o canteiro, como *locus* de manufatura – nem artesanal, nem industrial, e sim serial –, deveria ser organizado em sequências produtivas, acumuladoras, de tarefas específicas. Entretanto, constatava-se total confusão nessas

sequências. Havia uma explicação plausível para essas anomalias: a exploração econômica do canteiro, a desordem como ordem da violência.

O propósito da experiência era simples: verificar se a atenção dada às sequências produtivas criava alguns obstáculos – ao domínio do valor, da mais valia –, e permitiria melhorias para o conjunto da construção, do ambiente construído. As plantas de diversas casas foram desenhadas respeitando-se, escrupulosamente, as sequências produtivas, sem admitir uma sobreposição sequer entre as divisões de trabalho.

As consequências da mudança original de uma única variável impuseram necessidades de modificação simultânea dos componentes do ato de construir. Por exemplo:

- a) necessidade de mudar os critérios de unidade de medida, que se baseavam nos componentes construtivos e não no trabalho;
- b) necessidade de mudar o sistema de plantas, dividindo-as por ofício embora conferindo a todas o conjunto das informações;
- c) possibilidade (um dever, de fato) de buscar, para cada equipe – assegurada sua autonomia –, sua melhor performance;
- d) possibilidade (somente desenvolvida com o tempo) de assegurar às equipes – afora a interface do arquiteto – liberdade na leitura e execução das indicações técnicas das plantas de execução;
- e) necessidade de mudar significativamente os hábitos técnicos – por exemplo, conservar os traços do trabalhos aparentes, o que implica a melhor utilização de materiais e uma execução cuidadosa, e em função dessa mudança de hábitos, a
- f) necessidade de reduzir os revestimentos ao mínimo indispensável;
- g) possibilidade de estabelecer contratos por tarefa;
- h) possibilidade de rever os legisgnos (termo cujo significado explicarei mais adiante);

- i) necessidade de rever as interfaces;
- j) necessidade de rever o sistema de medidas (adotar as medidas dos materiais empregados);
- k) necessidade de revalorizar o *savoir-faire*;⁶
- l) possibilidade de aumentar os salários;
- m) possibilidade de reduzir custos.

E concluo a lista por aqui.

Logo, constatou-se que a mudança exclusiva de apenas uma dessas variáveis gerava uma estrutura absolutamente diferente da construção: as adaptações em cascata, necessárias ou possíveis, encadeavam os momentos produtivos uns aos outros, em uma nova configuração.

Quanto às causas e efeitos, quase imediatamente, sua ação recíproca pôs-se em movimento, resultando em mudança no desenho do canteiro, na unidade de medida utilizada, na configuração do espaço da construção etc. A experiência adquirida com essa mudança permitiu uma reorganização dos legissignos (termo cujo significado explicarei mais adiante) que, por sua vez, introduziu uma modificação na divisão do trabalho.

Uma análise mais detida poderia detectar movimentos mais sutis. Por exemplo, a intenção (para o valor econômico investido) de impedir a clareza da visão do trabalho no canteiro favorece – quando não provoca – o **formalismo** de um desenho que não apenas desconsidera as etapas desse fazer como gera **confusão** na obra. Ambos, formalismo e confusão, de formas diferentes, colocam-se sob o mesmo interesse essencial: o interesse econômico. A configuração de um (a confusão) determina o formalismo do desenho como expressão do mesmo movimento.

Categorias de aparência puramente estéticas (harmonia, ritmo, modenatura etc.) são também reféns dessa ideia de passividade do trabalho. Essa heteronomia e reforço de

⁶ *Savoir faire*: conjunto de habilidades e saberes para executar algo; domínio; destreza; *know-how*.

suas exigências sobre o trabalho impede possíveis intervenções desse trabalho. Afinal, para qualquer atividade humana, toda finalidade vinda do exterior rebaixa-a ao plano do simplesmente orgânico (Kant, Hegel).

De outro modo, se minha experiência nesse longínquo país não houvesse sido truncada (...), sua consecução, seguindo uma partitura própria e tendo suas finalidades alcançadas, configuraria o despertar de um inédito e arrazoado fazer.

O PROJETO

Marx dizia, mais ou menos com as seguintes palavras, que o homem se diferencia da abelha por ter um plano em sua mente enquanto constrói. Para nós especialmente, esse plano é o projeto arquitetônico. Projeto que nem sempre teve a forma que lhe conferimos hoje: outras civilizações, outros períodos “projetavam” de modos diferentes. Devemos, entretanto, partir de sua forma nos dias de hoje, uma vez que a pesquisa experimental estuda o que ele é, não o que deveria ou poderia ser.

Inicialmente, afastemos uma ideia bastante consolidada entre aqueles que falam de arquitetura, de que a criação é inexplicável. Segundo essa mesma ideia, no meio do caminho entre a entrada de dados até a saída de decisões do projeto, há uma passagem pelo interior de uma obscura “caixa preta”, incognoscível. Eis aqui, sumariamente, a posição do behaviorismo. Hegel criticou esse tipo de afirmação a respeito do em-si kantiano: se é incognoscível, como saber que é incognoscível?

As lacunas do saber são apresentadas como um saber oculto. Curiosamente, essa suposta obscuridade é colocada por aquele que a afirma (ver Hegel GWF, op. Cit., parágrafo 124 e acréscimo do parágrafo 124). Evidentemente, não conhecemos muito – conhecemos até bem pouco – e talvez nunca conheçamos tudo sobre a criação, se Kant ou Popper tiverem razão. O que não pode servir de pretexto a afirmações e

justificações gratuitas, tampouco à abdicação do projeto diante da dificuldade. Em compensação, a pobreza desse saber obriga-nos a permanecer por mais tempo e o mais próximo possível do projeto tal como ele se apresenta habitualmente. Assim devemos permanecer, temporariamente atentos diante do fenômeno, da aparência de nosso objeto de estudo.

Nos termos próximos da representação comum, o que caracteriza o projeto? Ele é a **imagem** da construção a ser feita e um documento prescritivo para o canteiro. Já veremos que é preciso corrigir isso. O projeto também responde a desejos do cliente ou, em sua missão mais nobre, à demanda social. Essa demanda reúne elementos bastante complexos: um programa, um orçamento, um lugar, uma aspiração estética, simbólica etc., tudo isso em um contexto social e produtivo bastante preciso.

Como o arquiteto passa da demanda à imagem (projeto) da construção a ser feita? Ele **sintetiza** os dados da demanda e a eles confere forma, apoiado por suas escolhas construtivas. O arquiteto esquematiza, resume, modela os dados da demanda e, passando de um regime semiótico a outro, da palavra (signo linguístico) e da cifra (signo econômico) ao desenho das escolhas construtivas, ele desemboca, pouco a pouco, no projeto. Aqui também, a complicação é enorme (porém, nós a deixamos ainda de lado).

O esquema ou **diagrama** – na terminologia de Peirce, que adotamos –, mesmo não sendo um procedimento essencial, é aplicado no cotidiano de nosso trabalho. Ele opera com sinédoques, metonímias, reduções, simplificações bastante frequentes em nosso pensamento e utilizadas em nosso discurso. A mudança de registro semiótico também é usual na prática comum, e as metáforas investem nessa possibilidade. Quando diagramas variados são integrados em um só projeto, muitos caminhos se abrem ao saber: os isomorfismos estruturais, as rimas plásticas, as teorias de sistemas etc. Apenas queremos afirmar aqui, com este comentário quase caricatural, que não existe algo absolutamente incognoscível, totalmente insondável. E que há

tesouros de saber acumulados, disponíveis para todos. Entretanto, sejamos prudentes nas deduções desse raciocínio.

Admitamos, como hipótese, que o arquiteto diagrama e coordena o conjunto de dados da demanda e do fazer construtivo para elaborar seu projeto, o qual se reduz, momentaneamente, a essa coordenação. Entretanto, é preciso desenvolver essa representação.

Vejamos alguns exemplos simples, inicialmente. A consideração do lugar é muitas vezes puramente física, o que é uma pena. Nesse caso, o que faz o arquiteto? Ele escolhe alguns aspectos que julga significativos – o tecido viário, a orientação de um eixo dominante, o gabarito médio ou obrigatório, a orientação do terreno, uma vista privilegiada etc. Ele seleciona, escolhe, afasta aquilo que considera secundário e conserva apenas o que lhe parece relevante para o projeto. Dessa maneira, o arquiteto traça um diagrama, o qual, lembremos, “*representa as relações, as partes de uma coisa pelas relações análogas entre suas próprias partes*” (ver Peirce, CS. *Écrits sur le signe*. Paris: Seuil, 1978). Trata-se de uma esquematização guiada por critérios, categorias do entendimento. Sua tradução gráfica é quase elementar, senão imediata. Para uma finalidade construtiva, o procedimento é similar: o arquiteto opera uma seleção entre as técnicas disponíveis – que, notemos, já contam com a configuração de diagramas, esquemas operacionais, condensações de diversas decisões e limitações, figuras do entendimento construtivo etc. –, os tipos de estrutura e os materiais etc. Geralmente, todos esses dados têm uma inscrição espacial imediata. O arquiteto escolhe, combina e rearranja diagramas técnicos presentes na enciclopédia do saber e do *savoir-faire*.

Agora, vamos a um último exemplo, mais concreto. Falemos da abóbada, estrutura e esquema construtivo bastante utilizado. Sua forma ideal (no estado atual de nossos conhecimentos) é a catenária, forma traduzida da linha descrita no espaço por uma corrente flexível de eixo invertido, suspensa no ar pelas duas extremidades.

Suponhamos que o arquiteto adote essa forma em seu projeto. Embora a catenária seja uma curva fácil de ser concebida, mostra-se difícil de calcular e penosa de desenhar. Como “solução”, o arquiteto simplifica o problema e transforma a proposta da abóbada de arco de catenária em uma abóbada de arco circular, ou, se ele for um pouco mais exigente, em uma abóbada de arco de parábola. Porém, o próprio estado do conhecimento afirma ser a catenária a curva ideal, definida pelas pressões naturais decorrentes de seu peso e sustentação. Uma abóbada cuja seção é uma curva catenária funciona por compressão e portanto, seu formato resulta econômico no uso de materiais para sua construção. Tanto o arco circular como o arco parabólico (este, um pouco menos) são soluções que desconsideram a curva de pressão natural do arco de catenária e ao adotá-los na abóbada adaptada, introduzem-se enormes tensões na estrutura e em sua superfície, impondo o uso de uma quantidade de materiais (como ferro e cimento) muito maior. Isto, sem levar em conta o risco de graves fissuras.

Há dezenas de anos, Oscar Niemeyer desenhou o Memorial da América Latina, em São Paulo-SP, Brasil. A obra, projetada em abóbadas de extensas dimensões e sem o padrão do arco de catenária, sofre constantes fissuras a ponto de, a cada ano, ser preciso preenchê-las e refazer a impermeabilização de suas superfícies. Felizmente “não há inundações no Brasil...”

O que nos demonstra esse exemplo? O canteiro, onde é muito fácil traçar uma catenária com uma simples corda, não é um ateliê de desenho. A passagem dos esquemas operatórios do canteiro e suas dificuldades, dos diagramas construtivos ao ateliê de desenho, normalmente não se faz sem modificações. Mudanças mais ou menos importantes no desenho de Niemeyer, que transformou a abóbada em laje curva, são realizadas no ateliê e retornam ao canteiro, a partir do qual o processo recomeça.

Porém, atenção: outras coisas mudaram, em relação a nossos enunciados precedentes. Um diagrama operatório e estrutural foi adotado mas o desenho foi modificado (para bem ou para mal) e reenviado ao canteiro. Este último copiou e construiu a forma redesenhada e assim modificou seu *savoir-faire* tradicional, da abóbada à laje curva. Conclui-se, por conseguinte, que o projeto não é apenas a pré-figuração – a imagem – da construção a ser realizada. Ao contrário, a construção passa a ser a imagem do desenho. Em sua concepção escolástica, a imagem deve *ex alio procede*, proceder de outra coisa.

A imagem, portanto, está longe de ser neutra, menos ainda inexplicável – ou incognoscível –, o que não significa exatamente uma conclusão extraordinária desta análise. E aqui reside boa parte do mistério da “caixa preta”. O que vem do canteiro (e da demanda) já é um diagrama, um esquema que concentra em si todo um mundo: matéria; saber sobre essa matéria (a ciência dos materiais); *savoir-faire* específico; produção e distribuição determinadas; situação social particular (contratos, salários, sindicatos etc.); paradigma preciso de pensamento e ação. A abóbada contém tudo isso em si. No escritório, esse diagrama sofre de outros fatores determinantes: arquiteto (sua formação, tendências, desejos...); demanda; lugar; limitações próprias do desenho etc. Assim reelaborado, o diagrama torna-se a referência da imagem que será a construção. E tudo pode recomeçar.

Em termos um pouco mais precisos, há um sujeito coletivo no seio do diagrama: *savoir-faire*, sociedade etc. Nele encontram-se rastros, vestígios, a marca de sua eficácia. Toda uma cultura inscreve-se nele, e não há como fazer isso no espaço construído. É Peirce quem nos diz: somente os índices (traços, vestígios) revelam o sujeito. Nisso, Hegel – que precede Peirce – também está de acordo: o sujeito não é nada além do movimento do predicado, e somente os ícones (imagens, diagramas e metáforas) podem ser os predicados. Em resumo: o sujeito coletivo não é outra coisa senão o movimento desses diagramas, sua efetiva manifestação por essas figuras.

Portanto, chegando ao escritório, o diagrama sofre modificações pelo sujeito arquiteto, que impõe a marca de seu trabalho, inscreve seu traço. De volta ao canteiro, o diagrama desenhado, transformado, torna-se um outro referente – também um signo – , mais prescritivo agora.

Boa parte da arquitetura é isso: conseguir associar a contento o diagrama do sujeito coletivo (sujeito universal, abstrato) e o sujeito arquiteto (um sujeito particular), sem que um preencha ou substitua o outro mas de tal modo que o sujeito arquiteto permita a passagem e expressão do sujeito coletivo na singularidade do projeto: a presença efetiva do sujeito coletivo e seu movimento na construção.

Hoje, para nós, a arquitetura é a transformação do sujeito coletivo universal e abstrato (dado que separada da efetividade da construção e dos traços da singularidade precedente). Instrumentado dos diagramas de seu operar enquanto particular mediador consciente de si (mais fechado em-si, de sujeito em-si, para-si), o sujeito arquiteto – que não deve ser confundido com sua individualidade – encaminha o sujeito coletivo universal e abstrato em direção à singularidade de uma nova concreção. O arquiteto representa esse silogismo (UPS).

Na escala urbana, o processo deve ser o mesmo. A cidade é um patrimônio, uma história social, múltipla, extremamente complexa, feliz ou infeliz, pacífica ou violenta. A cidade é também, do ponto de vista da semiótica, um diagrama, resultado de escolhas, seleção e isomorfismo estrutural. Entretanto, ela é também um gigantesco índice, um rastro da massa: milhares de gestos, operações, intervenções de todo tipo gravam-se nela. A cidade é um sujeito coletivo, um espírito objetivo, uma cultura sedimentada em seu espaço, onde passado é presente. Desenvolve-se nela o mesmo processo projetual: o arquiteto toma a cidade, esquematiza-a (uma enorme responsabilidade para o profissional arquiteto, visto que esse sujeito coletivo, a cidade, não se apresenta apenas como eixo, tecido urbano etc.) e desenha, apagando temporariamente o traço coletivo e recolocando um novo referente, feito construção, a

qual ganhará (talvez) outros traços coletivos. Mais uma vez, quase toda arquitetura está ali.

Continuemos nosso exercício de precisão progressiva. Se o arquiteto recolhe os diagramas para seu desenho no seio do construído e da cidade, ele não tem como preservar o que há de traço, de marca tangível do sujeito coletivo. Em suas mãos, terá somente esquemas, predicados imobilizados que falam, de maneira abstrata ou universal, dos vestígios do sujeito coletivo. Contudo, há arquitetos que sim, resgatam – de outro modo – o que se perdeu. Então, o desenho vibra, encanta, e outro sujeito aparece, aquele da leitura, do olhar particular do arquiteto que, a sua maneira, restitui a presença do abolido. É o caso de Ragno, por exemplo. Se seu desenho faz escola, isso se deve ao reconhecimento da absoluta necessidade dessa marca no resultado.

Na prática exaustiva e comum, contudo, substitui-se o sujeito pelo **eu** do autor arquiteto em sua individualidade imaginativa cristalizada. O resultado desse equívoco traduz-se na forma autoritária, na violência imposta ao material (signo dessa substituição), por simples desconhecimento do verdadeiro sujeito. Há uma centena de anos, a psicanálise separou topologicamente o **eu** do **sujeito**. A despeito dessa evolução da consciência da subjetividade, em nossa prática profissional de arquitetos, frequentemente, um é tomado pelo outro.

A forma é a aparência do conteúdo. O conteúdo é o espírito, o sujeito. O sujeito é o movimento, o movimento dos predicados. Sendo assim, é compreensível que um predicado desprovido de fundamento exponha a fragilidade de um sujeito cujos discursos são vazios de conteúdo. Não obstante, é com esse discurso que o arquiteto do **eu** pretende falar.

Todo diagrama guarda uma tendência à fixação, à rigidez de dados – e de componentes, obrigações –, pondo a perder, temporariamente, a singularidade de seu dinamismo, sua agitação de coisa vivente. Na reversão dessa tendência, a apreensão exata dos dados pela particularidade própria ao arquiteto possibilita a ele trazer para si

a autoconsciência do sujeito coletivo. Se o arquiteto não pretende cair na vaidade sem sentido de seu ego profissional, ele deve, obrigatoriamente, incorporar essa autoconsciência. Então, não haverá nada entre ele e o que acaba de coletar, além desse espírito coletivo em-si. E seu agir será tão somente prosseguir, desenvolver, fazer desabrochar o que, desde agora, ele sabe ser o outro em si mesmo. Seu projeto arquitetônico terá a missão de recolocar em movimento esse sujeito (que ele também o é) ali, em uma nova diferenciação adquirida a sua própria identidade.

Tentemos ser um pouco mais claros. Ao se equipar com diagramas exclusivamente, o arquiteto desconsidera as marcas do sujeito coletivo, as marcas concretas, físicas de seu fazer. O arquiteto deve saber que ao agir assim, por trás da cristalização que ele tem em suas mãos, deixa de lado a própria vida daquilo que ele toma, distancia-se de sua manifestação sensível embora, momentaneamente, dote a forma arquitetônica do necessário. O sujeito coletivo assim apresentado nos diagramas da demanda e da construção a ser feita, encontra-se cristalizado, dispersado, desmembrado entre dados, desejos e modelos diversos.

Entretanto, quando esse sujeito coletivo é incorporado à identidade do sujeito arquiteto, este retoma seu caminho enquanto tal. O arquiteto, contudo, não tem o direito de ferir o sujeito coletivo – incorporado em-si – com seus caprichos pessoais; ao contrário, ele deve **ser** esse sujeito coletivo que, em sua particularidade profissional, busca a singularidade na obra construída. Ele deve ser, em si, a autoconsciência do sujeito coletivo.

Falamos de sujeito, consciência, autoconsciência, saber, direito, sem estabelecer qualquer relação com as nebulosas incognoscíveis da chamada “caixa preta” da criação projetual. Poder-se-ia suspeitar de frieza, de indiferença à expressão pessoal etc.

Ora, a expressão pessoal do arquiteto não significa, necessariamente, impor suas certezas e arrogâncias ao material. Inclusive nesse ponto, a psicanálise pode nos

servir de guia, pois é justamente quando procuramos não mergulhar diretamente no inconsciente, de onde fala o sujeito profundo, que ele desperta. Ao não lhe dar atenção, aí sim, emergem a particularidades de que somos. Em uma metáfora mais ou menos improvisada, dir-se-ia que o arquiteto deve se comportar como analista, não como paciente. Rigoroso em sua observação, sem imiscuir-se voluntariamente. O dever de esforço do arquiteto de objetividade radical é o caminho para manifestar a subjetividade coletiva (igualmente radical) à frente e por toda parte do projeto onde, aparentemente, não há nada senão dados.

Dito de outro modo: o dever do arquiteto, sua finalidade – seu projeto –, é ser simplesmente a escuta do humano, do demasiadamente humano e depositado por todos os lados, desde a matéria de que é feito até os limites econômicos, da organização do trabalho até os recantos mais insuspeitados do belo. O mesmo belo que não difere em nada da manifestação desse humano fora de si, em seu outro, a matéria. E se posteriormente, no canteiro, o projeto refletir o reconhecimento pelo arquiteto desse sujeito coletivo em seu momento atuante, será por ele reconhecido e retomará os rastros de um fazer original abandonado no começo.

Experimentar é despertar por toda parte esse sujeito até hoje massacrado. É agir na ética, no interior dos hábitos e costumes desvencilhados da violência. Vale aqui o voto de André Gide nas ‘Nourritures Terrestres’, enunciadas por Nathanaél: “*Assumamos o máximo possível de humanidade*”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Baudouin, J. **Karl Popper**. Paris: Presses Universitaires de France, 1989.
Carassus, J. **Économie de la filière construction**. Paris: Presses Ponts et Chaussés, 1987. p.59
Collection: Karl Popper et la Science d’Aujourd’hui. Paris: Aubier-Montaigne, 1989.
Gadamer, HG. **Vérité et Méthode**. Paris: Seuil, 1996. p. 17-188
Gide, A. **Nourritures Terrestres**. Paris: Gallimard, 1897

- Khun, T. **La Tension Essentielle**. Paris: NRF, 1990.
- Lakatos, L. **Histoire et Méthodologie des Sciences**. Paris: Presses Universitaires de France, 1994.
- Levi-Strauss, C. **Anthropologie Structurale, La notion de Structure en Ethnologie**. Paris: Plon, 1958.
- Peirce, CS. **Écrits sur le signe**. Paris: Seuil, 1978
- Popper, K. **La Logique de la Découverte Scientifique**. Lausanne: Payout, 1973.
- Popper, K. **La Connaissance Objective**. Paris: Aubier-Montaigne, 1991.
- Von Bertalanffy, L. **Théories Générales des Systèmes**. Paris: Dunod, 1993.

Enrique Larive López

LABORATORIO 10+1: una aproximación al paisaje contemporáneo a través del DMLC¹

RESUMEN

El punto de partida de la actividad se relaciona con proyectos e investigaciones anteriores donde desarrollamos procesos de aproximación, experimentación y catalogación sobre terrenos vacíos o espacios en desuso, incidiendo en esa categoría de espacios de transición. Inventariamos lugares posibles, contenedores, residuos, perforaciones, materiales; registramos funciones y acciones; excavamos agujeros en la memoria; exploramos en la geografía resultante y obtenemos una guía de espacios posibles. Esta guía de paisajes deconstruidos constituye un recorrido por la industrialización de un territorio, su crisis y su latente reconversión o reciclaje. Esta acción es un ensayo con técnicas y procesos específicos de investigación aplicados al paisaje minero-industrial del DMLC, utilizando una estrategia google earth de aproximación y alejamiento o continuo cambio de escala. Pero también nos hemos mezclado con el lugar, estableciendo sinergias de producción, negociación y comunicación durante el proceso investigador. En el laboratorio identificamos los espacios en reclamación e iniciamos un itinerario proyectual para rescatar y reactivar situaciones. Es una carta abierta de recetas, manteniendo su carácter sin definir, que mediante una acción posible o intervención activa indaga en las relaciones que mantenemos con el espacio de la memoria, con los paisajes abandonados de la industria y la minería, paisajes en tránsito.

Palabras clave: Paisaje. Laboratorio. Paisaje de la producción. Paisajes en tránsito. Proyecto de paisaje.

ABSTRACT

The beginning of this activity is related to former projects and researches where we developed some processes of approximation, experimentation and cataloguing over some empty pieces of land or spaces in desuse; thus, we decided to focus on this category of spaces of transition. We would invent feasible places, containers, remains, drillings, materials; we would register functions and actions, we would dig out holes in the memory; we would explore in the resulting geography and would obtain a guide of feasible places (GEP). The guide of deconstructed landscapes constitutes a journey around the industrialization of a piece of land, its crisis and its latent restructuring or recycling. This is an experiment with techniques and specific research processes applied to the mining-industrial landscape of the DMLC, by employing a “google earth” strategy of approximation and deviation or continuous change of scale. But we have been also mixed with the place, by setting synergies of production, negotiation and communication during the research process. In the laboratory we identify the spaces in reclamation and start a projective journey to reactivate and rescue different situations. This is an open letter of recipes, keeping its nature without definition, which, by means of a feasible action or active intervention, ascertains in the relationships which we keep with the memory space, with the landscape abandoned by the industry or by the mining, landscapes in transit.

Keywords: Landscape. Laboratory. Industrial landscape. Landscape in transit. Landscape development.

1 PRESENTACIÓN

Me gustaría empezar intentando dar una dimensión más real/humana a lo que supone emprender y desarrollar un proyecto de investigación de este tipo, porque en nuestro caso contribuye a comprender el enfoque de la investigación, la estructura del documento. Hablar de la experiencia personal/profesional/vital de un proceso de 4 años +1 de investigación con idas y venidas; solapando otros proyectos; con periodos de abandono por la necesidad de atender otros temas, o incluso por hastío, introduciendo después cambios de perspectiva, nuevas ocurrencias; y hablar con especial atención de un equipo de investigadores/colaboradores que se han adaptado a todos estos cambios, porque obviamente son satélites independientes que gravitan en distintas órbitas y han ido también ganando o perdiendo interés en este período.

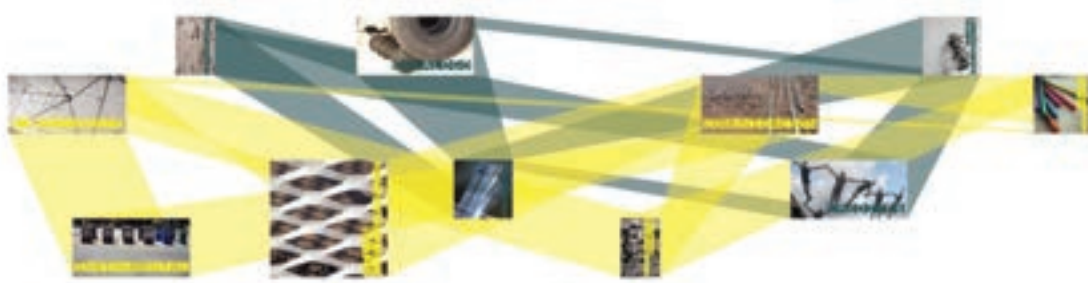
Un componente de peso en nuestra investigación han sido los viajes para conocer/comparar/medir otras acciones/intervenciones. Los viajes planificados, que decíamos imprescindibles para tocar esos paisajes deseados, pero fundamentalmente los viajes imprevistos que nos han revelado/descubierto paisajes encontrados, muchas veces más propositivos que los primeros precisamente por desconocidos.

2 LAS 10+1 ENTIDADES DEL EXPERIMENTO

La opción de presentar el experimento en 10+1 entidades de información no ha sido premeditada o apriorística, sino que puede considerarse una consecuencia del método de investigación. Resultaba inherente prescindir del orden lineal de lectura y otorgarle al usuario el protagonismo de una consulta instintiva, caprichosa, personalizada, donde se desvelan las claves del autor como propuesta sutil de lectura, a modo de rutas indelebles de conexión transversal entre los 10+1 fragmentos de la investigación.

En la referencia literaria, Cortázar² propone tres métodos de lectura que se traducen en infinitas opciones. La lectura inmediata obedecería al orden lineal, encadenando los contenidos en un volumen editado que condiciona el manejo del documento. La propuesta del autor es la visión personalizada de quien ha presenciado/tutorado/concebido todo el material, en ese “desorden” inherente al propio proceso creativo. Pero la tercera opción, la que convierte a la obra en un libro siempre abierto, es la que coloca al lector en la posición del autor, confeccionando su propio discurso, olvidándose del marcador de páginas, sin saber nunca cuántas quedan para considerar acabada la lectura, pues en realidad el orden aleatorio descubre siempre nuevas relaciones entre los fragmentos de la investigación.

Figura 1 – Diagrama de la investigación 10+1-DMLC. Maria Victoria Segura Raya. Taller Iacasavacia



3 HILO ARGUMENTAL: 5 IDEAS Y 4 FRAGMENTOS

En definitiva, para abordar la presentación de este proyecto es imprescindible o necesario huir de un discurso lineal y elegir un hilo argumental fragmentado, desordenado o deconstruido, al que hemos llamado **5 IDEAS y 4 FRAGMENTOS**.

Figura 2 – Diagrama 5 IDEAS y 4 FRAGMENTOS. Taller Iacavacia.

MUESTRAS DE ENSAYO
OPORTUNIDAD
LABORATORIO
MÉTODO
10+1 CONCEPTOS
EXPERIMENTO DMLC
DOCUMENTACIÓN ACTIVA
ESTRATEGIAS
MANIFIESTO

4 MUESTRAS DE ENSAYO/OPORTUNIDAD

4.1 El “paisaje intermedio” como identidad: paisajes industriales

Los paisajes industriales son sistemas dinámicos, abiertos, transformables, reciclables. Son paisajes en reclamación, paisajes en la memoria RAM del soporte, memoria de primera mano, de generaciones vivas y presentes en el contexto local.

El abandono de estos sistemas territoriales desde la producción supone una realidad arquitectónica, urbanística y territorial en Andalucía. Grandes construcciones industriales, ya obsoletas y en desuso, con gran valor estratégico, identitario y cultural que, diseminadas por nuestro territorio, muestran una calidad constructiva y formal innegable y esperan la regulación de su conservación, su puesta en valor y su adecuada reutilización como contenedores de nuevas actividades ciudadanas.

4.2 Territorios de investigación, el distrito DMLC

La imagen de paisaje herido, caótico y futurista que encontramos en un territorio localizado al norte de la provincia de Jaén, en las estribaciones de Sierra Morena, en los municipios de Bailén, Baños de la Encina, Carboneros, Guarromán, La Carolina, Linares, Santa Elena y Vilches, nos permite apreciar la dimensión que debía poseer este lugar cuando grandes máquinas de bombeo Cornish y Bull³, calderas, cabrias y castilletes, fundiciones, lavaderos, líneas de ferrocarril, horadaban el subsuelo y tapizaban la superficie con alineaciones de chimeneas, arquitecturas, balsas y nuevas topografías de escorias y residuos.

La pervivencia de la explotación del mineral, de la que son testigos tanto restos arqueológicos como instalaciones fabriles de finales del XIX y principios del XX, denotan su riqueza geológica. Estas estructuras y registros se extienden por el territorio, componiendo un paisaje particular y caracterizando la comarca.

Esta actividad ha ido tejiendo un importante patrimonio cultural, material e inmaterial, que dota de identidad propia a este territorio y que constituye un activo susceptible de recuperar y ser puesto en valor. Ésta, no puede ceñirse sólo a elementos puntuales, sino que debería considerar el territorio en el que se inserta como un activo más.

Figura 3 – Mapa de localización de la actuación dentro de la región de Andalucía. España
Cartografías de situación del DMLC. Taller Iacasavacia.



4.3 En movimiento⁴

La investigación se sumerge en el Distrito minero Linares-La Carolina, para identificar la lógica de ocupación espacial que la actividad minera ha generado a lo largo de 3.500 años de historia. Ha resultado ser un intenso y apasionante paseo por unos territorios entrópicos, fruto de fuertes procesos de transformación física, económica, social y cultural, que hoy forman parte de un magma de posibilidades que flota sobre la complejidad del momento actual.

4.4 Un paisaje desactivado

Un paisaje, por otro lado, sometido a lo largo de la historia a importantes acciones y transformaciones antrópicas que han ido depositando un valor cultural denso, diverso y excepcional: lugar estratégico, espacio frontera⁵, paisaje de batallas⁶, paisaje planificado⁷, paisaje de la minería⁸, etc.

La “agresión” sufrida por el territorio llegó a su apogeo a mediados del siglo XIX y en la segunda década del siglo XX con la llegada de las grandes compañías europeas y la máquina de vapor, comenzó a cicatrizar cuando ésta cesó a finales del siglo XX. Las arquitecturas, las máquinas abandonadas y los espacios e infraestructuras, testimonios de un proceso productivo, se convirtieron en Patrimonio⁹ generando un nuevo paisaje complejo, multidimensional, entrópico¹⁰, de la memoria, lleno de potencias multidireccionales por explorar y que integraba las interpretaciones y las expectativas de grupos sociales, administraciones públicas e individuos.

La desactivación productiva de la industria minera, por el agotamiento de los filones y los intereses geopolíticos y económicos globales, dieron paso a nuevas estrategias productivas agresivas sobre las primeras¹¹, acelerando un proceso de alteración.

4.5 Un paisaje en reclamación

Hoy día casi podemos hablar de un paisaje roto, fragmentado, primitivo, con ruinas¹², de un paisaje dormido esperando despertar y volver a mostrar todas sus posibilidades, o de un paisaje contenedor de composiciones “land-art”. Es un paisaje en reclamación. ¿Es un paisaje cultural? ¿Es posible su reciclaje? ¿Son paisajes ávidos de intervención?

Este poso cultural y social, tras años de abandono mantiene la memoria del lugar¹³. Ese paisaje oculto que impregna las ruinas y los fragmentos; ese paisaje contemplado

de alineaciones de chimeneas que nos revelan datos acerca del subsuelo y la configuración geológica de los filones; y ese paisaje construido, herido y parasitado.

Pero, en este vasto territorio minero-industrial, encontramos también gigantescos hitos singulares y relevantes, como el complejo minero-industrial Fundición La Tortilla. Un conjunto patrimonial de primer orden con restos mineros únicos en el mundo. Su cercanía al núcleo urbano de Linares y al nuevo trazado de la Variante A-312 lo convierten en un lugar estratégico donde localizar un equipamiento híbrido. Un laboratorio de experimentación e interpretación¹⁴ a través de iniciativas contemporáneas, donde poner en marcha un programa de futuro¹⁵ para el Distrito.

Mapificamos ya en un primer acercamiento la potencia de los elementos emergentes del paisaje herido: amontonamientos, topografías artificiales, alineaciones, residuos, arquitecturas, calculando su visibilidad desde las infraestructuras o desde cualquier punto del territorio, introduciendo factores de escala, distancia, acumulación, movimiento, tiempo...

El empleo de las herramientas de análisis territorial, la confección del Atlas Activo de Paisaje y el acercamiento fenomenológico desde distintas ópticas y perfiles profesionales nos proporcionaba unas condiciones iniciales de laboratorio óptimas para el desarrollo de los ensayos.

Figura 4 – Ortofoto / Fotografía aérea del contexto local. Vuelo aéreo sobre Fundación La Tortilla. Linares. Taller Iacavacia.



4.6 Estratos de una investigación: muestras de ensayo

En la investigación experimentamos con lugares que escapan a una definición prefijada de paisaje, ciudad o arquitectura; espacios que, debido a la desocupación o a la falta de interés público, están abiertos a todo tipo de posibilidades, como descampados, escombreras, galerías, infraestructuras, topografías, edificios abandonados o que van a ser demolidos, etc.

El punto de partida del trabajo de laboratorio se relaciona con otros proyectos e investigaciones anteriores, donde desarrollamos procesos de aproximación,

experimentación, catalogación y acción sobre terrenos vacíos o espacios en desuso incidiendo en esa categoría denominada como “no lugar” o espacios de transición. Inventariamos lugares posibles, contenedores, residuos, perforaciones, materiales; registramos funciones y acciones; excavamos agujeros en la memoria: exploramos en la geografía resultante y obtenemos una guía de espacios posibles¹⁶.

Esta **guía de espacios posibles**, de terrenos vacíos, de paisajes deconstruidos o reciclados, constituye un recorrido por la industrialización de un territorio, su crisis y su latente reciclaje o reconversión. A pesar de la aparente neutralidad del trabajo, el mismo soporta un importante peso crítico. Huelga decir que la crisis minero-industrial de comienzos del siglo XX provocó el cierre de la mayor parte de las minas e industrias del DMLC, circunstancia que no ha sido aprovechada hasta la fecha. En esa transición se ha producido una creación espontánea de paisajes y terrenos baldíos, que se han quedado latentes y esos han sido los que la experiencia investigadora ha recogido, cartografiado y analizado como **muestras de ensayo**.

Muestras que sometemos en nuestro laboratorio¹⁷ a múltiples experimentos para conocer cómo se construyen y se usan, cómo reaccionan ante nuevas situaciones, restos de procesos planificadores, de espontaneidad y simbiosis.

El conjunto de espacios posibles, sus arquitecturas infraestructurales, topografías artificiales, los edificios que serán o están siendo demolidos son y están en la experiencia. Son los únicos lugares donde todo es posible y los presentamos como otra opción, tal cual están, desprovistos de función y abiertos a todo tipo de posibilidades, posibilidades para un **paisaje en tránsito**.

Es una aproximación creativa entre el Land Art y el desarrollo conceptual. Se trata de procesos específicos de investigación aplicados sobre el paisaje minero-industrial del DMLC que, mediante una acción posible, acompañada de un mensaje directo de cómo involucrarse en y con el lugar, se definen como actos de resistencia o intervención, e

indagan en las relaciones que mantenemos con el espacio de la memoria¹⁸, con los paisajes abandonados de la industria y la minería.

Hemos utilizado una **estrategia google earth**, de aproximación y alejamiento o cambio de escala continuo, pero también, nos hemos mezclado con el lugar, estableciendo sinergias de producción, negociación y comunicación durante el proceso investigador.

Tras la investigación señalamos los lugares posibles e iniciamos un nuevo itinerario proyectual para rescatar y reactivar situaciones, a modo de carta abierta de recetas que mantiene su carácter sin definir.

5 LABORATORIO / MÉTODO

El laboratorio se plantea como un instrumento de mediación paisajístico, un catalizador en una realidad inactiva, una actividad latente y otra emergente, en un paisaje entrópico, entre lo estático y lo dinámico, entre lo individual y lo global.

Hemos desarrollado una herramienta analítica, dinámica y visual que sirva tanto para la prospección territorial, como para la toma de decisiones. Una herramienta de aproximación activa a estos territorios de la industria abandonados y entrópicos.

La construcción de un **programa de acción** supone la elaboración de un instrumento metodológico capaz de asumir el lado activo del conocimiento con una programación que desarrolle los trabajos de documentación, investigación, protección y acción sobre este paisaje. Encontrar el **código genético** y saber manipularlo nos permitirá formular hipótesis futuras y provocar su metamorfosis.

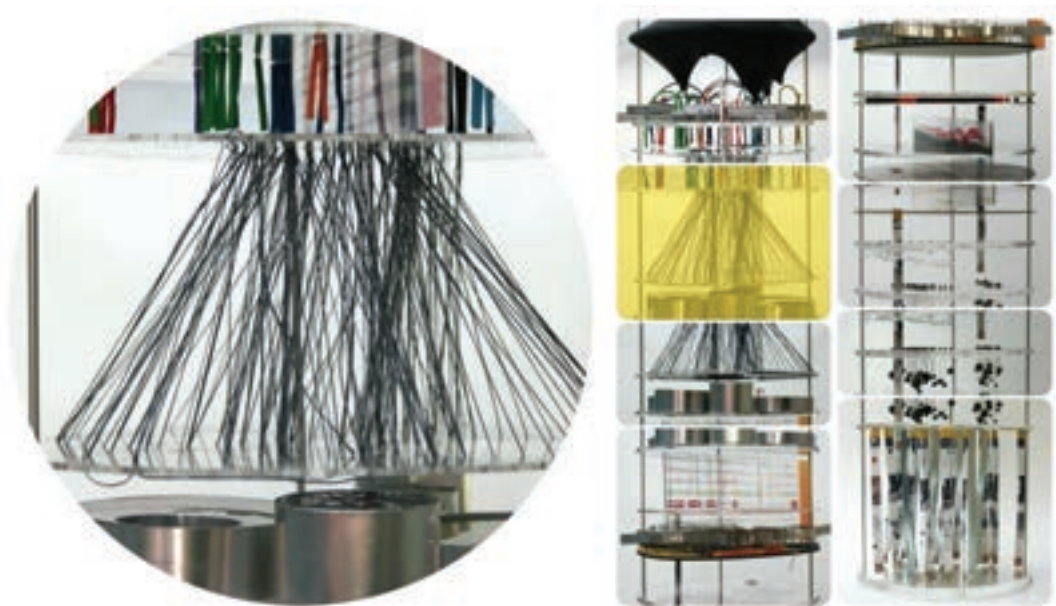
La experiencia se caracteriza fundamentalmente por tres grandes rasgos interrelacionados:

1. Está centrada en el conocimiento, la información y la acción contemporánea. Es una exploración del paisaje, en tanto que producto social y cultural, poniendo

especial hincapié en los retos que plantea no tanto su protección, sino, sobre todo, su gestión y activación.

2. Es una contribución científica al conocimiento del paisaje y de sus valores naturales y culturales. Es capaz de producir autonomía de pensamiento, capacidad de autoprogramación y de adquisición de conocimientos, y de incidir en la estructura y dinámica de los paisajes.
3. Se trata de introducir en un lugar nuevas ideas y conceptos, entremezclarlos y reutilizar situaciones con el que crear un nuevo orden territorial, carente de definición tipológica y formal y que se manifieste a través de nuevos acoplamientos, nuevas uniones, nuevos cruces de información destinados, a proyectar al individuo a espacios más insólitos y estimulantes, hacia nuevos paisajes.

Figura 5 – Maqueta probeta-DMLC. Entretejer. Taller lacasavacia.



5.1 Transversalidad_equipo de trabajo

Un trabajo de investigación de estas características es siempre el resultado de procesos y sinergias generados por un colectivo transdisciplinar de individuos y la colaboración de instituciones, asociaciones y agentes públicos y privados. Lo más importante para el grupo de trabajo ha sido mostrar y experimentar con nuevas ideas de aproximación y contacto con los paisajes de la producción en Andalucía. Compartir e intercambiar se han convertido en acciones imprescindibles con las que fomentar la creatividad en nuestro entorno.

Con la ampliación del área de actividad de cada una de las disciplinas participantes hemos re-descubierto métodos alternativos para experimentar en y con el paisaje. Hemos importado, incorporado o intercambiado experimentos y herramientas de disciplinas como la biología, la geología, la informática, etc.

5.2 Catálogo

Se ha desarrollado un trabajo de investigación aplicada a otras experiencias nacionales e internacionales, que pretende establecer una taxonomía sobre las formas de actuar en los territorios desactivados productivamente en este cambio de siglo.

El Catálogo pretende ser una plataforma de identificación, análisis, comparación y reciclaje de datos a partir de las fuentes documentales analizadas y los lugares visitados a lo largo del desarrollo de la actividad. Sintetiza un trabajo de investigación subsidiario y aplicado al Distrito Minero.

6. 10+1 CONCEPTOS_HACIA UNA TEORIA CONTEMPORÁNEA DEL PAISAJE

Entendemos que tanto el proceso de trabajo como los resultados obtenidos durante la experiencia investigadora han contribuido al conocimiento del paisaje contemporáneo y de sus valores naturales y culturales. Este laboratorio ha desarrollado una reflexión metodológica y una aplicación directa en el ámbito de los paisajes minero-industriales, haciendo referencia a una simultaneidad de observaciones, ensayos y medidas. En concreto se han articulado dos grandes líneas de investigación ligadas a la representación activa y contemporánea del paisaje y sus dinámicas físicas y culturales y a su reciclaje en sentido amplio, estratégico y proyectual. Ambas líneas confluyen en la formación de nuevas territorialidades, de paisajes ávidos de intervención y de paisajes en reclamación.

Los 10+1 CONCEPTOS son 10+1 reflexiones acerca de la oportunidad encontrada en estos territorios a través de un acercamiento abstracto a la realidad, donde pretendemos acercarnos a una nueva manera de entender, relacionar y proyectar nuestras intuiciones sobre este contexto contemporáneo en continuo cambio y transformación donde habitamos.

En este sentido, enumeramos a continuación las 10+1 reflexiones que nos han guiado a lo largo de la investigación y que han formado parte del proceso metodológico, de las herramientas, de las ideas y de los resultados y situaciones finales de la experiencia por otro lado abierta: Treking / Flashback / Sistema / Energía / Escala / Acción / Soporte / Datascape / Limitland / Pensamiento / Estimulación.

7. EXPERIMENTO DMLC / DOCUMENTACIÓN ACTIVA / ESTRATEGIAS

Nos interesan los conceptos asociados como el paisaje mítico, los territorios históricos, el patrimonio industrial, los cambios naturales, las estructuras geológicas, las transformaciones rurales, infraestructurales y urbanas, las movilizaciones sociales, las estrategias culturales y políticas.

Figura 6 – Datascape. Maqueta El Centenillo. Taller Iacasa Vacía.



Entendemos el reciclaje no desde la creación de lugares de carácter estático y museístico o desde la conservación o reconstrucción bucólica de las formas sin función, que son hoy las minas y fundiciones, sino desde nuevas ópticas que tienen en cuenta la realidad actual, que aceptan las ruinas y que proponen usos, acciones y formas contemporáneas.

Los artefactos industriales se generan con fecha de caducidad: nacen, crecen y se reproducen para acabar muriendo sin identidad. Sólo nos dejan una huella o tatuaje de sus formas y una pátina oculta de sus funciones. Las estrategias derivadas de la actividad investigadora nos acercan a desarrollar dinámicas orientadas de carácter pro-activo frente al retro-activo del “monumento arquitectónico”.

Estamos ante un paisaje complejo, multicapa, lleno de contradicciones. Un paisaje fragmentado donde se desvanecen los registros, un paisaje surgido de la temporalidad de las explotaciones.

Los ensayos, propuestas, diseños y exploraciones que presentamos son un concentrado de ideas que pretenden extraer el potencial que posee la acción de las nuevas realidades sobre las estructuras minero-industriales abandonadas, y reconfigurarlos en otra escala humana contemporánea.

Figura 7 – Genoma. Maqueta probeta-DMLC. Taller lacasavacia_Micropolíticas / Procesos de acupuntura.



Son necesarias operaciones quirúrgicas a través de micropolíticas de activación urbana y territorial, que carguen de energía y dinamicen nuevamente estos espacios moribundos.. Procesos de redefinición y reapropiación dinámica que fortalezcan el carácter identitario de estos territorios mineros y su incursión positiva en los procesos globales, usándolos como herramienta social y de comunicación.

7.1 Espacios de gestión concertada / gestión input/output

No basta con las transformaciones físicas para conseguir la reactivación, son necesarios los entes de gestión implicando a los sectores público y privado e implicando a los propios habitantes del lugar. Un EGC es un laboratorio de gestión e ideación de estrategias, un mediador social, una plataforma de eventos, un denso collage de declaraciones de intenciones y proyectos que ejemplifican el diálogo sobre la reconfiguración y la reactivación de lo marginal, lo residual y los espacios industriales.

Los espacios de gestión concertada se perfilan como los entes más evidentes de un nuevo y dinámico sistema territorial, geo-urbano y geo-estratégico, activando el cambio y la transformación del paisaje.

7.2 Re-habitar una fábrica / prototipos

Los espacios industriales son atractivas estructuras complejas ideales para su re-colonización. Por su organización espacial compleja, sus infraestructuras de relación interna y externa y sus grandes arquitecturas-contenedor pueden responder a las nuevas formas del habitar. La interdependencia de las construcciones es clave para conseguir una mayor interacción social. Los programas híbridos unidos a la capacidad

de acoger equipamientos y servicios comunes, lugares de trabajo, lugares de ocio, comercio, infraestructuras, pueden definir un hábitat compartido, un nuevo barrio.

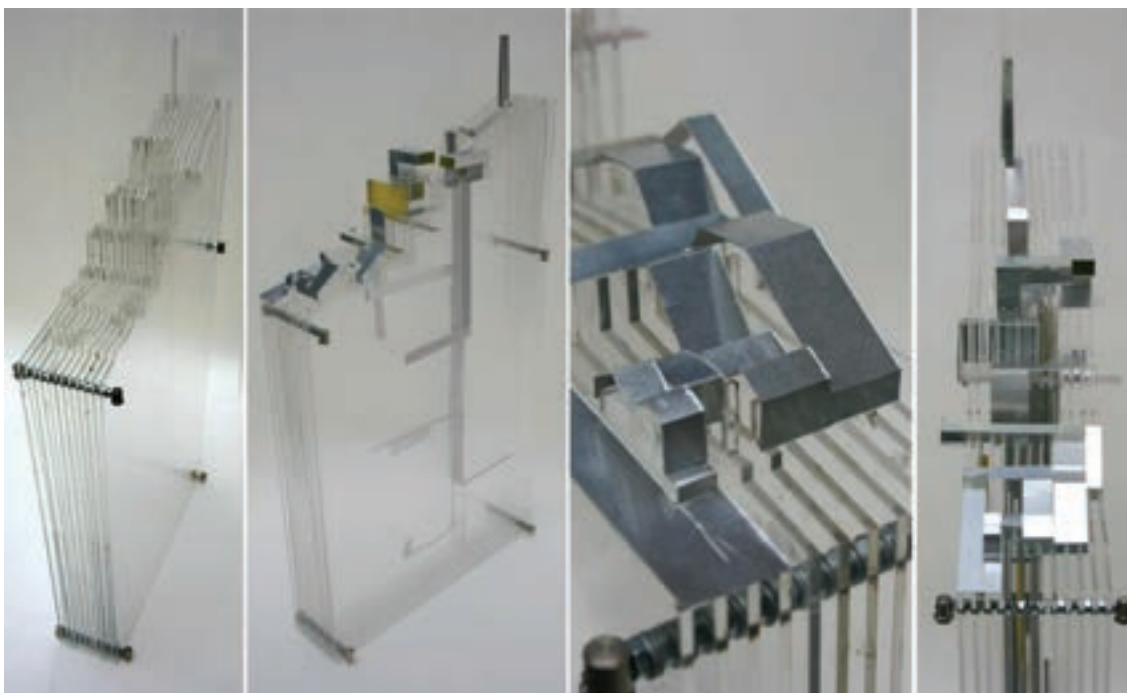
7.3 Cinturón de conocimiento

Es un espacio fluido de trabajo, vida, investigación y acción transdisciplinar donde concurren la universidad, la empresa privada y la administración pública. Un espacio de producción de ideas sobre el paisaje minero-industrial abandonado a través del diálogo y la experimentación con los procesos económicos, tecnológicos, formativos, investigadores, habitacionales e innovadores iniciados y latentes en el DMLC.

7.4 Líneas de carga funcional

Se reflexiona acerca de los paisajes que constituyen nuestra condición contemporánea, extrayendo lo adaptable y reutilizable de las estructuras minero-industriales lejos de los mega-proyectos. Se quieren impulsar las relaciones espaciales y funcionales entre la ciudad contemporánea y su territorio a través de reciclar y regenerar las capas del pasado. En definitiva, se trata de re-activar corredores, conectar lugares, pensamientos y funciones y establecer nuevas relaciones.

Figura 8 – Acciones en el Pozo El Mirador. Maqueta. Taller lacasavacia.



8. MANIFIESTO

1. “La complejidad es una oportunidad”. Estamos ante una diversidad de espacios periféricos con un potencial contemporáneo latente donde generar escenarios¹⁹, contenidos²⁰ y proyectos²¹.
2. Apostamos por el desarrollo disciplinar de la arqueología industrial. Ningún paisaje industrial se desarrolló como un hecho aislado. La industrialización fue una experiencia territorial que relacionó los entornos construidos con los recursos naturales, los bienes con los sistemas de transporte y los trabajadores con las fábricas y por lo tanto esta nueva disciplina debe gestarse en la transversalidad de conocimientos.

3. Entendemos los laboratorios de paisaje como instrumentos transdisciplinarios de investigación y acción donde desaparezcan los límites entre el trabajo de documentación, interpretación y la acción.
4. Creatividad, innovación y tecnología se funden para abanderar la estrategia de reactivación de estos paisajes heridos.
5. Reciclar es articular la relación entre el paisaje, el individuo y la acción contemporánea, es activar el paisaje. Entendemos el reciclaje no desde la creación de lugares de carácter estático y museístico, desde la conservación o reconstrucción bucólica de las formas sin función, que son hoy las minas y fundiciones, sino desde nuevas ópticas que tienen en cuenta la realidad actual, que aceptan las ruinas y que proponen usos, acciones y formas contemporáneas.
6. La construcción de un Atlas Activo de Paisaje comprende la dialéctica entre herencias, permanencias e innovaciones y permite elaborar un instrumento metodológico capaz de asumir el lado activo del conocimiento.
7. La estrategia de acción debe articularse a través de un proyecto activo de paisaje de metodología más global que la puramente económica, histórica, arqueológica, urbanística o arquitectónica.
8. Proponemos los paisajes en tránsito como mecanismos donde temporalizar las acciones en operaciones de ida y vuelta y así nos permitan disponer de resultados directos sobre el contexto o soporte territorial. Estos procesos nos permitirán reconocer las situaciones posibles sobre las que injertar nuevos usos y contextos. Son necesarias operaciones quirúrgicas a través de “micropolíticas de activación urbana y territorial” que carguen de energía y dinamicen nuevamente estos espacios moribundos.
9. Recomendamos las plataformas de gestión input-output, donde desarrollar una cultura de hacer paisaje inmersa en las nuevas redes de comunicación entre

colectivos e individuos, que ofrezca un nuevo soporte para establecer las relaciones entre patrimonio, contexto y cultura contemporánea.

10. Finalmente, debemos establecer las bases y elaborar las primeras propuestas de una red de paisajes²² minero-industriales en Andalucía, conectadas a otras redes nacionales e internacionales. Se propone iniciar un mapa del territorio estudiado desde sus cualidades naturales y artificiales, desde su diversidad e individualidad, desde el reconocimiento de los factores que lo hacen identitario de cada lugar, con características y problemas diferenciados. Recoger las variables de relación socioculturales y económicas, los escenarios susceptibles de intervenciones y establecer unidades territoriales y estrategias basadas en la activación de estos paisajes culturales. Este nuevo sistema de información de paisajes minero-industriales descubrirá la necesidad de aproximarse metodológicamente al contexto, utilizando sus contenidos para avanzar hacia una nueva manera de estructurar territorialmente Andalucía.

Un Espacio en Red...

9. AGRADECIMIENTOS

El Laboratorio 10+1 es un proyecto de investigación activa, territorial y paisajística impulsado por la Dirección General de Arquitectura de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía y coordinado por Enrique Larive López²³.

Un trabajo de investigación de estas características es siempre el resultado de procesos y sinergias generados por un colectivo transdisciplinar de individuos y la colaboración de instituciones, asociaciones y agentes públicos y privados

Debemos mostrar nuestro agradecimiento a la Dirección General de Arquitectura de la Junta de Andalucía, por haber apoyado a nuestro equipo en la realización de este

esfuerzo desde el primer día. La evolución y la ejecución de este trabajo fue posible gracias a la participación de colectivos, investigadores, colegas y amigos, quienes nos ofrecieron su soporte.

Finalmente, hay que agradecer a M. Victoria Segura Raya, arquitecta, que durante el transcurso de la experiencia ha comprometido una gran cantidad de su tiempo, para hacer posible la realización de este documento con gran creatividad, fuerza y precisión.

Este documento incorpora las experiencias, recuerdos y sentimientos transmitidos durante mi infancia, en las largas estancias estivales de los años setenta en el cortijo de mis abuelos, en el poblado minero de La Cruz, en Linares. Ha supuesto una referencia continua a esos relatos, que mi abuela Inés Pérez Serrano, fabulaba en el porche del “cortijillo de La Cruz”, sobre las vivencias de mi abuelo, Antonio López Martín, como “retirador y pesador de mineral de plata” en la Fundición de La Cruz. Memoria, paisajes, espacios, acciones, materiales, herramientas, ingenios, desplazamientos y relaciones laborales y sociales han sido un continuo referente en el transcurso de esta experiencia investigadora.

CITAS Y BIBLIOGRAFÍA

- (1) DMLC: Programa de actuación paisajística en el Distrito Minero Linares - La Carolina. España. Coord. Enrique Larive López; M^a Victoria Segura Raya. Taller lacasavacia. Promotor: Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía. 2006-2009
- (2) El aprendizaje del autor y el papel interactivo del lector . CORTÁZAR, JULIO. Rayuela. Buenos Aires. 1963.:
- (3) Tipologías de casas de ingenios de bombeo cuya función era evacuar el agua que inundaba las galerías. La fuerza motriz se generaba mediante máquinas de vapor. AAVV. *Patrimonio Geológico y Minero en el marco del Desarrollo*

- Sostenible*. Ed. Isabel Rábano. Colección Temas Geológico-Mineros, Vol. 31. Instituto Geológico y Minero de España. Madrid. 2000
- (4) “Hay dos maneras de pasear por un bosque. La primera, conduce a intentar infinitud de caminos para salir lo antes posible. La segunda induce a moverse para ver cómo se configura el bosque, qué caminos son transitables y cuáles no.”. Eco, Humberto. *Semiotics and the Philosophy of language*. Mc Millan Press. Londres, 1984. Cit. Por Esteban Penelas, Jose Luis. Superlugares. Los espacios inter-media. Editorial Rueda S.L. Madrid. 2007. p 7.
- (5) Fortificaciones de Bailén y Baños de la Encina. SIPHA. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía.
- (6) Batalla de Bailén y Batalla de Las Navas de Tolosa. AAVV. *Campos de batalla*. COAC Publicaciones. Barcelona. 2005.
- (7) Colonización de Carlos III _Plan de Nuevas Poblaciones de Sierra Morena: Carboneros, Guarromán, La Carolina y Santa Elena. Oliveras Samitier, Jordi. *Nuevas Poblaciones en la España de la Ilustración*. Arquíthesis. Caja de Arquitectos. Barcelona.
- (8) Solapamiento de sistemas mineros históricos. Yacimiento de Peñalosa en Baños de la Encina, 1500 a C. SIPHA. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía.
- (9) Resolución de 3 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se acuerda inscribir colectivamente, con carácter genérico en el Catálogo del Patrimonio Histórico Andaluz 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina en Jaén. BOJA Núm. 8, 14 de enero de 2004.
- (10) Función termodinámica que mide la parte no utilizable de la energía almacenada en un sistema. Robert Smitson denominaba entrópicas a las áreas devastadas de nuestro tiempo: minas abandonadas, desiertos, vertederos, parajes perdidos... AAVV. *Campos de batalla*. COAC Publicaciones. Barcelona. 2005.

- (11) Explotaciones de canteras de extracción de áridos sobre los diques de estériles que provocan la erosión acelerada y el deterioro de las ruinas, plantación de olivos en terrenos previamente limpiados, dehesas, construcción de nuevas infraestructuras y equipamientos, desarrollo de planes urbanísticos, etc. Larive López, Enrique. *Estudio activo de paisaje a través de la inserción de la variante de Linares*. Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía.
- (12) “La ruina es naturaleza, es decir, algo desprovisto ya de significado, por desarticulación física del sentido primitivo que poseía, simple espejo afectivo de la memoria y por eso mismo disponible para nuevos significados.” Eduardo Souto de Moura, arquitecto
- (13) ROSSI, ALDO. *La arquitectura de la ciudad*. (1966) Gustavo Gili. Barcelona. 2004
- (14) LARIVE LÓPEZ, ENRIQUE. *Estudio activo de paisaje a través de la inserción de la variante de Linares*. Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía.
- (15) Filosofía de la IBA (Internacionales Bauaustellung). Experiencia del IBA-SEE en Lausitz. Alemania. *Un nuevo paisaje para Lausitz 2000-2010. Los Lagos del Carbón*. El País Semanal, 4 diciembre 2005.
- (16) GALOFARO, LUCA. *Artscapes. El arte como aproximación al paisaje contemporáneo*. Editorial GG. Barcelona. 2003
- (17) Larive López, Enrique. *Estudio activo de paisaje a través de la inserción de la variante de Linares*. Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía.
- (18) AAVV. *Guía del paisaje cultural de la Ensenada de Bolonia. Cádiz. Avance*. PH cuadernos 16. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. Sevilla. 2004

- (19) El proyecto de paisaje busca lugares y soportes en los que extraer características que estimulen la intervención. Genera escenarios experimentales como si se tratara de un estudio empírico y propone indicadores y pautas que detecten lugares en reclamación. AAVV. *Avance de metodología. Programa de actuación paisajística en el Distrito Minero Linares-La Carolina*. Coordinador: Enrique Larive López. Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. 2006
- (20) Generar contenidos con los que tratamos de atrapar lo invisible del paisaje a través de la investigación, que sea a la vez continente y contenido; tectónico y digital; permanente y efímero; natural y artificial; participativo y expositivo. MGM (Morales, José y Giles, Sara), Pizarro, Esther y Hackitectura.net Documento de trabajo para el Centro de interpretación de la Plaza de las Libertades. Sevilla. 2006
- (21) Generar proyectos como construcción y activación del paisaje. AAVV. *Avance de metodología. Programa de actuación paisajística en el Distrito Minero Linares-La Carolina*. Coordinador: Enrique Larive López. Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. 2006
- (22) Red de Parques Naturales y Nacionales, de Ciudades Históricas, de Conjuntos Arqueológicos, de Campos de batalla, de Vías Pecuarias, etc. AAVV. *Campos de batalla*. Ábalos, Iñaki. *Entropía nacional*. COAC Publicaciones. Barcelona. 2005.
- (23) DATOS DE CONTACTO: Enrique Larive López. Arquitecto / Maria Victoria Segura Raya. Arquitecta. Taller lacasavacia. Calle Don Pedro Niño, 11_Bajo C_41003-Sevilla (España) ell@lacasavacia.es / elarive@us.es / 0034 615613008

Áreas centrais

Luiz Claudio Bittencourt

MADEIRA DOURADA: espaço, escultura religiosa e patrimônio histórico no centro histórico do Rio de Janeiro

RESUMO

O texto trata de estudo descritivo e comparativo de três retábulos remanescentes do colégio dos Jesuítas assentado sobre o “Morro do Castelo”, lócus primordial da fundação da cidade do Rio de Janeiro no século XVI. É caso raro de apagamento completo da arquitetura, do urbanismo e da paisagem através de intervenção urbanística em centro histórico colonial. Destacar e conhecer melhor esses exemplares da arte colonial no Brasil evoca a reconstrução desse cenário, hoje agravado pelo descaso e abandono, como ocorre na maioria dos centros históricos das cidades brasileiras contemporâneas, que enfrentam problemas relacionados ao patrimônio cultural e projeto de restauro.

Palavras-chave: Retábulos. Arquitetura. Urbanismo. Patrimônio cultural. Projeto de restauro.

ABSTRACT

The text is about a descriptive and comparative study of three remaining altarpieces of Colégio dos Jesuítas seated on the “Morro do Castelo”, primordial locus of the founding of the Rio de Janeiro city in the 16th century. It is a rare case of complete deletion of architecture, urbanism and landscape through urban intervention in colonial historic center. Highlight and learn more about these examples of colonial art in Brazil evokes the reconstruction of this scenario, aggravated today by neglect and abandonment, as occurs in most historical centers of contemporary Brazilian cities, which face issues related to cultural heritage and restoration project.

Keywords: Retables. Architecture. Urbanism. Cultural heritage. Restoration project.

1 INTRODUÇÃO

Este texto está restrito às possibilidades de leitura morfológica, de gestão e restauro, sobre rara tipologia de retábulos pertencentes ao acervo brasileiro do segundo século de colonização, três pertencentes ao antigo colégio dos jesuítas sobre o Morro do Castelo, hoje demolido, e um na capela de São Lourenço, em Niterói. Embora existam semelhantes em São Paulo, identificados nos tipos exóticos e enigmáticos das Capelas de Santo Antônio, em São Roque, e Voturuna, em Santana. São conhecidos também mais dois em rocha no Colégio dos Jesuítas, em Olinda, e dois em madeira com tipologia bem diferenciada no Colégio de Salvador. Porém, ressaltamos nada comparável à qualidade, unidade, sofisticação e expressividade de tratamento da talha em cada elemento isolado e no conjunto desses quatro localizados no Rio de Janeiro⁷.

1 PROBLEMAS DO ESPAÇO

Nas cidades do Rio de Janeiro e Niterói, há quatro retábulos únicos para a arte da talha no Brasil. Três localizam-se na nave da Capela de Bonsucesso da antiga Casa de Misericórdia, situada ao pé do que sobrou do extinto Morro do Castelo, onde estavam implantados na igreja do antigo colégio dos jesuítas a que pertenceriam. Esses três corresponderiam ao altar-mor e altares colaterais da velha igreja demolida junto com o arrasamento do morro⁸ (Figuras 1, 2 e 3). O quarto está na Capelinha de São Lourenço, sobre outra colina de frente para a baía e atual ponte “Rio-Niterói” (Figura 4). As quatro peças estão protegidas pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio

7

⁸ BAZIN, Germain. ARQUITETURA RELIGIOSA BARROCA NO BRASIL. Rio de Janeiro, Record, 1956.
COSTA, Lúcio. ARQUITETURA DOS JESUITAS NO BRASIL. In ARQUITETURA RELIGIOSA. São Paulo, FAU-USP/MEC/IPHAN, 1978.

Histórico Nacional), como parte integrante dos edifícios que os abrigam, inscritas no *Livro de Belas Artes* sob os números 173/38 e 213/38, respectivamente⁹.

Figura 1 – Retábulo de Santo Inácio.



⁹ www.iphan.gov.br.

Figura 2 – Retábulo de Jesus.



Figura 3 – Retábulo de Maria.



Todos são obras dos jesuítas relativas ao final do primeiro século de colonização e início do segundo. A estrutura morfológica e a sintaxe dos elementos arquitetônicos apontam para maneirismo peninsular¹⁰, transição entre o equilíbrio homogêneo e estático renascentista e a vibração dinâmica do barroco.

¹⁰ O plateresco de origem espanhola se faz presente durante o período Filipino em Portugal (1580-1640) e no Brasil.

Figura 4 – Retábulo de São Lourenço.



Em visada rápida, percebemos a desarticulação entre os retábulos de Bonsucesso e o espaço da nave da igreja que os acolhe. Surgem como elementos estranhos, desconexos da ornamentação branca de linhas douradas do rococó do séc. XVIII¹¹, característica desse espaço. Aderidos às paredes, como objetos exóticos ao conjunto,

¹¹ OLIVEIRA, Myriam Andrade Ribeiro de. O ROCOCÓ RELIGIOSO NO BRASIL. São Paulo, Cosac & Naify, 2003.

provocam contraste que evidencia as referências historiográficas sobre a migração da antiga igreja do colégio dos jesuítas sobre o morro do Castelo¹². Não é o mesmo que acontece com a capela de São Lourenço em Niterói, pois nesse caso há integração, já que é visível a articulação com a singela estrutura arquitetônica o espaço da nave e o arco cruzeiro pintado, formando conjunto completo entre o altar-mor e a rústica pintura sobre madeira que serve de fundo para a talha projetada à frente dedicada a São Lourenço.

Retábulos são ornamentos arquitetônicos escultóricos móveis. Em talha de madeira ou rocha, são pensados predominantemente para interior das igrejas e capelas. São cenários, suporte para iconografia dos santos, nesse caso compostos de elementos clássicos da arquitetura antiga (greco-romana), reinterpretada pelo Renascimento. Reduzidos em escala, monumentalizam com as reproduções dos elementos arquitetônicos dourados as imagens dos santos enquadradas em nichos, pedestais e relevos.

Recurso estético da iconografia cristã para retórica teológica, utilizada desde os primeiros templos, adquire valor arquitetônico específico para divulgar com a Igreja a ordem discursiva da sintaxe dos elementos clássicos. Durante o Renascimento, ganha textura de objeto esculpido projetado sobre o espaço. Aparece desde a consolidação do templo cristão no ocidente como resposta, quase inevitável, aos rituais da “Ecclésia” e aos problemas de espaço colocado pelo tipo de igreja de nave oblonga descendente da basílica romana¹³.

No modelo latino, é edifício longitudinal que possibilita a aglomeração hierarquizada da assembleia no mesmo espaço. A nave central está cercada de colunas nas faces mais compridas e próximas entre si. As faces mais distantes apresentam a expansão do espaço em aberturas secundárias, que rompem dos limites murais em um dos lados

¹² COSTA, Lúcio. Lúcio Costa: ARQUITETURA DOS JESUITAS NO BRASIL. In: ARQUITETURA RELIGIOSA. São Paulo, FAU-USP/MEC/IPHAN, 1978.

¹³ Na arquitetura bizantina, “iconostasio” ou “iconostasis”. KRAUTHEIMER, RICHARD, ARQUITECTURA PALEOCRISTIANA Y BIZANTINA. Madrid, Cátedra, 1996.

(absides). Estabelecida a hierarquia espacial longitudinal interna, fixam o altar (mesa) em frente à abside como ponto focal. Juntos com o coro, delimitam o presbitério, focalizando as atenções do observador em eixo perspectivo no prisma retangular gerado pela nave central. A partir do românico, o presbitério ergue-se em *podium* geralmente sobre uma cripta depois, no Renascimento, em estereóbata e estilóbato¹⁴. O problema de lapidação do espaço, como objeto racionalmente controlado pelo projeto, aparece colocado pela arquitetura romana desde o século II, com o Panteão de Roma¹⁵, edifício dedicado aos deuses, apropriado pela Igreja como templo de planta central e cúpula. Nesse caso, apresentam, em suas paredes, nichos e relevos com enquadramento de imagens e ornamentação de elementos arquitetônicos reduzidos. Mesmo assim, ainda é possível perceber o eixo entre o destacado nicho de frente para o portal de entrada (Propileus), talvez em decorrência da predominância do edifício basilical como templo privilegiado no ocidente romano¹⁶.

É na arquitetura românica, entre os anos 800 e 1200, que a Igreja do Ocidente elabora e consolida, no interior da Europa nascente, a transição do antigo espaço basilical da vida civil romana para o espaço basilical cristão de vida comunitária. Transformando o edifício sóbrio de três naves separadas por colunas com absides em espaço sofisticado, esculpido para os ritos da Igreja, com várias naves, nártex, cripta, deambulatório, transepto, abside, altar, coro, presbitério, etc.¹⁷ Esse tipo de edifício, originalmente grande salão voltado ao lado do Forum da Urbis romana¹⁸, fora apropriado convenientemente pela Igreja desde Constantino, organizando no âmbito do Estado a religião até então praticada em ritos e espaços difusos.

¹⁴ KOCH, Wilfried. ESTILOS DE ARQUITETURA, Lisboa, Presença, 1982.

¹⁵ RIEGL, Alois. ARTE TARDO ROMANA. Giulio Einaudi, Torino, 1959.

¹⁶ KRAUTHEIMER, op. cit.

¹⁷ CONANT, John Kenneth. ARQUITECTURA CAROLINGIA Y ROMÂNICA 800-1200. Madrid, Cátedra, 2007.

¹⁸ VITRUVIO, Pollio. TRATADO DE ARQUITETURA - VITRUVIO. Trad. M. Justino Maciel, São Paulo, Martins Fontes, 2007.

Quando a arquitetura de igrejas chega ao Brasil com os portugueses durante o primeiro e segundo século de colonização, traz consigo concepção jesuítica de espaço ligada ao tipo de igreja salão com capelas colaterais e altar-mor expandido em abside com capelas laterais. Solução tensa entre as inventivas tradições portuguesas de origem medieval e as influentes referências italianas próprias do renascimento em trânsito para o barroco¹⁹. Nesse modelo de salão, o retábulo assume posição estruturante na hierarquia e movimento do espaço, que se expande pelo altar-mor e capelas colaterais, para em seguida e projeta-se sobre a nave salão através dos retábulos e seus elementos escultóricos.

No Brasil, as primeiras peças de retábulos são identificadas como maneiristas, período de crise e transição do Renascimento para o Barroco²⁰. Em Portugal, esse período foi de vida curta restrita ao domínio “Filipino”, encontrando no Barroco possibilidades de retomada do caráter mais marcante da sua tradição do românico local²¹, destacando a raridade dessas peças em foco.

O significado historiográfico relativo à presença da arte europeia no Brasil colonial evidencia-se nesses retábulos estudados, constituindo fontes para entendimento do projeto dos jesuítas na colônia espanhola e portuguesa. Arquitetonicamente, possibilitam leitura difícil sobre espaço religioso, porque, como anotado, os três mais significativos estão deslocados do edifício e da paisagem de origem, que não existe mais. Apesar de o quarto localizar-se na capela original do aldeamento do morro de São Lourenço, atualmente seu sítio está bastante descaracterizado pela urbanização envoltória, fato que dificulta o entendimento da inserção na paisagem e sua relação com os espaços próximos.

¹⁹ SANTOS, Paulo F. CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA ARQUITETURA DA COMPANHIA DE JESUS EM PORTUGAL E NO BRASIL. In: Separata do Vol. IV das ACTAS do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros, Coimbra 1966, p. 19-28. SMITH, Robert C. ARQUITETURA COLONIAL. Salvador, Progresso Editora, 1955.

²⁰ CHASTEL, André. LA CRISIS DEL RENACIMIENTO. Skira, Barcelona, 1969.

²¹ SANTOS, Paulo Ferreira. O BARROCO E O JESUÍTICO NA ARQUITETURA DO BRASIL. Rio de Janeiro, Kosmos, 1951.

2 DESCRIÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DOS ELEMENTOS ESTRUTURANTES

Apesar das semelhanças, as peças da igreja do antigo Colégio dos Jesuítas merecem cuidados na sintaxe arquitetônica e iconografia imagética. Todos estão sobre a mesa de altar solta da talha, implicando em descolamento estrutural da base. Assim, os conjuntos parecem flutuar soltos do chão que os suporta. Se considerarmos o pedestal com o sacrário onde se encontra a imagem de Santo Inácio, elemento estranho e posterior, como aponta Paulo F. Santos e Germain Bazin²², é possível separar esse conjunto em três partes, segundo aponta Sandra Alvin (1996), “base, corpo e coroamento”. As bases e frisos do entablamento são em alto e baixo relevo de características platerescas, todas com as colunas de fustes estriados em diagonal, de capitel coríntio, com cartelas de cabeça de anjo projetadas no terço inferior.

O coroamento em frontão triangular, as proporções e espessuras delgadas das colunas alinhadas às linhas dos pináculos, ressaltam a verticalidade; criando efeito de monumentalidade estática sem exageros, com eixo perspectivo impulsionando o observador para o alto, efeito ampliado pela regularidade geométrica dos vários detalhes homólogos (Figura 5).

Os retábulos mais semelhantes são os que suportam doze nichos relicários laterais e ao centro imagens de Nossa Senhora da Conceição. Embora considerados pela historiografia como sendo colaterais ao altar-mor destinado ao retábulo, onde está a imagem de Santo Inácio²³; a hipótese não condiz com a fotografia do interior da igreja

²² “Se os sacrários dos dois altares colaterais são os originais, o mesmo não ocorre com o altar-mor que com seu décor que se vegetaliza e suas colunas inteiramente recobertas de ramicelos é um acréscimo posterior, de mais ou menos 1660, pois os ornatos aí apresentam características vizinhas às dos da capela-mor da igreja do colégio dos jesuítas em Salvador”. BAZIN, op. cit., p. 282.

²³ BAZIN, op. cit., p. 157. SANTOS, op. cit., p. 170. COSTA, op. cit., p. 59.

do colégio publicada por Sandra Alvin²⁴, que mostra os três retábulos ocupando as paredes laterais da igreja de nave única, sem espaço específico projetado para o altar-mor e presbitério. Solução atípica aos edifícios dos jesuítas no Brasil (Figura 6).

Figura 5 – Coroamento de Jesus



²⁴ ALVIN, Sandra Poleshuck de Faria. ARQUITETURA RELIGIOSA COLONIAL NO RIO DE JANEIRO: RESVESTIMENTOS, RETÁBULOS E TALHA. Rio de Janeiro, UFRJ-IPHAN, 1996.

Figura 6 – Corpo e base de Jesus.



Os nichos centrais são de mesmo tamanho, um em arco pleno e outro abatido. As imagens são diferentes, mas ambas com invocação à Nossa Senhora da Conceição. As iconografias são iguais, anjos e asas, nuvens, drapejado em dourado, vermelho e

azul, entretanto, a posição das cabeças dos anjos, o olhar e os cabelos das santas não se repetem. Esses dois retábulos revelam núcleos de iconografias e proporções aderidas ao tamanho dos nichos, com as imagens encaixadas nos espaços, levando a crer que foram pensadas para o lugar onde estão, embora ainda permaneça o estranhamento sobre a razão de duas imagens de mesma invocação estarem na mesma igreja em altares colaterais de invocação diferente (um a Maria, outro a Jesus), como se lê na medalha no topo do coroamento sob o pináculo central (Figura 7)²⁵.

Figura 7 – Retábulo de Maria, detalhe de Maria.



No retábulo de Jesus, há uma tela dedicada à natividade, enquadrada entre as mísulas. No retábulo de Maria, aparece Nossa Senhora abrigando crianças com um manto, nas laterais volutas simétricas com cartelas de motivo geométrico. A base do coroamento é sustentada por um friso de mesmos motivos geométricos, interrompido por ressaltos que marcam as linhas de força verticais definidas pelas colunas. No geral, funciona como uma cinta de sustentação e de transição do coroamento com o entablamento do corpo (Figura 8).

²⁵ Agradeço observação feita por Monsenhor Rubens Miraglia Zani.

Figura 8 – Retábulo de Jesus, detalhe de Maria



As bases dos corpos desses dois retábulos possuem os mesmos motivos repetidos em planos projetados e recuados (ressaltos), marcados pelo posicionamento das colunas e de suas linhas de força verticais destacadas em insinuantes volumes de primeiro plano. Há diferenças entre os sacrários. O de Jesus projeta-se à frente, alinhado às colunas, é uma cabina chanfrada nas laterais ornadas de pinturas sobre

martírio. O de Maria está recuado, enquadrado pela mesma ornamentação dominante da base e com “IHS” ao centro da portinhola, carregada de fina textura dourada em fundo escuro (esse fundo que hoje parece cor chumbo poderia ser azul marinho, como atestam alguns sinais sobreviventes nas imagens) (Figura 9)²⁶.

Figura 9 – Detalhe do panejamento de Nossa Senhora no retábulo de Maria. É possível observar sinais sobreviventes de azul forte e brilhante.



A pequena portinhola deste sacrário sinaliza também a influência dos artesãos de Goa ainda pouco conhecida no Brasil, que apenas sinalizamos (Figura 10)²⁷.

²⁶ A pesquisa *in loco* foi realizada exclusivamente com levantamento fotográfico digital de alta resolução com lentes macro, tele e grande angular, em um total de 1200 fotos. Não houve prospecções ou limpeza sobre as peças, fato que restringe nossas observações à atitude passiva de observar as talhas sem tocá-las. Mesmo assim, é possível notar nos pontos mais limpos e conservados o tom original de algumas cores.

²⁷ EUSÉBIO, Fátima. O INTERCÂMBIO DE FORMAS NA ARTE INDO-PORTUGUESA: O CASO ESPECÍFICO DA ARTE DA TALHA. Comunicação apresentada no Ciclo de Conferências “Os Descobrimientos Portugueses nas Rotas da Memória”, março de 1999, Polo de Viseu da Universidade Católica.

Figura 10 – Detalhe da portinhola do sacrário do retábulo de Maria.



Deslocados do lugar de origem, é compreensível a historiografia pioneira considerar o terceiro retábulo, dedicado a Santo Inácio, como pertencente ao altar-mor, e os de Jesus e Maria como colaterais deste. Da mesma forma que é muito estranha a disposição dessas peças apresentadas por Sandra Alvin na incrível foto do seu livro citado²⁸. Para o observador que não conheceu o espaço original das peças, na igreja do colégio sobre o morro do Castelo, as diferenças também conspiram para

²⁸ Não encontrei até o momento outra imagem do interior da igreja do antigo Colégio dos Jesuítas do Morro do Castelo.

tratamento destacado, quer pela iconografia, efeito de monumentalidade perceptível no conjunto, quer pelos detalhes.

Apesar de manter a mesma estrutura, proporção arquitetônica, repertório e técnica de talha e pintura, o conjunto do altar de Santo Inácio está expandido horizontalmente ao nível da mesa pela projeção dos pedestais e imagens de São Borja e um santo não identificado com precisão (provavelmente São Xavier)²⁹.

O corpo não possui nichos ao centro ou entre as colunas gêmeas. Estas mais próximas acentuam o volume e o efeito perspectivo vertical em direção ao único pináculo central, no topo do coroamento. As colunas gêmeas apresentam único pedestal igual a cada dupla, ornado com máscara grotesca cercada de aves e folhagens simetricamente distribuídas.

Ao centro, *podium* agigantado contendo sacrário sustenta imagem de Santo Inácio, projetada para o espaço frontal. Deslocado para frente do retábulo, em volume próprio, a conexão entre fundo de tabuado de pintura bastante desgastada (aparentemente lavada) ocorre através de dois florões³⁰ colaterais dourados. A imagem não é estática, o corpo apresenta leve torção em impulso para frente, o braço direito projetado segura crucifixo, e o esquerdo, atrás com livro aberto e os dizeres “AD MAIOREM DEI GLORIAM”³¹. O movimento da cintura e do drapejado das vestes conclui o gesto da imagem em passada decidida, revela o catequista em ação (Figura 11).

²⁹ OSWALD, Maria Cristina. S. FRANCISCO XAVIER NO ORIENTE – ASPECTO DE DEVOÇÃO E ICONOGRAFIA, Porto, CIUHE Universidade do Porto (<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/4322.pdf>). A difícil iconografia dos jesuítas coloca a figura de São Francisco Xavier como braço direito de Santo Inácio e fundadores da Cia. de Jesus, que no retábulo está ao lado direito de Santo Inácio. Missionário do Padroado Português, exerceu sua atividade catequista no Oriente, sobretudo Índia e Japão. Geralmente, é apresentado com cruz à mão e gesto de abraço acolhedor como na imagem estudada. Porém, ainda é pouco para afirmação cabal, primeiro porque falta uma criança geralmente apresentada ao lado do Santo, e ainda fica a pergunta do que estaria fazendo a imagem de um personagem tão distante da colônia portuguesa no Brasil, a não ser que esse retábulo tenha sua fabricação na Índia e depois foi importado para o colégio dos Jesuítas do Rio de Janeiro.

³⁰ PEVSNER, Nikolaus. DICCIONARIO DE ARQUITECTURA, Madrid, Alianza, 1975. “Motivo decorativo em forma de folha ou flor”.

³¹ “*Ad maiorem Dei gloriam* significa ‘para a maior glória de Deus’. A frase se encontra pela primeira vez nos *Diálogos* (1,2) de São Gregória Magno, se bem que na Primeira carta de São Paulo aos Coríntios já

Figura 11 – Detalhe de Santo Inácio.



se achasse uma sua variação: *in gloriam Dei*. Inácio de Loyola adotou-a nos Exercícios Espirituais, na Fórmula do Instituto e nas Constituições da Companhia. Por esta razão, passou a expressar não somente um motivo da Companhia em si, mas uma síntese de toda a mística inaciana, segundo a qual todo o jesuíta deve estar profundamente imbuído e tanto comprometido de fazer dela a razão da sua vida apostólica na Companhia.” In: RODRIGUES, Luiz Fernando Medeiros. A FORMULA SCRIBENDI NA COMPANHIA DE JESUS: ORIGEM, LEITURA PALEOGRÁFICA E FONTE DOCUMENTAL PARA O ESTUDO DA AÇÃO DOS JESUÍTAS. X Encontro Estadual de História, Santa Maria, RS, 26-30 julho de 2010.

Figura 12 – Detalhe da pintura de coroamento retábulo de Jesus



Menos recortado que os retábulos colaterais, pela ausência de nichos e aproximação das colunas gêmeas, o entablamento conecta-se à imagem através de dois modilhões (quase mísulas que apoiam o friso de sustentação da cornija) e dois óvulos, também grandes e simétricos, lateralmente à cabeça do Santo. O friso recuado do alinhamento dos capitéis reforça o pano de fundo, que suporta a projeção da imagem, mas a cornija não recua, formando balanço apoiado pelos modilhões, insinuando cobertura para a cabeça da imagem desprotegida com a ausência de nicho central. Segue acompanhando o conjunto a linha de óvulos e dentículos. A ornamentação do friso mantém os padrões estabelecidos pelos outros dois retábulos, com acréscimo de dois anjos de cabeças projetadas, colocados sobre as colunas gêmeas. O coroamento ou frontão segue as linhas de força do corpo. O friso da base de mesma textura geométrica dos outros retábulos tem os recortes de primeiro e segundo

planos acompanhando a linha do entablamento das colunas gêmeas e dos modilhões sob a cornija. Sobre esse recorte, alinham-se as mísulas de enquadramento da tela central no coroamento. Essa tela com motivo de Nossa Senhora é mais estreita em decorrência da base e corpo do conjunto do retábulo serem mais estreitos, com a ausência dos ninhos colaterais. As cartelas ao lado têm motivos geométricos substituídos por duas pequenas telas de santos. As volutas do perímetro são menos robustas, destacando-se nos ângulos de encontro com o friso da base detalhes de acantos. No topo, um único pináculo concluindo as volutas, sem medalhão de identificação e sem cornija elaborada na base.

O pedestal que suporta a imagem de Santo Inácio, e contém no seu interior o sacrário em volume hexagonal, surge de imediato como peça independente, aparentemente talhada *a posteriori*. A ornamentação congestionada de detalhes do “*decór* que se vegetaliza”³², cobrindo toda a estrutura arquitetônica da peça, acrescida de óvulos e anjos com cabeças projetadas, reafirma essa percepção. Assim, como as pinturas de Jesus, São Pedro e São Paulo sobre fundo dourado, emolduradas em falsos nichos. De fato, o volume surge destacado do retábulo, como são as imagens colaterais instaladas no plano da mesa, mas no conjunto as peças não parecem estranhas, ao contrário, complementam-se.

Do outro lado da baía, em outro morro de frente para o Castelo, o retábulo de São Lourenço solitário está no interior da pequena igreja sem colégio. Construção isolada diante do terreiro e da aldeia indígena ao seu redor, hoje apenas o edifício e a pequena praça que evolui em desnível ao redor do volume do edifício solto no espaço. Apesar de mesma tipologia, é peça carregada de particularidades. Os elementos da estrutura arquitetônica coríntia são mais tênues e a ornamentação do plateresco é fortemente manifesta, quer pela quantidade e tamanho, quer pelo contraste do fundo

³² BAZIN, op. cit. p., 282.

pintado e não dourado³³. Esse retábulo combina as colunas gêmeas próximas (como no altar de Santo Inácio) com o nicho central para a imagem (como nos altares colaterais de Jesus e Maria). O espaço entre as colunas e o nicho está preenchido por dois frisos verticais, que projetam talha espessa de motivos conectados a cachos de frutas, folhagens e medalhas.

A imagem de São Loureço é menor e mais simplificada que o conjunto do colégio. O corpo estático, como as Nossas Senhoras da Conceição, e o panejamento junto com a base não se move. A pintura sobre o dourado da dalmática (túnica), que cobre o Santo, oferece brilho intenso conectado ao dourado do conjunto. O contorno no nicho sofisticou-se com o friso em motivo geométrico “cosmati”, e as folhagens projetadas para o plano frontal aumentam o brilho da imagem e, ao mesmo tempo, acirram o plano frontal virtual, que demarca o espaço restrito ao Santo no interior do nicho.

O friso da base, com apenas dois ressaltos para as colunas gêmeas, apresenta efeito horizontal que avança para o primeiro plano, pois não é interrompido pelo pódio com sacrário como em Santo Inácio, e nem pelos ressaltos das colunas gêmeas separadas pelos nichos de relicário como nos de Jesus e Maria. Os florões não interrompidos por anjos e, com o dobro da altura do friso superior, ampliam esse efeito. As colunas gêmeas próximas estriadas em diagonal, de capitel coríntio e cartela com cabeça de anjo no terço inferior, são semelhantes à de Santo Inácio, porém mais delgadas e acolhidas pelas molduras de fundo, realçando os capitéis coríntios (Figura 10).

³³ Vale lembrar que o retábulo visitado e registrado em fotos está restaurado, logo não há certeza sobre a pintura, de resultado final adequado com intenção de valorizar a talha dos frisos.

Figura 13 – Detalhe do nicho de São Lourenço.



O entablamento coríntio é elaborado em detalhes com astrágalo e beiral de gotas reversas na arquitrave, friso em talha floral, anjos nos eixos, dentículos, óvulos, facia e cima em ramos.

O coroamento sem os pináculos destaca a pintura emoldurada pelas mísulas sustentadas em consolos sobrepostos ao friso da base de motivos geométricos

semelhantes ao conjunto do colégio. As mísulas simplificadas de uma volta não são cobertas de acanto como as do colégio, mas de motivos geométricos relacionados ao friso da base do coroamento. Fecha o topo dessa moldura cornija simplificada de *cima recta*. Nos planos das laterais à pintura central, descem penchas simétricas de frutas amarradas às volutas de contorno. Também aqui o contraste entre o fundo pintado e a talha dourada amplia o efeito brilho dos relevos.

Observadas as delicadas diferenças de cada uma das quatro peças, que em leitura apressada pode levar-nos a interpretá-las no campo da igualdade pasteurizada, observa-se, ao contrário, riqueza formal de relações homólogas em concordância hierárquica dos vários ornamentos disciplinados pela sintaxe geométrica de suas partes entre si e do conjunto das obras. Se verdadeira, essa hipótese poderia conduzir à fabricação dessas peças além do mesmo momento histórico, mas ao mesmo artesão ou oficina de artesãos.

A leitura ajuda também a ajustar o tempo de olhares apressados que tendem à igualdade fácil, escapando das identificações delicadas em refinadas relações morfológicas e proporcionais, que constituem do todo de cada peça, e as relações das peças entre si no caso do primeiro conjunto do Colégio do Rio de Janeiro, sugerindo fortemente uma peça central para altar-mor e duas outras para altares colaterais.

3 MADEIRA DE OURO

Ao final da primeira metade do segundo século (1645), João Teixeira Albernaz apresenta mapa do Rio de Janeiro em que observamos “algumas casas, cerca de 10, na base do Morro do Castelo e muitas outras, cerca de 80 na Cidade Baixa. De forma destacada, são indicadas as Sé (São Sebastião), o Colégio com seu muro, Santo Antonio, Misericórdia, Carmo, São Bento e Conceição, no morro do mesmo nome

Atrás do Morro do Castelo, os Conventos do Desterro e Ajuda.”³⁴ A cidade descia o morro segundo o autor. O IBGE estima uma população de indígenas de toda a região (Tamoios) de 25 mil no século XVI³⁵ e total de portugueses na colônia, nesse período, estimado entre cem mil a 300 mil³⁶. A colônia e Portugal estão sob domínio da Espanha entre 1580 e 1640. Até 1650, predomina dispersão político-administrativa e a urbanização revela “a existência de um lento e regular crescimento das áreas já urbanizadas”³⁷.

Nesse quadro de vida urbana insipiente e pouco sofisticada, de predomínio da natureza sobre a paisagem da cidade e da população indígena sobre a europeia, inserem-se os retábulos descritos. O conjunto conexo revela aparente contradição entre a precisão métrica, sutilezas formais e a erudição temática diante da rusticidade da arquitetura portuguesa colonial desse período. Daí suposições sobre a feitura dos retábulos transitarem entre Portugal e Espanha, apesar da hipótese de um mestre jesuíta vivendo aqui na Colônia³⁸.

De fato, as iconografias sobreviventes do colégio sobre o Morro do Castelo e a capela em Niterói apresentam arquitetura simplificada na forma, técnicas construtivas e espaço interno. O contraste entre a talha e a arquitetura explica-se geralmente pelas limitações econômicas e tecnológicas, ou mesmo pela tradição rústica da arquitetura portuguesa. Porém, esses retábulos revelam níveis de abstração, concepção e forma que estão além³⁹.

³⁴ REIS FILHO, Nestor Goulart. IMAGENS DE VILAS E CIDADES DO BRASIL COLONIAL. São Paulo, EDUSP/IMPrensa Oficial/FAPESP, 2000.

³⁵ <http://www.ibge.gov.br/brasil500/indios/numeros.html>

³⁶ IBGE. BRASIL 500 ANOS DE POVOAMENTO. Rio de Janeiro, IBGE, 2000.

³⁷ REIS FILHO, Nestor Goulart. CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA EVOLUÇÃO URBANA DO BRASIL (1500-1720). Pioneira/ EDUSP, São Paulo, 1968.

³⁸ SMITH, Roberto C. ARQUITETURA JESUÍTICA NO BRASIL. Mimeio FAU-USP, São Paulo, 1968. _____, ARQUITETURA COLONIAL. Progresso, Salvador, 1955.

CORREIA, José Eduardo Horta. ARQUITETURA PORTUGUESA: RENASCIMENTO, MANEIRISMO, ESTILO CHÃO. Presença, Lisboa, 1991

³⁹ CORREIA, José Eduardo Horta. op. cit.

O domínio da sintaxe arquitetônica ordenada geometricamente por elementos renascentistas e maneiristas, ao lado do controle perspectivo do espaço criado através do tipo de nave-salão, aponta para a existência de projeto desenhado por linhas reguladoras heterônomas ao objeto, que procura hierarquia e regularidade homóloga em simetria espelhar.

A madeira homogeneizada e transmutada em metal dourado recria arquitetura cenográfica reduzida no interior da nave, que acolhe nos nichos e pedestais estatuária esquemática e descritiva dos martírios ou beatitudes de cada figura, evocando sua história. Notadamente, os retábulos de Maria e Jesus com nichos colaterais no intercolúnio surgem como peças de características protobarrocas influenciadas pela retórica do “Concílio de Trento” e da “Contrarreforma”. Ainda não se verifica a cena de êxtase pleno próprio da cultura barroca, ao contrário, até as pinturas sobre a madeira dourada nos frontões e tabernáculos apresentam-se comportadas, quase estáticas, ainda sem a dramaticidade própria do que virá com o Barroco pleno⁴⁰.

Para a paisagem dominada pela vegetação tropical, em que a linha reta contrasta com a natureza e o espaço mítico do nativo e do português aculturado, esses altares transcendem a dimensão teológica temática pretendida pela Igreja. Cercados pelas paredes do edifício religioso, que constrói espaços fechados de contemplação e imersão nos ritos da “ecclésia”, afastam o observador do mundo sensível do indígena pagão que o circunda, para conduzi-lo à racionalidade doutrinária e formal da catequese jesuítica. Hoje, não é possível o domínio fácil do significado iconológico desses objetos estranhos em ambiente geometricamente controlado. Assim, o espaço se impõe como ferramenta de domesticação do europeu sobre as ovelhas do território selvagem. O edifício marcado pela geometria precisa da cruz templária projetada sobre a colônia, transforma seu espaço interior em espécie de pandora da racionalidade e hierarquia do colonizador catequista, que encontrará no sertão médio

⁴⁰ MÂLE, Emile. EL ARTE RELIGIOSO DEL SIGLO XIII EM FRANCIA. Madrid, Encuentro, 2001.
_____. EL BARROCO – EL ARTE RELIGIOSO DES SIGLO XVII. Madrid, Cencuentro, 1985.

entre a prata do Potosi e os sítios sertanistas do Atlântico paulista o objeto principal da sua peregrinação.

A parceria entre a Igreja e a arte renascentista nesse cenário não deve indicar a mesma tensão metafórica entre o profano e o religioso da Europa com sua paisagem cercada pela herança do românico e gótico. Na América, as sintaxes renascentistas dos elementos arquitetônicos e das imagens religiosas entraram sem contrapontos, constituindo um todo entre racionalidade geométrica e mitologias imagéticas, como formas de domesticação do espaço colonial totalmente aderidas à religiosidade transcendente da Igreja.

Geometria e Igreja formam um todo simbólico, mas a mágica mesmo ocorre na transformação do tronco das árvores em metal dourado de desejo profano, até esse momento não encontrado pelo projeto de colonização português.

4 PROBLEMAS DA GESTÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DO PROJETO DE RESTAURO

Esses quatro retábulos separados em dois espaços, um original e outro adaptado, também revelam modos de conservação diferentes e oferecem interessante estudo de caso sobre gestão de bens históricos e das intervenções de conservação e recuperação de monumentos tombados.

Os três primeiros transladados do Colégio dos Jesuítas demolido, além de instalados em espaço estranho ao destino original, alteram a unidade do conjunto rococó da Capela de Bonsucesso da Casa de Misericórdia no Rio de Janeiro. São objetos estranhos pertencentes a outra percepção do espaço. Sua massa escultórica dourada salta das paredes, como elementos maciços em forma unitária e coerência isolada do conjunto da igreja, estabelecem relação de contraste com o delicado ambiente predominado pela leveza do branco e frisos dourados. Além disso, a pintura original

bastante deteriorada, a douração desgastada pelo tempo e a falta de manutenção fazem emergir a madeira escurecida, ampliando o contraste com as paredes claras, congestionando o espaço.

São Lourenço, ao contrário, além do retábulo ocupar o espaço original para o qual foi pensado, com um fundo de madeira pintada que lhe dá suporte, o conjunto está restaurado com cores vivas e douração forte. O resultado é de adequação formal com o ambiente arquitetônico interno, mas a recente douração emerge estranha, provoca efeito de metalização visivelmente exagerada, apaga cicatrizes naturais, afasta parte da percepção do tempo de objeto antigo.

Os dois casos, de Bonsucesso e São Lourenço, são exemplos extremos de adequação dos “graus de intervenção nos monumentos históricos”⁴¹. No primeiro, total abandono, e no segundo, intervenção contundente, que provoca supressão do envelhecimento natural do objeto, surgindo como que fabricado agora. São problemas conhecidos dos documentos e da bibliografia teórica sobre restauro. Nesse caso, oferecem oportunidade de avaliação comparativa de coisas semelhantes em situações diferenciadas⁴².

Enquanto São Lourenço está em ponto afastado e de difícil acesso, no alto de uma colina cercada por pequenos edifícios residenciais, e é tratado como monumento importante para a cidade de Niterói, com catálogo e gestor designado para manutenção e conservação, a capela Bonsucesso está no centro histórico do Rio de Janeiro, acoplada ao hospital. Quase sempre fechada, juntamente com o conjunto arquitetônico, depende de eventos (como casamentos) para sua manutenção.

⁴¹ TOLEDO, Benedito Lima de. PATRIMÔNIO CULTURAL: GRAUS DE INTERVENÇÃO NOS MONUMENTOS HISTÓRICOS. In SINOPSES Nº 35. São Paulo, FUPAM, junho 2001.

⁴² Não é pretensão aprofundar polêmica sobre critérios de intervenção, mas vale notar como os problemas do projeto de restauro emergem em estudo de caso.

Evidenciam-se contrastes sobre a gestão dos monumentos tombados. Em São Lourenço, a função original está minimizada aos finais de semana, e o uso do edifício confunde-se com o de museu, com visitas agendadas. Além do poder público explicitar seu interesse no domínio e conservação desse espaço, a comunidade local parece respeitá-lo, já que não encontramos nenhuma depredação.

A situação do conjunto arquitetônico de Bonsucesso é outra, porque as condições urbanísticas do centro histórico do Rio de Janeiro são hostis do ponto de vista da conservação e manutenção. A nova Casa de Misericórdia, acoplada aos fundos do conjunto original, é agigantada e desproporcional. Fecha a atual quadra em complexo hospitalar com construção de arquitetura neoclássica do século XIX. O novo edifício desloca a entrada para a Rua Santa Luiza, reduzindo o velho Largo da Misericórdia (em frente à igreja e a primeira Santa Casa) à pequena passagem lateral comprimida pelos fundos do complexo do Forte São Tiago da Misericórdia (1603), hoje Museu Histórico Nacional. Assim, o acesso cotidiano a Bonsucesso ocorre pelos fundos. Esse contexto transformou a frente da Capela de Bonsucesso em área degradada, obrigando os edifícios a manterem portas e janelas fechadas. A dificuldade de acesso isola e amplia a degradação externa.

Essas são condições adequadas para a desvalorização do edifício tombado, agravando a situação dos retábulos em seu interior, em que poucos sabem da sua existência ou compreendem seu significado para a arte brasileira. Ainda assim, o conjunto de Bonsucesso, com suas cicatrizes e desgastes produzidos pelo tempo e abandono, parece cumprir melhor o papel de objeto histórico capaz de emocionar e remeter o observador para o tempo e lugar que não existem mais. Esse é o risco das intervenções de restauro sem cuidados teóricos e técnicos. No esforço de conectar o passado ao presente, as finas transições de reviver a coisa podem levar a rupturas profundas, distanciando o observador a ponto de descolar completamente os possíveis vínculos.

5 CONCLUSÃO

O estudo dessas obras de arte únicas para a cultura nacional aponta-nos problemas objetivos de leitura iconográfica e historiográfica, projeto de restauro e gestão do patrimônio histórico. São fragmentos de documentos modelados pelo trabalho e pelo tempo que resistiram às transformações e transgressões do espaço e da cidade. Dispersos e deslocados, ainda mantêm incrível unidade entre si. Trazê-los à luz e chamar a atenção dos problemas que os envolvem é o imperativo que se conclui dessa reflexão inicial.

6 NOTAS

¹ BAZIN, Germain. ARQUITETURA RELIGIOSA BARROCA NO BRASIL. Rio de Janeiro, Record, 1956. Existem referências relativamente contemporâneas dessa tipologia nos colégios dos Jesuítas de Olinda e Salvador.

² BAZIN, Germain. ARQUITETURA RELIGIOSA BARROCA NO BRASIL. Rio de Janeiro, Record, 1956. COSTA, Lúcio. ARQUITETURA DOS JESUITAS NO BRASIL. In: ARQUITETURA RELIGIOSA. São Paulo, FAU-USP/MEC/IPHAN, 1978.

³ www.iphan.gov.br.

⁴ O plateresco de origem espanhola se faz presente durante o período Filipino em Portugal (1580-1640) e no Brasil.

⁵ OLIVEIRA, Myriam Andrade Ribeiro de. O ROCOCÓ RELIGIOSO NO BRASIL. São Paulo, Cosac & Naify, 2003.

⁶ COSTA, Lúcio. Lúcio Costa: ARQUITETURA DOS JESUITAS NO BRASIL. In: ARQUITETURA RELIGIOSA. São Paulo, FAU-USP/MEC/IPHAN, 1978.

⁷ Na arquitetura bizantina, “iconostasio” ou “iconostasis”. KRAUTHEIMER, RICHARD, ARQUITECTURA PALEOCRISTIANA Y BIZANTINA. Madrid, Cátedra, 1996.

⁸ KOCH, Wilfried. ESTILOS DE ARQUITETURA, Lisboa, Presença, 1982.

⁹ RIEGL, Alois. ARTE TARDO ROMANA. Giulio Einaudi, Torino, 1959.

¹⁰ KRAUTHEIMER, op. cit.

¹¹ CONANT, John Kenneth. ARQUITECTURA CAROLINGIA Y ROMÂNICA 800-1200. Madrid, Cátedra, 2007.

¹² VITRUVIO, Pollio. TRATADO DE ARQUITETURA - VITRUVIO. Trad. M. Justino Maciel, São Paulo, Martins Fontes, 2007.

¹³ SANTOS, Paulo F. CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA ARQUITETURA DA COMPANHIA DE JESUS EM PORTUGAL E NO BRASIL. In: Separata do Vol. IV das ACTAS do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros, Coimbra 1966, p. 19-28. SMITH, Robert C. ARQUITETURA COLONIAL. Salvador, Progresso Editora, 1955.

¹⁴ CHASTEL, André. LA CRISIS DEL RENACIMIENTO. Skira, Barcelona, 1969.

¹⁵ SANTOS, Paulo Ferreira. O BARROCO E O JESUÍTICO NA ARQUITETURA DO BRASIL. Rio de Janeiro, Kosmos, 1951.

¹⁶ “Se os sacrários dos dois altares colaterais são os originais, o mesmo não ocorre com o altar-mor que com seu décor que se vegetaliza e suas colunas inteiramente recobertas de ramicelos é um acréscimo posterior, de mais ou menos 1660, pois os ornatos aí apresentam características vizinhas às dos da capela-mor da igreja do colégio dos jesuítas em Salvador”. BAZIN, op. cit., p. 282.

¹⁷ BAZIN, op. cit., p. 157. SANTOS, op. cit., p. 170. COSTA, op. cit., p. 59.

¹⁸ ALVIN, Sandra Poleshuck de Faria. ARQUITETURA RELIGIOSA COLONIAL NO RIO DE JANEIRO: RESVESTIMENTOS, RETÁBULOS E TALHA. Rio de Janeiro, UFRJ-IPHAN, 1996.

¹⁹ Agradeço observação feita por Monsenhor Rubens Miraglia Zani.

²⁰ A pesquisa *in loco* foi realizada exclusivamente com levantamento fotográfico digital de alta resolução com lentes macro, tele e grande angular, em um total de 1200 fotos. Não houve prospecções ou limpeza sobre as peças, fato que restringe nossas observações à atitude passiva de observar as talhas sem tocá-las. Mesmo assim, é possível notar nos pontos mais limpos e conservados o tom original de algumas cores.

²¹ EUSÉBIO, Fátima. O INTERCÂMBIO DE FORMAS NA ARTE INDO-PORTUGUESA: O CASO ESPECÍFICO DA ARTE DA TALHA. Comunicação apresentada no Ciclo de Conferências “Os Descobrimentos Portugueses nas Rotas da Memória”, março de 1999, Polo de Viseu da Universidade Católica.

²² Não encontrei até o momento outra imagem do interior da igreja do antigo Colégio dos Jesuítas do Morro do Castelo.

²³ OSWALD, Maria Cristina. S. FRANCISCO XAVIER NO ORIENTE – ASPECTO DE DEVOÇÃO E ICONOGRAFIA, Porto, CIUHE Universidade do Porto (<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/4322.pdf>). A difícil iconografia dos jesuítas coloca a figura de São Francisco Xavier como braço direito de Santo Inácio e fundadores da Cia. de Jesus, que no retábulo está ao lado direito de Santo Inácio. Missionário do Padroado Português, exerceu sua atividade catequista no Oriente, sobretudo Índia e Japão. Geralmente, é apresentado com cruz à mão e gesto de abraço acolhedor como na imagem estudada. Porém, ainda é pouco para afirmação cabal, primeiro porque falta uma criança geralmente apresentada ao lado do Santo, e ainda fica a pergunta do que estaria fazendo a imagem de um personagem tão

distante da colônia portuguesa no Brasil, a não ser que esse retábulo tenha sua fabricação na Índia e depois foi importado para o colégio dos Jesuítas do Rio de Janeiro.

²⁴ PEVSNER, Nikolaus. DICCIONARIO DE ARQUITECTURA, Madrid, Alianza, 1975. “Motivo decorativo em forma de folha ou flor”.

²⁵ “*Ad maiorem Dei gloriam* significa ‘para a maior glória de Deus’. A frase se encontra pela primeira vez nos Diálogos (1,2) de São Gregória Magno, se bem que na Primeira carta de São Paulo aos Coríntios já se achasse uma sua variação: *in gloriam Dei*. Inácio de Loyola adotou-a nos Exercícios Espirituais, na Fórmula do Instituto e nas Constituições da Companhia. Por esta razão, passou a expressar não somente um motivo da Companhia em si, mas uma síntese de toda a mística inaciana, segundo a qual todo o jesuíta deve estar profundamente imbuído e tanto comprometido de fazer dela a razão da sua vida apostólica na Companhia.” In: RODRIGUES, Luiz Fernando Medeiros. A FORMULA SCRIBENDI NA COMPANHIA DE JESUS: ORIGEM, LEITURA PALEOGRÁFICA E FONTE DOCUMENTAL PARA O ESTUDO DA AÇÃO DOS JESUÍTAS. X Encontro Estadual de História, Santa Maria, RS, 26-30 julho de 2010.

²⁶ BAZIN, op. cit., p. 282.

²⁷ Vale lembrar que o retábulo visitado e registrado em fotos está restaurado, logo não há certeza sobre a pintura, de resultado final adequado com intenção de valorizar a talha dos frisos.

²⁸ REIS FILHO, Nestor Goulart. IMAGENS DE VILAS E CIDADES DO BRASIL COLONIAL. São Paulo, EDUSP/IMPrensa OFICIAL/FAPEsp, 2000.

²⁹ <http://www.ibge.gov.br/brasil500/indios/numeros.html>

³⁰ IBGE. BRASIL 500 ANOS DE POVOAMENTO. Rio de Janeiro, IBGE, 2000.

³¹ REIS FILHO, Nestor Goulart. CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA EVOLUÇÃO URBANA DO BRASIL (1500-1720). Pioneira/ EDUSP, São Paulo, 1968.

³² SMITH, Roberto C. ARQUITETURA JESUÍTICA NO BRASIL. Mimeio FAU-USP, São Paulo, 1968.

_____. ARQUITETURA COLONIAL. Progresso, Salvador, 1955.

CORREIA, José Eduardo Horta. ARQUITETURA PORTUGUESA: RENASCIMENTO, MANEIRISMO, ESTILO CHÃO. Presença, Lisboa, 1991

³³ CORREIA, José Eduardo Horta. op. cit.

³⁴ MÂLE, Emile. EL ARTE RELIGIOSO DEL SIGLO XIII EM FRANCIA. Madrid, Encuentro, 2001.

_____. EL BARROCO – EL ARTE RELIGIOSO DES SIGLO XVII. Madrid, Cencuentro, 1985.

³⁵ TOLEDO, Benedito Lima de. PATRIMÔNIO CULTURAL: GRAUS DE INTERVENÇÃO NOS MONUMENTOS HISTÓRICOS. In SINOPSES Nº 35. São Paulo, FUPAM, junho 2001.

³⁶ Não é pretensão aprofundar polêmica sobre critérios de intervenção, mas vale notar como os problemas do projeto de restauro emergem em estudo de caso.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVIN, Sandra Poleshuck de Faria. **ARQUITETURA RELIGIOSA COLONIAL NO RIO DE JANEIRO: RESVESTIMENTOS, RETÁBULOS E TALHA**. Rio de Janeiro, UFRJ-IPHAN, 1996.
- BAZIN, Germain. **ARQUITETURA RELIGIOSA BARROCA NO BRASIL**. Rio de Janeiro: Record, 1956.
- CHASTEL, André. **LA CRISIS DEL RENACIMIENTO**. Skira, Barcelona, 1969.
- CONANT, John Kenneth. **ARQUITECTURA CAROLINGIA Y ROMÁNICA 800-1200**. Madrid: Cátedra, 2007.
- CORREIA, José Eduardo Horta. **ARQUITETURA PORTUGUESA: RENASCIMENTO, MANEIRISMO, ESTILO CHÃO**. Presença, Lisboa, 1991.
- IBGE. **BRASIL 500 ANOS DE POVOAMENTO**. Rio de Janeiro, IBGE, 2000.
- KRAUTHEIMER, RICHARD, ARQUITECTURA PALEOCRISTIANA Y BIZANTINA**. Madrid: Cátedra, 1996.
- MÂLE, Emile. **EL ARTE RELIGIOSO DEL SIGLO XIII EM FRANCIA**. Madrid, Encuentro, 2001.
- PEVSNER, Nikolaus; FLEMING, John; HONOUR, Hugh. **DICCIONARIO DE ARQUITECTURA**, Madrid: Alianza, 1975.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **IMAGENS DE VILAS E CIDADES DO BRASIL COLONIAL**. São Paulo: EDUSP/IMPrensa OFICIAL/FAPESP, 2000.
- _____. **CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA EVOLUÇÃO URBANA DO BRASIL (1500-1720)**. São Paulo: Pioneira/ EDUSP, 1968.
- RIEGL, Alois. **ARTE TARDO ROMANA**. Torino: Giulio Einaudi, 1959.
- SANTOS, Paulo Ferreira. **O BARROCO E O JESUÍTICO NA ARQUITETURA DO BRASIL**. Rio de Janeiro: Kosmos, 1951.
- _____. **ARQUITETURA COLONIAL**. Salvador: Progresso, 1955.
- SMITH, Roberto C. **ARQUITETURA JESUÍTICA NO BRASIL**. Mimeio. São Paulo: FAU-USP, 1968.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **PATRIMÔNIO CULTURAL: GRAUS DE INTERVENÇÃO NOS MONUMENTOS HISTÓRICOS**. In **SINOPSES Nº 35**. São Paulo, FUPAM, junho 2001.

Nilson Ghirardello

AS FERROVIAS NO PROCESSO DE REORGANIZAÇÃO DO CENTRO URBANO DE BAURU

RESUMO

O artigo é um estudo de caso sobre Bauru e as transformações sofridas devido à execução do seu vasto parque estrada de ferro, hoje semi-abandonado. Criado como parte da expansão das plantações de café em direção aos limites geográficos de São Paulo, seguido pelas ferrovias, o património religioso que formou a cidade de Bauru foi doado em 1884. A cidade torna-se a sede do município em 1896. O foco principal deste artigo é compreender as transformações ocorridas no traçado e mudança de ocupação do uso do solo do centro da cidade, durante o início do século XX, ocasionada pela vinda das ferrovias Sorocabana e Paulista e, particularmente, o mais importante deles, pois começa na cidade, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - EFNOB. Vamos mostrar como a chegada das estradas de ferro em uma pequena cidade foi relevante para a expansão urbana e de que modo a implementação das ferrovias determinou a maneira como Bauru, e particularmente sua área central, se definiram fisicamente.

Palavras-chave: Bauru. Ferrovia. EFNOB. Urbanização.

ABSTRACT

The article is a case study Bauru and transformations due to the implementation of its vast parkrail, semi-abandoned today. Created as part of the expansion of coffee plantations to the geographical limits of São Paulo, followed by the railroads, the religious heritage that formed the city of Bauru was donated in 1884. The town becomes the seat of the municipality in 1896. The focus of this article is to understand the changes in the layout and change of occupancy of the land use of the city center, during the early twentieth century, occasioned by the coming of the railroads Sorocaba, São Paulo, and particularly the most important of them, to start in the city, the railroad northwest of Brazil-EFNOB. Show how the arrival of the railways in a small town was relevant to urban sprawl and how the implementation of the railroads determined how Bauru, and particularly its core area, defined themselves physically.

Keywords: Bauru. Railroad. EFNOB. Urbanization.

1 PATRIMÔNIO RELIGIOSO E TRAÇADO URBANO DE BAURU¹

Bauru, assim como outras tantas cidades do interior paulista criadas no século XIX, foi estabelecida a partir de patrimônio religioso, espaço onde se organizou o povoado. Este foi doado por fazendeiro local em 1884, ofertado a São Sebastião do Bauru, continuando a tradição onde o nome santo aliava-se a outro ligado às características físicas da região, geralmente cursos d'água, no caso o rio Bauru. Dessa forma, iniciou-se a aglomeração em terras doadas à Igreja para aforamento e legalizadas para esse fim, mas ainda carentes de arruamento. Este seria indicado pela Câmara Municipal de Lençóis quatro anos depois da doação do patrimônio, sendo que a exigência da mesma era de que se cumprisse o Código de Posturas, que previa um traçado em xadrez. Dessa forma, as quadras urbanas foram arruadas de maneira regular, medindo cada uma delas 88 x 88 metros, divididas em 8 datas.

As primeiras construções do patrimônio foram edificadas junto à estrada, posteriormente denominada rua Araújo Leite, que ligava os denominados “sertões” a Fortaleza e Lençóis, núcleos urbanos vizinhos constituídos um pouco antes.

As ruas no sentido leste-oeste mediam por volta de 14 metros de largura; as de sentido norte-sul, mais largas, têm dimensões variáveis entre 16 e 20 metros. Em 1893, a partir de outra doação à Igreja, mais 134 hectares e 80 ares de terra são acrescentados ao patrimônio inicial.

Novos fazendeiros conseguiam terras na região almejando a lavoura de café, corriam para a zona em busca de terras baratas ou que pudessem ser apossadas, garantidos pela sua futura valorização, pois os trilhos prenunciavam sua chegada. Os fortes indícios ficavam claros a partir dos decretos de números 373 e 374 expedidos pelo

¹ Este texto, bastante resumido, é parte da Dissertação de Mestrado chamada “Aspectos do Direcionamento Urbano de Bauru”.

governo estadual em 1896, que concediam à Companhia Paulista e à Cia União Sorocaba e Ytuana, prolongamento à Bauru. Ao mesmo tempo, o projeto da estrada de ferro que ligaria São Paulo a Mato Grosso voltou à discussão em todo o País, após a República, contudo, com sérias divergências sobre os possíveis pontos de partida e percurso.

A cidade se desenvolveu em eixo a partir da Rua Araújo Leite, onde habitaria a pequena população e estaria implantando o primeiro e modesto comércio do lugar, além dos espaços representantes do poder civil local: a Câmara e a Cadeia.

O Engenheiro Cornélio Schmidt, da Comissão Geográfica do Estado, que passou em 1904 por Bauru em direção ao sertão do Estado, assim descreveu a cidade: “Bauru está numa lombada, de espigão comprido, e é só areia. Tem uma só rua no rumo norte-sul e agora está se formando um pátio perto da Igreja situada no lado oeste” (SCHMIDT, 1961).

Enquanto a ferrovia não se estabelecesse definitivamente, viabilizando economicamente a cidade, os latifundiários não investiriam no solo urbano, temendo prejuízos. Nesse momento, seriam as propriedades rurais a dar o tom econômico para a cidade, sendo a mais importante delas a Fazenda Val de Palmas.

2 A CHEGADA DAS FERROVIAS

Os trilhos urbanos eram tão relevantes para as comunidades como para as lavouras, e com grau de abrangência maior, pois eram responsáveis pela viabilização desses patrimônios e vilas, que a partir deles poderiam galgar outros estágios de crescimento.

Matos (1990, p. 197) é um daqueles que se referem ao valor da ferrovia para as cidades:

A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação.

Entretanto, mais que a implantação da companhia, e os rendimentos diretos gerados por ela, deve-se considerar os reflexos indiretos na economia urbana, bem como a confiança nos destinos locais provocados por esse meio de transporte. Muito embora nem todas as cidades que recebiam a ferrovia se desenvolvessem como o esperado, o fato é que as perspectivas para seu futuro passariam a ser mais favoráveis; o problema certamente estaria onde a ferrovia não chegasse, como atesta de forma poética a obra de Monteiro Lobato, “Cidades Mortas”, editada em 1919.

São vários os exemplos, como Campos Novos Paulista, cidade situada na região do Paranapanema, que não obteve uma ferrovia, motivo do seu quase desaparecimento durante o século XX. Platina retrocedeu de município a vila em 1934 em virtude de a Sorocabana não passar por ela.

Quando definido que alguma companhia ferroviária se dirigiria a um povoado, os ânimos locais mudavam, novas perspectivas surgiram em vista de futuro melhor para o lugar. A notícia chegaria com antecedência, trazida pelos grandes proprietários e coronéis, que habitualmente atribuiriam a si a conquista da ferrovia, como ocorreu em Bauru. Por vezes, a informação se dava pela vinda da equipe de engenheiros, que faria o levantamento do percurso dos trilhos e o local da estação, ou até mesmo após conhecimento dos Relatórios das Companhias, aprovados anualmente pelas respectivas Assembleias Gerais. Neles, havia a previsão de extensão de linhas para o ano seguinte, habitualmente cumprido de forma rigorosa.

No Álbum Ilustrado da Paulista (PÉREZ, 1918), produzido em um período de grande expansão ferroviária em São Paulo, fica explícita a relação entre desenvolvimento do

estado e de toda a rede urbana com a Companhia Paulista e, por extensão, a dívida do estado para com as empresas ferroviárias:

Toda a zona chamada “Paulista”, todas essas numerosas cidades, toda essa população activa que habita ao lado das linhas férreas da Companhia Paulista, tudo isso em todas as suas relações de vida depende substancialmente da prompta, regular e rápida circulação oferecida pela viação férrea. De outra forma não se conceberia a existência de todas essas lavouras, de todas essas cidades, de todas essas industrias, de toda essa população activa. Tirem a estrada de ferro e tudo isso desaparecerá e se desorganizará, desaparecendo a população inteira que se expandia ao lado dos seus trilhos. (PEREZ, 1918, Introdução).

Por esse motivo, os pequenos patrimônios e cidades, como no caso de Bauru, recebiam a ferrovia em seu solo como dádiva de vida.

2.1 O aporte da Sorocabana

O ramal da Sorocabana que chega a Bauru originou-se da Companhia Estrada de Ferro Ytuana, que desde 1892 estava fundida com a Sorocabana, formando a CUSY, Companhia União Sorocabana e Ytuana. O ramal vinha de Rubião Junior e Botucatu em direção a Bauru, passando por São Sebastião do Paraíso, atual São Manoel, e depois pela cidade de Lençóis Paulista. Esse momento é especialmente delicado para a Companhia, que sofria uma grave crise financeira que a levou a liquidação e leilão em 1904. Foi adquirida pelo Governo Federal, que a revendeu ao Governo do Estado de São Paulo no ano de 1905. A partir de então, a designação “Ytuana” desaparece do nome da empresa².

O processo por que passou a Ytuana, e depois a Sorocabana, não chega a ser original, pois decorre de má gestão, ineficiência e descontrole financeiro pelos

² Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Sorocabana.

detentores das companhias, as mesmas elites cafeicultoras que dominavam a República naquele momento. O estado adquire por 60 mil contos de réis uma empresa quase falida e a repassa para o governo paulista por 65 mil contos. A prática de “empurrar” empresas quebradas à União ou aos Estados se tornaria algo relativamente comum na área ferroviária (e não só nela), ocorrendo o mesmo com tantas outras empresas, como a própria Companhia Estrada Noroeste do Brasil, encampada pela União em 1917. Por vezes, o processo parece cíclico, pois a mesma Sorocabana seria arrendada para Percival Farquhar entre 1907 a 1919, até que este entrou em dificuldades financeiras e a repassou, novamente, ao governo paulista, em 1919, durante a gestão do governador Altino Arantes.

Em Bauru, a Sorocabana marca sua estação em agosto de 1904 e inaugura a linha em 1905. No Relatório de 1905 da Companhia, encontra-se o seguinte trecho a respeito:

Durante o ano de 1905 foi aumentada a extensão da linha em tráfego de Kilometros 11,087, extensão do trecho compreendido entre a estação de Conceição e a de Baurú na linha Tronco, entregue ao tráfego provisório em 22 de Abril, e ao definitivo em 1o. de Julho de 1905. Neste ponto teve início a E. F Noroeste do Brasil, de concessão Federal, a qual tem por directriz o Tieté, enquanto em territorio de São Paulo, e por objectivo final Cuyabá, capital do Estado de Matto-Gross. (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru-efs.htm>)

Observa-se, portanto, que a EFNOB inicia suas obras na cidade logo após a vinda da Sorocabana, e a construção de sua estação e demais instalações de apoio serão executadas praticamente ao lado dessa companhia, formando, a partir desse momento, um conjunto de instalações ferroviárias. Ressalte-se que, nesse momento, mesmo que em construção, o destino da EFNOB era Cuiabá e não Corumbá, como acabou por ser posteriormente definido.

A linha da Sorocabana faria sua entrada pelo sul da cidade, paralela ao córrego Água da Ressaca, e depois ao Ribeirão Bauru, aproveitando as áreas planas das baixadas

de forma a evitar rampas que onerariam seu custo de construção. O trajeto exigiria, também, um menor número de desapropriações, e os terrenos mais sujeitos a alagamento teriam baixo preço. As construções nesse setor deveriam ser poucas, pois a ocupação mais densa estava na região da rua Araújo Leite, outro extremo do patrimônio.

As ferrovias, tendo assegurado por lei o direito de desapropriação, passam por onde melhor lhe convém, sem se importar necessariamente com as pequenas vilas ou cidades, e estas, devido à importância da ferrovia, acatavam de forma incondicional o trajeto proposto. Isso fica claro com o pedido de esbulho, apenas formal, que chega alguns dias antes de sua inauguração, depois das obras civis já executadas:

Aproximando-se o momento da chegada dos trilhos dessa estrada a essa localidade, venho solicitar de Vossa Senhoria a cessão do terreno do patrimônio, necessária a instalação da estação e dependências, figuradas na planta anexa, limitado de um lado, pela linha azul, MN, de 770m de extensão, que corta pelo centro as quadras 138, 141, 144, 147 e, de outro lado pelo córrego. Entre a linha azul MN e a paralela vermelha que limita o pátio da Estação, ficará uma avenida ao longo desse pátio, com grande proveito para essa localidade. A estrada tomará a si indenizar as propriedades particulares já existentes no terreno de que carecem, mas espera que essa municipalidade lhe fará cessão gratuita de seus direitos sobre os terrenos [...]. (Ofício enviado a Câmara Municipal pela Estrada de Ferro Sorocabana, 27/02/1905, Arquivo da Câmara Municipal de Bauru).

O mapa citado não existe mais, contudo, percebe-se que a ferrovia define a área a seu critério, inclusive estabelecendo uma nova avenida na frente de sua estação, atual Pedro de Toledo e significativamente denominada à época Avenida Sorocabana. No documento, fica claro também que as áreas privadas serão indenizadas pela companhia, contudo, havia grande certeza de que a Câmara cederia terras públicas, ou mais precisamente pertencentes ao patrimônio, o que realmente ocorreu.

Os trilhos sendo instalados junto ao Ribeirão Bauru, em áreas de difícil aproveitamento para moradia, por serem alagadiças, reforçam a segregação garantida pelo vale. O futuro surgimento de bairros a norte e oeste teria como barreiras de difícil transposição os rios e os pátios, isolando-os do centro urbano.

2.2 A chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

As discussões a respeito de onde iniciariam os trilhos da ferrovia com destino ao Mato Grosso foram encerradas a partir do parecer do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, que contava com grande prestígio junto às elites e em particular junto ao Governo Federal, que ouvia e acatava suas decisões em várias situações de ordem técnica. Suas deliberações representavam os Engenheiros, e estes, a racionalidade, a tecnologia e a eficiência.

Em outubro de 1904, foi divulgado o parecer da instituição, que considera:

Como problema nacional inadiável, o traçado de um caminho de ferro que partindo de São Paulo dos Agudos (ou de Bauru), transpondo o Paraná e o Urubupungá, se dirigisse a um ponto do Rio Paraguai adequado a encaminhar para o Brasil o comércio do sudeste Boliviano e norte Paraguaio, permitindo ao mesmo tempo rápidas comunicações do litoral com o Mato Grosso, independentes de percurso estrangeiro.³ (CUNHA, 1975, p. 116)

Por questões que ainda não sabemos ao certo, onde se pressupõe a atuação de coronéis locais favoráveis à companhia e contrários a ela em Agudos, a ferrovia é lançada a partir de Bauru. Embora essas sejam cidades muito próximas e dotadas de condições semelhantes devido a ambas possuírem estação da Sorocabana, Bauru não era a primeira opção do Club de Engenharia do Rio de Janeiro.

³ Parecer do Clube de Engenharia. Apud, CUNHA, Euclides da. *À Margem da História*, op. cit., p. 116.

A Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil é fundada no Rio de Janeiro em 21 de junho de 1904, um pouco antes da decisão de onde partiriam seus trilhos, contando com capitais mistos, brasileiro e franco-belga. Sua construção fica a cargo de uma empresa francesa que sub-empregou os serviços à Companhia Machado de Mello, de capital nacional. Em 1905, iniciam-se as obras e, em 1906, inauguram-se os primeiros 100 quilômetros a partir de Bauru.

Sua implantação na cidade mereceu acurados estudos, pois se tratava do ponto inicial da ferrovia. Foi escolhida uma área próxima à estação da Sorocabana, como forma de facilitar a baldeação e de maneira a aproveitar a topografia plana, além de ser o ponto mais a oeste do patrimônio, não havendo necessidade de que os trilhos o cruzassem. Para edificação da estação, pátio, oficinas, escritórios e algumas casas de operários, foi adquirida da Fábrica da Matriz do Divino Espírito Santo uma área de 83.537 metros quadrados. Essas terras também, a exemplo da área da Sorocabana, deveriam estar arruadas, porém com poucas construções edificadas. A instalação do complexo ferroviário da Noroeste, embora ainda modesto em relação ao que se transformaria no futuro, obrigou mais uma vez uma radical transformação no traçado desse setor da cidade.

Para o prédio da estação da EFNOB, foi proposto um projeto sofisticado, baseado em prédios europeus semelhantes, projetado pelo primeiro superintendente da ferrovia, o engenheiro francês Eugene Lafon. Contudo, a obra nunca foi executada, e uma estação “provisória” em madeira foi erguida em 1905 até a construção daquela existente atualmente e inaugurada em 1939.

A inserção na trama urbana do conjunto da EFNOB reforçou os problemas causados pela Sorocabana, devido à sua contiguidade, completando o isolamento do centro com todo futuro setor norte da cidade. Os trilhos, correndo em paralelo ao córrego da Grama, também em vale, reforçaram a separação dos diversos bairros futuramente criados, dificultando até nossos dias a “costura” de várias frações urbanas.

2.3 A entrada da Paulista

A Estrada de Ferro Paulista aporta em Bauru em fevereiro de 1910, tendo como ponto de chegada o início da atual Rua Agenor Meira, nas proximidades da Noroeste e Sorocabana. A fim de buscar essa cota, os trilhos vindos da direção leste cortam as principais ruas da época. Para tanto, a Paulista apresenta à Câmara, em março de 1910, um mapa onde define a área ocupada e as ruas que teriam que ser obrigatoriamente fechadas para ali estabelecer sua estação. A ferrovia considera que o fechamento das mesmas

não prejudica a cidade, porquanto a comunicação com a pequena parte situada entre a linha e o Ribeirão Bauru, se poderia fazer pelas ruas Araújo Leite e Antônio Alves, que são as únicas edificadas e continuarão abertas ao trânsito público. (Ofício enviado à Câmara Municipal pela Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, 11/03/1910, Arquivo da Câmara Municipal de Bauru).

A consulta ao poder público se deu, como nos outros casos, de maneira meramente formal quando sua implantação já estava consumada. A Câmara acatou integralmente a proposta da Companhia Paulista, mesmo que a ferrovia cortasse de forma bastante radical a trama urbana. Reforçou-se uma barreira que vai completar a segregação já existente pela topografia de fundo de vale em direção aos setores oeste e norte da cidade. Sem contar a intersecção das principais ruas, deixando um setor importante do patrimônio “ilhado”. Ao contrário da Sorocabana e da Noroeste, a Paulista não ocupou toda a área da baixada até o Ribeirão Bauru porque não havia previsão de grandes pátios de manobra e pelo alto custo da desapropriação de toda a área, valorizada devido à proximidade ao centro. Das três ferrovias aqui instaladas, é a Paulista que ocupa áreas mais densas e nobres, completando a cisão da cidade em duas partes principais: norte-oeste, sul-leste.

A malha urbana seria sistematicamente recortada, determinada por reformas urbanas pontuais e para a implantação das ferrovias e criação de avenidas. Essas transformações ocorridas na primeira década terão fundamental importância para a ocupação posterior das áreas além das ferrovias a oeste e norte, para a reorganização do centro da cidade e para a definição do tipo e padrão de uso de cada uma das regiões.

A Paulista construiu sua estação de alvenaria em caráter provisório, contudo, da mesma forma que a estação da Sorocabana, tornou-se definitiva até que os serviços fossem transferidos para a grande estação da EFNOB, em 1939, que compartilhará as três ferrovias instaladas na cidade. Ao lado da estação também é edificada uma longa linha de casas para os funcionários da companhia e outra mais elaborada para o chefe da estação.

3 A “NOVA” CIDADE FERROVIÁRIA

A chegada dos trilhos foi um acontecimento tão fundamental para a cidade que, em função da instalação da Sorocabana, no ano de 1905, é proposto a abertura de uma outra avenida, a presentemente denominada Rodrigues Alves. Esta se supõe projeto da própria ferrovia, assim como a Avenida Sorocabana, atual Avenida Pedro de Toledo, situada na frente da estação, porém desconectada dela devido à cota bem mais alta e um grande talude. O nome da nova avenida só faz reforçar a origem do seu projeto: “Alfredo Maia”, ou Alfredo Eugenio de Almeida Maia, superintendente da Sorocabana, entre 1903 e 1907, nomeado pelo governo federal, antes de ela ser arrendada a Farquhar e adquirir a denominação de Sorocabana Railway Company.

O projeto da avenida pode, também, ter sido tentativa de criação de um eixo ligando a entrada da estação da Sorocabana a outro elemento a ser futuramente proposto. A ausência de uma praça frontal à estação ou mesmo de uma avenida, localizada

muitos metros acima da cota da estação devido ao grande desnível, existente até os dias de hoje, só fez reforçar a criação da Alfredo Maia, atual Rodrigues Alves, como tentativa de definir-se um elemento urbano substituto e à sua altura.

Se na maioria das cidades era uma praça que fronteava a estação, em Bauru esse espaço urbano seria substituído pela grande avenida, que dava acesso ao seu portão principal, existente até os dias de hoje. Sua função seria, ainda, a de prolongar a Avenida Sorocabana, atual Pedro de Toledo, paralela aos trilhos, mas muitos metros acima deste, também proposta pela companhia. Sua abertura, centralizada aos portões da ferrovia, obrigaria o corte de metade das quadras localizadas entre ela e a rua Batista de Carvalho. A avenida teria 26 metros de largura, grande dimensão para a época. A partir daí, as nove quadras principais da rua Batista de Carvalho tiveram suas medidas reduzidas para 88m x 44m, perdendo o tamanho original de 88m x 88m.

Embora bastante próximas, a relação com o espaço urbano das estações da Sorocabana e Noroeste eram diferentes, pois, a primeira, como descrito acima, não contava com uma praça frontal e situava-se em uma posição topográfica bastante desfavorável; já a segunda dispunha do jardim público, mesmo que ainda um grande areão sem tratamento paisagístico, no mesmo nível da estação. Esse espaço, mais uma vez, serviu como palco de homenagem à ferrovia, nesse caso por intermédio de Machado de Mello, um dos engenheiros construtores da EFNOB, personagem controverso, acusado por muitos historiadores de mandar matar tribos indígenas que se interpunham à construção da ferrovia. Em seu tributo, foi executado um caro monumento, além da praça, existente até nossos dias levando seu nome.

De certa maneira, o posicionamento desses arranjos espaciais muito diversos reflete o senso comum da cidade em relação às ferrovias, ou seja, o menor relevo da Sorocabana e a alta relevância da EFNOB para Bauru.

Figura 1 – Quadro mostrando imagens da cidade de Bauru, em 1918. No conjunto, metade das imagens diz respeito às ferrovias. Entre elas, podemos observar a estação da Paulista e sua vila; a estação da Sorocabana, em tijolos aparentes; o monumento à Machado de Mello na praça que leva seu nome; e duas imagens da estação da Noroeste, uma geral com várias edificações do pátio, e outra com o detalhe da gare. Fonte: PEREZ, 1918.



As paralelas de aço significavam tanto do ponto de vista urbano que geraram uma Praça da Estação à sua frente. Por muito tempo, o local ficou livre de vegetação, com bebedouro de água para animais e estacionamento de carroças, charretes ou raros veículos movidos a motor, que embarcavam e desembarcavam passageiros, ou esperavam para efetuar carga e descarga. Foi, também, espaço para o primeiro ponto de veículos de aluguel, significativamente alcunhados “carros de praça”.

De pronto, a estação, particularmente a da Noroeste, devido à sua posição física e topográfica mais favorável na malha urbana, coloca-se como referência, não em função de seu porte e nobreza arquitetônica, pois era um “barracão de madeira”, mas fundamentalmente devido à imagem de modernidade e tecnologia representada por esse meio de transporte. Era, em pleno “sertão” paulista, a mais visível e direta manifestação da revolução industrial. Através dela, uma nova entrada era criada para a cidade, agora descortinada pelo trem. A estação, naquele momento, era um portal de acesso quase único, pois as estradas de rodagem, de tão ruins, eram praticamente intransitáveis, e as vicinais eram utilizadas apenas para pequenos percursos.

Já nesse momento inicial das companhias ferroviárias se percebe o compartilhamento de espaços de acesso, que futuramente seriam totalmente compartilhados, como no caso do uso da entrada e saída de cargas da Noroeste, que se dava também pelo mesmo portão utilizado pela Sorocabana, pois estaria em uma distância equivalente para as duas estações.

Fundamental observar o quanto a vinda das companhias modificou o traçado urbano original da cidade, como forma de readequá-lo às suas presenças, aceito de forma bastante submissa pela Câmara Municipal, o que demonstra a importância para essas pequenas comunidades da implantação desse meio de transporte, considerado vital para o seu desenvolvimento, particularmente das cidades mais afastadas.

A ferrovia trouxe à cidade um ritmo de vida mais moderno, controlado pontualmente pelo relógio da estação e inteirado das coisas do mundo pelo telégrafo. Outros sons inundavam o ar: apitos, sinos e estrondos furiosos dos engates de vagões. Formava-se uma nova elite local, advinda não mais da terra, e sim das atividades urbanas, na qual o chefe da estação tinha posição privilegiada e relevo compatível ao dos homens mais importantes do lugar. Para os invejados funcionários das companhias, construía-se boas moradias de alvenaria, junto à ferrovia, atendendo a hierarquia funcional, privilégio antes impensável nessas pequenas localidades.

Novos estabelecimentos comerciais acorriam a se concentrar ao redor da estação local de prestígio e com farta clientela local e de viajantes. Farmácias, casas de secos e molhados e – o que era mais comum nessas localidades – lojas que vendiam de tudo um pouco, revelando nos “reclames” dos jornais da época a forte relação entre o mundo rural e urbano dessas cidades: de chapéus, a louças, passando por querosene e gasolina.

Em artigo de Almerindo Cardarelli, publicado no *O Bahuru*, de 20 de outubro de 1906, percebe-se que a população vislumbrava o desenvolvimento local a partir das novas construções na cidade, um pouco após a vinda da Sorocabana e da Noroeste:

Vai se intensificando o progresso de nossa Villa por meio de novas construções. A chegada dos trilhos da Sorocabana à Bauru, no ano passado, e o início, pouco depois, da construção da Noroeste, imprimiram à nossa futura Villa, um extraordinário impulso de progresso. (PELEGRINA, 1996).

As cidades “ponta de linha” usufruíram dessa condição a favor de seu crescimento urbano, pois se aproveitam do fato de serem polos de zonas de expansão, o que ocorreu com Bauru e com a EFNOB, que se torna a base de ocupação de toda Noroeste Paulista. Enquanto é fim de linha, a cidade recebe moradores das zonas novas interessados em embarcar nas composições e também nos serviços e comércio locais, assim como toda carga a ser transportada vinda da região em vias de abertura.

Figura 2 – Reconstituição da planta de Bauru em 1911, mostrando a implantação das ferrovias e as transformações do traçado ocorridas a partir delas. Fonte: GHIRARDELLO, 1992.



Figura 3 – Foto do final dos anos 1930, onde aparece o atual prédio da EFNOB em construção, sem sua gare, tendo ao lado a antiga estação que funcionou até a inauguração em 1939, quando foi demolida. Na imagem, ainda avistamos a Avenida Alfredo Maia (atual Rodrigues Alves), em eixo, mostrando seu ponto inicial no portão que servia de acesso à estação da EFNOB. A estação da Sorocabana não aparece na foto, mas situa-se logo à direita. Ainda à direita, percebe-se o início da Avenida Sorocabana (atual Pedro de Toledo), proposta pela Sorocabana. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru.htm>



Com a vinda das ferrovias, e devido à sua posição no traçado urbano, a expansão do comércio e serviços se desloca para o sentido oeste, alterando a tendência original norte-sul iniciada com a Rua Araújo Leite. A Rua Batista de Carvalho seria o eixo de ligação entre as estações Sorocabana e Noroeste, atraindo o comércio antes exclusivo da antiga estrada Sertão-Fortaleza. Sua importância no contexto urbano pode ser atestada pelo sarjeteamento e iluminação executadas logo após a Rua Araújo Leite.

A percepção de que outro rumo na urbanização da cidade estava se dando também fica clara no mesmo artigo publicado no jornal *O Bahuru*, de 20 de outubro de 1906, assinado por Almerindo Cardarelli, já citado um pouco atrás:

O caminho que vai do largo municipal as estações, já conhecida como rua da estação será o prolongamento da modesta rua Batista de Carvalho, e mostra nas suas margens tantas obras, que bem se poderá tornar uma rua comercial concorrente da rua Araújo Leite (PELEGRINA, 1996)

A “modesta” Rua Batista de Carvalho, como previu o articulista, não só se transformou na mais importante rua comercial, como rapidamente suplantou a Araújo Leite para a instalação de comércio e de serviços. Interessante observar que essa seria a primeira vez em que o “centro” mudaria de lugar ainda de forma muito precoce na história urbana da cidade, e que outras vezes ainda viriam a acontecer até o final do século XX, dentro da dinâmica e da lógica capitalista de ocupação.

A partir de então, novos rumos foram dados aos investimentos imobiliários, agora em direção ao Largo da Igreja, onde se instalou, em prédio próprio, a Câmara e se iniciou, em 1909, a construção da nova Matriz. O local se reforçou como área de comércio e moradias nobres, tendo como sequência natural a Rua Batista de

Carvalho, acesso às estações, e seu arredor imediato, como nos informa o importante articulista.

Em 1914, Bauru estava ligada a Porto Esperança, no atual Mato Grosso do Sul, e uma série de estações que formariam as novas cidades do noroeste paulista se organizou urbanisticamente, dependendo basicamente da ferrovia e de Bauru, considerada a “boca de sertão”. Boa parte desse contingente populacional vinha para Bauru fazer suas compras e usufruir os serviços prestados na cidade. Aos finais de semana, isso ficava mais evidente, período em que a maioria vinda das áreas rurais ou das novas cidades em formação dispunha para fazer suas aquisições no comércio. A imprensa local era farta na descrição da chegada constante desses grupos a Bauru, boa parte recém-imigrada, e dos múltiplos sotaques que com eles inundavam a cidade e seu comércio.

A vocação de Bauru, considerada até em nossos dias como importante polo de serviços e comércio, é definida nesse momento devido ao relevante nó ferroviário instalado na cidade. São as ferrovias que estabelecem a facilidade de acesso de toda uma nova região paulista em formação à cidade e a conseqüente indução para tornar-se prestadora de serviços e centro comercial destacado. Não é por menos que a cidade, após os meados do século XX, e durante todo o período em que as ferrovias possuíram relevo, foi considerada o maior entroncamento rodoferroviário do estado. Um dos indícios da magnitude da cidade como nó ferroviário ficou demonstrado pela quantidade de hotéis de todos os tipos e padrões existentes naquele momento na cidade, que recebiam as pessoas em trânsito, em sua esmagadora maioria homens, onde se inclui as muitas “pensões”, na verdade casas de prostituição disfarçadas.

Em 1917, é decretada, pela União, a encampação da EFNOB, sendo sua sede administrativa transferida do Rio de Janeiro para Bauru. Essa mudança, bastante lógica, pois aqui era a sede real da ferrovia, traz consigo grande quantidade de

funcionários graduados, impulsionando o comércio de artigos sofisticados e a produção cultural.

A década de 1920 foi vital para Bauru, pois, com a encampação da EFNOB pela União e devido ao seu péssimo estado de manutenção, a estrada de ferro teve que ser praticamente reconstruída, e a União investiu valores expressivos nas obras em toda extensão da linha e também na nova sede da ferrovia. Em Bauru, são inauguradas, em 1921, as Oficinas Gerais, formadas por um imenso complexo de construções, entre as quais a rotunda semicircular e diversos galpões industriais com a finalidade de abrigar metalurgia, caldeiraria, solda, usinagem, tornearia, serraria, carpintaria, estofamento, montagem, pintura, etc. Esse conjunto que finalizado contava com quase 80 mil m², tinha a função de manter os vagões e locomotivas em funcionamento, mas especialmente de montá-los. A base dos vagões, os chamados *trucks*, era comprada nos EUA e na Europa, e sobre ela eram montados vagões em madeira para as diversas finalidades: restaurantes, passageiros de primeira e segunda classe, cargas, correios, administrativos, etc. Pode-se dizer que o conjunto era especialmente uma grande montadora fabril de vagões para uso exclusivo da EFNOB, que chegou a ter uma escola técnica para formação de mão de obra para as Oficinas. Esse trabalho “industrial” gerava recursos ao município e girava sua economia altamente dependente da EFNOB. Ao mesmo tempo, as Oficinas capacitaram operários especializados que formavam escola, refletindo-se na prestação de serviços local.

Parte significativa do operariado, representado por funcionários da EFNOB, formou a Vila Falcão junto à estrada que ia para a cidade de Piratininga, sendo o primeiro bairro organizado fora dos limites urbanos. Esse bairro, desenvolvido sobre área do agrimensor Ismael Marinho Falcão – de onde vem sua denominação –, iniciou sua ocupação no final da primeira década do século XX, juntamente com a instalação da Noroeste, sendo que a incorporação ao perímetro urbano só se deu em 1918, quando

sua população já era significativa. Após a inauguração das Oficinas Gerais, situadas ao seu lado, o bairro cresceu ainda mais, por abrigar boa parcela dos trabalhadores da EFNOB e os da Sorocabana, cujas instalações estavam localizadas nas proximidades. Até mesmo a tipologia do bairro, formado predominantemente por casas de madeira, teve influência da ferrovia devido à facilidade com que esse material chegava a Bauru vindo do corte das florestas da região noroeste paulista. Carpinteiros e marceneiros da ferrovia atuaram na edificação de obras civis, particularmente as casas para os ferroviários, difundindo o uso desse material na cidade. A EFNOB formou em suas Oficinas Gerais a mão de obra qualificada no artesanato da madeira que montaria as centenas de vagões desse material que eram de uso contínuo da estrada de ferro, além de elaborar o projeto e execução de todo mobiliário e utensílios de madeira por eles empregados.

4 CONCLUSÃO

Os trilhos foram capitais para o desenvolvimento de Bauru. Além de trazerem melhorias urbanas, atraíram compradores de terras e cafeicultores para a região, novas fazendas foram abertas e as mais antigas aumentaram sua plantação. A economia do município deu um salto, demonstrado pelo aumento da arrecadação do imposto ligado à produção do café e, a reboque deste, das próprias atividades urbanas, em uma espécie de bola de neve de crescimento. A partir de então, os investimentos começavam a acontecer em solo urbano, pois havia segurança quanto a viabilidade econômica do lugar. O lastro que garantiria a cidade já estava lançado, e com ele a possibilidade de inversões a serem efetuadas nela. O aspecto anterior de “cidade acampamento” dava lugar ao de uma cidade organizada e estável, alterado urbanisticamente devido à presença das ferrovias, com particular destaque à EFNOB.

O período vai ser de reafirmação do café enquanto gerador de riquezas, porém, paulatinamente, as atividades ligadas ao comércio e serviços, típicas de uma cidade de nó viário, impõe-se. Bauru em pouco tempo se torna importante entroncamento, porta de grande região, servida pela “Noroeste”, única a transportar imensas quantidades de café produzidas desde as barrancas do rio Paraná, deslocadas até a cidade e daí transportadas pela Sorocabana ou Paulista. O encontro de várias ferrovias colocava a cidade em contato direto com diversas regiões do Estado, privilégio apenas comparado a São Paulo. Essa “independência” da capital transformaria Bauru em polo regional de uma parte considerável e central do Estado, favorecendo o comércio, a prestação de serviços e, por consequência, seu crescimento.

Em relação ao urbano, fica claro sua transformação a partir da instalação das ferrovias. Novas avenidas são abertas, extensos setores da cidade são bloqueados pelo conjunto de instalações das companhias, o comércio inicial migra para a região das estações, e bairros são formados devido à sua proximidade, resultando em alterações profundas no espaço urbano, que se fazem presentes ainda em nossos dias.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o Oeste**. São Paulo: Livraria Martins, 1950.
- CUNHA, Euclides da. **À Margem da História**. São Paulo, Cultrix; Brasília, INL, 1975.
- GHIRARDELLO, Nilson. **Aspectos do Direcionamento Urbano da Cidade de Bauru**. São Carlos, 1992, 187 p. Dissertação de Mestrado (Curso de Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 1992.
- _____. **A Beira da linha, Formações urbanas da noroeste paulista**. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

- _____. **A Formação dos Patrimônios Religiosos na Expansão Urbana Paulista.** São Paulo, Editora da UNESP, 2010.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira.** São Paulo, Alfa-Omega. Sociologia e Política, 1974.
- MILIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios.** São Paulo: Hucitec, 1982.
- MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo.** São Paulo, Hucitec-Polis, 1984.
- PELEGRINA, Gabriel Ruiz. In Jornal da Cidade, **Memórias de um ferroviário (XXXVIII)**, Bauru, 30/11/1996.
- PEREZ, F. **Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – 1868-1918.** São Paulo: s. n., 1918.
- PINHEIRO, Brenno. **Zona Noroeste.** São Paulo: Propaganda Pan Americana, 1928.
- SCHMIDT, Cornélio. **Diário de uma viagem pelo sertão de São Paulo, realizada em 1904.** Anais do Museu Paulista, São Paulo n° 15 p. 337 - 55, 1961.

Eduardo Romero de Oliveira Luís Gustavo Martins Botaro

TRANSFORMAÇÕES URBANAS E A NOVA ESTAÇÃO DA SOROCABANA EM BOTUCATU

RESUMO

O propósito deste artigo é uma reflexão em torno das estruturas da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Botucatu, mais precisamente no que se refere à construção do novo prédio da estação na cidade, que é inaugurada em 1934. A partir da interação entre ferrovia e cidade, utilizamos como fonte dois periódicos locais do período – *Correio de Botucatu* e *Jornal de Notícias* – com o objetivo principal de compreender se tal estrutura ferroviária fora considerada uma referência nas transformações pela qual a cidade de Botucatu passava naquele período. Tais mudanças eram indicadas como a modernização da cidade pelos periódicos, e, sendo assim, buscamos compreender a percepção do novo prédio da estação por esses jornais, já que supomos que cada periódico indicava projetos distintos de modernidade para Botucatu. Uma determinada conceituação de modernidade (historicidade, de produção material) leva-nos a considerar que a cidade moderna seria uma materialidade organizada e articulada às compreensões sobre o tempo histórico. Por meio das impressões em relação ao novo prédio, almejamos ressaltar quais os valores que eram sustentados nesses projetos de modernidade e qual o papel da estação nesse processo.

Palavras-chave: Ferrovia. Botucatu. Estação. Modernidade.

ABSTRACT

The purpose of this article is a reflection on the structure of Sorocaba Railroad in Botucatu city, more precisely regarding the construction of the town's new railroad building, which had its opening in the year of 1934. From the interaction between the railroad and the city, two newspapers of the time were used as the main source – *Correio de Botucatu* and *Jornal de Notícias* – with the main goal of understanding if such railroad was considered a reference on Botucatu's changes on that time. Such changes were indicated as the town's modernization by the newspapers, and, thus, we tried to understand the perception of the newspapers about the new station building, since we supposed that each journal indicated distinct modernity projects for the city. A certain conception of modernity (historicity of material production), leads us to consider that the modern city would be an organized and articulated materiality to insights into historical time. Through the impressions regarding the new building, we long to emphasize what are the values sustained by these modernity projects and what is the role of the train station in this process.

Keywords: Railroad. Botucatu. Train station. Modernity.

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, estamos diante de uma retomada da ferrovia enquanto objeto de pesquisa, e não exclusivamente do campo da História. A partir de novas leituras, problemas, métodos e questionamentos, o estudo das ferrovias e seu desenvolvimento no Estado de São Paulo reaparece sob novos campos de pesquisa, o que por sua vez traz à luz novos caminhos a serem percorridos, inclusive pelo historiador. Procuraremos, aqui, discorrer sobre a interação entre cidade e ferrovia, mais precisamente sobre a construção, em 1934, do novo prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Botucatu.

O papel da ferrovia no transporte e escoamento da produção cafeeira do interior paulista, que cada vez mais estava em expansão e distante do porto de Santos, entre a segunda metade do século XIX e meados do XX, não pode ser esquecido, visto que foi a partir dessa demanda logística que houve as primeiras experiências ferroviárias no Brasil, bem como na então Província de São Paulo: um transporte rápido e seguro da produção econômica, sobretudo, cafeeira. Todavia, abordar a ferrovia no Estado de São Paulo apenas como consequência e demanda da produção cafeeira acaba por limitar o potencial de problemas e questionamentos que envolvem a ferrovia no meio urbano.

A ferrovia enquanto objeto de pesquisa é encontrada na historiografia ferroviária paulista e, não raramente, a dicotomia ferrovia-café. Alguns trabalhos sobre as ferrovias paulistas sugerem interpretações de que o desenvolvimento ferroviário que ocorreu na Província e posteriormente no Estado de São Paulo seguiam os interesses dos grandes produtores de café: o traçado das companhias férreas adotava as demandas do crescente aumento da produção cafeeira paulista, o que indica, por sua vez, uma carência e, por que não, ausência de planos para o desenvolvimento da

malha ferroviária paulista (MATOS, 1974; SAES, 1981). Todavia, nas reflexões recentes sobre o desenvolvimento ferroviário paulista, Cristina de Campos ressalta dois momentos da expansão ferroviária em São Paulo: em uma primeira ocasião, onde a ampliação dos trilhos acompanhava os interesses e demandas de produtores cafeeiros, no correr da segunda metade do século XIX; e em um segundo período, na virada e início do século XX, momento no qual as companhias ferroviárias passam a planejar a expansão de seus trilhos, visando regiões ainda não exploradas economicamente, desabitadas ou pouco desenvolvidas, que necessitavam da ferrovia para melhor interligar-se com outras localidades e com a capital de São Paulo (CAMPOS, 2011).

A partir da ideia de expansão dos trilhos sob um planejamento que visava então alcançar regiões desabitadas ou pouco exploradas e povoadas, inserimos nossa discussão em consonância com os trabalhos que apontam que a ferrovia não estava limitada à sua função econômica. Além de sua função logística, a ferrovia aparecia em algumas situações cumprindo um papel estratégico de integração e defesa territorial, como a construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (ARRUDA, 1997; QUEIROZ, 1997).¹ Também há estudos que dissertam sobre sua atuação na função de loteamento e colonização de novas regiões, como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em direção à região da “Alta Paulista” (CAMPOS, 2011), e a Estrada de Ferro Sorocabana quando dirigia-se para a cidade de Campos Novos Paulistas, então ponta de trilho da citada companhia, na porção do interior paulista denominada “Alta Sorocabana” (OLIVEIRA; SILVA, 2011). É ainda válido ressaltar que

¹ A construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que tinha como ponto de partida a cidade de Bauru, interior de São Paulo, para alcançar Corumbá, cidade do Mato Grosso do Sul divisa com a Bolívia, além de seu aspecto econômico (escoamento da produção via Estado de São Paulo), cumpria outras funções de interesse nacional e regional: aquelas referentes à estratégia militar, integração e proteção nacional, sobretudo após o risco das invasões de fronteiras no correr da Guerra do Paraguai; e também simbólica, pois a ferrovia alcançaria regiões (extremo oeste do Estado de São Paulo e cidades do então Estado do Mato Grosso) que eram consideradas enquanto “incivilizadas”, “bárbaras”, e a ferrovia seria um instrumento civilizador e difusor dos valores burgueses (Cf. CASTRO, 1993; ARRUDA, 1997).

a extensão dos trilhos da Sorocabana a essa região visava o transporte da produção bovina originária do sul do Mato Grosso, o que evidencia que as ferrovias do Estado de São Paulo não tiveram suas expansões servindo-se unicamente da produção cafeeira, mesmo sendo esse produto o de maior rentabilidade (OLIVEIRA; SILVA, 2011, p. 125). Tais trabalhos preenchem lacunas importantes nas reflexões que tomam a ferrovia enquanto objeto, principalmente em relação às companhias paulistas. Entretanto, há carências de estudos sobre a relação ferrovia e cidade. Segundo Ghirardello (2011), as companhias ferroviárias exerceram um papel preponderante na criação de cidades, bem como no desenvolvimento de áreas urbanas as quais eram rotas da expansão dos trilhos de ferro.

Inseridos nessa proposta de estudo de interação entre ferrovia e cidade, focamos na percepção de dois periódicos do município de Botucatu (o *Correio de Botucatu* e o *Jornal de Notícias*) frente à construção e inauguração do novo prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana local. A partir da ideia de modernidade, debruçamos sobre: quais os valores sustentados pelos periódicos durante a construção e inauguração da estação; se a estrutura ferroviária em questão fora ou não incorporada ao projeto de cidade moderna dos distintos periódicos botucatuenses; qual o papel dessa estrutura ferroviária para o momento e transformações urbanas que a cidade vivia naquele período entre 1929 e 1934. Esses questionamentos são norteados pela reflexão de Ghirardello ao tratar sobre a relevância do prédio de estação para o meio urbano:

De pronto, a estação colocava-se como referência urbana do lugar, devido ao seu porte arquitetônico, e à imagem de modernidade e tecnologia representada por esse meio de transporte, evidenciada não só pelos equipamentos e meio rodante, mas também, pelas estranhas e delgadas estruturas metálicas das gares. Era, em pleno “sertão” paulista, a mais visível e direta manifestação da revolução industrial. (GHIRARDELLO, 2011, p. 75).

Em Botucatu, os jornais da cidade noticiavam “melhoramentos urbano” que visavam a “modernização” e o “progresso urbano”. A reforma e construção de prédios públicos e privados, o crescente número de construções, o calçamento de suas ruas, o saneamento urbano, eram divulgados como sinais de consequências e/ou transformações necessárias para a modernização de Botucatu na década de 1930. Nesse processo, a imprensa local, por meio de seus periódicos, adotava como função a tarefa de “interpretar, selecionar, reforçar e criticar os caminhos seguidos para que a cidade se modernizasse” (GOODWIN JUNIOR, 2007, p. 98). Todavia, ao tomar o jornal enquanto fonte de pesquisa, assim como demais registros do passado, não se pode julgar e/ou acreditar que suas matérias e notícias refletem a realidade passada. Entendemos que quando um jornal seleciona, critica e interpreta um caminho para a “modernização urbana”, trata-se antes de tudo de um caminho e olhar sobre a cidade dentre tantos outros. As impressões sobre o urbano por meio dos jornais podem trazer por trás de seus olhares ideais políticos e/ou interesses de grupos econômicos em suas notícias. Sendo assim, temos por hipótese que cada periódico declara projetos de modernidade no qual se afirmam valores e pretensões para a cidade de Botucatu. Cabe fazer algumas considerações sobre os proprietários e a linha editorial desses jornais. O *Correio de Botucatu* estava sob a propriedade e direção de Deodoro Pinheiro Machado no período por nós estudado (1929-1934). Utilizava seu jornal como bandeira em defesa dos ideais partidários. Nesse período, houve uma mudança de posicionamento político por parte de Deodoro Pinheiro, que implicou no teor das notícias publicadas em seu jornal. Até meados de 1932, Deodoro era partidário do Partido Republicano Paulista, e fazia de seu jornal e notícias um espaço de defesa dos ideais daquele partido, que se acirravam em meses de eleição. Já a partir de 1933 e principalmente no que se refere às eleições de outubro de 1934, aquele vigor, antes utilizado para combater os partidários do Partido Democrático, vira-se em defesa dos interesses da classe operária e ferroviária, sob a bandeira do Partido Socialista de São

Paulo, partido que estava sob a presidência do então general Waldomiro Castilho de Lima.

Outro periódico por nós utilizado é o *Jornal de Notícias*. Partimos do pressuposto de que tal jornal estava em consonância com os valores e interesses da classe comerciante e industrial de Botucatu. Alguns indícios fazem com que caminhemos a essa direção. Primeiramente, que seus anunciantes e as propagandas publicadas pelo *Jornal de Notícias* eram, em sua maioria, de estabelecimentos comerciais, indústrias ou de produtos produzidos pela indústria local. Diferentemente do *Correio de Botucatu*, que anunciava produtos de grande circulação no mercado paulista (como remédios, automóveis, armas) – anúncios recorrentes em outros jornais estaduais e sem ligação direta com o comércio local. Um segundo ponto interessante é a criação de uma sessão no jornal onde se discutia e trazia informações sobre a economia em nível local, estadual e federal: *Comércio, Lavoura e Indústria*.. Visando o desenvolvimento da economia, nessa seção encontram-se informações sobre melhores métodos de plantio e colheita de variados produtos; informações sobre os industriais e produtos locais que eram premiados em exposições. Isto é, são notícias direcionadas àqueles que eram proprietários de estabelecimentos comerciais, industriais e produtores agrícolas de Botucatu, entendidos pelo *Jornal de Notícias* enquanto “classe produtora” da cidade. Outro ponto que vale destacar e que pode indicar uma aproximação entre o jornal e os comerciantes e industriais é que esses anunciantes do *Jornal de Notícias* eram membros da Associação Comercial, e alguns desempenhavam funções na administração da instituição, em cargos de tesoureiro, secretário e presidência.

A partir das informações sobre os jornais e seus colaboradores mais próximos, podemos nos aproximar de como ambos os periódicos percebiam não somente as mudanças desejadas e/ou realizadas na cidade, bem como a percepção sobre a construção do novo prédio da estação da Sorocabana em Botucatu. Buscamos, assim, investigar se havia projetos distintos para a cidade de Botucatu no que se refere à

modernidade e modernização da cidade. Partimos, então, da ideia de que a imprensa em diferentes momentos “não só assimila interesses e projetos de diferentes forças sociais, mas muito frequentemente é, ela mesma, espaço privilegiado de articulação desses projetos” (CRUZ; PEIXOTO, 2007, p. 258-259).

Ao entender os jornais como espaço de constituições e tensões de projetos, que envolviam questões políticas, econômicas, sociais e culturais para a cidade de Botucatu, o que pretendemos discutir são quais as relações entre tais projetos para uma Botucatu moderna e a construção do novo prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana que ocorreu em 1934, como o processo de construção e inauguração do novo prédio da estação é articulado com o que se entendia e era desejado por cidade moderna naquele período.

2 A MODERNIDADE COMO PASSAGEM

Há uma discussão sobre a ideia de modernidade que convém retomar neste ponto. Ainda no século XVII, na França e Inglaterra, teve lugar a querela entre Antigos e Modernos sobre a exemplaridade dos modelos antigos (JAUSS, 1978, p. 160). Contudo, a ideia oitocentista de modernidade parece ir além de uma tópica literária da oposição *antiquas* e *modernitas*. Essa comparação está presente, por exemplo, em Benjamin Constant. Discorrendo sobre o que era a liberdade entre os povos antigos e os povos atuais, Constant diferencia o sentido de liberdade para cada povo (CONSTANT, 1985). Os antigos estavam totalmente absorvidos pelos negócios públicos (a liberdade como participação no poder político) e recorriam ao trabalho escravo; entre os modernos, o comércio e a liberdade individual demandavam que a participação política tomasse pouco da sua atenção. No texto de Constant, enfatiza-se uma cisão no tempo pelo que se define o que seja modernidade: a partir da divisão

entre “tempos antigos” e “tempos modernos”, ascende um relativismo histórico (das diferentes formas de organização política, social e econômica).

Essa ênfase na passagem do tempo encontraremos também em Charles Baudelaire, no famoso texto “O pintor da vida moderna”. A partir de considerações estéticas, de que o Belo é composto pelo eterno e o circunstancial, destaca a pintura de costumes (como Daumier) que extraem a beleza da banalidade cotidiana. A vida ordinária (a vida burguesa, a moda, as vitrines) é percebida como “movimento rápido”, “metamorfose incessante das coisas exteriores” (BAUDELAIRE, 1988, p. 163). Ao comentar as gravuras de Constantin Guys, Baudelaire destaca seu caráter cosmopolita, seu gosto pelas viagens e sua curiosidade. Em Baudelaire, a observação do passageiro torna-se uma máxima de pintura. Por sua vez, o circunstancial, o “histórico”, deve permitir alcançar o Belo; daí um princípio de criação estética. Essa conjugação entre o efêmero e o Belo eterno Baudelaire denomina de “modernidade”. “Houve uma modernidade em cada pintor antigo”: a percepção do passageiro permitiria ao artista extrair a beleza eterna. Por um lado, essa linha de raciocínio permite inclusive a Baudelaire realizar uma crítica historicista da arte e dos costumes: “cada época tinha seu porte, seu olhar e seu gesto”. Por outro, permite-lhe afirmar que a criação artística advém de uma consciência do tempo e suas manifestações (na moda). Sendo assim, há uma modernidade artística entre os antigos, mas que não é idêntica à pintura atual. Afinal, a pintura não se resume à comparação racional entre as épocas, ainda que a suponha. Há uma consciência da passagem do tempo, composta pela impressão temporal das sensações ordinárias. Essa imersão do artista como *ser histórico* traduz-se em originalidade criativa no *ser artista*. Ao representar a passagem do tempo, o pintor produz uma arte mnemônica: a impressão das coisas sobre a alma do artista, que as reflete nos quadros, e por isso claramente reconhecíveis pelo observador dos seus quadros. Por isso, o artista e o apreciador da arte comungam do mesmo olhar histórico. Em Baudelaire, a criação estética significa

extrair o Belo imutável da condição histórica do homem. Portanto, a percepção histórica e a criação estética equivalem-se.

Ressalvamos que não se trata apenas de observar que a palavra modernidade aparece na reflexão política de Constant ou na estética de Baudelaire. Mais do que isso, o sentido atribuído à modernidade denota a ascensão de uma consciência histórica: a percepção do tempo marca a reflexão sobre si mesmo (cidadão, pintor) e a sua diferença (para com os outros). Esta “consciência do hoje” e sua “memória do presente” concebem uma ideia de modernidade expressa no século XIX. Tal concepção está próxima aqui do conceito de historicidade, que aparece em 1872: perceber a própria existência e, ao mesmo tempo, sentir-se ligado ao mundo e à sua época (LE GOFF, 2003, p. 19), pelo que se concebe a sua “experiência de modernidade”. Acrescentaríamos, inclusive, a percepção de sua diferença: um perceber a si no tempo, seja em relação ao mundo, seja em relação ao seu próprio passado. Jauss anota que a literatura romântica (inglesa e francesa) sobrecarregou esse sentimento de tempo até instituir um duplo deslocamento: uma consciência de viver em “desacordo com o tempo presente” (JAUSS, 1978, p. 194), em um mundo que apenas se pode conhecer através de suas relíquias (esse “outro” no tempo).

Marshall Berman deduziu desses escritores do século XIX, como Baudelaire ou Karl Marx, uma ideia de modernidade como “experiência vital”, de si e dos outros, de espaço e tempo, que é compartilhada por todos os homens no mundo (BERMAN, 1986, p. 15). Por um lado, deriva daí um dualismo na cultura contemporânea em que predomina a interdependência entre o indivíduo e o ambiente atual. Por outro, identifica nos autores oitocentistas uma percepção da passagem do tempo, mas também em que a mudança constante gera a sua própria desintegração. Berman vai um pouco além, comparando a cidade francesa contemporânea com Baudelaire: a Paris reformada por Haussmann com seus *boulevards*. As imagens do efêmero e da multidão elogiadas por Baudelaire teriam seu correspondente na Paris da década de

1850, com a abertura dos *boulevards*. Por um lado, a abertura das grandes vias para o tráfego pesado e rápido transforma o ritmo do fluxo de veículos, ao estabelecer um movimento organizado para a circulação de veículos e pessoas. Institui também a liberdade de locomoção pelos infinitos corredores urbanos, e com isso cria o “caos” do tráfego. Por outro, essa mobilidade constitui uma experiência urbana moderna; isto é, promoveu o sentimento de multidão, pois “criou um espaço privado, em público, onde se podiam dedicar-se à própria intimidade, sem estar fisicamente sós” (BERMAN, 1986, p. 173). E completa que, quando mais observavam os outros e mais se deixavam se observar, mais rica se tornava sua visão de si mesmos. A manifestação das divisões de classe na cidade moderna (com a destruição de quarteirões interiores na reforma de Haussmann) implica divisões interiores no indivíduo moderno (BERMAN, 1986, p. 175). Assim, as contradições que animam a cidade moderna ressoam na vida interior do homem na rua. Berman sugere que a experiência moderna é esta condição interior (consciência de si e dos outros no tempo), e que tem correlação com as transformações materiais e sociais.

Observamos, assim, que a condição interior forma-se em correlação a um exterior, através do que se institui a condição moderna. Em *Les livres des passages*, Walter Benjamim (1991) já tinha se dedicado a comentar a expressão material da modernidade: as passagens, as exposições universais, as remodelações urbanas, os panoramas, as novas técnicas e inventos. Segundo Benjamin, nas passagens – essas galerias do comércio de luxo, cobertas de ferro e vidro, que foram construídas entre 1822 e 1837 –, temos “as novas formas de vida e novas criações de base econômica e técnica, pelas quais nós devemos ao século anterior (século XIX) o ingresso num universo de fantasmagoria” (BENJAMIM, 1991, p. 9). Essas construções de ferro não são apenas transposição ideológica, mas por presença sensível manifestam-se como “fantasmagorias”. A mercadoria produz uma imagem de si mesma e que se rotula, abstraída de ser mercadoria; da mesma forma, nessas passagens, os homens

mostram-se como estereótipos de si – eles mesmos tomados como coisas. Essas passagens, na sua materialidade de ferro, são da ordem do fenômeno: apreendida pelo pedestre, constitui sua representação burguesa. Da mesma forma, a moradia organiza a condição privada da vida burguesa, suas ilusões, desejos, interioridades e lembranças estão divididos pelos espaços do escritório, do *salon*, da alcova, nos ornamentos, na mobília e objetos de decoração. Mas, para Benjamin, essa organização da vida privada tem relação com a produção da mercadoria, com a separação entre o trabalho e o capital, que foi apenas obliterado pela representação. Simultaneamente, uma imagem da sociedade estrutura-se na rua. Se a sociedade atual concebeu uma legibilidade para sua época (“tempos modernos”), também constrói uma cidade “moderna” através desse culto à mercadoria. Conforme Benjamin, a cidade produz representações de si, em particular a imagem de civilizada, como sendo o apogeu das criações da humanidade. A consciência do moderno desloca esse conhecimento de si e do presente, apresenta-se como “história da civilização”. Ao comentar esse texto de Benjamin, Sandra Pesavento acentua a dimensão psicológica do fetiche, o aspecto sensível e alienante do fetiche-mercadoria em Benjamin. E daquela ideia de fantasmagoria diverge para “a construção do imaginário social do século XIX” (PESAVENTO, 1997, p. 36). Daí a sociedade oitocentista ser espetáculo, pura exibição de vida burguesa, segundo Pesavento. E as exposições universais seriam eventos de teor ideológico que destilam a crença do progresso, cujos efeitos estariam limitados ao mundo mental, do pensamento, das sensações; tudo aquilo que Pesavento atribui ao domínio da cultura. Ao nosso ver, efetivamente, a sociedade produtora de mercadoria encontra seu esplendor na cidade haussmanniana, nos *boulevards*, nessas “ruas-galerias”, em que a exposição de individualidades tornou-se um princípio de organização da cidade e do caráter burguês. Mas, nesse sentido, deixa de ser apenas exibição (ilusória), pois a imagem visível é também uma organização do mundo físico. Ao invés de tomarmos como farsa

ou falsa consciência, a rua e a moradia expressam, a nosso ver, uma consciência de ser moderno, de um viver em desacordo com o presente.

Enfim, mais do que uma ideia com significado unívoco, a modernidade é uma questão aberta por natureza. Primeiro por tratar da construção do tempo e de como ele é percebido por cada um e pela sociedade (experiência, fenômeno). Em um segundo ponto, não se limita ao fenomenológico (pelo qual as coisas se dão a conhecer em sua essência apenas pelas sensações), pois os fenômenos são ambivalentes, mutantes e transitórios. Isso suspende qualquer busca de um essencial, um conhecimento verdadeiro. Diversamente, a modernidade é a fundação de uma consciência história, de um constrangimento que constitui um sujeito histórico. Nela se produz este duplo deslocamento: se sentir singular (“eu”) no meio da multidão (“outros”); do “agora” que vê o constante distanciamento do “ontem”. Daí um sentimento de individualidade e uma angústia da perda. Por terceiro, esse “ser moderno”, esse conhecimento do tempo forma-se também na materialidade das coisas: nas galerias ou residências, nas máquinas, nos trilhos e locomotivas, na cidade. A cidade moderna é materialidade organizada e articula as compreensões sobre o tempo histórico.

3 MODERNIDADE E PROGRESSO EM BOTUCATU

Neste duplo sentido (materialidade organizadora e consciência do seu tempo), podemos dizer que havia em Botucatu uma preocupação de a cidade apresentar-se moderna. Essa ansiedade por transformações que modernizassem a cidade não se tratava de um caso particular de Botucatu. Outras cidades do interior paulista, no final do século XIX e primeiras décadas do século XX, almejavam e/ou tiveram suas estruturas urbanas, os modos e costumes de parcela de seus habitantes transformados segundo os princípios e valores burgueses, inspirados nos grandes

centros urbanos brasileiros e internacionais, como Rio de Janeiro, São Paulo e Paris (LANNA, 1996, p. 18-22).

Esses centros urbanos do interior paulista, movidos pelo desenvolvimento econômico proveniente, sobretudo, da produção cafeeira, pelo aumento do número de habitantes condicionados pela imigração estrangeira e de nacionais, a dilatação do espaço urbano, e a presença da ferrovia que permitia o transporte da produção, de ideais e por interligar esses municípios com os demais, são fatores que possibilitaram a incorporação de ideias e o discurso de modernidade e progresso. Como exemplo, podemos destacar a cidade de Rio Claro quando se tornou entroncamento ferroviário e passou a abrigar a oficina da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (SANTOS, 2000); Batatais sob o governo de Washington Luís (PEREIRA, 2005); e Franca, principalmente a partir da chegada da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (FOLLIS, 2004).

Por meio dos jornais de Botucatu, podemos identificar algumas questões que se julgavam necessárias para a modernização da cidade, ou então que eram entendidas como consequências dessas mudanças urbanas. E, para tanto, alguns elementos são ressaltados, que visavam desde o embelezamento urbano, como também ações que almejavam melhorias na infraestrutura urbana de Botucatu. Aqui atentamo-nos para o calçamento das ruas da cidade, que cumpriam tanto um papel de embelezamento quanto de circulação e acesso a pontos estratégicos da cidade, como a entrada ao pátio da estação e armazéns onde era realizado o embarque e desembarque de mercadorias. Para cumprir tais demandas, era discutida pelos jornais a necessidade do calçamento e criação de novas ruas, que interligariam as regiões periféricas com o centro e estação ferroviária de Botucatu. Por sua vez, a questão do calçamento das ruas de Botucatu era percebido pelos jornais a partir de demandas distintas.

A preocupação com o calçamento das ruas de Botucatu era uma constante nas páginas dos periódicos, principalmente do *Correio de Botucatu*. Aliadas à função de

embelezamento urbano, as ruas devidamente calçadas cumpriam um triplo papel: representavam uma cidade moderna, asseada e confortável:

Para que Botucatu se apresente, aos olhos dos que nela habitam e dos que a visitem, um 'urbs' limpa, confortável e moderna, outra coisa não lhe falta que o calçamento de seu perímetro urbano (CORREIO DE BOTUCATU, 1930a).

O calçamento das ruas aparece nas páginas do *Correio de Botucatu*, em consonância com a questão da higiene e do conforto. Entre as consequências da ausência desse melhoramento urbano, o jornal destaca a poeira que se intensifica nos dias de calor e seca, e os buracos e lamas nos dias chuvosos (CORREIO DE BOTUCATU, 1930b).

O cuidado com a estética urbana é assim associado à modernização da cidade. O calçamento das ruas, justificado pela melhoria do tráfego de pessoas e veículos além de motivos de saúde e higiene, visava constituir um projeto de cidade moderna para Botucatu, que ganhava as páginas do *Correio de Botucatu*. Essa demanda por reformas que visavam a estética e o ajardinamento das praças públicas de Botucatu estavam inseridas nesse processo. O *Correio*, por meio de suas matérias, cobrava do prefeito e da Câmara algumas ações que visassem tais melhorias: conforto, higiene e embelezamento para Botucatu. Em uma notícia sob o título "O que precisamos da câmara, nesse ano", esses elementos que julgavam ser o caminho a modernização de Botucatu aparecem como necessários:

A presente legislatura promete ser auspiciosa para a cidade. O centro urbano está fadado a ser transformado condignamente. Será embelezado com lindos jardins e o conforto estupendo que só e ser o calçamento das ruas completará o plano de remodelamento projectado pela administração municipal.

O ladrilhamento dos passeios públicos que ainda não passaram por esse melhoramento precisa ser exigido pela prefeitura, afim de que a sua obra de embelezamento não fique incompleta. Não poucos trechos de ruas localizadas no centro urbano ainda não têm os respectivos passeios decentemente ladrilhados. Dahi a necessidade

de se regularizar esse serviço, exigindo dos proprietários de terrenos ou de prédios, que ainda não o fizeram, que o façam.

Em conclusão: ajardinadas as praças Coronel Moura e Dr. Jorge Tibiriçá; calçadas a paralelepípedos as nossas principais ruas; ladrilhados os passeios das vias públicas do centro urbano – Botucatu se transformará numa cidade confortável e elegante, e a actual administração passará a história local, abençoada por um povo que pouco, muito pouco até hoje recebeu dos representantes que tem tido na Câmara Municipal (CORREIO DE BOTUCATU, 1929a).

O *Jornal de Notícias* enfatiza outras demandas para a cidade que crescia e desenvolvia-se. O seu projeto de cidade moderna ressaltava outros elementos: a preocupação com a infraestrutura urbana de Botucatu era o assunto torrencioso que ganhava as páginas do *Jornal*. Dentre os serviços de infraestrutura, fazia-se referência à necessidade de extensão e criação de ruas para interligar os bairros e estes com a área central de Botucatu.

O crescimento da cidade, que era sentido a partir da formação de novos bairros, bem como o aumento daqueles já existentes, demandava por melhor comunicação entre tais regiões e o centro da cidade. A necessidade de vias de comunicação entre essas regiões mais periféricas e o centro da cidade era discutida por meio das páginas do *Jornal de Notícias*. Essas demandas, bem como o crescimento de Botucatu, eram vistas então como consequência do desenvolvimento econômico da cidade, como índice de progresso:

O perímetro urbano de Botucatu está se alargando enormemente. [...] Isso tudo é sinal de progresso, mas, necessário se torne ir tomando medidas de acordo com o crescimento para, no futuro, não surgirem problemas de difícil solução.

A Villa dos Lavradores só tem com a cidade uma via de comunicação, essa mesma apertada embaixo do pontilhão por onde passa a Estrada de Ferro Sorocabana. (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1931b).

A preocupação com as vias de comunicação entre os bairros periféricos, que se formavam e que cresciam rapidamente, fazia-se presente com grande frequência nas páginas do *Jornal de Notícias*. O diretor J. Thomaz de Almeida, no início do ano de

1933, assinou algumas matérias sobre a necessidade de vias de comunicação para ligar os bairros com o centro da cidade, com outros bairros e com a estação da Estrada de Ferro Sorocabana local. Duas delas, inclusive, haviam sido publicadas na *Revista Comercial* da Associação Comercial, em 1930, e que J. Almeida reedita para mostrar que os problemas e o alerta feito por ele anteriormente ainda persistiam em Botucatu. Nessas matérias, além de críticas às administrações anteriores sobre as deficiências de comunicação entre os bairros, Almeida pontua algumas ações que trariam por sua vez, soluções para tais deficiências de Botucatu.

A ligação entre a Vila Maria e a estação da Sorocabana é um dos temas abordados pelo diretor do *Jornal de Notícias*. A preocupação de Almeida consistia na abertura de uma avenida que tornaria mais acessível a Vila Maria à estação da Sorocabana, o que evitaria o congestionamento para o acesso aos armazéns e estação ferroviária (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1933). Tal melhoramento, que visava um futuro próximo, destinava-se a dinamização da economia da cidade: outra via de acesso à estação e armazém que evitaria congestionamento e atrasos no processo de embarque e desembarque de mercadorias, além de possibilitar a ligação do bairro com o centro urbano, área onde estavam localizados os espaços de serviços, área comercial e de entretenimento de Botucatu. Essa proposta deixava clara que a demanda de mais uma via de acesso entre o bairro e a estação era um benefício econômico.

4 A NOVA ESTAÇÃO DA SOROCABANA

O prédio da estação ferroviária representa não apenas o local de transporte das mercadorias que saíam e aportavam na cidade, mas o local de partida e chegada de pessoas comuns, trabalhadores, imigrantes. Para o entorno da estação, eram deslocados muitos estabelecimentos comerciais e de serviços, devido à posição estratégica do grande fluxo de pessoas, o que acarretava, também, uma crescente

especulação imobiliária (GHIRARDELLO, 2010). Ao se transformarem em centro e referência do espaço urbano, muitas cidades do interior paulista tiveram suas estruturas e prédios da estação reformados ou reconstruídos. Esse processo era acompanhado da expansão dos serviços e instalações ferroviárias, adjunto a todo um conjunto de elementos que passava a imagem de tecnologia e modernidade da ferrovia e de seu prédio, como “marqueses metálicas, frontões semicirculares de inspiração *art nouveau*, novos relógios de frontispício” (GHIRARDELLO, 2010, p. 157). A construção do novo prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu fora anunciada pela primeira vez em 1932, pelo *Jornal de Notícias*. Expressava nessa notícia a construção do novo prédio para a cidade, com uma arquitetura diferenciada, do mesmo estilo da estação principal de São Paulo:

[...] será demolida totalmente a actual estação e no mesmo local construída uma gare moderna, de grande imponência, seguindo o estylo da estação da Almeida Cleveland, na capital. A obra está orçada em mais de 800 contos de réis (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1932).

Todavia, fora no correr dos meses de 1933 que o processo de construção do novo prédio da estação ganhara maior destaque na imprensa local. Nos primeiros meses de 1933, a construção da nova estrutura ferroviária de Botucatu fora noticiada pelo *Correio de Botucatu*, normalmente em notícias de primeira página. Destacava-se o processo de demolição da antiga estação e a construção do novo prédio, bem como o motivo que resultou em tal medida que beneficiaria a cidade, segundo o *Correio de Botucatu*:

A direção da Estrada de Ferro Sorocabana, considerando que suas instalações nesta cidade são exíguas e não correspondem ao progresso atual desta grande cidade resolveu, provisoriamente, transferir suas dependências para o novo armazém, que para isto está sendo adaptado.

A antiga estação da Sorocabana será demolida, para que se reconstrua uma instalação que obedeça a todos os requisitos

modernos para bem do público e segurança de seus serviços. (CORREIO DE BOTUCATU, 1933c).

Figura 1 – Frente do novo prédio da estação, construído em 1934, com destaque para o relógio e marquise.

Fonte: Centro Cultural de Botucatu.



As instalações da Sorocabana na cidade de Botucatu são encaradas pelo *Correio de Botucatu* como ultrapassadas, que não estavam mais em consonância com as demandas da cidade. Nesse sentido, sua reforma era encarada como um desejo de toda a população, visto que todos, diretamente e/ou indiretamente, eram favorecidos com o bom funcionamento da ferrovia em Botucatu. Além de tal melhoramento

ferroviário estar relacionado com os benefícios proporcionados aos serviços prestados pela companhia à cidade, o *Correio* destaca também seu papel na estética urbana:

Foi iniciada, há dias, a demolição da atual estação da Estrada de Ferro Sorocabana desta cidade, para ser substituída por uma majestosa, manda construir nesta cidade, pelo atual diretor dessa grande ferrovia paulista, Dr. Gaspar Ricardo Junior, que desse modo brinda Botucatu com uma estação digna de seu progresso (CORREIO DE BOTUCATU, 1933d).

Os melhoramentos ferroviários, o novo prédio da estação da Sorocabana em Botucatu, ganham maior destaque nas páginas do *Correio de Botucatu*. Tal postura se deve ao fato de que, a partir de março de 1933, Deodoro Pinheiro Macho assume o cargo de prefeito da cidade. Proprietário do *Correio de Botucatu* e então prefeito, acaba por utilizar tal melhoramento ferroviário como instrumento para legitimar seu governo por meio do jornal de sua propriedade. Não somente a construção do novo prédio, mas outros melhoramentos urbanos, foi alegada pelo *Correio* para endossar o início do mandato de Deodoro Pinheiro Machado à frente da prefeitura municipal:

O sr. Deodoro Pinheiro entrou com o pé direito no governo municipal de Botucatu. Mal começa a sua administração e dois melhoramentos notáveis são anunciados para realização imediata: um novo grupo escolar e uma nova gare da Sorocabana (CORREIO DE BOTUCATU, 1933a).

O *Correio de Botucatu* fez uma cobertura mais extensa sobre esse período de demolição e início das obras do novo prédio para a estação, o que muito reflete nas publicações do *Jornal de Notícias*, que durante o ano de 1933 retratou apenas a inauguração do novo prédio.

Entretanto, a inauguração da nova estação da Sorocabana na cidade acabou por ter pouco destaque no *Correio de Botucatu*, sendo retratada em apenas uma pequena nota no periódico, na última página, o que se explique talvez por dois motivos. Primeiramente, a inauguração do prédio aconteceu em meados de 1934. Nesse

mesmo ano ocorreu uma intensa greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, e que também se desdobrou em Botucatu. O principal motivo da greve foram as discórdias entre o diretor da companhia Gaspar Ricardo Junior e o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana (MOREIRA, 2008). Deodoro Pinheiro, o proprietário do *Correio* e então prefeito, era um partidário das ideias socialistas e defensor dos direitos da classe operária (principalmente dos ferroviários); isso pode explicar essa ausência de interesse em noticiar com maior detalhe a inauguração da estação.

Um segundo motivo é que ao final de 1933, mais precisamente em agosto daquele ano, o então prefeito Deodoro Pinheiro é exonerado do cargo de prefeito de Botucatu. Segundo as palavras do ex-prefeito, o motivo da exoneração de sua função como administrador da cidade foi uma acusação de que ele havia propagado ideias subversivas (CORREIO DE BOTUCATU, 1933e). Nesse sentido, sua destituição coincide com a substituição do interventor de São Paulo. O então interventor Waldomiro de Lima (um dos idealizadores do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo) é substituído por Amando Salles de Oliveira. É quando Deodoro Pinheiro Machado (também socialista) é exonerado do cargo de prefeito de Botucatu (CORREIO DE BOTUCATU, 1933b). Sendo assim, todas as transformações que o *Correio* utilizou para a legitimação do governo de Deodoro Pinheiro, inclusive a construção do novo prédio da estação em Botucatu, já não condiziam mais, visto que ele fora afastado da administração da cidade.

Durante o processo de construção da estação, o *Jornal de Notícias* não fez menção ao novo prédio, por motivos que supomos compreender (frequentemente citado para legitimar o governo de Deodoro Pinheiro). Entretanto, em 1934, o então prefeito da cidade de Botucatu era Carlos Cesar, que já fora presidente da Associação Comercial de Botucatu, que por sua vez também era parceiro do mesmo jornal. Na inauguração

do novo prédio, o *Jornal de Notícias* trouxe uma notícia sobre a inauguração da nova gare da Sorocabana:

Na singeleza deste acto concretiza-se uma justa aspiração da população botucatuense, qual a de ver substituída a velha Estação da E. F. Sorocabana por outra que melhor correspondesse aos seus anseios de progresso. Desde ha um decênio que a nossa Associação Commercial, a que tive a honra de presidir, pleiteou reiteradamente a execução de uma serie de melhoramentos nas intallações da Sorocabana nesta cidade, entre outros a construção de uma armazem de cargas e da nova Estação (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1934).

A construção do novo prédio da estação, segundo os dois periódicos, era uma aspiração havia muito desejada pela população de Botucatu. Entretanto, no *Jornal de Notícias* especificamente, o então prefeito ressaltou que a construção do novo prédio, assim como as reformas das estruturas da Sorocabana na cidade, havia muito era esperada pela Associação Comercial botucatuense. Melhoramentos que beneficiariam a economia da cidade: tornaria mais ágil o acesso a mercadorias e embarque de passageiros, além de a arquitetura do novo prédio ir ao encontro do anseio local em possuir espaços que visassem o embelezamento urbano.

Figura 2 – Estação da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu, construída em 1934.
Fonte: Centro Cultural de Botucatu.



5 CONCLUSÃO

Há entre os dois periódicos uma evidente divergência política e de posicionamentos, que implicou no volume de matérias sobre os temas que destacamos. Um primeiro nível de análise pode indicar apenas interesses imediatos sob metáforas da cidade. No *Jornal de Notícias*, predomina uma ênfase aos aspectos econômicos das reformas urbanas da cidade, inclusive da estação. Enquanto que no *Correio de Botucatu* há uma perspectiva de valoração estética de reformas e construções. O vínculo do *Jornal* com a Associação Comercial, evidenciado pela atuação do redator Thomaz de Almeida na revista da Associação, faz supor pela defesa de interesses do grupo de

comerciantes ligados a entidade. O *Correio*, por sua vez, apenas permite deduzir o posicionamento político do próprio editor – e talvez algumas das ações de seu governo na prefeitura de Botucatu. Daí se reconheçam projetos concretos para a cidade, vinculados aos seus posicionamentos políticos e econômicos.

Em um segundo nível de análise, vê-se nos recursos seletivos dos termos que mais qualificam a cidade: o moderno, no *Correio*; e o progresso, no *Jornal*. É nesse ponto que podemos atentar como se pensa a cidade, e através dela produz-se uma observação sobre sua condição e tempo. Quando o *Correio de Botucatu* cobria alguma inauguração, visita a espaços públicos ou privados, ou noticiava algum produto, alguns elementos destacam-se nas notícias, algumas características associadas ao moderno. Na apresentação de um carro Ford, “typo novo”, comercializado na agência local, o jornal ressaltava:

O carro Ford que vimos é verdadeiramente elegante [...] Notáveis e modernos melhoramentos foram utilizados na sua confecção introduzidos de maneira a torna-lo um veículo de grande linha, de muita beleza e de resistência pouco comum.
[...] No passeio tivemos a ocasião de avaliar a excellencia do mollejo e o conforto geral que apresenta o carro (CORREIO DE BOTUCATU, 1928a).

Em outro momento, na notícia do projeto de novas dependências do Hotel Coppola, o conforto e a grandeza da nova construção são elementos ressaltados pelo *Correio*, onde fora anunciada que seria totalmente demolido o atual prédio:

Com grande prazer que foi recebido o projecto do proprietário do prédio em demolir o actual e construir um novo, grande e confortável edifício, em cujas dependências, o Coppola possa ficar alojado com conforto.
O actual prédio além de acanhado é muito antigo e não oferece margens a optima acomodação dos srs. viajantes (CORREIO DE BOTUCATU, 1929b).

Se a ideia de modernidade implica em uma determinada percepção da época (uma consciência histórica), então a tríade de valores que permite qualificar os tempos

atuais é: conforto, higiene e beleza. As pretensões de alcançar reformas e medidas para que a cidade ganhe aspectos de uma “*urbs moderna*” podem ser mais bem compreendidas em uma notícia que trata sobre a formação de uma seção de “Obras Públicas” que visava, a partir de um engenheiro da visão de um engenheiro, “transformar Botucatu numa metrópole limpa e bonita, digna do nome de capital desta vasta região do Estado de São Paulo” (CORREIO DE BOTUCATU, 1928b). Aliás, “novo” e “antigo” são valores dentro de uma temporalidade, mas também direcionam a linha do tempo (“o novo”). Não é apenas uma comparação dos tempos (como a clássica tópica literária), mas pode conter a relatividade das épocas (como indicava Constant). A modernidade é a época em que se institui a novidade, portanto, projeta-se para o futuro.

Por sua vez, para o *Jornal de Notícias*, o índice de desenvolvimento e progresso de uma cidade era a presença de estabelecimentos comerciais, bem como de vias férreas para o escoamento da produção, como podemos observar em uma notícia que trata sobre a cidade de Ourinhos (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1931a). A iluminista ideia de progresso como perfectibilidade ou melhoramento do homem até poderia ser evocado aqui nessas passagens – “progresso” e “melhoramento” são termos recorrentes nos periódicos. Claro que o sentido é transposto para o aperfeiçoamento das coisas (das edificações, de carros ou das ruas), associado com a capacidade de criação de riqueza ou ainda mudanças promovidas pela tecnologia (e com ela, o aumento de produção material). Mas a perspectiva sobre o tempo dá uma dimensão singular à ideia de progresso: primeiro, associado ao novo; depois, a uma imagem linear de tempo. Assim, a ideia de progresso indica uma transformação constante e que permite o aperfeiçoamento. A cidade constituída por um projeto de progresso é uma cidade histórica, em constante mudança e capacidade de riqueza. Cidade constituída pelo progresso e que traz a marca que denota seu lugar no tempo. A cidade histórica é marcada no tempo; é datada, por assim dizer. Enfim, temos dois

projetos de cidade: uma cidade moderna e uma cidade histórica. Duas formas de perceber o tempo e a cidade, simultaneamente.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória**. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Ciências e Letras de Assis, UNESP, Assis, 1997.
- BAUDELAIRE, Charles. **A modernidade de Baudelaire**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX (1934/35). In: **Walter Benjamin**. São Paulo: Ática, 1991.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroteste do Brasil (1905-1914)**. Dissertação (Mestrado em História) - Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 1993.
- CAMPOS, Cristina de. Ferrovias e urbanização: o processo de urbanização da zona pioneira da “Alta Paulista” (1905-1962). In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades - Projetos e representações, 1870-1970**. São Paulo: Alameda, 2011.
- CONSTANT, Benjamim. Da liberdade dos antigos comparada à dos modernos. **Revista Filosofia Política**, n. 2, p. 3-7, 1985.
- CORREIO DE BOTUCATU. Botucatu, ano 27, p. 1, 8 fev. 1928a.
 _____. Botucatu, ano 27, p. 1, 18 nov. 1928b.
 _____. Botucatu, ano 28, p. 1, 23 mar. 1929a.
 _____. Botucatu, ano 28, p. 4, 29 set. 1929b.
 _____. Botucatu, ano 29, p. 1, 15 mar. 1930a.
 _____. Botucatu, ano 29, p. 3, 25 jun. 1930b.
 _____. Botucatu, ano 32, p. 1, 7 mar. 1933a.
 _____. Botucatu, ano 32, p. 1, 25 mar. 1933b.
 _____. Botucatu, ano 32, p. 1, 28 mar. 1933c.
 _____. Botucatu, ano 32, p. 1, 11 abr. 1933d.
 _____. Botucatu, ano 32, p. 1, 19 ago. 1933e.
- CRUZ, Heloísa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversa sobre história e imprensa. In: **Projeto História: história e**

imprensa. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP, nº 35, 2007.

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização urbana na Belle Époque paulista**. São Paulo: UNESP, 2004.

JAUSS, Hans R. **Pour une esthétique de la réception**. Paris: Gallimard, 1978.

JORNAL DE NOTÍCIAS. Botucatu, ano 1, p. 2, 29 nov. 1931a.

_____. Botucatu, ano 1, p. 4, 29 nov. 1931b.

_____. Botucatu, ano 1, p. 1, 16 jun. 1932.

_____. Botucatu, ano 2, p. 1, 19 mar. 1933.

_____. Botucatu, ano 3, p. 3, 8 jul. 1934.

GHIRARDELLO, Nilson. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: UNESP, 2010.

_____. Cidades e ferrovia. In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades** - Projetos e representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011.

GOODWIN JUNIOR, James William. Anunciando a civilização: imprensa, comércio e modernidade fin-de-siecle em Diamantina e Juiz de Fora, MG. In: **Projeto História: história e imprensa**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP, nº 35, 2007.

LANNA, Ana Lucia. **Uma cidade na transição – Santos: 1870-1913**. São Paulo: HUCITEC/Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LE GOFF, J. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Afla-Omega; Sociologia e Política, 1974.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovários, Trabalho e Poder**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; SILVA, Fernanda H. Aparecida da. Povoamento, ocupação de terras e tecnologia de transporte às margens do rio Paraná (1907-1962). In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades** - Projetos e representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011.

PEREIRA, Robson M. **Washington Luís e a modernização de Batatais**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

PESAVENTO, Sandra J. **Exposições universais: espetáculos da modernidade do século XIX**. São Paulo: Hucitec, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó: **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Campo Grande: UFMS, 1997.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: HUCITEC; INL, 1981.

SANTOS, Fábio Alexandre. **Rio Claro: uma cidade em transformação (1850-1906)**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002.

Ludmilla Sandim Tidei de Lima Pauleto

**A INFLUÊNCIA DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO
BRASIL EM ALGUMAS CIDADES DO INTERIOR DE SÃO
PAULO**

*O encontro da raça nova com a
terra fértil da Noroeste crea
cidades mais rapidamente do que as
minas de petróleo e ferro dos Estados
Unidos.*

(ERCILLA, PINHEIRO, 1928a)

RESUMO

O presente trabalho, baseado em dissertação de Mestrado (PAULETO, 2006a), pretende apresentar um estudo comparativo entre as cidades de Bauru, Pirajuí, Lins, Guaiçara e Distrito de Tibiriçá, estabelecidas ao longo da linha da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) e que tiveram seu crescimento ou surgimento devido à passagem dos trilhos. Pretende-se – através de análises da história desses núcleos urbanos, seu surgimento e crescimento e de que forma a EFNOB influenciou tal processo – demonstrar as transformações produzidas nas áreas centrais dessas localidades, seu modo de ocupação e seu reflexo na arquitetura e no urbanismo.

Palavras-chave: Ferrovias. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Patrimônio. Preservação.

ABSTRACT

This paper, based on the Master's thesis (PAULETO, 2006a), aims to present a comparative study between the cities of Bauru, Pirajuí, Lins, Guaiçara and Distrito de Tiberiçá, established along the line of the Northwest Railway of Brazil (EFNOB) and had their development or emergence due to the passage of the rails. We intend – through analysis of the history of these urban centers, its emergence and development and how the EFNOB influenced this process – to demonstrate the changes produced in the central areas of these cities, their mode of occupation and its reflection in architecture and urbanism.

Keywords: Railways. Railroad Northwest of Brazil. Heritage. Preservation.

1 INTRODUÇÃO

Parte significativa da história do Estado de São Paulo se entrelaça com a história das ferrovias. A partir de meados do século XIX, as ferrovias tiveram importante papel nos destinos do Estado, estando associadas ao crescimento de muitas cidades e também à criação e transformação de várias delas. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) teve relevante papel nesse contexto, favorecendo a transformação de muitos vilarejos nas grandes cidades de hoje e fazendo surgir outras tantas.

De forma geral, Matos relata que algumas poucas estradas de ferro no Estado de São Paulo caracterizaram-se por preceder a ocupação, como foi o caso da EFNOB. Nesses casos, ele considera a estrada “modeladora inicial de uma paisagem nova” (MATOS, 1974), dominada pouco depois pelos pés de café, tendo a função primeira de ocupar. Azevedo escreve que um dos fenômenos mais interessantes provocados pela construção da ferrovia era a criação de “novos centros de população” sobre o percurso da linha, principalmente nos nós principais, bifurcações e cruzamentos, bem como a rapidez com que tais centros se povoavam. As áreas centrais desses núcleos urbanos hoje são a “memória” viva de como se deu a ocupação dessas áreas e como se transformaram nas cidades atuais.

Bauru, ponto de partida da ferrovia, foi o centro nervoso de um processo de ocupação territorial do interior do Brasil, e a EFNOB foi um essencial instrumento utilizado nesse processo. Além de proporcionar o desenvolvimento territorial, promoveu a integração com o Porto de Santos, por intermédio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro articulada à São Paulo Railway (no trecho Santos-Jundiaí). Bauru e toda a linha da EFNOB foram ainda ligadas à cidade de São Paulo pela Estrada de Ferro Sorocabana, a qual permitiu uma nova articulação da capital ao interior do Estado, passando por Sorocaba, Botucatu, com um ramal para Bauru, seguindo para Ourinhos

e Assis. Em Ourinhos, outro ramal seguia em direção a Londrina, na região norte do Estado do Paraná.

Nas próximas páginas, será possível apreender, pelas cidades escolhidas como casos de estudo, como se sucedeu o surgimento e posterior transformação dos núcleos urbanos, hoje áreas centrais, e de que forma sua ocupação está atrelada à construção da Noroeste do Brasil. A escolha dessas cidades se deu, a princípio, através de seu patrimônio arquitetônico ferroviário, de significativa importância para a preservação e, em um segundo momento, em função da formação de seus núcleos urbanos, que apresentam diferentes origens.

2 O CRESCIMENTO E A FORMAÇÃO DE ALGUNS NÚCLEOS URBANOS NA “ZONA NOROESTINA”: a cidade de Bauru como ponto de partida

A maior parte das cidades do Estado de São Paulo, fundadas durante o século XIX, originaram-se de patrimônios religiosos. Eram terras doadas à Igreja, em nome de santos de devoção, por grandes proprietários de terras, que tinham em troca missas após a morte, sepultamentos especiais, entre outras coisas. O interesse dos proprietários de terras, além da proximidade física do patrimônio com suas terras e uma possível valorização caso o povoado vingasse, era a proximidade da mão de obra para eventuais trabalhos nas terras e, principalmente, a união dos poderes da Igreja e Estado. A Igreja cumpria papéis que passaram a ser do Estado após a proclamação da República, como emissão de certidões de nascimento, casamento, óbito e principalmente registro das propriedades rurais (Lei de Terras – 1850). A Igreja Católica significava um braço do Estado nos lugares mais afastados, como foi o caso da zona noroeste do Estado de São Paulo, durante algum tempo após a proclamação (GHIRARDELLO, 1999a).

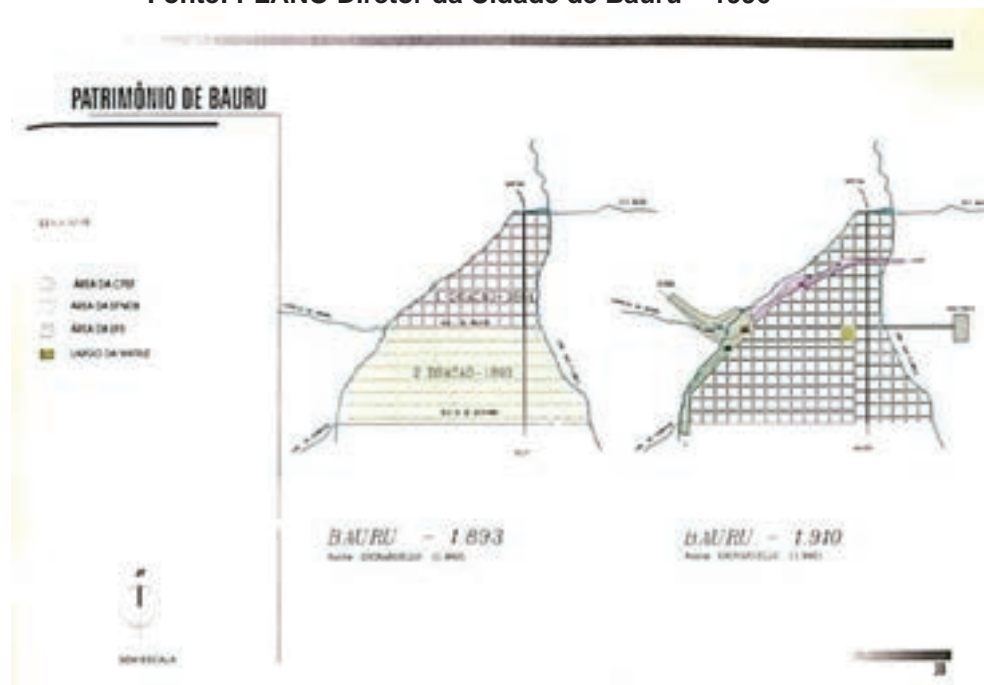
Lima relata que, em 1880, a Província de São Paulo havia se tornado o maior produtor nacional de café, e é nessa época que a ocupação do Oeste Paulista sofre uma mudança radical no que diz respeito aos aspectos socioeconômicos. Antes dessa data, os migrantes (mineiros e fluminenses) que se estabeleciam na região vinham de lugares em decadência econômica e, a partir de 1880, são os grandes produtores de cidades como Jaú, Piracicaba, Limeira, Descalvado, etc., que se estabelecem aqui, com o intuito de ampliar seus negócios. “Seus empreendimentos, de corte nitidamente capitalista, alicerçam as novas bases sociais da região” (LIMA, 1978a, p. 106).

Bauru recebeu a primeira doação de terras em 15 de novembro de 1884, feita por Antônio Teixeira do Espírito Santo e sua esposa, Marcelina Maria de Jesus, de parte das terras de sua propriedade, denominada Fazenda das Flores, ao Divino Espírito Santo e a São Sebastião de Bauru (EDIÇÃO, 1977a), santos de sua devoção. A doação, redigida e assinada por Faustino Ribeiro da Silva, amigo do doador, só foi homologada no ano seguinte. Ghirardello descreve que a área era delimitada pelo córrego das Flores e rio Bauru, até a foz do córrego da Grama e linha imaginária no sentido leste-oeste, ligando esse último ao córrego das Flores, formando um triângulo. Essa área era constituída de 57 hectares e 25 ares, segundo Nava (2005a).

O texto do livro *Edição Histórica* cita ainda que foi Faustino Ribeiro da Silva, em 17 de abril de 1888, então presidente da Câmara de Lençóis, que conseguiu, da própria Câmara, a nomeação de Vicente Ferreira de Farias como arruador dessa primeira área doada, além da quantia de dez mil réis para a fundação da capela. A malha traçada era em forma de xadrez, compondo um quadriculado de 88m x 88m, equivalente a oito datas de 22m x 44m. No mesmo ano, ainda de acordo com o livro, chegou ao local a família Bastos que, proveniente de Rio Pardo, ali se instalou com uma casa de comércio e ergueu um cruzeiro, onde seria erigida a capela (no centro da atual Praça Rui Barbosa). Em 1889, membros da Comissão Central de Estatística “verificam que a fertilidade da Serra dos Agudos estava dando origem à edificação,

nessa região, da povoação do Bauru, cujo progresso iria atrofiar a da Vila de Lençóis” (NAVA, 2005b, p. 14). Chegam também, nessa época, Azarias Leite e esposa, acompanhados do sogro Coronel João Batista de Araújo Leite e outros familiares, dedicando-se a atividades rurais.

Figura 1 – Mapa do patrimônio de Bauru – área foreira.
Fonte: PLANO Diretor da Cidade de Bauru – 1996



Nova doação foi feita, por volta de 1893, por Veríssimo Antônio Pereira, descendente de Felicíssimo Antônio de Souza Pereira, delimitada pelo rio Bauru, pela linha imaginária no sentido leste-oeste da primeira doação e pelo córrego das Flores. A área era de 134 hectares e 80 ares (NAVA, 2005a). O arruamento é expandido de forma contínua, até pouco acima da atual Rua 15 de Novembro, sem preocupação com pontos de interesse, eixos principais, avenidas ou áreas para praças. As doações

foram feitas para a igreja, que denominou a área da segunda doação como “Área Foreira”. Dessa forma, as pessoas que comprassem lotes nessa área estavam obrigadas a pagar impostos para a igreja. Mas as vendas dos lotes cresceram de tal forma que provocaram muitas brigas, algumas delas com finais trágicos. A Igreja se esgotou com tantas brigas e, por fim, vendeu a concessão das terras para a Sociedade Civil Cintra e Companhia.

É importante ressaltar que o bairro Bauru, localizado na jurisdição de Espírito Santo de Fortaleza e no município e comarca de Lençóis, torna-se patrimônio já em 1884, no mesmo ano da primeira doação. Em 1893, ano da segunda doação, Bauru já era distrito do recém-criado município de Fortaleza (município em 1887), “com o qual desde logo disputa a hegemonia, numa acirrada luta de proprietários domiciliados em ambos os núcleos” (LIMA, 1978b, p. 112). A instalação do distrito de paz de Bauru aconteceu em 6 de julho de 1894 e recebeu um lugar nos cômodos da casa de Manuel Jacinto Bastos, localizada na frente do Cruzeiro erigido por sua família.

A chegada das Estradas de Ferro entre 1905 e 1910 acelerou a ocupação do povoado de Bauru, segundo Ghirardello, e valorizou, de maneira rápida, as datas urbanas, todas sobre o aforamento da Fábrica da Matriz do Divino Espírito Santo. O autor atribui a cobrança da “joia” aos rendimentos pouco significativos da pensão anual e cita jornais da época, onde essa questão foi bastante discutida. Como resultado dessas discussões, a Igreja passa a ser vista não mais como uma instituição evangelizadora, mas sim como empreendedora imobiliária. A valorização rápida das terras pertencentes ao patrimônio de Bauru (hoje área central da cidade) não permitiu que pessoas de poder aquisitivo baixo tivessem acesso a elas, e, em consequência disso, surgiram bairros operários, loteados por grandes proprietários de terras, além das linhas férreas.

A cidade de Bauru recebeu o título de “Boca do Sertão”, “adotado entre o final do Século 19 e início do Século 20 para identificar a cidade como portal do

desbravamento rumo à região noroeste. [...] O slogan remetia ao desbravamento do interior e toda mítica em torno dele: índios, mata cerrada e calor” (BOCHEMBUZO, 2002a, p. 2). Bauru teve sua formação vinculada à expansão cafeeira, mas foi com a chegada das Estradas de Ferro Sorocabana e Companhia Paulista e, principalmente, com a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que a cidade foi efetivamente ocupada, tendo se transformado em “importante nó ferroviário e por conseqüência comercial e prestador de serviços” (GHIRARDELLO, 2003, pg. 01).

Embora Bauru não tenha surgido em consequência da Ferrovia, sua ocupação se deu muito rapidamente após a chegada dos trilhos. “A estrada de ferro constituía um poderoso chamariz para a população urbana” (GHIRARDELLO, 1999b, p. 48). O perfil ferroviário da cidade pode ser percebido no grande número de imigrantes e migrantes que vinha para trabalhar na construção e na empresa ferroviária. Houve uma multiplicação de hotéis para servir aos que passavam e também aos trabalhadores ferroviários, inicialmente na Avenida Rodrigues Alves e depois com a construção da Estação Ferroviária da NOB, em torna da Praça Machado de Mello. Existiam até casas noturnas de diversão com nomes franceses para atender à mão de obra qualificada (LIMA, 1978c, p. 112).

Quando em 1905 chegaram a Bauru os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), vindos de Lençóis pela margem direita do rio Bauru, o núcleo urbano já se apresentava formado, e a estrada ocupava parte dos terrenos já loteados e ruas públicas já traçadas. Essa ocupação resultou na criação da atual Avenida Pedro de Toledo, no sentido diagonal, paralelo à linha férrea. É nessa avenida que seria localizada a estação ferroviária da Sorocabana e, partindo dela, abriu-se a Avenida Rodrigues Alves, que se estenderia, a princípio, somente até a atual Rua Antônio Alves.

Em 1904, foi criada a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), para, em 1905, terem início os trabalhos de execução da Estrada de Ferro, tendo

como ponto de partida Bauru e o destino final, inicialmente, Cuiabá (MT). Tempos mais tarde, seu destino foi alterado para Corumbá (MS), por sugestão do engenheiro Emílio Schnoor e apoio do Clube de Engenharia Carioca, a fim de aproveitar a malha ferroviária existente de Bauru até São Paulo, como visto anteriormente. A área escolhida para o “marco zero” ficava próxima à Estação da Sorocabana, para facilitar o transporte de cargas e passageiros. As terras adquiridas para as futuras construções (estação, pátio ferroviário, oficinas e casas de operários) eram da Fábrica Matriz do Espírito Santo. Partindo desse local, a ferrovia seguiu através do vale do córrego da Grama, em direção à Noroeste.

Nessa época, os sertões da Noroeste, de acordo com Azevedo (1950), pertenciam ao município de Bauru. O autor relata que a população dessa região, formada pelo homem branco, era muito escassa e também rarefeita, e Bauru, o núcleo mais ocupado, possuía pouco mais de 500 casas rústicas, onde 27 eram de operários da estrada. Pelegrina cita o jornal *O Bauru*, de 20 de outubro de 1906, que discorre sobre os efeitos que, já nessa época, a Estrada de Ferro causava no pequeno povoado de Bauru, mesmo com um ano de construção. Abaixo transcrevemos alguns trechos:

A verdade inconcussa é que todos os dias aportam à nossa terra elementos novos, das mais variadas profissões e atividades. (PELEGRINA, 2000a, p. 123).

As construções residenciais deverão adotar, daqui por diante, linhas arquitetônicas mais requintadas e o 1º. grande passo nesse sentido foi dado pelo dr. José Praxedes, o distinto eng. da Noroeste que construiu a lindíssima vivenda em frente da estação e das oficinas, soberbo sobrado com jardins circundantes, digno das melhores cidades do mundo, pela disposição de seus cômodos e completo conforto que oferecem. (PELEGRINA, 2000b, p. 125).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) avançou seus trilhos no sentido de Bauru, chegando ao núcleo urbano em 1910. Vinda de Pederneiras pelo vale do rio Bauru, construiu sua primeira estação no início da atual Rua Agenor Meira. Chegou

cortando as principais ruas da época, permitindo passagem apenas na Rua Araújo Leite, com a construção de uma ponte, e na Rua Antônio Alves, com uma passagem em nível, vias essas, à época, com maior número de edificações. Com a conformação desse entroncamento, a cidade de Bauru atraiu imigrantes de toda parte, como já foi dito, o que propiciou sua ocupação frenética nessa época.

Após a encampação da EFNOB pelo governo federal, concluída em 1919, a sede da administração foi transferida do Rio de Janeiro para a cidade de Bauru (administração de Arlindo Luz). No ano de 1921, a Noroeste inaugurou o complexo das oficinas que vieram em consequência da transferência da administração para Bauru, que já apresentava cerca de 30.000 habitantes² (PELEGRINA, 2000c, p. 105).

A ferrovia promoveu transformações no núcleo urbano, que, segundo Tidei Lima, são uma “relação de causa e efeito” (LIMA, 2003a). São criados pela administração da NOB um Curso de Ferroviários e um hospital, em consequência da incidência da tuberculose que assolava os trabalhadores. Em 1939, a condição da “Cidade Ferroviária” se consolida com a inauguração da nova Estação Ferroviária, que abriga as três ferrovias em um edifício monumental, dando a Bauru um destaque especial no estado e no país. Portanto, é perfeitamente visível que “a ferrovia ditava o ritmo da cidade” (LIMA, 2003b, pg. 01).

² Segundo Pelegrina, “a construção das oficinas centrais da antiga E.F. Noroeste, em Bauru, foi um dos fatores que mais contribuíram para acelerar o crescimento da cidade”.

**Figura 1 – Estação Ferroviária Nova, final da construção, 1939.
Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. – Bauru.**



A EFS e a CPEF “já no início deste século iniciavam a integração desta área com a capital Paulista, proporcionando o escoamento da produção cafeeira até o Porto de Santos” (PLANO, 1996a). No mesmo período, “atendendo à política do governo federal de interligar todos os Estados à capital Federal (Rio de Janeiro, na época), partiu do município a instalação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em direção às barrancas do rio Paraná, cortando o estado do Mato Grosso e interligando-se em Corumbá com a Ferrocarril Santa Cruz na Bolívia” (PLANO, 1996b).

A área territorial do município de Bauru foi, ao longo do tempo, sendo alterada em decorrência da emancipação de seus povoados. Quando em 1896 o município foi criado, seu território era de 800.000 alqueires de terras e, segundo alguns autores, abrangia as terras entre os rios Tietê e Aguapeí/Feio, até as barrancas do rio Paraná. Analisando alguns pontos da história da Ferrovia Noroeste do Brasil em território paulista, ressaltamos que a linha férrea foi construída exatamente no trecho de terras bauruenses, parte no espigão dos citados rios, e outra, próximo ao Tietê. Portanto, os povoados que foram surgindo ao longo da linha até as barrancas do rio Paraná

localizavam-se nas terras do município de Bauru. Com o tempo, esses povoados foram se transformando em cidades e se desmembrando do território bauruense.

Fernando de Azevedo ressalta, no livro *Um Trem Corre para o Oeste*, que o povoado de Bauru, em pouco tempo de vida, já apresentava um número considerável de habitantes. Mas após a chegada das estradas de ferro e, principalmente, a construção de outra partindo desse local, sua população dá um verdadeiro salto quantitativo. Essa vertiginosa ocupação está relacionada, principalmente, à construção da EFNOB, que movimentou “gente” e serviços, mantendo o crescimento populacional constante.

Com as estradas de ferro, muitos empregos foram criados, o comércio e a prestação de serviços se desenvolveram e se consolidaram enquanto base econômica do município. A agricultura e a pecuária obtiveram a ligação com os grandes mercados consumidores do país e, até mesmo, com os estrangeiros através das ferrovias. Houve uma intensa migração e imigração para a cidade de Bauru, de brasileiros de outras regiões e também de estrangeiros, em busca desse novo polo de desenvolvimento.

Versa o livro *Edição Histórica Bauru* que, em 1901, Bauru já possuía um mercado, e as ruas paralelas à já existente Araújo Leite começavam a surgir. De acordo com o plano diretor de 1996, o núcleo urbano nasceu à margem direita do rio Bauru e expandiu-se preferencialmente pela encosta sul, menos acidentada, onde se caracterizou a cidade propriamente dita, com os principais equipamentos. À margem esquerda, em terrenos mais recortados pela hidrografia, desenvolveram-se, desde o início, os bairros de caráter mais popular.

Em 1910 vamos encontrar a cidade bastante ocupada na parte compreendida entre o rio Bauru, ribeirão das Flores e rua 15 de Novembro, e o aparecimento de certos eixos, tais como avenida Rodrigues Alves, Batista de Carvalho e Araújo Leite, onde se desenvolvia principalmente o comércio, bem como o núcleo original da Vila Falcão, no outro lado do rio Bauru. (EDIÇÃO, 1977b, p. 21).

O primeiro bairro a surgir foi a Vila Falcão, que até hoje mantém as características arquitetônicas daquela época e é onde ainda residem ex-operários do pátio ferroviário e seus descendentes. Por volta de 1908, foi doada área para novo cemitério (atual Cemitério da Saudade), por João Henrique Dix, o que obrigou a construção de uma ponte sobre o Ribeirão das Flores e a abertura de grande avenida de acesso, parte da atual Rua Primeiro de Agosto. Entre 1910 e 1920, foram introduzidos na cidade alguns melhoramentos, como a Praça Rui Barbosa e o abastecimento de água e esgoto (EDIÇÃO, 1977c). Nas décadas de 1920 e 1930, essa área seria ocupada, formando um pequeno bairro, a Vila Cardia.

As estradas de ferro trouxeram maior ocupação para o pequeno vilarejo, bem como o início da industrialização. Bairros, como a Vila Antártica, surgiram em consequência da instalação dessas indústrias. O comércio recebeu força. Novas aglomerações surgiram fora do patrimônio, em terras mais baratas, em virtude da dificuldade econômica, já que os terrenos do local tinham alto custo. O poder público assiste, passivamente, à divisão das glebas, enquanto a cidade cresce sem respeito ao sítio urbano, em uma malha reticulada, ignorando a necessidade de espaços públicos de lazer.

3 NÚCLEOS URBANOS AO LONGO DA LINHA DA NOB: distrito de Tibiriçá, cidades de Pirajuí, Lins e Guaiçara

Quando comparamos o surgimento do núcleo urbano de Bauru com o de mais quatro núcleos ao longo da linha da Noroeste, verificamos que, em sua maioria, foi a Estrada de Ferro que promoveu o surgimento destes, aliada à vontade e aos interesses dos proprietários de terras que ali viviam. Com exceção do núcleo urbano de Pirajuí, que apresentou ocupação semelhante à Bauru, os demais surgiram devido à passagem dos trilhos.

A escritora Josefina de Campos Fraga (1996a), em ensaio denominado *Relembrando Tibiriçá*, revela que as terras adquiridas no início do século XX (cinco mil alqueires paulistas), que dariam origem mais tarde ao núcleo urbano de Tibiriçá, pelos irmãos Constantino, Afonso e Antônio Fraga pertenciam aos herdeiros de Faustino Ribeiro da Silva, um dos pioneiros da região. Mas foi somente em meados de 1905 que os três irmãos se tornaram os efetivos proprietários. Nesse período, os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil partiam de Bauru rumo à região noroeste do Estado de São Paulo, fazendo a ligação com o Estado do Mato Grosso. “Os irmãos Fraga, antevendo a valorização das terras às margens da nova ferrovia, traçavam seus planos de posse e conquista.” (FRAGA, 1996b, p. 2).

Fraga revela que, em 1913, Antônio Gonçalves Fraga fez a doação de quatro alqueires de terras localizados próximo à Estação Ferroviária de Tibiriçá, para a Irmandade de Misericórdia de Bauru (FRAGA, 1996c), recém-criada, como forma de amenizar os sérios problemas de recursos médicos em que se encontrava a Comarca de Bauru, em função do súbito crescimento populacional. A autora ressalta ainda a existência de uma controvérsia, uma vez que, segundo depoimentos de descendentes dos Fraga, a área doada era de cinco alqueires paulistas e uma data, sendo esta localizada bem no centro do lote e reservada para a Igreja Católica, onde hoje se encontra a igreja do distrito. A Irmandade providenciou o loteamento da área e a venda dos lotes para arrecadar fundos. Logo se iniciou o patrimônio, onde nasceu um pequeno comércio.

“Como a povoação crescia, a Prefeitura de Bauru designou o engenheiro Amadeu Furlani para realizar o serviço de arruamento da localidade.” (PELEGRINA, 2005). Em virtude de a Estação Ferroviária da Noroeste receber o nome de “Tibiriçá”, o povoado passou a ter o mesmo nome e foi elevado a Distrito de Paz, como permanece até hoje, pelo Decreto nº. 50, de 9 de dezembro de 1919. Ele teve como seu primeiro Juiz de Paz o Sr. José de Campos Fraga.

A ocupação urbana de Tibiriçá aconteceu sob influência da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Logo após a doação das terras margeando a Estação Ferroviária, a área foi loteada, e os lotes, vendidos, propiciando o surgimento de um pequeno comércio. E assim algumas construções começaram a surgir. O Sr. Adelmo Bertussi³, antigo morador de Tibiriçá e descendente direto de imigrantes italianos que ali viveram, considera que, enquanto houve movimento de trens na linha da EFNOB, Tibiriçá possuía um grande fluxo de pessoas, mas que, após a privatização da ferrovia e o abandono de praticamente todas as estações, incluindo a do distrito, esse fluxo apresentou uma expressiva queda.

Josefina Fraga descreve o distrito de Tibiriçá com peculiaridade:

Construções singelas, quase seculares. Ruas tranquilas, pouco movimento. Não fossem as fiações de energia elétrica e de telefonia; não fossem as antenas de televisão e o asfalto, a sensação que se tem ao percorrer determinadas ruas de Tibiriçá é a de que, a qualquer momento, daremos passagem a um coche imperial ou a uma antiga jardineira do início do século (FRAGA, 1996d, p. 1).

Embora esse texto tenha sido escrito em 1996, a autora retrata as características atuais do Distrito, que aparentemente não sofreu grandes alterações visuais desde então. Segundo informações obtidas na Prefeitura de Bauru, não houve alteração no perímetro urbano, mas existe uma solicitação de ampliação deste, ocorrida no início de janeiro 2006, mas que, todavia, não foi aprovada.

Já o povoado de Pirajuí surgiu de um patrimônio religioso (25 alqueires de terras), sendo o Sr. João Justino da Silva o fabricante do patrimônio e zelador da Capela. O surgimento do povoado e posterior ocupação urbana do município estiveram atrelados aos acontecimentos nacionais e mundiais. O café foi o grande motor do

³ O Sr. Adelmo Bertussi é funcionário da Prefeitura Municipal de Bauru, exercendo a função de projetista na SEPLAN – Secretaria Municipal do Planejamento. É considerado autodidata, tendo se aposentado em meados da década de 1990 e, logo em seguida, tendo sido recontratado para a mesma função, em razão do seu amplo conhecimento na área.

desenvolvimento de Pirajuí, e a Estrada de Ferro, um dos principais instrumentos. Muito embora a cidade esteja localizada na Zona Noroeste do Estado, aparece como exceção, juntamente com Bauru, já que se apresentava ocupada quando a EFNOB teve sua construção iniciada. As demais cidades surgiram com a passagem da linha férrea e tiveram seu desenvolvimento urbano a reboque da ferrovia, seguindo, de acordo com Ghirardello, os moldes da EFNOB. Pirajuí teve seu surgimento e ocupação tal qual as cidades cafeeiras do Estado de São Paulo, iniciadas com o patrimônio religioso, hoje área central, a capela e as demais edificações ao redor. Não se sabe ao certo porque a cidade não teve um crescimento radiocêntrico, como as demais, sendo este um dos únicos diferenciais em relação às cidades surgidas no século XIX.

Alguns autores destacam que Pirajuí foi uma cidade pensada e planejada, não para um número determinado de habitantes, como muitas outras no país, mas como vontade e interesse de poucos. É bem provável que sua implantação tenha sido previamente planejada pela Igreja Católica, mas infelizmente não se tem nenhum material que possa comprovar essa hipótese. O traçado reticulado era comum naquela época e continuou sendo executado nas cidades da EFNOB, feito geralmente por agrimensores ou engenheiros. Não se tem notícia de que em Pirajuí o traçado reticulado tenha sido pensado e executado por esses profissionais. A primeira capela, que, de acordo com os documentos, foi erigida onde hoje está a Igreja Matriz, localizava-se em área alta e seca e constava de um grande espaço ao redor, também características desse tipo de cidade, segundo Ghirardello (1999).

É importante ressaltar a diferença entre Pirajuí e as demais cidades da linha da EFNOB que surgiram em consequência de uma “ferrovia de penetração”. Embora o município tenha sido cortado pela ferrovia desde o ano de 1906, sua ligação efetiva aos trilhos aconteceu somente em 1925.

Figura 2 – “Praça Cel. Joaquim Piza no ano de 1925, quando era denominada Praça D. Lúcio” (Correio de Pirajuí,, 1950, pg. 03) – Igreja Matriz de Pirajuí.
Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.



A cidade de Lins, diferentemente de Bauru e Pirajuí, surgiu com a chegada da EFNOB. O que eram fazendas isoladas deu lugar a uma próspera cidade. Azevedo relata que em 1908 eram abertos “o primeiro hotel e botequim e uma fábrica de bebidas, em Lins que, em menos de 10 anos, se tornaria uma das maiores cidades da região” (AZEVEDO, [1950?], p. 76). Concomitantemente, era inaugurada a Estação Ferroviária da EFNOB. Transcrevemos abaixo um trecho do livro *O Estado de São Paulo. Zona Noroeste*, que trata do surgimento da cidade de Lins:

Um dia parou um vagão à beira-linha, que logo virou estação. Uma casa de taboas e uma venda de pinga formaram em seu redor um agrupamento de casinholas. E de repente apareceu Lins, a cidade synthese do progresso de toda a zona, maravilhando os próprios itinerantes brigados de todos os dias. (ERCILLA; PINHEIRO, 1928b, p. 339).

O autor compara o surgimento de cidades norte-americanas, que acontecia em razão da descoberta de jazidas de petróleo ou ferro, as quais nasciam da noite para o dia, com o surgimento de Lins, ressaltando que esta última nasceu como um milagre da terra, pois não tinha ali riqueza nenhuma a não ser a riqueza da terra. “Desse ajuntamento, do intercâmbio entre os pequenos sítiantes donos das terras que produzem, e os que para lá foram mercadejar, nasceu Lins, a cidade-feira.” (ERCILLA; PINHEIRO, 1928c, p. 340).

Magalhães versa que, entre as décadas de 1920 e 1930, a administração municipal mostrou grande preocupação com os problemas locais. É nessa época que a cidade recebe melhoramentos como guias e sarjetas, aterros e desteros, remoção de entulhos, abaulamentos de ruas, construção de bueiros, etc. Segundo o autor, as lavouras de café foram as grandes responsáveis pelo surto de desenvolvimento experimentado por Lins na década de 1920. Nos fins da mesma década, a cidade estava dotada de 275 quilômetros de estradas, abertas na administração de Paulo Lusvarghi. No início de sua gestão, Lins, de acordo com Magalhães, encontrava-se ilhada, sendo a ferrovia a única porta de entrada e saída. O autor frisa, no trecho a seguir, a importância das lavouras de café:

Em menos de seis anos o município de Lins assumiu um lugar destacado na economia paulista e o índice da sua grandeza foi à montanha de um milhão de sacas de café, que, transportados através das estradas tão difamadas, eram conduzidas para embarcar nos vagões da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. (MAGALHÃES, 1954a, p. 98).

Em 1925, a cidade de Lins perdeu a sede do bispado para a cidade de Cafelândia, sendo somente em 27 de maio de 1950 que a Santa Sé determinou a mudança da Catedral de Cafelândia para a cidade de Lins, que foi elevada à condição de cidade episcopal. Em 30 de agosto do mesmo ano, era efetivamente alterada a sede do Bispado de Cafelândia para Lins. O trecho transcrito abaixo se refere às características de Lins no citado ano:

Em 1950, um conjunto arquitetônico amplo e estruturado, uma população adensada de mais de trinta mil habitantes, um comércio sólido, uma lavoura rica, um aparelhamento de ensino soberbo, em todos os graus, inclusive o universitário, um serviço telefônico que se liga aos Estados Unidos e à Europa, sede de Bispado, sede de um batalhão do Exército, um nível comercial elevado, uma elite culta, uma arrecadação municipal vultosa e crescente, êsses atingidos níveis de expansão já emprestavam à cidade feição de pequena capital. (MAGALHÃES, 1954b, p. 226).

**Figura 3 – Praça Coronel Piza – s/d.
Fonte: Indeterminada.**



A EFNOB foi de grande importância econômica para a cidade, uma vez que, além de prover o surgimento do povoado e sua posterior ocupação, permitiu o escoamento de

toda produção agrícola da região. Durante muito tempo, foi a única porta de entrada para o município, tendo beneficiado o transporte do café, em seus áureos tempos. Guaiçara, último núcleo urbano objeto de análise, surgiu mais de dez anos após a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil à região. Foi no início da década de 1920 que os primeiros alqueires de terras foram loteados e vendidos. No trecho transcrito abaixo, é possível constatar que a cidade de Guaiçara, em 1923, era apenas um lenheiro, onde os trens paravam para se abastecer. Em pouco tempo, tornou-se mais uma parada da EFNOB no sertão:

Guaiçara, como todas as outras, do mesmo modo impressiona. Há cinco annos era um lenheiro. O trem parava para se abastecer de lenha. E nada mais. (ERCILLA, PINHEIRO, 1928c, p. 351).

Figura 4 – Guaiçara na década de 1920.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.



Na publicação da Noroeste do Brasil, de 1928, o autor atenta para a existência de casas comerciais importantes e com grande movimento no pequeno povoado de

Guaiçara, já nos fins da década de 1920. Ele ressalta o conflito de crenças ao citar duas igrejas de diferentes religiões, lado a lado, logo na entrada do núcleo urbano. A essa última observação é acrescentado que tal conflito era bastante comum em toda a zona noroestina. A Estação Ferroviária de Guaiçara, de acordo com o texto, foi construída em 1926, momento em que o Dr. Alfredo de Castilho era o diretor da Estrada e esta era reconstruída. “Advogaram, perante s. s., uma estação que viesse substituir a primitiva. E a estação lá está, espaçosa, contando noventa e tantos metros de esplanada.” (ERCILLA; PINHEIRO, 1928d, p. 352). A então vila apresentava-se no ano de 1928, com cinco anos de vida, 300 prédios – sendo 160 construídos somente no terceiro ano de sua vida–, dois médicos, três farmácias, uma serraria e cinco máquinas de beneficiar café, arroz e algodão.

Mediante dados atuais e uma análise da história do povoado, foi possível verificar que o núcleo urbano se desenvolveu, em um primeiro momento, do lado esquerdo, como versa a história. Tanto foi a porção à margem esquerda da linha férrea a que se desenvolveu, que constatamos edificações como a Igreja Matriz, o primeiro grupo escolar e a principal praça da cidade, localizadas nessa área de terras.

4 CONCLUSÃO

A EFNOB promoveu a transformação de muitas cidades e o surgimento de outras tantas no Estado de São Paulo. De acordo com Ghirardello, na maioria das cidades, a ferrovia gerou o próprio desenho urbano, porque os traçados da cidade partiam sempre dos limites dados pela área da EFNOB, área que englobava pátio, estação e praça (esta serviria para carga e descarga, parada de veículos, bebedouro de animais, etc.) ou pelos próprios trilhos. Por vezes, foi a própria companhia a pioneira e indutora de transformações formais, tendo auxiliado ainda na propagação de modos de construir até então desconhecidos ou pouco utilizados naquela região.

Comparando os cinco núcleos urbanos analisados, a diferença entre a típica cidade cafeeira do século XIX e a maioria das cidades da EFNOB é que as primeiras nasciam do alto para baixo, caso visto em Bauru e Pirajuí, e as segundas, dos pontos baixos para cima, a partir da implantação da ferrovia, que teve seu traçado desenhado em terrenos próximos aos cursos d'água. Para as cidades da EFNOB, a “praça da estação” ou “largo da estação” substituía o largo da capela das cidades do século XIX (café). A ocupação se dava paralela aos trilhos, com lotes dispostos de forma linear e as vias subseqüentes também paralelas em direção aos limites das cidades (GHIRARDELLO, 1999).

As áreas que deram início aos núcleos urbanos citados acima, hoje, ou são áreas centrais, como no caso de Bauru, Pirajuí e Lins, ou são áreas que não se tornaram os centros desses núcleos urbanos, aparentemente, devido à estagnação de seu crescimento, ocorrido somente de um lado dos trilhos, casos vistos em Tibiriçá e Guaiçara. Em algumas dessas cidades, com a decadência do modal ferroviário, os trilhos foram removidos dessas áreas, tendo sido deslocados para a periferia, dando lugar a ruas e avenidas, como em Pirajuí, Lins e Guaiçara. Tibiriçá e Bauru ainda mantêm seus trilhos, primeiro porque teve seu crescimento urbano estagnado, e segundo por se tratar de um grande entroncamento ferroviário, optou-se por construir um viaduto para transposição do pátio, pois o custo para a remoção de tamanha estrutura era muito maior.

Em todos os casos estudados, a influência da ferrovia é nitidamente percebida nos traçados urbanos, nas edificações históricas remanescentes e, principalmente, nas áreas que margeiam a linha férrea.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Dissertação e Teses

GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha. Formações Urbanas da Noroeste Paulista**, 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura) – FAU / USP, São Paulo, 1999.

LIMA, João Francisco Tidei. **A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru**. Dissertação de mestrado em Ciências Humanas na área de História Social, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1978.

PAULETO, Ludmilla Sandim Tidei de Lima. “**Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de interesse histórico no Estado de São Paulo: as estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**”. Dissertação de mestrado; Universidade de São Paulo; título acadêmico de mestre; área de História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo; Orientadora Prof^a. Dr^a. Beatriz Mugayar Kühl; São Paulo, 2006.

Livros

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste**. São Paulo: Melhoramentos, 2^a. Edição, [1950?].

EDIÇÃO Histórica, Bauru, São Paulo – Brasil. São Paulo: Editorial Focus, Departamento Histórico, Coordenação Salvador Obiol de Freitas, 1977.

ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno. **O Estado de São Paulo. Zona Noroeste**. Traduções de Otto Heukrodt, do inglês; Lauro Montanari, do italiano; Luiz Royo, do espanhol. Legendas do Dr. A. M. de Ercilla. Direção técnica de P. Nuñez Arca. Editores: Propaganda Pan-Americana, São Paulo, 1928.

MAGALHÃES, Paulo de. *O Povo de Lins*. São Paulo: Oficinas Gráficas de Saraiva S.A., 1954.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, Sociologia e Política, 1974.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

PLANO Diretor de Bauru, Caderno de Dados, Levantamentos e Diagnóstico, Lei nº. 4126 / 1996.

Artigos

GHIRARDELLO, Nilson. *A ação do Conselho de defesa do Patrimônio em uma cidade nova e de porte médio brasileira*. [www.bauru.sp.gov.br/codepac artigos](http://www.bauru.sp.gov.br/codepac/artigos). Acesso em 15 de novembro de 2003.

BOCHEMBUZO, Daniela. *Slogan não reflete identidade local*, **Jornal da Cidade**, Bauru, quinta-feira, 1^o. de agosto de 2002.

LIMA, João Francisco Tidei. *Antigo Conjunto da Companhia NOB* Parecer. www.bauru.sp.gov.br/codepac.codepac_processostombados/parecer. Acesso em 15 de novembro de 2003.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Manuscritos do autor. Bauru, NUPHIS – Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região “Gabriel Ruiz Pelegrina”, 2005.

FRAGA, Josefina de Campos. *Relembrando Tibiriçá*. Bauru, 1996.

José Xaides de Sampaio Alves

PLANEJAMENTO E GESTÃO PARTICIPATIVA: convergência entre ciência, arte e tecnologia

RESUMO

É difícil conseguir convergência, em um mundo tão fragmentado, de concepções de ciência, domínio e distribuição tecnológica e visão estética e artística da realidade. O desenvolvimento sistemático de uma metodologia participativa do CP-Cidades da UNESP (ALVES, 2011a) na elaboração do planejamento e gestão urbana tem possibilitado essa reflexão e conquista, integrando ciência no diagnóstico e na pesquisa, usando novas tecnologias e instrumentos de gestão para criação de cenários futuros (BRASIL, 2001), mudando a concepção estética e artística da realidade, valorizando a identidade cultural coletiva com o planejamento urbano e da paisagem local e regional (S. L. PARAITINGA, 2010). Esses territórios têm sido palco histórico das maiores ações e intervenções humanas, com resultados muito negativos e impactantes através dos modelos adotados de exploração econômica, social, ambiental e formas centralizadoras de gestão (ALVES, 2001). Algumas das experiências realizadas apontam para essas possibilidades de transformações e convergências, como o caso do planejamento e gestão participativa do município de São Luiz do Paraitinga (SP).

Palavras-chave: Planos participativos. Convergências. Ciência. Arte. Tecnologia. Patrimônio.

ABSTRACT

It is hard to achieve convergence, in a world so fragmented, of science conceptions, domain and technological distribution and artistic and esthetic view of the reality. The systematic development of a participatory methodology of the “CP-Cidades” of UNESP (ALVES, 2011a) in the elaboration of urban planning and management has enable this reflection and achievement, integrating science in the diagnostic and research, using new technologies and management tools to the future sceneries creation (BRASIL, 2001), changing the esthetic and artistic conception of the reality, valuing the cultural collective identity with the urban planning and of the local and regional landscape (S. L. PARAITINGA, 2010). These territories has been the historical scene of the biggest actions and human interventions, with very negative and impactful results through the adopted models of economic, social and environmental exploration and centralizing management forms. Some of the conducted experiences point to these possibilities of transformation and convergence, as the case of the participatory planning and management of the city of São Luiz do Paraitinga (SP).

Keywords: Participatory plans. Convergence. Science. Art. Technology. Patrimony.

1 INTRODUÇÃO

Uma concepção crítica válida de ciência para o planejamento e a gestão urbana e regional terá que atender aos direitos multidisciplinares que a sociedade brasileira vem conquistando nos campos sociais, culturais, ambientais, econômicos, políticos e estético/espaciais. Nesse sentido, as cobranças e o controle social avançam nas seguintes questões centrais: busca de inclusão social no processo de concepção, decisão e gestão de Planos Estratégicos e Planos Diretores Participativos (LEI 10257/2001); melhoria da qualidade de vida, que incluiu o sentimento de pertencimento e de participação; busca de sustentabilidade das ações humanas sobre o meio ambiente; melhoria das condições sociais diversas (habitação, saneamento, etc.); formas públicas mais econômicas de gestão do território; combate à especulação imobiliária; busca de geração de renda na perspectiva de menor exploração do trabalho e do território com controle e cobranças de contrapartidas a essa exploração (BRUNDTLAND, 1987).

Já se produziu, enquanto ciência, um pensamento filosófico mais crítico e convergente, que questiona a forma de produção e exploração da cidade contemporânea (SANTOS, 1990) e suas consequências, mas urge que se busquem alternativas concretas mais humanizadoras, funcionais e estéticas a esse processo. É hora de nova tarefa de exercício de utopia civilizatória. Algumas inserções transformadoras desenvolvem-se nesse caminho (MACHADO, 2000), como a busca de metodologias mais dialógicas de participação (FREIRE, 2001) com inclusão das novas tecnologias de informação e comunicação, controlando as decisões de planejamento e gestão, melhorando a transparência e publicidade das informações e permitindo aos cidadãos fazerem o controle social do poder público. Essas tecnologias permitem a criação de cenários diversos de projetos urbanos e do uso e ocupação do solo rural, modelando a realidade, calculando impactos e contrapartidas, diminuindo

dúvidas para tomadas de decisões, cobrando ações mitigatórias no campo econômico, ambiental e social e maior respeito à cultura local.

Cientificamente já se conhece os malefícios dos processos exploratórios socioterritoriais (CAMPOS FILHO, 1989), como a degradação da qualidade de vida e da segurança e a falta das infraestruturas urbanas. Conhece-se muito sobre poluição ambiental e desenvolvem-se soluções para minimizar, coletar, tratar e reusar a água e diferentes resíduos, também para produção e uso de energias limpas. Conhecem-se os malefícios dos custos sociais com o tempo gasto no transporte em vias congestionadas. Impõem-se a adoção de novos meios de transportes e mobilidade, de soluções criativas para uma mudança da distribuição da geografia e funcionalidades humanas no território da cidade. Soluções que podem ser testadas com base em um novo humanismo de como se viver, na procura de um planejamento mais inclusivo e distributivo, que gere novo urbanismo, funcional e estético, onde as diversidades de usos, de classes sociais e de tipologias formais e construtivas convivam integradas no espaço – em uma nova utopia urbana (ALVES, 2008).

É preciso diminuir as distâncias e o tempo entre morar, trabalhar, ter lazer e esporte e acesso à cultura e educação. A tecnologia atual permite acabar com o zoneamento funcional estrito senso. Há vantagens na miscelânea de funções para a convivência, mobilidade, segurança, saúde, acesso à natureza, a eliminação do carro e da poluição. É irracional ver uma massa de gente espremida em trânsito, irritada e doente se deslocando na cidade, simplesmente porque as relações espaciais entre morar, trabalhar, ter acesso aos serviços urbanos e o sentido imposto de posse à moradia vão na contramão da qualidade de vida. O sistema de exploração capitalista agradece (KOVARICK, 1979).

Na saúde, percebem-se os malefícios do sedentarismo, do estresse, da degradação ambiental, do desprazer estético da vida agora sob o ritmo global imposto pela era digital, sem que esses avanços simplificassem ainda as relações funcionais e

espaciais na cidade. A inclusão de uma nova agenda saudável no urbanismo é premente (CEPEDOC, 2010).

É hora do urbanismo, enquanto ciência, arte e tecnologia, inverter o foco colocado só na eficiência dos meios de suporte para a vida urbana e radicalizar o foco na busca profunda dos significados sobre a qualidade de vida das pessoas, exercendo uma nova utopia humanista. Que se dane a indústria automobilística, de transporte explorador, de combustível poluente e dos remédios corretivos. Há que se ousar criar nova relação de produção e de valor de uso para as moradias e sua relação com a oferta de emprego, serviços, equipamentos públicos e de abastecimentos, tendo a natureza como unidade específica e integradora.

Nos Planos Diretores Participativos mediados pelo CP-Cidades, esses novos paradigmas científicos e tecnológicos vêm sendo exercitados, buscando redesenhar artisticamente as cidades. Propõem-se alternativas saudáveis de mobilidade, ruas e vias de pedestres por entre parques integrados urbanos onde podem se situar equipamentos públicos, espaços de lazer e esportes situados próximos ao caminho do trabalho. Reflete-se sobre as possibilidades tecnológicas de controle da poluição do ar, do controle acústico dos ruídos, da melhoria da segurança pelo controle do “olhar dos cidadãos” (JACOBS, 2009), adotando-se várias formas de polifuncionalidade para melhorar a vitalidade dos espaços urbanos.

A estrutura socioterritorial atual é pura expressão funcional, estética e simbólica das formas exploratórias e “anticivilizatórias” de concentração de renda. Os espaços global, regional e urbano são marcados pela exclusão social (IANNI, 1997), por países onde impera a fome e a opressão, por regiões e cidades de baixo IDH, como no Estado de São Paulo, onde os Planos Diretores Participativos se realizaram também por periferias e favelas nas cidades. O mercado imobiliário segrega impondo sua lógica de explorar nichos econômicos cada vez mais especializados. Impõe-se valores simbólicos desumanos. Repetem-se as “cidades de muros”, visíveis e invisíveis

(ALVES, 2012a), enquanto ampliam-se os “conluíus imobiliários” (ALVES, 2012b), que escapam ao Estatuto da Cidade, repetindo a “orgia de produção de loteamentos” que antecedeu a Lei 6766/79 (MEIRELLES, 1994).

Mata-se o sonho do urbanismo moderno – da cidade livre, aberta e distributiva de infraestruturas e de políticas públicas com os ditos “condomínios” horizontais. Em cada nova portaria – simulacro dos portões das cidades medievais – leia-se “Aqui Jaz a Cidade Democrática!”. Do outro lado, crescem as favelas ou recriam-se pelas mesmas regras especulativas os “MCMV”.

A paisagem do território rural também é marcada pelas desigualdades de condições impostas pelo mercado e pelas políticas públicas. Avançam-se as monoculturas extensivas da cana, da soja, do eucalipto, do gado, etc., devastadoras de territórios como dos Altos Vales dos rios Paraíba do Sul e Ribeira em São Paulo, a Amazônia, a Mata Atlântica e do Cerrado. De outro lado fica exposto o abandono e a falta de políticas públicas: econômicas, sociais, tecnológicas e de valorização cultural, para a agricultura familiar das regiões montanhosas e de pequenas propriedades, para os assentamentos rurais, para o associativismo e as formas de economias solidárias de produção (SINGER, 2000). Contextos esses últimos das regiões do Alto Rio Grande (MG), do Alto Paranapanema (SP), do Alto Ribeira (SP), do Alto Paraíba (SP) e de Francisco Morato, na região metropolitana de São Paulo, onde os trabalhos se realizaram.

A economia desenha a paisagem natural e antrópica, territórios efêmeros de exploração, transforma o homem em meio e não fim. Expulsou índios, como faz com filhos de agricultores familiares de suas singelas casas de técnicas vernaculares, com jardim fronteiro, quintais, paióis, hortas, roças, pomares e pedra de amolar (ALVES, 1993), para habitar lotes mínimos e casas “caixa de sapato” ou “casas de cachorro” de loteamentos clandestinos ou do “Minha Casa, Minha Vida” (MCMV), onde ainda não se aplicam as possibilidades científicas e jurídicas já conquistadas do Estatuto da

Cidade, seja para baratear e melhor incluir as moradias na cidade ou para que estas sejam mais generosas funcional e esteticamente. Hoje, são espaços de “não arte”.

Tecnologicamente, dissimula-se no MCMV a incorporação de tecnologias sustentáveis a elementos adjetivos, como na incorporação simbólica de *boiler* e uma placa de energia solar nos telhados de casas populares. Há que se repensar o papel substantivo do Estado neste processo exploratório do planejamento habitacional, pois leis, tecnologias e novas possibilidades de concepções estéticas existem e, se aplicadas, garantiriam direitos e possibilidades de avanços civilizatórios para menor segregação, melhor distribuição dos benefícios da cidade, barateamento da terra e da moradia, cobranças de contrapartidas ambientais, sociais e econômicas à exploração. Faltam avanços na democratização da gestão e no exercício da cidadania nos territórios urbanos e rurais para que atendam às suas reais funções sociais.

Anualmente, verificam-se no Brasil e no mundo a repetição de tragédias ambientais provocadas em sua maior parte pela forma antrópica de exploração dos territórios (AB’SÁBER, 2011). A natureza e o homem vão, assim, impondo novas necessidades tecnológicas, preventivas e corretivas nesses territórios, seus resultados modificam o desenho urbano e da paisagem rural e, principalmente, das cidades. Rios são alargados, canalizados e desassoreados como se fossem os vilões. Piscinões, pôlderes, gabiões, arrimos em encostas, bermas de equilíbrio para taludes, etc., são criados e construídos de forma mitigatória.

Os maiores avanços vão no sentido da correção das consequências das tragédias, mitigando seus impactos, no máximo buscando contrapartidas a eles. Seja por fragmentação do conhecimento, interesse político e empresarial e a forma ainda centralizada e autoritária da gestão do planejamento, assim, pouco se avançou em soluções multidisciplinares, intersetoriais e de empoderamento (FREIRE, 2001) social capazes de integrar a complexidade dos atores, dos conhecimentos científicos e das

experiências acumuladas para uma revisão e busca de soluções profundas, eficazes e efetivas contra o mau planejamento urbano, rural e regional público.

Repetem-se soluções pontuais e simplórias de mitigações das consequências ao invés de se buscar soluções mais comprometidas e profundas com as causas no tempo. A paisagem e a estética urbana se tornam fragmentadas e efêmeras no tempo. Continua a exploração especulativa criando um “ciclo vicioso de aplicação tecnológica para mitigação das consequências” e não de um equilíbrio mais sustentável, integral e belo da paisagem.

Criam-se “feridas e cicatrizes” sucessivas na paisagem urbana (ALVES, 2011c), reafirmando a técnica sobre a natureza, negando também os processos de democratização que a sociedade conquistou de participação nos processos de planejamento, mas que se vê ainda alijada desses processos. É preciso avançar na criminalização dos responsáveis por essa exclusão e ilegalidade (ALFOSIN, 2011), bem como fortalecer a participação social, a atuação dos conselhos municipais deliberativos e o controle social com as novas tecnologias de comunicação e informações. Buscam-se avanços da democracia direta e aplicação de instrumentos científicos e de decisões populares do Estatuto da Cidade necessários para o próprio processo civilizatório.

Para os debates e decisões sobre o Planejamento Participativo e soluções de projetos de urbanismo e de arquitetura, é preciso uma nova ética técnica e compromisso na procura de consensos ou de decisão pela maioria (ALVES, 2011a). As soluções técnicas não estão isentas de interesses ideológicos e de mercado, como provam as licitações fraudulentas e as corrupções desmanteladas. A história da urbanização reafirma o risco destes interesses (ALVES, 2001). Assim, é preciso relativizar as possibilidades técnicas, criando cenários diferentes, avaliando de forma transparente os impactos positivos e negativos, pesquisando as diferentes formas e possibilidades de uso do Estatuto da Cidade para cada realidade. Deve ser a coletividade

empoderada (SCHIAVO; MOREIRA, 2005) que deverá democraticamente decidir as opções a tomar.

2 A METODOLOGIA PARTICIPATIVA COMO CONVERGÊNCIA ENTRE CIÊNCIA, ARTE E TECNOLOGIA

As pesquisas feitas em diversas cidades e regiões – e que neste momento concentram-se na gestão da superação de crise acontecida em São Luiz do Paraitinga – buscam desenvolver o domínio de uma tecnologia de mediação dialógica para a condução de processos de planejamento e gestão participativa. A dificuldade de convergência entre ciência, arte e tecnologia para esse modelo de gestão esbarra em diferentes elementos, como: o avanço da metodologia participativa depende dos avanços da própria democracia e da cidadania no contexto histórico, social, cultural e territorial local – Capital Social. Também depende dos avanços dos atores institucionais: gestores, Ministério Público e toda a Justiça que faça avançar os direitos à participação e ao controle social sobre a gestão pública. Ainda dependem de forma ativa da concepção epistemológica, ideológica e ética dos mediadores do processo.

Concluiu-se nas pesquisas que as condições culturais, do capital social, atores institucionais, bem como dos métodos a serem empregados e de suas eficácias e efetividade, são desniveladas entre as localidades enquanto eficiência, eficácia e efetividade. Esse desequilíbrio cultural exige mediações externas, como a do CP-Cidade da UNESP, que quanto mais presentes e alongados, tendem a serem mais efetivos. Mas muitos avanços se conseguiram, mesmo que de forma desnivelada nas diferentes cidades, como o legado deixado na efetividade da busca de garantia do direito constitucional de participação, e para isso as extensões integradas com a pesquisa e o ensino do CP-Cidades vêm colaborando.

O planejamento participativo realizado focou-se na busca objetiva de avançar com o conhecimento e a aplicação das tecnologias conquistadas pelo Estatuto da Cidade, pesquisando objetivamente sobre os novos paradigmas a conquistar de: inclusão; cidade sustentável, saudável, criativa e resiliente; distribuição dos benefícios; combate à especulação; cobrança de contrapartidas ao desenvolvimento, etc., buscando “consensos” entre atores sociais e institucionais com concepções prévias diferentes, com e sem formações técnicas, de diversas áreas de conhecimentos. Fato que exigiu, especialmente dos mediadores, um foco na pactuação metodológica e ética baseada na comunicação dialógica e horizontal (FREIRE, 2001), na leitura didática e crítica sobre a cidade atual (VIGOTYSKY, 1968), na busca de um ideal e utopia para o futuro, na aceitação dialógica da diversidade e busca de nivelamento das informações do grupo. As análises, assim, tornaram-se mais intersetoriais e multidisciplinares. As experiências adquiridas demonstram que o resultado final desse processo, que não é simples e nem rápido, permitem soluções inovadoras, mais criativas e mais aprofundadas.

Figuras 1, 2 e 3 – Cenas da participação em São Luiz do Paraitinga, Itaporanga e Coronel Macedo (SP). Fotos do autor.



As etapas participativas contemplam as seguintes: em uma primeira fase, faz-se o diagnóstico estratégico das realidades socioterritoriais, perguntando “o quê” e “quais”

os problemas, necessidades, tendências, potenciais e oportunidades existentes, tanto setorialmente como por unidades de planejamento (UP) territoriais, também sobre os recursos humanos e naturais. Em uma segunda fase, busca-se a criação de cenários espaciais e pergunta-se “onde” implantar as prioridades definidas através de métodos de “mapas participativos”. E, em uma terceira fase, aprofunda-se nas perguntas de “como” e “com quais” formas, instrumentos de gestão, parceiros e recursos deve-se contar para a implantação dos programas, projetos e ações no tempo.

Em cada fase, há a necessidade de articulação de domínios tecnológicos eruditos e populares. Faz-se críticas e projetam-se as novas realidades e utopias. As sínteses estética, conceitual e jurídica do Planejamento e da Gestão da nova paisagem a ser criada vão sendo construídas coletivamente, com conceitos, desenhos, modelos diversos, e exigem a convergência de visão coletiva sobre a sustentabilidade buscada. Concepção essa que pode nascer da criação individual de um dos atores no processo, mas que deve ser discutida e legitimada, modificada e transformada coletivamente no processo participativo em curso. Isso ocorreu durante a realização dos oito Planos Diretores Participativos (PDP) em que o CP-CIDADES colaborou na sua mediação dialógica, de tal forma que houve grande empoderamento dos atores sociais, institucionais e técnicos locais.

Figuras 4, 5 e 6 – Mapas Participativos – Ilustração Geral, Processo e Resultado em São Luiz do Paraitinga (SP). Fotos do autor.



A forma ou a estética urbana e regional, projetada no tempo, encerra a necessidade e aplicação de convergência também de tecnologias necessárias para diagnóstico e conhecimento, discussão, representação e criação de cenários funcionais, estéticos e espaciais; também para os meios jurídicos, econômicos e sociais de implantação dos programas, projetos e ações durante a gestão. Busca-se uma paisagem que dê prazer estético, que estimule a vida saudável, sustentável e criativa, rica de estímulos, legível e expressiva para os cidadãos (LYNCH, 1980), que faça dialogar “uma certa intenção plástica” (COSTA, 1980) entre a preservação de monumentos e novos espaços públicos e privados necessários para o futuro.

O planejamento da paisagem das cidades e da região se encontra dentro do campo de possibilidades das manifestações coletivas de arte, só possível com convergência de diferentes atores, ciências e tecnologias articuladas no tempo e no espaço.

Figuras 7, 8 e 9 – Projetos realizados para São Luiz do Paraitinga: Escola de Música. Desenhos e maquetes do autor e equipe do CP-Cidades da UNESP de Bauru.



3 IDENTIDADE CULTURAL E EDUCAÇÃO PATRIMONIAL: convergências e possibilidades de usos de novas tecnologias

As pesquisas realizadas nas regiões e cidades do Alto Paranapanema, Alto Ribeira, Alto Paraíba, Francisco Morato, Lençóis Paulista e Bauru revelaram diversos

elementos culturais ora convergentes, ora dissonantes e complementares entre cada realidade.

Como exemplos de convergências foram detectados: a maioria dos territórios é formada por morros, encostas inclinadas e vales estreitos, o que explica a atual permanência e dificuldade da agricultura familiar no contexto regional e global da expansão da exploração rural tecnificada e o predomínio de políticas para culturas extensivas em terras mais planas que vão ocupando todo o território, fato que vem gerando êxodo rural e crescimento irregular em zonas de risco nas cidades. Converte também a falta de equipe técnica ou domínio público local das ferramentas e tecnologias de planejamento e gestão rural.

Os processos tecnológicos anteriores de produção do café, gado e culturas brancas devastaram matas e deixaram uma paisagem marcada pelos desmembramentos sucessivos de terras, o que levou a uma realidade de predomínio das pequenas e médias propriedades.

Essa realidade geomorfológica, histórica e tecnológica, no contexto de industrialização e tecnificação da produção do sudeste brasileiro, especialmente no oeste, centro-oeste e norte de São Paulo, segregaram as regiões pesquisadas, tornando-as pobres ou com os menores índices de desenvolvimento humano – IDH – do Estado de São Paulo.

Naqueles municípios, houve diminuição da população em até mais de 50% nas três últimas décadas, como em Itaporanga, situada no Alto Paranapanema, e em São Luiz do Paraitinga, no Alto Paraíba, devido ao êxodo intermunicipal para médias e grandes cidades, como para Francisco Morato, também pesquisada, na periferia da Grande São Paulo. No entanto, devido ao êxodo rural intramunicipal, a população urbana e as cidades cresceram nas encostas, várzeas e áreas de preservações permanentes.

Esses modelos de ocupações explicam os problemas ambientais que essas regiões vêm passando, como nos casos das enchentes de São Luiz do Paraitinga (2009 para

2010) no Alto Paraíba e na Cidade de Itaóca no Alto Ribeira (em 2011) – áreas pesquisadas –, e até mesmo explicam a tragédia ambiental da região serrana do Rio de Janeiro em 2011.

Figuras 10, 11 e 12. Tragédia da enchente em São Luiz do Paraitinga – 2010.
Fonte: Figuras 10 e 11, de R7 Notícias, publicadas em 04 de janeiro de 2010; e Figura 12, do autor.



O contraponto diferencial da geografia humana estudada é o caso de Francisco Morato na Grande São Paulo, um município aberto, receptivo aos migrantes e que se tornou um lugar de entrada na grande cidade – “Varanda da Metrópole” (ALVES, 2006). A paisagem construída dessa cidade média de baixo IDH sobre um mar de morros expressa essa liberdade ao imigrante. Ruas de terras irregulares espicham-se pelas encostas e pés de morros, criando taludes informais. Neles, abrem-se abrigos passageiros cuja expressão limite é uma “oca” com proteção de plástico na entrada, que antecede as técnicas das favelas tradicionais. No futuro, poderá vir a ser uma morada de alvenaria, construída por mutirões coletivos de autoajuda.

Francisco Morato revelou-se como expressão significativa de solidariedade urbanística, local de entrada e oferta de mão de obra barata à região metropolitana, levando a se propor no processo participativo de Planejamento Estratégico o conceito de “Custo Periferia”, com pagamento compensatório a seu baixo investimento urbanístico, buscando equilíbrio dinâmico dentro do desenvolvimento metropolitano.

Outra convergência é que a maioria das cidades pesquisadas é antiga, passou por diferentes ciclos de desenvolvimento e possui edificações e espaços que representam e expressam a história e a cultura regional. Cultura essa que necessita de pesquisas científicas e de valorização enquanto arte e tecnologia. Essa arquitetura encontra-se hoje dispersa, com exceção de São Luiz do Paraitinga, e se deteriora e desvaloriza pela lógica mercadológica de substituição por modelos e gostos contemporâneos mais efêmeros. A questão exige esforços multidisciplinares de preservação e valorização cultural, para o que a educação patrimonial é fundamental inclusive para a geração de renda por novas formas de economias criativas e de turismo cultural e ambiental entre outros. Essa foi uma das macropropostas estratégicas apontadas nos PEDESS e PDP e muito bem aplicada em São Luiz do Paraitinga.

No sentido tecnológico, a arquitetura preservada regional revela o processo de construir com recursos disponíveis (LE MOS, 1979), com a taipa de pilão, o pau a pique, o sapê, o adobe e a pedra. Com o tempo, foi-se incorporando técnicas construtivas mais eruditas, como as de tijolos queimados usados na construção da enorme abadia de Itaporanga (SP), que já incorpora o uso do ferro e do vidro, ou do alumínio, do plástico, etc. (REIS FILHO, 1964).

Figuras 13, 14 e 15 – Tecnologias de construção. Tijolos da Abadia de Itaporanga; Pau a pique dos Sobrados Trigêmeos, e Restauro com Aço e Tijolos da Matriz de taipa de pilão de São Luiz do Paraitinga (SP).



Os estudos patrimoniais devem abranger convergências científicas. Por exemplo, sobre a relação entre a arquitetura e o clima regional. A questão tecnológica está na base da compreensão de como se construía edificações com saúde, orientando as aberturas de acordo com as melhores horas de insolações dos dias, dimensionando os “pés direitos”, protegendo-se dos ventos, atendendo ao programa de necessidades funcionais e psicológicas. Em Liberdade (MG), no Alto Rio Grande, desvendou-se que a saúde sempre foi preocupação na arquitetura rural e urbana, o que cunhou a expressão “lugar onde entra o sol o médico não entra” (ALVES, 1993).

As cidades incorporaram modelos, significados, formas de viver e intenções artísticas e estéticas que devem ser reveladas na sua integridade e convergência de conhecimento.

O Planejamento e Gestão Urbana devem ter políticas públicas para os estudos sobre o patrimônio material e imaterial das cidades, valorizando-os como bens culturais e de desenvolvimento econômico e social. É preciso propor políticas de educação patrimonial. O projeto do MHAR (Museu de História e Arte Regional – www.acervodigital.unesp.br/mhar-slp) já desenvolve tecnologias e pesquisas para essa educação e preservação patrimonial.

4 O DESENHO URBANO E DA PAISAGEM: convergências, identidade e patrimônio

As realizações dos Planos Diretores Participativos revelaram identidades no desenho urbano e da paisagem local e regional. As convergências a partir das discussões participativas e da pesquisa revelam estruturas urbanas construídas no tempo, formadas por ruas, praças e largos, sua articulação particular com elementos naturais de um rio, os morros, os caminhos, etc., e de como em cada cidade se articularam os

usos e as funções sociais no tempo, permitindo uma leitura estética e funcional sobre as identidades locais.

Esses elementos de identidade apresentados poderão servir para formar uma consciência coletiva sobre o que é o patrimônio cultural material e imaterial de cada cidade, revelando parte das pesquisas feitas com as convergências entre ciência, arte e tecnologia.

É expressiva como a forma urbana e da paisagem da cidade de Taquarituba (SP), situada no Alto Paranapanema, que sofreu a tragédia de um tornado em 2013, apropriou-se de forma natural, cultural mesmo, de sua experiência história de produção rural, baseada em pequenas e médias propriedades de culturas de ciclos curtos, como o feijão, a batata, o triticale, a soja e o milho, que dependem de lagos de irrigação em cada microbacia rural (chamada, por isso, de “cidade dos mil lagos”), transferiu esse desenho particular rural para a paisagem urbana, onde criou-se três lagos envoltos por lazer, vias de caminhadas a pé, equipamentos de parques para diversas idades e com estímulos aos programas saudáveis.

Contudo, já se percebe nas suas ruas centrais o acúmulo de comércio e serviços de caráter microrregional, onde se inicia o processo de “morte noturna dos centros urbanos”, com expulsão das moradias e esvaziamento e deterioração dos usos noturnos. Coube ao Plano Diretor Participativo, usando os instrumentos adequados do Estatuto da Cidade, depois de discutido e aprovado coletivamente, propor controle dessa tendência.

Em Taquarituba, percebeu-se a segregação de bairros populares por uma rodovia, o que impôs a criação de ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), priorizando-as pelo poder público, podendo implantar infraestruturas, equipamentos sociais, passarelas, de lazer, etc.

Na cidade de Itaberá (SP) (pedra brilhante, em tupi-guarani), na mesma região, suas ruas estão articuladas entre duas rodovias regionais que se ligam na forma de um “Y”,

desenho esse que possibilitou valorizar assim, simbolicamente, um desenho urbano na forma de diamante.

No centro, ao redor da igreja matriz, valorizou-se uma característica histórica de desenho urbano de muitas cidades antigas, a saber: há um conjunto de sobrados de diversas idades e formas que possuem comércio ou serviços no piso inferior e moradia nos pisos superiores, conferindo vitalidade de usos diurnos e noturnos ao centro urbano. O PDP previu instrumentos de gestão de incentivos fiscais, outorga onerosa e transferência do direito de construir para preservar essa identidade.

Também criaram-se ZEIS para proteger e priorizar os investimentos nas áreas de moradias sociais, parques urbanos integrados, distritos industriais e de serviços nas margens das rodovias, fortalecendo essas estruturas no desenho daquela cidade.

Em Itaporanga (SP), além da abadia, outra identidade marca a sua paisagem: suas quadras centrais são regulares, ortogonais, e receberam no tempo forma de parcelamento dos lotes incomuns, que diminuem do centro das quadras para suas esquinas, que menores, são os mais significativos e valorizados comercial, funcional e simbolicamente, onde situam-se a maioria dos pontos comerciais e de serviços. O PDP, usando os novos instrumentos tecnológicos, jurídicos e urbanísticos de gestão urbana, não só buscou incentivar e garantir essa identidade, mas também sua ampliação para áreas de expansão.

Criou-se um grande parque integrado urbano ao longo dos rios, tirando as possibilidades do risco a enchentes e de ocupação irregular, que deverá ser conquistado pelo tombamento ambiental e paisagístico, a transferência do direito de construir e pelo consórcio imobiliário entre o poder público e os proprietários de terras. As moradias populares, existentes ou a construir, nas beiras das rodovias, em encostas ou periferias, receberam os benefícios das ZEIS, e de instrumentos de regulação fundiária.

Como mais um exemplo do uso das novas tecnologias para preservação e valorização das identidades, cita-se a cidade de Lençóis Paulista (SP), cujo PDP e sua Gestão efetiva aplicam a outorga onerosa do direito de construir, como instrumento geral educativo de consciência e contrapartida ambiental. Criaram-se ZEIS e Parques Urbanos Integrados com bons equipamentos públicos. Implantaram-se tecnologias de informação e comunicação que melhoraram a gestão urbana, como o cartão multifinalitário do cidadão integrando dados intersetoriais, transformando Lençóis Paulista em referência para cidades médias e pequenas.

Essas conquistas das cidades afirmaram a convergência da metodologia participativa como elemento científico, de valorização artística, cultural e de tecnologia, o planejamento mais eficaz, eficiente e efetivo.

5 SÃO LUIZ DO PARAITINGA: tempo e espaço na ciência, arte e tecnologia

As pesquisas em planejamento e gestão participativa em São Luiz do Paraitinga já se revelavam emblemáticas entre 2005 a 2009, antes da tragédia da enchente em 2010, devido à convergência de diferentes fatores históricos, humanos, culturais, ambientais, econômicos, sociais, que lhe davam amplitude incomum para a discussão sobre sustentabilidade, ambiente saudável, economia criativa e prevenção de riscos.

Aquela cidade situada em região histórica que passou pelos diferentes ciclos de desenvolvimento econômico foi submetida às diversas inovações e transformações tecnológicas no tempo, sofrendo os impactos dessas mudanças. Pelo maior isolamento a que foi submetida no século XX (LOBATO, 1996), sua paisagem urbana preservou um dos maiores conjuntos arquitetônicos do período colonial e imperial do Estado de São Paulo.

A história daquela região dá profundidade e atemporalidade à toda reflexão possível sobre aquela cidade, seu povo e patrimônio material e imaterial na busca de

compreensão da relação entre ciência, arte e tecnologias lá empregadas no tempo, incluindo o período de gestão de crise e reconstrução urbana após a tragédia da enchente.

Aqui se ensaia como aquele município, através do seu planejamento e gestão participativa, colocaram-no na vanguarda de um debate dessa convergência, servindo ainda de paradigma para uma educação e preservação do patrimônio cultural.

De uma forma objetiva, afirma-se que o processo participativo de debate e decisão do PDP e na gestão municipal de São Luiz do Paraitinga, desde 2005, encontra-se na fronteira das possibilidades metodológicas desenvolvidas e aplicadas no Brasil. Ele passou por teste de sustentabilidade científica, conceitual e tecnológica de diversos órgãos e instituições, sustentou-se política e socialmente perante os atores sociais, institucionais e políticos locais no período de crise da catástrofe ambiental e contribuiu para uma efetiva solução de problemas, tornando-se centralidade do processo de gestão no momento de crise (ALVES, 2011a).

Como soluções prévias, planejaram-se prioritariamente no PDP a dotação de ZEIS, que serviu à população desabrigada pelas enchentes da mesma forma que as ZPEs (Zonas de Projetos Especiais), permitindo a conquista sonhada de novos equipamentos públicos, para além das reconstruções e restauros necessários das obras destruídas pela enchente, entre outros.

Figuras 16, 17 e 18 – Projetos para Rua da Música, Centro de Educação Socioambiental, Lazer História, Esporte e Lazer, e Centro de recepção do Núcleo Santa Virgínia em São Luiz do Paraitinga (SP).



No processo participativo, convergiram-se de forma multidisciplinar e intersetorial visões dos mais diferentes atores: trabalhadores rurais e urbanos, lideranças sociais não alinhadas politicamente, inúmeras lideranças científicas e de gestão ambiental, cultural, jurídica, educacional, de saúde, da assistência social, da agricultura, de turismo, etc.

Essa convergência científica, artística e tecnológica permitiu propostas e resultados na fronteira do conhecimento científico como: controle e contrapartidas à exploração das monoculturas sobre o território rural, com objetivo de valorização e incentivos à produção da agricultura familiar, com base no associativismo rural; decisões estratégicas de proteção e gestão ambiental relativas ao Parque da Serra do Mar (Núcleo Santa Virgínia) e sua área de amortecimento; busca de recuperação de matas ciliares, criação de corredores ecológicos, criação de unidades de conservação e de política de planos de manejo do solo agrícola com incentivo à produção agroecológica. Essa discussão fortaleceu OSCIPs e ONGs locais com políticas efetivas de ações como a AKARUI e IES (Instituto Elpídio dos Santos).

Idealizou-se a organização coletiva socioeconômica das agrovilas, de desenvolvimento rural, integrando unidades individuais de produção e o planejamento das microbacias.

Idealizou-se os corredores ecológicos e o cinturão verde de agroflorestas, as Zonas de Interesse de Preservação (ZIRPA) e os Parques Urbanos Integrados: Parque do Rio Paraitinga, Parque Dr. Oswaldo Cruz e o Futuro Parque Dr. Aziz Ab'Saber. Aos Parques, associam-se projetos urbanos de: escolas, passarelas, pontes, áreas esportivas, o Centro de Educação Socioambiental, a Rua e Escola da Música, o Anfiteatro Dique, o Mercado Municipal, a nova Praça de Eventos com ginásio, concha acústica, rodoviária, etc. Projetos em implantação.

Figuras 19, 20 e 21 – Planos Ambientais e Paisagísticos de São Luiz do Paraitinga. Proteções de encostas, APPs, Parques e Corredores Rururbanos em ZIRPAs – Zonas de Interesse de Recuperação Paisagística e Ambientais. Desenhos do autor.



Economicamente, considerou-se a riqueza cultural luizense, material e imaterial, para incentivar a economia criativa e solidária (SINGER, 2000) na APL do turismo sustentável.

No desenho urbano, da paisagem e da arquitetura, buscou-se valorizar a história, o patrimônio cultural e ambiental. Criou-se a possibilidade do uso turístico que integre bairros segregados. Criou-se possibilidades do uso sustentável do rio Paraitinga para lazer, esporte e usos lúdicos no trecho urbano. Criou-se alternativas de mobilidade saudável a pé, por teleférico, fluvial, por cavalgada, etc. Projetaram-se equipamentos de valorização turística da paisagem: Mirante “alto do morro da cueca” e a rua turística do Alto do Cruzeiro.

Do ponto de vista social, priorizou-se a criação de ZEIS urbanas e rurais, espaços esses próximos, ou inserindo as infraestruturas e equipamentos públicos. Esse foi o caso da ZEIS Monsenhor Tarcísio de Castro Moura, implantada imediatamente à tragédia das enchentes, para receber as famílias desabrigadas, obra essa de alta tecnologia no sentido construtivo, mas que buscou uma relação estética e formal com a arquitetura histórica.

Figuras 22, 23 e 24 – ZEIS definidas pelo PDP. Habitações Sociais Construídas pela CDHU para os desabrigados de São Luiz do Paraitinga (SP).



No centro histórico, já bastante estudado pelos órgãos de patrimônio, onde há grande convergência de tecnologias vernaculares, de imensas expressões artísticas, após a tragédia, desafiou e desafia a aplicação de diversas áreas de conhecimento, de reconstrução e restauro. Sempre com a cobrança social autônoma e empoderada da participação popular local e externa.

Convive-se, neste momento, com intensa convergência de informações científicas, buscando entender e mitigar com obras de arquitetura e engenharia os problemas ambientais. Reconstrói-se com arte e novas tecnologias e concepções de restauro as edificações destruídas. Planejam-se, gerenciam-se e executam-se com participação popular as melhorias apontadas no Plano Diretor Participativo. Desenvolvem-se formas de valorização cultural e de educação patrimonial, como a criação da Casa do Patrimônio do Vale do Paraíba, implantado em um belo edifício restaurado.

Restauram-se edificações destruídas e criam-se espaços físicos e virtuais para armazenar, divulgar e valorizar o patrimônio material e imaterial, como o Instituto Elpídio dos Santos, a Casa e Museu Dr. Oswaldo Cruz, o Centro Cultural, a nova biblioteca, a Praça de Eventos com concha acústica, o Centro de Educação Socioambiental, busca-se construir a Rua e Escola de Música. Aproveitam-se com inteligência e novos conceitos e teorias científicas de restauro, com novas tecnologias e muita arte, a reconstrução para servir de forma convergente para a educação patrimonial local, regional, brasileira e global, como foi o caso do restauro da Capela

das Mercês, ótimo exemplo dado pelo IPHAN de como integrar a participação popular e técnica, local e externa no processo de projeto e restauro.

Figura 25 – Participação da equipe do CP-Cidades na reconstrução da cidade entre 2010 e 2015. Foto do autor.



Figuras 26 e 27 – Alunos bolsistas PROEX assentando tijolos no restauro da Capela das Mercês em São Luiz do Paraitinga (SP). Materialização do processo participativo de Gestão. Fotos do autor.



O CP-Cidades da UNESP, através de sua extensão indissociada da pesquisa e ensino, executou vários desses projetos e criou o MHAR, Museu de História e Arte Regional (MHAR, 2011), um museu virtual que busca registrar a produção feita e

resgatar, preservar, divulgar e valorizar o patrimônio material e imaterial daquela cidade e região. Integrado ao MHAR, busca-se criar novas formas tecnológicas de valorização e educação patrimonial

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo foi um ensaio reflexivo sobre a produção pelo CP-Cidades da UNESP de Bauru de Planos Estratégicos e Planos Diretores Participativos (PDP) em 19 cidades do Estado de São Paulo, entre 2005 e 2014, além do acompanhamento de implantação das suas gestões pelo autor como mediador externo em quatro desses municípios, em diferentes níveis de presença, com destaque para a cidade de São Luiz do Paraitinga, durante sua reconstrução. Concluiu-se que a efetiva gestão e implantação dos PDP foram tanto mais eficientes quanto maior foram as capacidades dos mediadores externos de continuarem no processo.

Assim, comprovaram-se vários níveis de efetividade entre os 18 municípios com PDPs realizados:

1. Com apenas Planos Estratégicos Participativos (PEDESS) realizados com financiamento e avaliação externa (FAE) pelo Governo do Estado e entregue-lhes para aplicação das políticas públicas, no geral com baixa resposta efetiva do Estado: Bom Sucesso de Itararé, Itapirapuã Paulista, Ribeira, Itaóca, Barra do Chapéu, Redenção da Serra, Natividade da Serra e Lagoinha.
2. Com Planos Estratégicos (PEDESS) e Planos Diretores Participativos (PDP) realizados com FAE pelo Governo do Estado, com grande efetividade e empoderamento durante o processo de participação, mas baixa efetividade da continuidade e avanços da gestão e aplicação sistêmica do PDP, com a impossibilidade de permanência dos agentes externos do CP-Cidades: Barão de Antonina, Riversul, Coronel Macedo e Itaberá.

3. Com grande efetividade seja na fase do PEDES, ou do PDP, e mediana efetividade na fase de gestão, dada uma mediana presença dos agentes técnicos externos: Taquarituba e Itaporanga.
4. Com grande efetividade seja na fase do PEDESS, PDP e processo de gestão, dada maior presença dos agentes externos do CP-Cidades: Lençóis Paulista.
5. Por fim, com excelente efetividade em todas as fases, notadamente na fase de gestão e implantação do PDP, que coincidiu com uma fase de tragédia e reconstrução da cidade de São Luiz do Paraitinga, mas que teve a presença efetiva e constante dos agentes externos da UNESP. Essa cidade histórica, assim tornou-se emblemática de como o Planejamento e Gestão Participativa podem de fato ser uma convergência entre ciência, arte e tecnologia

O “Planejamento e a Gestão Participativa” são obras sociais coletivas, complexas em suas abrangências multidisciplinares, que por um lado fazem diagnóstico da transformação socioterritorial e suas representações formais sobre a estrutura urbana que chegaram até o presente, selecionando e decidindo o que preservar e manter. Por outro lado, propõem-se a fazer prognóstico e propor diretrizes, programas, projetos e ações visando um futuro mais sustentável, saudável, criativo e resiliente para as cidades e os territórios rurais. Para essas tarefas coletivas de pesquisar, planejar, gerir e construir o futuro, convergem as possibilidades enquanto ciência de pesquisas nas áreas de história, geografia, economia, urbanismo, arquitetura, sociologia, engenharia, das técnicas construtivas do lugar, entre outras áreas do saber.

Enquanto manifestação artística e cultural, a forma urbana e o desenho da ocupação do território e da paisagem natural e antrópica, assim como a arquitetura do lugar, estão carregados de significados, de domínios tecnológicos e técnicos e de suas formas de apropriação, que nem sempre valorizaram aspectos mais humanos e civilizatórios das relações sociais existentes na história; basta vermos as representações físicas do nosso passado escravagista das cidades coloniais ou as

novas formas de representação urbanística e arquitetônicas das segregações sociais urbanas impostas pelo mercado imobiliário, como as favelas e os “condomínios horizontais”, que vão na contramão do sonho de um urbanismo mais solidário e distributivo.

Essas representações do passado e do presente, também do futuro sonhado coletivamente, sejam elas mais generosas ou apenas repetição simbólica da exploração entre as classes sociais nas nossas cidades, materializam-se com a sobreposição do domínio tecnológico e das técnicas construtivas e concepções artísticas no tempo e no espaço. Entre essas tecnologias capazes de se fazer avançar as cidades para estágios contemporâneos mais civilizados, de maior sustentabilidade, de construção de ambientes saudáveis, resilientes, mais criativos e artísticos, é necessário o domínio e o exercício de técnicas e metodologias participativas para o planejamento e gestão, que se faz um dever ético e direito social de ofício dessa área convergente de atuação profissional, buscando materializar e difundir direitos sociais conquistados e possibilidades já pesquisadas enquanto ferramentas tecnológicas, como o Estatuto da Cidade.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB'SÁBER, Aziz Nacib. **O sítio urbano de São Luiz do Paraitinga e a tragédia das grandes cheias do rio.** In: BIZELLI e ALVES (Orgs), *Gestão em Momentos de Crise*. São Paulo: Cultura Acadêmica e UNESP, 2011.

Palestra proferida na Praça Dr. Oswaldo Cruz de São Luiz do Paraitinga no ERGTAU (Encontro Regional de Geografia), realizado pela UNITAU, com parceria da UNESP em maio de 2010.

ALFONSIN, Betânia. **Mesa Redonda no Seminário Nacional “O Estatuto da Cidade + 10 Anos.** Ministério das Cidades e Instituto Pólis (orgs). São Paulo, 2011.

ALVES, J. Xaides S.; OLIVEIRA, A. C.; SILVA, M. J. D. **São Luiz do Paraitinga: Causas antrópicas rurais da catástrofe de 2010.** Simpósio Internacional de Ciências Integradas da Unaerp Campus Guarujá, 2012.

ALVES, J. Xaides de S. **Cidade de Muros.** Artigo do Jornal da Cidade. Bauru. 2012 a

- Venceu o Conluio Imobiliário.** Artigo do Jornal da Cidade. Bauru. 2012 b
- Planejamento e gestão municipal participativa: Bases conceituais e metodológicas da pesquisa e extensão Universitária.** In BIZELLI e ALVES (Orgs). Gestão em Momentos de Crise: Programa Unesp para desenvolvimento sustentável de São Luiz do Paraitinga. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011a.
- Paradoxos à Sustentabilidade em São Luiz do Paraitinga SP.** In BIZELLI, J. L. E ALVES, J. X.S (orgs.), Gestão em Momentos de Crise. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011b.
- ALVES, José Xaides de Sampaio.**Novas Paisagens Urbanas: Em tempo de avanços do Planejamento Participativo e da Sustentabilidade: A verticalização espalhada de Bauru SP.** 2008.
- Feridas e Cicatrizes na Paisagem de São Luiz do Paraitinga.** Simpósio Internacional de Ciências Integradas, Guarujá: UNAERP, 2011c.
- Voçorocas do Poder Público: Na lei, forma e gestão urbana na cidade sem limites.** Tese de Doutorado na FAU/USP, orientador Dr. Murillo Marx. São Paulo: 2001.
- Planejamento e novos atores institucionais e sociais: Aspectos históricos.** In: BIZELLI, J. L. E FERREIRA, D. A.O. Governança Pública e novos arranjos de gestão. Piracicaba: Jacintha Editores, 2009.
- PEDESS – Planejamento Estratégico para Desenvolvimento Saudável e Sustentável de Francisco Morato.** Relatório Fundunesp e para casa Civil do governo do Estado de São Paulo. 2006
- O Sertão da Mantiqueira / Liberdade MG: Transformações e Permanências.** Dissertação de Mestrado na FAU-USP. Orientador Murillo Marx. São Paulo, 1993.
- ARNHEIM, Rudolf. **Arte e Percepção Visual.** São Paulo, 3ª edição, Pioneira, Editora da Universidade de São, 1986.
- BIZELLI e ALVES (Orgs), **Gestão em Momentos de Crise.** São Paulo: Cultura Acadêmica e UNESP, 2011.
- BRASIL. **Lei Federal 10257/2001 – Estatuto da Cidade,** Brasília 2001.
- BRUNDTLAND, G.H. **“Relatório Brundtland” ou Nosso Futuro Comum.** Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU. 1987.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades Brasileiras: Seu controle ou o Caos: O que os cidadãos brasileiros devem fazer para a humanização das cidades.** São Paulo: Nobel, 1989.
- CEPEDOC – Centro de Estudos, Pesquisa e Documentação em Cidades Saudáveis.www.cidadessaudaveis.org.br.
- COSTA, Lúcio. **Arquitetura.** Rio de Janeiro: Bloch/Fename,1980.
- FREIRE, Paulo. **Educação como prática da liberdade.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

- IANNI, Octávio. **A era do globalismo**. 3.^a Ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: 1997. 304p.
- JACOBS, JANE. **Morte e Vida de Grande Cidades**. São Paulo: Martins Fontes 2009.
- KOVARICK, Lúcio. A espoliação urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LEMOS, C.A.C. **Arquitetura Brasileira**. São Paulo: Brasiliense. 1979.
- LOBATO, Monteiro. **Cidades Mortas**. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.
- MACHADO, João. **Comentários**. Revista Socialismo em debate, São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2000, p.51 a 64 e 80 a 81.
- MEIRELLES, Ely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**, 7.^a ed., São Paulo: Malheiros Editores, 1994.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução Urbana do Brasil**. Livraria Pioneira Editora - Edusp, São Paulo, 1964.
- SANTOS, Milton. **Metrópole Corporativa fragmentada**. São Paulo: Nobel, 1990.
- S.L.PARAÍTINGA. **Plano Diretor Municipal Participativo. 2010**
- SCHIAVO, Marcio R. e MOREIRA, Eliesio N. **Glossário Social**. Rio de Janeiro: Comunicarte, 2005.
- SINGER, Paul. **Economia Socialista**. Revista Socialismo em debate. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2000, p. 11 a 50 e 77 a 80.
- VIGOTSKI, L.S. **Formação social da mente**. São Paulo: Martins Fontes, 1968.

Priscilla Ananian

**URBANISMO COMERCIAL E REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS
CENTRAIS:
evolução das centralidades comerciais e os impactos sobre as
políticas de requalificação do centro de Bauru**

RESUMO

O objetivo deste artigo é discutir, à luz do conceito de urbanismo comercial, as políticas de revitalização da área central de Bauru, cidade de 350.000 habitantes situada na região centro-oeste do Estado de São Paulo. Produto e motor das transformações do espaço e da sociedade, a atividade comercial urbana é representada por um conjunto de funções complexas e de representações do sistema social, econômico e cultural que evoluiu com o processo de metropolização dos territórios. O surgimento de novas centralidades comerciais na periferia das cidades contribuiu com a perda de vitalidade dos centros. Em consequência disso, novas organizações e parcerias para a revitalização comercial das áreas centrais surgiram com o objetivo de reequilibrar a importância dos centros perante as redes de novas centralidades urbanas e periurbanas.

Palavras-chave: Formas urbanas. Centralidade. Urbanismo comercial. Revitalização de áreas centrais.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to discuss, in light of the concept of commercial urbanism, the central area revitalization policies of Bauru, city of 350,000 inhabitants located in the Center-West Region of the state of São Paulo. Product and engine of space and society transformations, urban retailing is a set of complex functions and representations of the social, economic and cultural system that evolved with the process of metropolization of territories. The creation of new retail centralities in the outskirts led to a lack of city center vitality. As a result, new organizations and partnerships for the commercial revitalization of downtown areas are emerging with the aim to improve retail function in the city center and to rebalance the importance of the downtown in the network of new urban and peri-urban centralities.

Keywords: Urban forms. Centrality. Commercial urbanism. City center revitalization.

1 CENTRALIDADE, ATIVIDADE COMERCIAL E URBANISMO

O centro é caracterizado por ser um lugar privilegiado de concentração de funções urbanas e de atividades que favorecem a troca de informações complexas condicionado à convergência de infraestruturas de transporte e de comunicação. Bourdeau-Lepage, Huriot e Perreur (2008) definem a formação da centralidade através da gênese de uma ordenação espacial na qual o espaço é organizado e estruturado a partir e em torno de um centro. As áreas centrais são geralmente caracterizadas por representar os valores de uma sociedade: a espiritualidade (locais de culto), o poder (centros decisoriais), as trocas monetarizadas (instituições financeiras, comércio) e a palavra (espaços públicos) (BARTHES, 1970 apud MONNET, 2000). A concentração de atividades comerciais e de serviços favoreceu a intensidade urbana (CUNHA; KAISER, 2009) e atrai potencialmente outras atividades institucionais, residenciais, simbólicas e econômicas.

1.1 Fatores que corroboram a evolução do sistema de centralidades comerciais

A maioria das cidades brasileiras é vítima da especulação fundiária e imobiliária agravada pela adoção tardia de políticas de planejamento e gestão urbana, promovendo formas urbanas fractais com múltiplos espaços intersticiais. Esses espaços aceleram e agravam as dinâmicas de segregação socioespacial dos bairros periféricos.

1.1.1 Expansão urbana e emergência de novas centralidades

A expansão urbana das cidades brasileiras de porte médio favoreceu a emergência de novas centralidades em detrimento das áreas centrais. Essas novas centralidades se

desenvolveram graças às inovações comerciais e tecnológicas, a disseminação do uso do automóvel e a evolução dos valores da sociedade consumista. A dimensão simbólica reveste a noção de centralidade de novos significados diante dessas novas dinâmicas de recomposição dos territórios (MONNET, 2000). Para que um lugar seja identificado como centro, é necessário que o espaço simbólico seja representado, significado e apropriado por diferentes categorias de atores e usuários.

1.1.2 A evolução do perfil do consumidor

A evolução do perfil do consumidor, conjugada às mudanças na composição familiar, às novas práticas espaçotemporais residenciais e de mobilidade e ao acesso do indivíduo à cultura global, desempenhou um papel importante na recomposição do espaço urbano e dos territórios periurbanos (BOCHET, 2005; LÉVY, 2008).

1.1.3 As práticas de mobilidade e a emergência de novas centralidades comerciais

A evolução dos meios de locomoção e das práticas de mobilidade levou à emergência de novas centralidades comerciais de grande porte, tais como os *shoppings centers* e os hipermercados. As estratégias desenvolvidas pelo setor privado privilegiam a localização desses equipamentos junto às vias expressas, favorecendo o acesso por automóvel, enquanto que as áreas centrais apresentam sérios problemas de congestionamento, levando ao declínio da atividade comercial. O aparecimento de novas centralidades periféricas sem planejamento urbano e regional resulta em modelos pouco sustentáveis diante da necessidade de diminuir a congestão dos centros urbanos.

1.2 A contribuição do urbanismo comercial diante da evolução do sistema de centralidades comerciais

O déficit de políticas voluntaristas de regulação e a ausência de planejamento e gestão do desenvolvimento comercial na maioria das cidades de médio porte são alguns dos fatores que contribuíram com o declínio das atividades dos operadores e prestadores de serviços nas áreas centrais. Os equipamentos comerciais mais refinados foram substituídos gradualmente pelas bandeiras do comércio popular e pelas atividades comerciais informais exercidas pelos ambulantes. O urbanismo comercial recebeu influências da Europa e dos Estados Unidos (MERENNE-SCHOUMAKER, 1996; BALSAS, 1999) e pode ser definido como um conjunto de iniciativas e parcerias público-privadas tendo em vista o desenvolvimento e implementação de projetos estratégicos relativos à integração do comércio na trama urbana, mobilizando capital, recursos humanos e participação da população em prol de um desenvolvimento mais sustentável e policêntrico.

1.2.1 As políticas públicas de revitalização de áreas centrais e a redinamização do comércio

Os projetos de revitalização urbana realizados nos últimos vinte anos investiram na requalificação dos espaços públicos, na revalorização da imagem do centro e na redinamização do comércio de rua viabilizados por uma política de incentivos fiscais (*incentive planning*). Em suma, as áreas centrais evoluíram segundo duas modalidades: a primeira é estratégica e depende da ação do poder público e das táticas utilizadas pelos operadores privados, sobretudo os comerciantes (JACOBS, 1961); a segunda modalidade faz alusão às práticas, à imagem mental (LYNCH, 1960) e às representações que temos da centralidade.

As estratégias de revitalização de áreas centrais deveriam integrar processos mais amplos de planejamento urbano e regional no sentido de desenvolver a malha de centralidades comerciais, conectando o centro da aglomeração urbana aos centros de bairro e às novas centralidades periféricas. A segunda modalidade tange às práticas sociais e à evolução das representações que fazem os usuários e moradores da cidade, contribuindo, assim, com a revitalização das localidades centrais.

1.2.2 Gestão de conflitos ocasionados pela coexistência da função residencial com as atividades comerciais das áreas centrais

Os conflitos ocasionados pela incompatibilidade de formas urbanas de porte metropolitano e local estão presentes nos diferentes sistemas de centralidades, inclusive na malha comercial (ANANIAN, 2010), devido ao desenvolvimento de polos, respondendo apenas à lógica oportunista do mercado sem que esta integre os objetivos de um verdadeiro planejamento urbano integrado e sustentável.

A evolução do perfil do consumidor e as recomposições territoriais realizadas para atender às novas exigências da economia contribuíram com a realocação de certos equipamentos comerciais em novos polos de desenvolvimento ou, em alguns casos, seu desaparecimento da malha comercial. Não obstante, outras atividades comerciais se desenvolveram diretamente nas franjas urbanas. Diante desse fenômeno, as cidades e respectivas regiões desenvolveram políticas específicas para atrair novos equipamentos comerciais ou requalificar a malha comercial existente, enquanto que outras municipalidades optaram por uma estratégia policêntrica a fim de consolidar a rede formada pelas novas e antigas centralidades comerciais.

2 A EVOLUÇÃO DA MALHA COMERCIAL E A RECOMPOSIÇÃO URBANA EM BAURU

A cidade de Bauru, situada na região centro-oeste do Estado de São Paulo, ocupa um território de 673 km² (IBGE, 2013). A cidade se desenvolveu no século XIX graças ao entroncamento ferroviário propiciado pela chegada da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana e Companhia Paulista de Estrada de Ferro, em 1905 e 1910, respectivamente, que ligaram o interior à capital, e pela construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, iniciada em 1906, ligando Bauru a Corumbá, no Mato Grosso. A estação central, que abrigou a sede das três empresas, foi inaugurada em 1939, favorecendo o desenvolvimento das atividades terciárias do centro e a organização do comércio local (GHIRARDELLO, 2002). As lojas mais tradicionais e as residências da burguesia se concentraram ao longo da Rua Batista de Carvalho, que liga a praça da estação (atual Praça Machado de Mello) à Praça Rui Barbosa.

No entanto, o declínio da atividade ferroviária foi acentuado com a privatização da malha ferroviária da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 1992, incluída no Programa Nacional de Desestatização. A desativação da estação ferroviária de passageiros, em 1997, e a urbanização acelerada da zona sul da cidade são os principais fatores que levaram ao declínio da área central.

A desativação da estação e a desvalorização do centro aceleraram o processo de depredação de prédios, espaços públicos e equipamentos. O comércio foi progressivamente substituído pelo comércio popular e informal, promovendo o êxodo de famílias tradicionais e a transformação das habitações em apêndices dos térreos comerciais.

A esse fator acrescenta-se a urbanização acelerada da zona sul e a inauguração do primeiro *shopping center* da cidade, em 1989, e do hipermercado Walmart, em 1997. Esses dois equipamentos foram, em parte, responsáveis pela expansão da cidade em

direção ao sul, atraindo outras instalações comerciais e de serviços, tais como clínicas médicas e novos empreendimentos residenciais, principalmente torres residenciais, aumentando consideravelmente a densidade desses bairros.

2.1 Tipologia de centros e centralidades em Bauru

O aparecimento de novos centros e centralidades em Bauru revela um fenômeno presente na maioria das cidades contemporâneas. Além da área central da aglomeração urbana, foram identificadas as novas centralidades urbanas e os centros de bairro nos setores mais periféricos.

2.1.1 Área central da aglomeração urbana

A área central de Bauru foi polarizada inicialmente pela estação ferroviária e a Praça Rui Barbosa, onde se localiza a Catedral do Divino Espírito Santo. O comércio concentrou-se ao longo das principais vias que ligam esses dois polos. A malha comercial do centro é caracterizada por uma diversidade de equipamentos comerciais (médio e pequeno porte), escritórios de prestadores de serviços, agências bancárias e vendedores ambulantes.

2.1.2 Novas centralidades urbanas

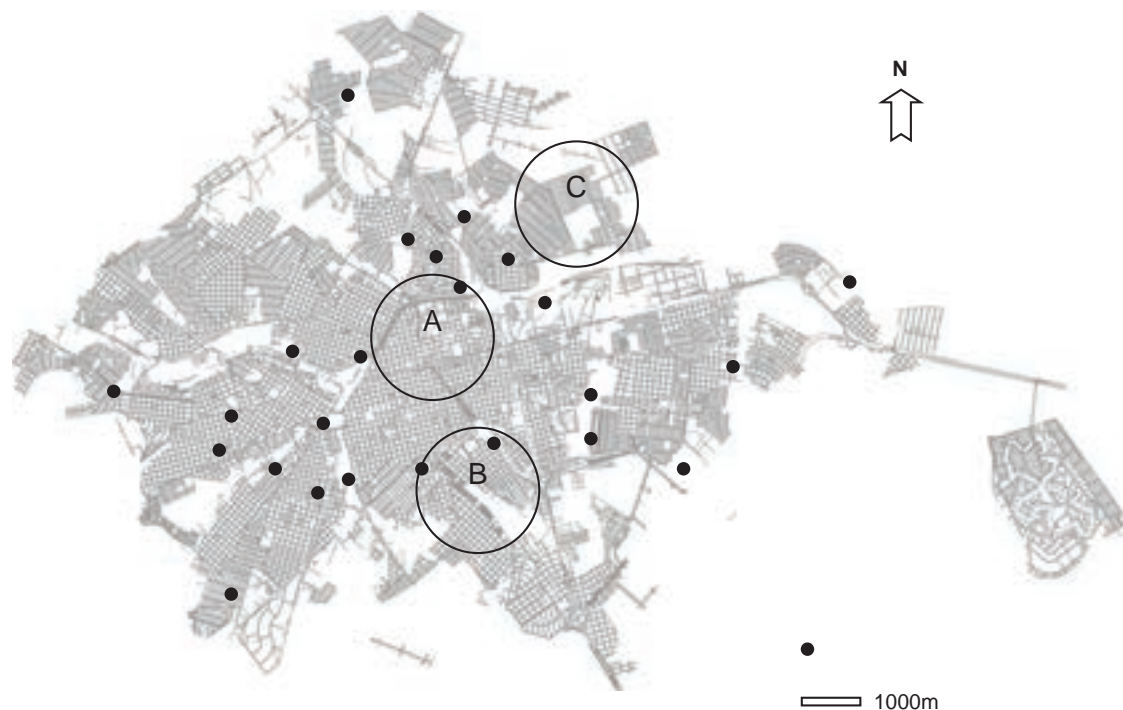
As novas centralidades urbanas se desenvolveram, principalmente, em função da acessibilidade do automóvel ao longo de eixos viários principais em bairros de classe média. O tipo de comércio é variável: de forma linear, as novas centralidades concentram equipamentos comerciais de porte regional e comércio de proximidade para os condomínios fechados. Também encontramos nesses bairros agências

bancárias, equipamentos de lazer e centros de atividades especializadas, como, por exemplo, a concentração de clínicas médicas e odontológicas na Avenida Otávio Pinheiro Brizola, próxima ao campus da USP, equipamento universitário de porte internacional.

2.1.3 Centralidades de bairro

As centralidades de bairro se desenvolvem em torno de espaços públicos e equipamentos comerciais locais acessíveis principalmente a pé devido à proximidade com os setores residenciais. Essas centralidades, com exceção da zona sul, estão presentes, sobretudo, nos bairros populares, cujos habitantes dependem essencialmente do transporte coletivo. Nesses bairros, os equipamentos comerciais locais estão dispostos ao longo de uma via principal servida por linhas de ônibus. Podemos citar a centralidade do setor nordeste organizada em função do Núcleo Habitacional Mary Dota, criado no final dos anos 80, comportando mais de 3.600 unidades. A Figura 1 apresenta a distribuição das centralidades de bairro na cidade.

Figura 1 – Distribuição da rede de centralidades comerciais de Bauru.
Concepção: Ananian (2006).
Fonte: Mapa de base fornecido pela Seplan (2006).



As centralidades da zona sul e da zona nordeste da aglomeração urbana apresentam diferenças quanto à localização geográfica, o nível socioeconômico da população, a ocupação do solo e, sobretudo, a acessibilidade e a conexão com o centro. A centralidade de bairro da zona nordeste é organizada ao longo da Avenida Marcos de Paula Rafael, que limita (a avenida corta ao meio do Mary Dota) o Núcleo Habitacional Mary Dota. Apesar da concentração massiva de lojas e prestadores de serviços situados ao longo da avenida, a malha comercial adentra o bairro, pontuando as áreas residenciais com equipamentos locais.

2.2 Tipologia de centralidades comerciais em Bauru

A emergência de uma sociedade pós-moderna teve participação significativa nos fatores que influenciaram a evolução da malha comercial urbana. A morfologia e a composição dos diferentes centros devem-se, principalmente, a três fatores: a acessibilidade e conectividade desses centros à área central da aglomeração urbana, a diversificação da programação comercial e a frequência por diferentes tipos de população, residente e externa.

Figura 2 – Distribuição do comércio e serviços em diferentes tipos de centros: área central da aglomeração, a centralidade linear da zona sul e a centralidade linear da zona Nordeste. Fonte: Ananian (2007)



A Figura 2 mostra a distribuição do comércio e de serviços na área central de Bauru e nas duas outras centralidades que identificamos na zona sul e nordeste. A congestão do setor central, os conflitos de utilização do espaço público entre automóveis, pedestres e ônibus da rede de transporte público coletivo, assim como problemas de estacionamento favoreceram a constituição de uma malha comercial relativamente heterogênea. A área central de Bauru, como na maioria das cidades brasileiras de

porte médio, é frequentada por uma população flutuante que utiliza o centro, mas não o habita.

Quanto à zona sul e nordeste, a centralidade desenvolveu-se ao longo de eixos viários principais dos bairros, à imagem do *strip* comercial norte-americano, substituindo a lógica radioconcêntrica da área central pela lógica linear, favorecendo o acesso, sobretudo, dos automobilistas. No que tange à zona sul, a concentração de lojas de artigos especializados é observada ao longo de avenidas principais dotadas de estacionamento reservado à clientela. Contudo, a vocação comercial da artéria Marcos de Paula Rafael, na zona nordeste da cidade, visa satisfazer uma demanda cotidiana e a venda de artigos de primeira necessidade. Apesar de essa artéria ser servida pelo sistema de transporte coletivo e favorecer potencialmente a circulação de pedestres, observa-se um déficit flagrante de espaços públicos. A morfologia e a vocação comercial de cada centro e centralidade manifesta-se pela diversidade de equipamentos comerciais segundo a tipologia abaixo (Tabela 1):

Tabela 1 – Tipologia de centros comerciais em Bauru

Tipologia de centralidades comerciais							
Denominação	Prioridade		Nível		Localização		
	Pedestre	Auto	de influência	de integração	Área central	Zona Sul	Zona Nordeste
Galeria		•	Local/ municipal	Médio	•	•	
<i>Shopping</i> e Hipermercado		•	Municipal/ regional	Fraco		•	
Calçada	•		Municipal/ regional	Elevado	•		
<i>Strip</i> comercial (avenida, acessível sobretudo por auto)		•	Local/ municipal	Médio		•	
<i>Strip</i> comercial (avenida, acessível sobretudo por ônibus)	•		Local/ municipal	Médio	•		•

3 O PROCESSO DE REVITALIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE BAURU: parceria entre o setor privado e o poder público municipal

O processo de revitalização da área central suscitou intensos debates sobre a economia local e regional de Bauru entre homens políticos, as secretarias competentes e a associação de comerciantes. Essas discussões deram origem a várias propostas, seguidas da adoção de leis e regulamentos municipais em 2002, graças à iniciativa do poder público, do setor privado – representado pelo Sincomércio e pela Associação dos Empresários do Calçadão (AEC) – e de profissionais independentes do ramo da arquitetura e urbanismo.

Dentre diversas propostas que emanaram dessas discussões, foi criada a Lei Municipal nº 4951/02, que consistia na renovação das fachadas comerciais como um (mas não o único) instrumento do processo de revitalização da área central, aliado a outras iniciativas. A estratégia da renovação de fachadas, utilizada em muitas outras cidades brasileiras, tinha como objetivo principal a revalorização da imagem do centro da cidade. A intenção dos atores, principalmente da Prefeitura Municipal, era a de reconstruir a paisagem urbana, colocando em evidência as fachadas até então obstruídas pelas caixas metálicas, artefato comum utilizado nas artérias comerciais de muitas cidades.

O processo de revitalização da área central traduziu a vontade política de criar uma imagem positiva do centro e uma estratégia de desenvolvimento econômico mobilizada pelos comerciantes, com a finalidade de redinamizar o comércio do centro para Bauru e região (ANANIAN, 2005).

Esse projeto apoiou-se em uma parceria público-privada através de políticas de isenção fiscal que permitiam aos comerciantes do perímetro de revitalização abater do

imposto predial (IPTU) o valor investido nas obras de renovação ou requalificação, segundo normas bem precisas estipuladas pela Prefeitura.

A implementação desse instrumento de planejamento deu-se em duas fases. Na primeira, até 2003, a isenção podia chegar a 100% do IPTU. Na segunda, de 2003 a 2004, a isenção era de no máximo 50% do IPTU, de forma a valorizar a ação dos comerciantes que se engajaram desde o início do processo.

O projeto foi levado em parceria público-privada, na medida em que o poder público municipal ofereceu a isenção fiscal aos comerciantes do perímetro de intervenção que se comprometeram em utilizar e completar a verba adquirida para renovar a fachada de suas respectivas lojas. Esse tipo de política apoia-se no efeito “corrente”, onde a adesão de um comerciante influencia seus vizinhos, que por sua vez influencia os demais. A renovação das fachadas mostrou-se relevante no caráter individual, porém tornou-se mais interessante no momento em que um grupo de comerciantes investiu coletivamente em uma quadra inteira, em particular no quarteirão um do Calçadão, próximo à antiga estação ferroviária. O conjunto de intervenções e a exploração dessas pela mídia (financiada pela Prefeitura e pelas associações comerciais) contribuíram com a redescoberta da área central pelos usuários.

Aproximadamente 80% das lojas situadas no interior do perímetro de intervenção aderiram ao projeto de renovação de fachadas durante o período em que vigorou o benefício da isenção fiscal. Entretanto, não houve medidas regulamentadoras ou um compromisso espontâneo por parte dos comerciantes em manter as benfeitorias (manutenção periódica) que garantissem a preservação e a continuidade das intervenções realizadas. Durante o ano de 2006, foi desenvolvido o Plano Diretor Participativo do Município de Bauru (PDP), aprovado pela Lei Municipal nº 5631/2008, que atende ao Estatuto da Cidade. Esse instrumento define a zona central de Bauru como sendo:

caracterizada por predominância de atividades de comércio e serviços, infraestrutura completa, ampla rede de equipamentos sociais e serviços públicos, grande oferta de empregos, presença de inúmeros imóveis tombados e de interesse histórico, mas passa por processo de esvaziamento residencial, existência de imóveis não utilizados e subutilizados, áreas degradadas ao longo da orla ferroviária, segmentação do sistema viário pela ferrovia e imagem negativa perante a população. (BAURU, 2008).

Essa definição mostra que, apesar das medidas lançadas pelo poder público (arborização, realocização e regulamentação de camelôs) e das medidas lançadas em parceria com o setor privado (renovação de fachadas), a Prefeitura confirma que o centro continua sendo vítima do processo de esvaziamento residencial e de degradação.

O êxodo residencial contribui com a apropriação negativa do centro da cidade devido a dois fatores: o primeiro fator tange ao risco de desertificação da área central após o horário comercial; o segundo fator está relacionado à falta de uma dinâmica de desenvolvimento local. A desertificação noturna contribui com o mau uso dos espaços públicos, sobretudo por marginais, que se utilizam dessa condição para cometer crimes e traficar drogas. A falta de habitantes, segundo Jacobs (1961), resulta na ausência de “proprietários naturais da rua” que poderiam contribuir com a segurança pública de forma espontânea. Por outro lado, as residências desocupadas, e conseqüentemente a falta de habitantes, diminui o potencial de desenvolvimento econômico local.

Ao mesmo tempo em que a maioria das atividades terciárias (franquias e lojas de departamento) da área central tem como público-alvo o consumidor regional, existe um grande número de pequenos comerciantes (especiarias, armarinho e afins) que dependem do consumidor local.

As prioridades do Plano Diretor, no que tange ao desenvolvimento do comércio, reforçam as políticas de incentivo de revitalização do comércio da área central. Algumas medidas são sugeridas no PDP, tais como:

III - desenvolvimento de programas habitacionais e estímulos às atividades comerciais, de serviços e institucionais com funcionamento noturno por meio de incentivos fiscais a serem regulamentados em legislação específica;

VI - priorização do transporte coletivo;

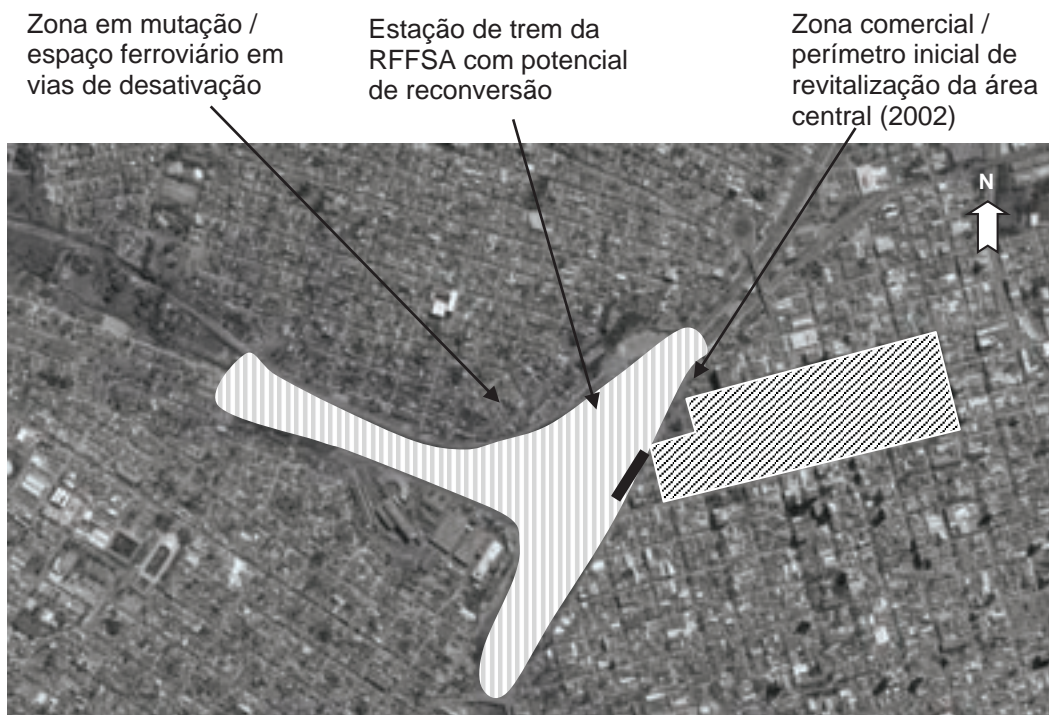
XII - parcerias visando à recuperação dos edifícios localizados nas adjacências da malha ferroviária, na área definida como Área de Interesse Histórico-cultural,

XV - elaborar regulamentação de publicidade nas áreas públicas e fachadas das edificações visando o controle da poluição visual e segurança dos pedestres.

XVI - instituir um programa de recuperação/modernização da Avenida Rodrigues Alves, principalmente no trecho compreendido entre a Avenida Nações Unidas e Avenida Pedro de Toledo, bem como da Praça Rui Barbosa, a principal do centro da Cidade. (BAURU, 2008)

Figura 3 – Zona em mutação do espaço ferroviário e perímetro de intervenção da lei de renovação de fachadas. Concepção: Ananian, 2010.

Fonte: Bing maps, 2010.



O prédio da RFFSA foi inicialmente declarado imóvel de utilidade pública para uso da Prefeitura Municipal (Decreto de janeiro 2006) antes de ser desapropriado. As áreas anteriormente utilizadas para oficinas, escritórios, pátio de manobras e depósitos, hoje ociosas, estão situadas na proximidade imediata do centro e criam uma verdadeira ruptura na malha urbana entre o centro e os bairros adjacentes, como a Vila Falcão e Bela Vista (Figura 4).

**Figura 4 – Situação do prédio da estação da RFFSA (a) desativada e terrenos ocupados pelas infraestruturas ferroviárias (b).
Fonte: Ananian (2006).**



Além do mais, edificações significativas como a estação e oficinas são alvos de conflitos e burocracia, atrasando o processo de reconversão e de criação de um novo polo de desenvolvimento nessa porção da área central.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atividade comercial evoluiu com a trama urbana, contribuindo com a organização do espaço urbano e também com a sua desestruturação. A emergência de novas

centralidades para responder à evolução da sociedade pós-moderna levou à perda de vitalidade das áreas centrais, tornando-as alvos de políticas públicas de revitalização urbana. Essas intervenções, conjuntamente com as táticas desenvolvidas pelas associações de comerciantes, foram mobilizadas para contrapor ao desenvolvimento das novas centralidades periurbanas a fim de garantir a viabilidade das áreas centrais no que tange aos aspectos espaciais, sociais, econômicos e culturais.

Os atores encarregados das políticas públicas de revitalização de áreas centrais assumem uma responsabilidade estratégica de ordem econômica e social, tendo como principal objetivo requalificar a imagem do centro, valorizando a arquitetura, o patrimônio, a qualidade dos espaços públicos e das ambiências urbanas.

A revitalização de áreas centrais, a exemplo do que foi realizado em Bauru, abrange essencialmente os aspectos de revalorização da atividade comercial, enquanto que sob uma perspectiva de desenvolvimento sustentável, a questão da habitabilidade do centro deveria ser melhor considerada. A reabilitação de habitações desocupadas ou insalubres, a criação e requalificação de espaços públicos e a criação de novos equipamentos coletivos adaptados às diferentes categorias de usuários poderiam contribuir para favorecer essa nova habitabilidade das áreas centrais.

No entanto, considerando o que vem sendo implementado nas cidades brasileiras de porte médio em termos de políticas de revitalização de áreas centrais, nós nos questionamos sobre como poderíamos desenvolver o urbanismo comercial como um dos instrumentos de planejamento e gestão urbana.

O primeiro cenário de desenvolvimento consiste em dar prioridade à malha comercial popular existente e continuar a atrair uma clientela popular que passa pelo centro, principalmente por utilizar o transporte coletivo, que segue uma lógica radioconcêntrica. O segundo cenário consiste em dotar o centro de qualidades necessárias para desenvolver uma oferta comercial destinada às classes médias.

Esses dois cenários desenvolvidos no âmbito do urbanismo comercial estão intrinsecamente relacionados à questão da habitabilidade das áreas centrais. Que tipo de população atrair ou manter nas áreas centrais de nossas cidades? O que significa morar no centro hoje?

O urbanismo deve acompanhar a evolução do sistema de centralidades comerciais a partir de um conjunto de intervenções coordenadas em parceria com os diferentes atores do meio. Além da requalificação do espaço público e das fachadas de prédios comerciais, o poder público deve integrar a reestruturação do sistema de transporte coletivo, alimentando outros polos da aglomeração, e favorecer, assim, a reinserção do uso residencial com a renovação e/ou criação de novos empreendimentos imobiliários residenciais.

O potencial de reconversão da estação ferroviária de Bauru passou por vários estágios: durante os primeiros anos que seguiram a desativação da estação, o projeto de reconversão do complexo visava um grande empreendimento comercial que seria realizado após a compra do prédio pelo grupo Marka. No entanto, sem conseguir viabilizar a operação pelo setor privado, a Prefeitura Municipal desapropriou o complexo em 2006 para fins de utilidade pública, dispondo-se a relocar uma centralidade institucional (Secretaria de Educação). Contudo, até meados de 2013, o projeto ainda não tinha sido implementado.

Em resumo, as perspectivas de evolução da função comercial nas áreas centrais de cidades de médio porte dependem de um processo de revitalização coordenado e perene (acessibilidade, mobilidade, diversidade, conforto público) que atenda às exigências do consumidor contemporâneo e que resgate a identidade do centro através das particularidades culturais, arquiteturas e patrimoniais que não encontramos sistematicamente nas centralidades emergentes desenvolvidas nas franjas urbanas.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANANIAN, Priscilla. **La production résidentielle comme levier de la régénération urbaine à Bruxelles**, thèse de doctorat en Art de bâtir et urbanisme, PUL, 300p.
- ANANIAN, P. **Evaluation des formes de centralité à Bauru au Brésil dans le processus de régénération urbaine**. Notes de Recherche, TDD : Territoires & Développements Durables, n.3, 2007.
- ANANIAN, Priscilla. **A influência do equipamento na revitalização do design urbano em áreas centrais**, Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2005.
- BALSAS C., **Gabinete de Estudos e Prospectiva Económica**, Ministério da Economia, 1999.
- BAURU. Lei nº 5631, de 22 de agosto de 2008. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Bauru. **Diário Oficial de Bauru**, Bauru, SP, 26 ago. 2008.
- BAURU. Leis e Decretos. Lei nº 4951, de 31 de dezembro de 2002. Dispõe sobre a publicidade ao ar livre e nas fachadas na Área Central Comercial.
- BAURU. Leis e Decretos. Lei nº 4634, de 5 de fevereiro de 2001. Dispõe sobre as atividades de ambulantes e de permissionários e dá outras providências.
- BOCHET, B. Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement p. 55-76 In : DA CUNHA, A. ; KNOEPFEL, P. LERESCHE, J.P.; NAHRATH, S. **Enjeux du développement urbain durable**. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2005.
- BOURDEAU-LEPAGE, L.; HURIOT, J-M., PERREUR, J. **A la recherche de la centralité perdue**. Revue d'économie régionale urbaine n.3, p.549-572, 2009.
- CUNHA, A. (dir.) Intensité urbaine. Les cahiers du développement urbain durable, n.9, 2009
- FONTES, S.; ANANIAN, P. **Qualidade de espaços públicos urbanos: um estudo no calçadão da Batista de Carvalho, em Bauru-SP**. Brasil In PLURIS, Braga – Portugal, 2006.
- GHIRADELLO, N. **A beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo, Editora UNESP, 2002.
- JACOBS, J. **Déclin et survie des grandes villes américaines**. trad. Français Claire Parin Mardaga, Liège, 1961.
- LÉVY, J. **Échelles de l'habiter**. Paris, PUCA - Plan Urbanisme Construction Architecture, 2008.
- LYNCH, K. **The Image of the City**. The MIT Press, 1960.
- MERËNNE-SCHOUMAKER, B. **La localisation des services**. Paris, Editions Nathan, 1996.
- MONNET, J. **Les dimensions symboliques de la centralité**. Cahiers de Géographie du Québec, vol. 44, n. 123, p. 399-418, 2000.

Antônio Carlos Oliveira José Xaides de Sampaio Alves João Augusto Dias Barreira e Oliveira

O DESAFIO DA PERMANÊNCIA DO PATRIMÔNIO: a formulação de uma proposta de salvaguarda

RESUMO

Este artigo busca demonstrar o modo como o Patrimônio Histórico tombado pode ser utilizado pelo gestor municipal para o atendimento de finalidades sociais, ao mesmo tempo em que se promove e garante a preservação do patrimônio edificado, podendo servir a interesses sociais e, dessa forma, minimizar a falta de habitação. Elaboramos um programa para o município de Bauru (SP), situado na região central do estado, com população de cerca 360 mil habitantes, segundo o IBGE em 2012. De acordo com o Plano Diretor Participativo, a cidade tem déficit de moradia de 3 mil unidades, igual ao número de barracos das favelas do município. Essa proposta indica a utilização de parte dos bens patrimoniais edificados tombados na cidade para moradia destinada à população de baixa renda, atendendo, assim, dois aspectos importantes: falta de moradia e garantia da permanência do patrimônio cultural do município. Essa ação poderá minimizar os efeitos de uma política excludente com populações de baixa renda em seu processo de periferização permanente e garantir a essa população o acesso a serviços e equipamentos públicos localizados nas melhores áreas (áreas mais desenvolvidas?) da cidade. Nesse sentido, cabe propormos alterações na política pública local e minimizar os efeitos negativos da urbanização.

Palavras-chave: Gestão. Preservação. Habitação. Patrimônio cultural.

ABSTRACT

This paper aims to demonstrate how the listed historical heritage may be used by the municipal manager in order to address social objectives, at the same time that promotes and ensures the preservation of the building heritage, with the possibility of attending social demands and, thus, seeking to minimize the housing shortage. This study developed a program for the city of Bauru (SP), located at the central region of the state, with a population of about 360,000 inhabitants, according to the IBGE in 2012. According to the Participatory Master Plan, the city has a housing deficit of three thousand units, equal to the number of shacks of the city's slums. This proposal indicates the use of a portion of the listed building heritage in the city for housing, aimed to low-income populations, thus attending two important aspects: homelessness and guarantee of preservation of the cultural heritage of the city. This action may minimize the effects of an excluding policy that affects low-income populations in their permanent peripheralization process and ensure the population access to public services and equipment located in the most developed areas of the city. In this sense, we seek to propose changes in local public policies and minimize the negative effects of urbanization.

Keywords: Management. Preservation. Housing. Cultural heritage.

1 APRESENTAÇÃO

Esta pesquisa é parte do projeto “Gestão do Patrimônio Cultural Paulista” que desenvolvemos no âmbito da Universidade Estadual Paulista, junto à Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, cujo projeto nos permitiu que se abrissem várias linhas de investigação, e entre elas o aproveitamento de bens patrimoniais tombados pelo município de Bauru, como habitação.

Estruturamos este trabalho em três etapas: na primeira, apresentamos a revisão bibliográfica sobre o tema da preservação do patrimônio cultural de modo geral. Na segunda etapa, realizamos o levantamento de alguns imóveis tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru, no estado de São Paulo, que poderão e/ou poderiam atender ao programa proposto. E por fim, na terceira etapa, fazemos algumas considerações finais apontando possibilidades de efetivação do programa de preservação proposto.

2 INTRODUÇÃO

O crescimento das cidades e da população indica que hoje cerca de 90% dos habitantes vivem em áreas urbanas, em grandes metrópoles e nas regiões metropolitanas. Esse fato também ocorre nas cidades de porte médio, conforme dados disponíveis no Ministério das Cidades.

Esse crescimento tem acarretado um crescente déficit de moradias, especialmente as destinadas às populações mais carentes e de menor poder aquisitivo, que não conseguem participar dos programas de acesso a moradias. Isso tem evidenciado um problema já conhecido que é o abandono do centro das cidades, principalmente das grandes metrópoles e com igual rebatimento nas cidades de médio porte, particularmente no estado de São Paulo. As razões para esse processo já foram

amplamente estudadas e apontadas, como em Jane Jacobs (2000) e em outras fontes bibliográficas sobre o tema. No Brasil, sua ocorrência tem sido alvo de investigações acadêmicas sob os mais diferentes enfoques: sociológicos, socioeconômicos, geográficos, urbanísticos, dentre outros, que apontam, entre outras causas, que o fenômeno pode estar relacionado à inexistência de políticas públicas locais consistentes destinadas à área da habitação e invariavelmente associadas a questões de natureza econômica, como a especulação imobiliária urbana, por exemplo, conforme Alves (2001), entre outros, que apontam para as questões ligadas e promovidas pelos produtores das cidades que quase sempre se pautam pela busca do lucro.

A prática recente adotada por alguns municípios com projetos de conservação de imóveis, especialmente localizados em áreas centrais, para a conservação e preservação desses imóveis, com características históricas e culturais significativas, é seguramente um processo inovador e, se bem realizado, com resultados promissores para a área da proteção dos bens culturais edificados.

As experiências adotadas na cidade de São Paulo, como o projeto “Programa Morar no Centro”, promovendo a ocupação de imóveis antigos existentes na área central e histórica da cidade, como antigos hotéis, edifícios desocupados em processo de deterioração ou subutilizados, por ocupações organizadas, foram o objetivo desse programa durante os anos de 2001 a 2004, podendo-se afirmar que alcançaram resultados satisfatórios.

Essas experiências têm demonstrado que essa possibilidade é altamente profícua no sentido da preservação, conservação e manutenção dos bens culturais edificados. Parece-nos que essa forma de utilização é algo que poderá se tornar uma prática rotineira, podendo ser utilizada por diferentes municípios, adequando-se apenas as normas quanto às formas de utilização. É preciso considerarmos que ações de tombamento de imóveis são restrições ao direito de propriedade, e nesse sentido é

preciso buscar formas de compensação aos proprietários. Isso é possível quando articulamos o objetivo do município por meio da Lei 10.257/2001 em seus artigos 25, 21, 28 e 35.

3 OBJETIVO

Como objetivo principal deste artigo, pretendemos contribuir apontando possibilidades de conservação e preservação dos imóveis tombados na cidade de Bauru e, ao mesmo tempo, enfrentar a questão da falta de moradias para a população de baixa renda. Para isso, é necessário formatar um programa municipal com essa finalidade, aliado a um programa local de habitação, de tal modo que as atividades sejam complementares.

4 SOBRE O PATRIMÔNIO

A noção de patrimônio urbano histórico, acompanhada de projeto de conservação, nasceu na França na época de Haussmann, na segunda metade do século XIX. Contudo, o monumento histórico como arquitetura dissociada da cidade histórica já existia há muitos anos, de acordo com Barbosa e Bortolucci (2005). Podemos afirmar que esse processo tem seu início no Brasil nos anos 30 do século passado, com a promulgação da Constituição Federal de 1934, que criou o SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), atualmente IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), que contempla o começo dos trabalhos de preservação legal do patrimônio artístico nacional. Assim, a efetiva proteção legal se dá com a promulgação do Decreto Lei 25/37.

O SPHAN foi comandado, durante 30 anos, por Rodrigo de Mello Franco de Andrade (tendo como seu braço direito para essas questões ninguém menos que o arquiteto

Lúcio Costa), que regulamentou o efetivo tombamento dos bens que constituiriam o patrimônio nacional.

A Constituição Federal de 1988 também estabelece os cuidados que deve haver na preservação do patrimônio cultural nacional e o faz em seus artigos 215 e 216.

Da mesma forma, a Constituição Estadual Paulista, promulgada em 1989, em seu artigo 261, determina também a proteção ao patrimônio estadual e define inclusive o órgão responsável pela execução da política preservacionista – CONDEPHAAT, Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. Como desdobramento, diversos municípios no interior do estado de São Paulo também criaram seus órgãos de preservação responsáveis pela formulação das políticas locais de preservação de seus patrimônios. Há atualmente cerca de 35 municípios paulistas que possuem conselhos municipais de preservação do patrimônio, segundo informação obtida junto ao órgão estadual.

Mais recentemente, temos no documento *Carta Mundial do Direito à Cidade*, Partelll, Artigo XVI, Item 2, do qual o país é signatário, estabelecendo que: “As cidades se comprometem a respeitar o patrimônio natural, histórico, arquitetônico, cultural e artístico e a promoção da recuperação e revitalização das áreas degradadas e dos equipamentos urbanos”.

No mesmo sentido, outro instrumento legal que dispõe sobre o assunto é a Lei 10.257/01, conhecida como o Estatuto da Cidade, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, apontando para a obrigatoriedade do poder público municipal na execução de sua política urbana, em seu Capítulo I, Artigo 2º, Item XII, que contempla a “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico”. Porém, como se observa, a plena efetivação das providências para atendimento dessa determinação ainda não se efetivou.

No entanto, a dinâmica urbana tem dado mostra que não basta apenas estar nas intenções da lei, haja a vista o crescente processo de urbanização, sem a contrapartida do aumento das ações de cunho protecionista.

Assim, entendemos como necessário uma articulação mais eficiente entre os diversos órgãos de preservação em seus diferentes níveis, federal, estadual e municipal, e possivelmente entre os diversos municípios paulistas.

Em virtude dessas novas obrigações legais, cada administração municipal, deverá buscar caminhos que lhe permitam fazer frente a essa demanda e se inserir nesse processo, pois, conforme Zancheti (2000), “a situação do patrimônio histórico e artístico brasileiro impõe ações complementares de conservação integradas e novas estratégias de gestão”. Para tanto, é preciso acompanhar a dinâmica da evolução dos municípios, observando fundamentalmente formas diferenciadas para administração do seu patrimônio histórico e cultural.

Também a questão do objeto de preservação passou a ser considerado de maneira mais ampla, pois, embora o objeto unitário – edifício ou pequenos conjuntos – ainda mereçam o *status* de obra a ser protegida, as cidades ganharam nova dimensão, pois, conforme Castriota (2004), “é importante o conceito contemporâneo de patrimônio ambiental urbano, [...] podemos pensar hoje a preservação do patrimônio, sem cair nas limitações da visão tradicional”.

Pensar a cidade como um patrimônio é pensar, antes de qualquer coisa, no sentido histórico e cultural que tem a paisagem urbana em seu conjunto, valorizando não apenas “monumentos excepcionais”, mas o próprio processo vital que informa a cidade. Nesse campo, o tipo de objeto a ser protegido muda, passando de monumento isolado a grupos de edificações históricas, à paisagem urbana e aos espaços públicos. Assim, quando se pensa em termos de patrimônio cultural urbano, não se pensa apenas na edificação, no monumento isolado, testemunho de um “momento”, objeto singular do passado, mas torna-se necessário, antes de tudo, perceber as relações

que os bens naturais e culturais se apresentam entre si e como o meio ambiente urbano é fruto dessas relações, de onde vem a idéia de **ambiência**, definição segundo a Recomendação de Nairobi, pela UNESCO.

Encontramos nas Cartas Patrimoniais do IPHAN disposição no mesmo sentido.

“A carta de Fortaleza de 1997, propugna que a preservação deva ser encarada de maneira não ortodoxa, que a preservação do patrimônio cultural seja abordada de maneira global, buscando valorizar as formas de produção simbólica e cognitiva.” (BARBOSA; BORTOLUCCI, 2005).

Abordar o tema da preservação do patrimônio cultural urbano requer ações que vão além do simples tombamento de determinado bem imóvel ou conjunto de imóveis, mas importa, sim, em conceber o equilíbrio da paisagem urbana e as relações entre o objeto alvo da preservação e a estrutura ambiental urbana circundante: o lote, os usos, a história local e, até mesmo, a paisagem natural.

Em que pese os avanços conseguidos no campo da preservação, seja no aspecto da efetiva ação preservacionista, seja no que toca a ampliação dos conceitos contemporâneos sobre o tema, ainda se mantém certo ranço passadista no quesito disseminação da informação visto que:

“No que se refere à preservação do patrimônio arquitetônico, ela ainda apresenta, via de regra, presa a sua concepção inicial, à ideia tradicional de monumento histórico e artístico único, que, como sabemos vai sendo amplamente ampliado ao longo do século XX tanto o conceito de arquitetura, quanto o próprio campo de estilos e espécies de edifícios considerados dignos de preservação expandem-se paulatinamente.” (CASTRIOTA, 2004,P.85.)

Em entrevista a Revista eletrônica do IPHAN, Reis Filho, argumenta que:

“Havia uma preocupação permanente em rejeitar a arquitetura e a arte anterior do século XIX e início do século XX. No processo de rejeição, cometeram uma falha teórica, esqueceram a continuidade da história. A geração a que pertencemos teve muita dificuldade de lidar

com isso, mas lidamos porque queríamos conhecer e entender melhor os séculos XIX e XX. Na hora de propor o tombamento dos prédios e do reconhecimento do valor artístico, tínhamos muita dificuldade. Era preciso reconhecer o valor artístico, mas não legitimar o que para nós parecia uma deformação no plano cultural.” (REIS FILHO, 2005, s.p.)

A permanência da eterna dicotomia entre o que deve ser objeto de preservação e os moldes em que isso deva ocorrer parece-nos pertinente à crítica de Santos (1986, p.59) apontando as limitações das políticas de preservação em curso no país, onde técnicos do patrimônio “teriam o direito (o poder-saber) de analisar edifícios e pronunciar veredictos” realizando uma espécie de “ação sacerdotal” com a qual “atribuíam um caráter distintivo a um determinado edifício e logo tratavam de sacralizá-lo frente aos respectivos contextos profanos”. E para isso, consagravam, via de regra, os produtos da elite.

Mas nem só de produtos da elite é que são feitos os patrimônios culturais a serem preservados, a abordagem contemporânea se amplia cada vez mais e novos elementos, marcos significativos da evolução social e urbana, e mesmo do próprio conceito, adquirem maior amplitude.

Assim, contemporaneamente, esses conceitos vão sendo incorporados ao campo do patrimônio como conjuntos inteiros e também exemplares da arquitetura rural e vernacular, e outras formas de expressão no campo da arquitetura, até mesmo da produção mais recente.

Em entrevista para a Revista Eletrônica do IPHAN, o professor Carlos Lemos (2006, s.p.), contribui com fortes argumentos sobre o ato de preservação quando diz:

“Enfim, a primeira norma de conduta ligada ao como preservar é manter o bem cultural, especialmente o edifício, em uso constante e sempre que possível satisfazendo a programas originais. Mas isso não é fácil. O problema é que os movimentos preservadores sempre já encontram as construções de interesse arruinadas, mutiladas, aviltadas por acréscimos espúrios, descaracterizadas e muitas vezes irre recuperáveis no seu documental.” (LEMOS, 2000, p.69)

Lemos (2007), aponta também para o aspecto da reciclagem de uso de alguns imóveis, depreende-se que isso se deve apenas por contingências de mercado, quanto a localização e custo dos bens, e não como forma de manter intactos aspectos importantes da memória coletiva:

“Quando tudo isso incide sobre um imóvel em zona valorizada da cidade, a coisa se complica muito porque o seu proprietário se sente prejudicado com a distinção muito honrosa para os outros mas altamente danosa para si, já que seu patrimônio material viu-se repentinamente alcançado devido à inevitável desvalorização. Nada vale porque o mercado não está conscientizado das vantagens que podem resultar daquela atribuição, como tem ocorrido em Parati, por exemplo.” (LEMOS, 2000, p. 85)

Felizmente, porém, sobre as questões relativas à preservação do “patrimônio industrial”, conseguimos vislumbrar um significativo avanço a partir do I Encontro em Patrimônio Industrial, realizado em Campinas, no ano de 2004, que originou a organização do Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial, vinculado ao TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage), possibilitou dar um passo na consolidação da discussão da preservação dos vestígios materiais do processo de industrialização no Brasil. A esse respeito, a contribuição de Meneguelo e Rubino (2005) parece-nos apontar um marco importante no desenvolvimento de ações preservacionistas nesse campo, no que diz respeito à ampliação da discussão teórica, bem como na prática cotidiana de despertar novas consciências a esse respeito, pois indicam a possibilidade de:

“criar condições, em comum acordo, para a produção do primeiro relatório nacional das condições do patrimônio industrial brasileiro; ou seja, criar de comum acordo as bases para o primeiro inventário nacional, unindo iniciativas de valor, que hoje estão todas dispersas, e criando novas iniciativas, onde necessário.” (Meneguelo e Rubino, 2005, p.131)

Outro aspecto importante nas ações de preservação diz respeito às intervenções que sofreram as áreas centrais dos núcleos urbanos, como o centro histórico da cidade de Salvador, Bahia (Pelourinho), e algumas cidades históricas de Minas Gerais. Essas intervenções foram consideradas por alguns críticos como mera maquiagem para atender a turistas. Nesse sentido, a ação preservacionista e a gestão patrimonial ficariam prejudicadas, na medida em que não atendem de fato a preservação da memória cultural local, e sim se rendem aos aspectos mais comezinhos da política pública do “turismo”, submetida ao âmbito econômico e financeiro.

Meneguelo (2005, p.131) aponta para outro aspecto importante sobre ações em centros de cidades,

“já observara Silva Telles (1984) que, no caso brasileiro, a descaracterização dos centros é premente e recomendações como as de Nairóbi encontram pouca acolhida, visto que aqui o poder municipal é frágil perante pressões políticas e econômicas que fazem com que os municípios, cujas rendas em boa parte advêm dos impostos territoriais e prediais, evitem ferir interesses de proprietários ou de especuladores, atingindo assim as áreas centrais a serem preservadas.” (MENEGUELO, 2005, p.131).

As questões relativas à centralidade foram condensadas no Brasil durante o 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos, ocorrido em Petrópolis no ano de 1987. Durante o evento, foi cunhada a Carta de Petrópolis, estabelecendo que:

“o espaço que concentra testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações [...] [deve ser entendido] em seu sentido operacional de área crítica, e não por oposição a espaços não-históricos da cidade, já que toda cidade é um organismo histórico.” (MENEGUELO, 2005, p.131).

Nesse sentido, as operações levadas a efeito no centro histórico da cidade do Rio de Janeiro de que nos fala Ceça Guimarães (2002) dizem respeito à formulação teórica sobre o processo de verticalização ocorrido no Centro Histórico. A autora destaca a

execução de dois projetos polêmicos, ao mesmo tempo em que nos coloca por dentro dos embates havidos nos bastidores entre o IPHAN e a iniciativa privada, principalmente na definição dos parâmetros a serem seguidos, sobre os mesmos: a construção da torre sobre o edifício do Arco dos Teles na praça XV, e a construção das diversas torres no entorno do prédio do MEC – marco da implantação da arquitetura moderna no Brasil. Ela aponta os bastidores da cena política e narra como se deu uma série de pressões políticas e das forças do mercado nas propostas possíveis de implementação, que muitas vezes foram aceitas como contrapartidas de outras ações vinculadas à preservação dos edifícios antigos do entorno. Essas ações também manipularam e construíram discursos conceituais que justificaram as soluções implementadas e aceitas por parte do IPHAN e dos arquitetos do “mercado”. Assim, a autora nos dá conta em sua análise do modo com que o órgão preservacionista – IPHAN – se posiciona em relação às novas tendências da gestão do patrimônio cultural local, ao mesmo tempo em que busca compreender a essência da idéia de preservação, a partir da qual é possível promover a preservação com a renovação urbana. Ou seja, como a aparente contradição entre o novo aparato imobiliário urbano se articula com o cenário histórico que contempla alguns séculos de existência.

Também é necessário avançarmos sobre a questão da incorporação de novas estratégias de gestão do patrimônio cultural, realizado pelas administrações públicas ou órgãos de gestão do patrimônio, na medida em que entendemos necessárias ações integradas de preservação de modo objetivo, pois não é possível imaginar na permanência de velhas práticas administrativas e de gestão do patrimônio cultural sem que se coloquem em risco os testemunhos históricos materializados ou não.

O que se pode depreender dos argumentos de Reis Filho (2005, s.p.) quando comenta sobre a gestão no município de São Paulo,

“era o caso do “velho” Anhangabaú, no centro de São Paulo, com um jardim que formava um parque no centro da cidade. Muitas cidades preservaram áreas como essa. Só que veio a formação mais tecnocrática, de Prestes Maia, que queria abrir avenidas. Havia necessidade, mas não pode destruir parques. E isso ocorre até hoje: a primeira coisa que todo prefeito incompetente faz é cortar as árvores da cidade.” (Reis Filho, 2005, s.p.)

A noção da ambiência local está presente ainda que não seja colocada estritamente nesses termos. Ou, ainda, sobre o descaso com que foram relegadas ao esquecimento partes importantes de sítios históricos, descrevendo como a ausência de meios legais de proteção permitiu que se perdesse parte considerável do patrimônio nacional, assim Reis Filho (2005, s.p.) argumenta:

“na cidade baixa de Salvador existiam dois conjuntos urbanísticos importantíssimos: um construído em meados do século XVIII, conhecido como *Cais da Farinha*, que já existia no momento em que ocorre um grande terremoto e incêndio em Lisboa, e que se assemelha muito com o projeto de reconstrução da capital portuguesa, implementado ao longo da segunda metade do século XVIII; e no início do XIX, à frente desse conjunto foi construído um outro, conhecido como *Cais das Amarras*, que era um conjunto magnífico de prédios de sete andares, com o pé direito muito alto, de frente para o mar, de maneira que quem chegava a Salvador, contemplava o conjunto de edifícios. Entretanto, o valor destas obras nunca foi reconhecido, e elas foram sendo demolidas. Uma grande parte desapareceu, sem que se levantasse uma única voz, mesmo na Bahia, contra esse processo.” (Reis Filho (2005, s.p.)

Inúmeros casos de destruição do patrimônio poderiam ser aqui apontados, porém, isso nos desviaria de nosso objetivo imediato.

Ainda no que diz respeito à preservação de bens ambientais e culturais urbanos, Reis Filho (2005, s.p.) comenta:

“O urbano, no seu sentido mais amplo, foi esquecido. As chamadas cidades históricas foram preservadas muito mais pelo seu conjunto de edificações do que pelo seu valor estético e urbanístico. Até porque uma grande parte destas realizações, dos séculos XVIII, XIX e início

do XX, não eram reconhecidos como produtos culturais legítimos. Até recentemente, nem sequer havia uma categoria para classificação dos projetos urbanísticos enquanto obra de arte, só para a arquitetura. Esses conjuntos nunca eram inscritos no livro do patrimônio como obra de arte. Se fossem preservados, era pelo seu valor histórico.“ (Reis Filho, 2005, s.p.)

É importante destacar também que não só de maus exemplos a gestão do patrimônio cultural pode ser lembrada. Há também bons exemplos, demonstrando que o sentido da preservação pode contribuir significativamente para reafirmar aspectos positivos da memória, como, por exemplo: a Estação da Luz, na capital paulista, que se mantém como local de transporte público de passageiros e abriga, ao mesmo tempo, o Museu da Língua Portuguesa; a antiga Fábrica na zona oeste da capital que se transformou em centro de esportes e lazer SESC Pompéia; o Palacete do Conde do Pinhal, em São Carlos, construído em 1893, que abriga a sede da prefeitura municipal; ou ainda a antiga fábrica de óleo de algodão SWIFT, em São José do Rio Preto, que destinou o espaço para atividades culturais.

Diante dessa enorme possibilidade de enfrentamento da questão sobre preservação do patrimônio cultural paulista, entendemos como necessária, cada vez mais, a existência de ações preservacionistas articuladas entre as diversas instâncias de proteção (IPHAN, CONDEPHAAT e Conselhos Municipais, além de outros interessados como institutos de pesquisas e universidades), sob pena de vermos cair por terra grande parte do nosso passado social.

A política de preservação, por outro lado, acompanhando o ideário urbanístico internacional, através das cartas patrimoniais, e não só delas, trataria de regular sobre a proteção dos sítios edificados que deixariam, aqui, de ter uma “utilidade” para pertencer a um universo simbólico que remetesse à origem, à beleza e à capacidade inventiva local, bem como à forma peculiar de ocupar o espaço. Logo, a principal razão para a proteção e preservação do patrimônio ambiental e cultural está na

melhoria da qualidade de vida da comunidade e na garantia do seu direito à memória e, sobretudo, dos seus valores, que podem ser legados a gerações futuras.

5 FORMULANDO UMA PROPOSTA

A cidade de Bauru, situada próximo ao centro geográfico do estado de São Paulo e distante cerca de 350 km da capital paulista, é um município relativamente novo com data de fundação no ano de 1896. Obteve destaque no cenário paulista a partir do entroncamento ferroviário de três companhias ferroviárias, no período do predomínio da cultura cafeeira. Atualmente, apresenta características econômicas baseadas na prestação de serviços e comércio, atuando como pólo regional de desenvolvimento no interior paulista. Possui, hoje, uma população estimada em torno de 360 mil habitantes e, segundo dados da prefeitura municipal, não há existência de favelas e sendo baixo o déficit de moradias. Segundo pesquisas realizadas, essas são informações contraditórias.

Da mesma forma que outras cidades no interior do estado paulista, Bauru passa por um crescimento ou inchamento da sua malha urbana em torno da sua área periférica. Se, no período durante as décadas de 60 a 80 do século passado, esse crescimento deu-se com a construção de grandes conjuntos habitacionais, destinados a famílias de baixa renda, atualmente esse processo foi alterado, com a construção de grandes áreas de condomínios fechados, trazendo toda sorte de problemas urbanos para os gestores públicos, conforme Oliveira (2008).

Esse novo modelo de crescimento, de inchamento e periferização urbana, ainda que por condomínios, contribuiu também para o processo de esvaziamento da área central da cidade por parte de moradores, sendo que esta é, atualmente, intensamente ocupada pela população local e população visitante que acorrem em busca de prestadores de serviços, serviços públicos e comércio em geral. No entanto, após o

horário comercial – normalmente até 18 horas –, suas ruas e avenidas ficam esvaziadas da circulação de pessoas, especialmente pedestres, pois o número de residentes é bastante reduzido e não sendo suficientes para promover a animação necessária, gerando medo e insegurança.

6 MÉTODO

Essa pesquisa é de natureza investigativa e, para a realização da mesma, procedemos da seguinte forma: consulta bibliográfica, levantamento dos imóveis tombados no município segundo algumas características, tais como a importância atribuída ao imóvel em termos de valor histórico, a condição material atual, o estado de preservação, e a possibilidade de utilização para moradias.

Foram destacados oito imóveis com as características atendidas. A seguir, listamos os imóveis e a possibilidade numérica de moradias:

1. Automóvel Clube: uma moradia;
2. Edifício Abelha: doze moradias;
3. Estação Cia. Paulista: seis moradias;
4. Edifício NOB: dez moradias;
5. Estação Tibiriçá: duas moradias;
6. Estação Sorocabana: uma moradia;
7. Estação Val de Palmas: duas moradias;
8. Hotel Milanese: oito moradias.

Total de moradias: 42 unidades, aproximadamente 168 habitantes.

As Figuras 1 e 2 mostram exemplos de imóveis tombados e possíveis de utilização no programa de moradia, articuladas com bens patrimoniais.

Figura 1 – Hotel Milanese.
Fonte: Claudia Oliveira (2012).



Assim, dos imóveis listados, podemos admitir *a priori* um total de 42 moradias. É possível identificarmos, também, que a maior parte deles são construções de grandes dimensões, o que requer adequação de projeto, ou seja, a cada caso deve ser feito um projeto específico de moradia, conforme as características de cada imóvel selecionado. Obviamente que as moradias deverão atender todos os requisitos especificados pelo Código de Obras local, em termos de solidez e salubridade.

Figura 2 – Casa Fígaro.
Fonte: Claudia Oliveira (2012).



Alguns imóveis poderão ser quase que totalmente ocupados por moradias, outros poderão conter apenas a moradia destinada à família selecionada, a qual será a responsável pelo cuidado do imóvel.

Também podemos verificar que os imóveis, em sua maior parte, são patrimônios remanescentes das empresas ferroviárias, que em termos legais ou jurídicos poderão integrar-se ao programa proposto de forma facilitada.

Cabe lembrar que apresentamos somente uma pequena parte dos imóveis tombados em nível municipal para efeitos ilustrativos neste capítulo.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, propusemo-nos a apresentar a possibilidade real de formatar um programa em nível municipal, com a finalidade de preservar o patrimônio histórico cultural edificado existente. E, nesse sentido, ainda não obtivemos resultados concretos para apresentação, mas fazemos algumas considerações a seguir:

1. Há que se considerar que os imóveis destinados à moradia devem atender à finalidade não só do abrigo para famílias carentes, mas, sobretudo, à finalidade precípua do programa, ou seja, da sua preservação e conservação;
2. Deve-se buscar a elaboração de contratos entre o município e o proprietário do imóvel baseados em contrapartidas existentes no Estatuto da Cidade;
3. As moradias devem ser destinadas para moradores que, sem elitismo, recebam educação básica sobre a importância do patrimônio tombado e noções de conservação. Dado a natureza do programa, os novos moradores deverão, ainda, receber treinamento em conservação e restauro previsto em contrato;
4. A utilização das moradias pelas famílias deve ser regida por contrato de locação, semelhante ao Programa de Arrendamento Residencial (PAR) da Prefeitura Municipal de São Paulo, com a modalidade de atendimento do aluguel social;
5. O programa, além de atender às necessidades de preservação do patrimônio edificado e cultural, poderá ser articulado a atividades de educação patrimonial, com a utilização de espaços abertos ao público, sem conflitar com a moradia;
6. Os imóveis poderão abrigar pequenos espaços destinados a exposições, mostras de arte, e outras formas de atividades culturais.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, José Xaides de Sampaio. **Voçorocas do Poder Público**: Na Lei, Forma e Gestão Urbana na “Cidade Sem Limites” São Paulo. Universidade de São Paulo. FAUUSP, 2001.
- OLIVEIRA, A. C. Se essa rua fosse minha. In: Maria Solange Gurgel de Castro Fontes, Nilson Ghirardello. (Org.). **Olhares sobre Bauru**. 1ed.Bauru: Canal 6, 2008, v. Vol.1, p. 99-113.
- ASSUNÇÃO, Paulo de. **Patrimônio**. São Paulo: Edições Loyola, 2003.
- BARBOSA, A. e BORTOLUCCI M.A.P.C.S. **Serro (MG), Uma trajetória para a preservação urbana**. Oculum Ensaios, Revista de Arquitetura e Urbanismo. Campinas: PUC, Set., 2005.
- BRASIL. **Constituição Federal**. Senado da República. Brasília, 1988.
- CASTRIOTA, Leonardo Barci. As políticas da memória: identidade, arquitetura e cultura do lugar. **TOPOS Revista de Arquitetura e Urbanismo**, Vol.1, nº2, UFMG, B. Horizonte: 2004;
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora Unesp, 2001.
- IPHAN. **Coletânea de Leis sobre Preservação do Patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2006.
- IPHAN, 1997. **Carta de Fortaleza**. IPHAN, Cartas Patrimoniais: Brasília, 2002.
- IPHAN, 1964. **Carta de Veneza**. IPHAN, Cartas Patrimoniais: Brasília, 2002.
- JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. (Trad. Carlos S. M. Rosa) São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LEMONS, Carlos. **O Que é Patrimônio Histórico**. 5ª Edição. São Paulo: Ed. Brasiliense, 2000.
- _____. **Revista Eletrônica do Iphan**. Nº4 Mar./Abril., 2006. www.iphan.org.br/entrevistas.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos Midades**. Volumes 1 a 6. Brasília: 2004.
- NOBRE, Ana L. et al. **Patrimônio. Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo, nº44, p.43-61, 1992.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Revista Eletrônica Iphan**. Nº2 Nov./Dez., 2005. www.iphan.org.br/entrevistas.
- OLIVEIRA, A. C. Se essa rua fosse minha. In: Maria Solange Gurgel de Castro Fontes, Nilson Ghirardello. (Org.). **Olhares sobre Bauru**. 1ed.Bauru: Canal 6, 2008, v. Vol.1, p. 99-113.
- RUBINO, Silvana e MENEGUELLO, Cristina. Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil. **Oculum Ensaios, Revista de Arquitetura e Urbanismo**. Campinas: PUC, Set., 2005.
- SANTOS, Carlos Nelson F. dos. Preservar não é tombar, renovar não é pôr tudo abaixo. **Projeto**, São Paulo: nº 86, 1986.

São Paulo, **Constituição do Estado de São Paulo**. Promulgada em 05 de outubro de 1989.

_____. Decretos 13.246 de 16 de março de 1979, e 48.137 de 07 outubro de 2003.

_____. Decreto 50.941 de 05 de julho de 2006 e 48.439 de 07 de janeiro de 2004.

_____. Lei estadual 10.774 de 01 de março de 2001.

SILVA, M.B.S.R. Preservação na gestão das cidades. **Revista do Patrimônio** nº24, 1996.

TELLES, Augusto C. da Silva. “Centros históricos: notas sobre a política brasileira de preservação”. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, R.J., nº,19, 1984.

ZANCHETI. S.M. **Conservação Integrada e Novas Estratégias de Gestão**. Salvador: www.ceci-br.org, 2000.

http://www.bauru.sp.gov.br/arquivos/arquivos_site/publicacoes/Primeiros%20Tempos%20da%20Nossa%20Bauru.pdf

Silvio Soares Macedo
Eugenio Fernandes Queiroga
João Fernando Meyer
Jonathas Magalhães Pereira da Silva
Rogério Akamine

SÃO PAULO, ÁREAS CENTRAIS, ESPAÇOS LIVRES E FORMA URBANA

RESUMO

O texto apresenta um painel das áreas centrais paulistanas e como se distribuem na segunda década do século XXI, dando ênfase à sua constituição morfológica e aos diferentes tipos de espaços livres existentes. O presente capítulo aborda quatro temáticas: a) centralidades paulistanas, que enfoca as características básicas da evolução e distribuição das atividades centrais paulistanas; b) aspectos morfológicos, que enfatiza a estrutura morfológica dessas áreas; c) espaços livres, que se dedica a explicitar as suas principais características; d) desenvolvimento imobiliário, que apresenta, especificamente, o processo imobiliário do centro histórico no período 1985-2011. Finalmente, por meio das análises temáticas desenvolvidas, o texto apresenta uma reflexão sobre o processo de espraiamento das atividades centrais na cidade de São Paulo.

Palavras-chave: Área central. Espaços livres. Forma urbana. Morfologia urbana.

ABSTRACT

The text presents a panel of São Paulo central areas and how they are distributed in the second decade of this century, emphasizing its morphological constitution and the different types of open spaces. This chapter addresses four themes: a) São Paulo centrality, which focuses on the basic features of the development and distribution of São Paulo's central activities; b) morphological aspects, which emphasizes the morphological structure of these areas; c) open spaces, which is dedicated to make explicit its main features; d) real estate development, which focuses on features, specifically the real estate process of the historical center in the period 1985-2011. Finally, by mean of the thematic analysis developed, the text presents a reflection on the sprawl process of the central activity in the city of São Paulo.

Keywords: Central area. Open spaces. Urban form. Urban morphology.

1 CENTRALIDADES PAULISTANAS

Para compreender as áreas centrais da cidade de São Paulo, é necessário ter em mente que a forma de apropriação existente nos espaços públicos, livres de edificação, é fruto de contextos específicos. De fato, suas características guardam semelhanças com outros centros de cidades brasileiras, assim como com outras cidades pelo mundo. Entretanto, para o avanço no seu entendimento, é necessário aprofundar o conhecimento das condições econômicas e socioculturais que produziram esse espaço central, pois atributos isolados não possibilitam tal compreensão. Nem o valor do solo, nem a ausência da habitação nessas áreas, nem as ingerências ou inexistências de políticas públicas podem, de forma isolada, trazer luz à questão.

O termo “centro urbano” é utilizado por diferentes autores com diferentes conceitos (CASTELL, 1983; CAMPOS FILHO, 1992; DAVIS, 2000; LEFEBVRE, 2004; WRIGHT, 1958). Neste texto, adota-se para o referido termo o conceito de lugar urbano que guarda características específicas, como a diversidade de uso, a boa acessibilidade e a alta densidade.

As dinâmicas e dimensões da cidade de São Paulo demandaram, por inúmeras razões, a consolidação de diferentes centros. O entendimento da localização e evolução das atividades centrais é fundamental para compreender a lógica urbana de São Paulo. Tais atividades podem ser representadas funcionalmente por sedes de bancos, grandes empresas, órgãos públicos e atividades de apoio que oferecem serviços e possibilidades de consumo para os seus trabalhadores.

A partir do momento em que a cidade começa a ganhar importância econômica, no começo do século XX, começa a se formar sobre a malha urbana do antigo núcleo colonial um pequeno centro financeiro, que cresce e se consolida como área do maior centro financeiro do país, papel que ocupa com exclusividade até a década de 1950.

Inicialmente, as velhas construções coloniais baixas são substituídas por prédios de três a seis andares, construídos dentro dos padrões europeus em voga, muitos ainda ocupados por habitações ou de uso misto, sendo que, a partir da década de 1920, os prédios comerciais e residenciais começam a subir em altura. O Edifício Martinelli, em 1929, com 28 andares e estilo híbrido, que lembrava prédios europeus, foi o primeiro arranha-céu da cidade e do centro histórico.

A primeira expansão da área central se deu em suas vizinhanças imediatas, para a direção oeste: apesar da necessidade de transposição do córrego Anhangabaú – sobre o qual foi construído um pequeno parque na década de 1910 – e subir a colina, era mais conveniente que seguir na direção oposta, voltada para as terras inundáveis da várzea do Carmo, local onde, na mesma década, foi construído o primeiro parque de grande porte da cidade, o parque D. Pedro.

Durante as décadas seguintes até o início dos anos 1970, toda a área passa por um processo expressivo de verticalização, tanto para fins residenciais como para fins comerciais, espalhando-se do velho núcleo histórico até a praça da República e o largo do Arouche e nas primeiras quadras da Avenida São João, que se torna o grande eixo de cinemas e teatros da cidade. Paralelamente, a partir da década de 1940, inúmeras ruas são alargadas, constituindo um conjunto expressivo de largas e arborizadas avenidas, com calçadas largas como as dos *boulevards* europeus.

No período entre 1940 e 1970, são construídos no centro os mais importantes prédios da cidade, tanto pelo valor simbólico como pela altura e pelas funções que abrigavam.

A partir dos anos 1970, foram raros os novos edifícios altos, devido, dentre outros fatos, ao tombamento de significativo conjunto de seus edifícios, à dificuldade de construir grandes prédios diante do aumento do custo da terra urbana, à redução da capacidade construtiva em cada lote como consequência das novas regras urbanísticas implementadas pela legislação de zoneamento de 1972 – que diminuíram o coeficiente de aproveitamento para menos de quatro, onde era possível construir

mais de 16 vezes a área do terreno – e à abertura de novas áreas para atividades de comércio e serviços por toda a cidade.

Nesses anos, foram feitos ainda grandes investimentos na área, como a construção de diversas estações do novo metrô, centenas de metros de áreas pedestrianizadas e novas praças, dentre elas a nova praça da Sé.

Nessa época, muitas das atividades centrais deslocaram-se para outras partes da cidade, como antigos bairros residenciais que tiveram seu uso de solo liberado e que estavam bem conectados em termos viários com o resto da cidade.

Paralelamente, o próprio Estado retirou muitas das suas instituições do centro, que migram para áreas distantes, a cinco, dez ou mais quilômetros dele, em prédios mais adequados às novas demandas funcionais, acompanhando a iniciativa privada, que começa a investir em outros pontos, em especial na zona sul da cidade, mantendo ainda no centro o comércio mais popular, o setor bancário e parte das atividades administrativas, em especial as ligadas à justiça.

Somente a partir da década de 2000, com o declínio e a decadência de importantes trechos da área central, especialmente ao longo da Avenida São João, como a velha Cinelândia, e com o esvaziamento de inúmeros prédios comerciais e residenciais, muitos ocupados por sem-teto, pesados investimentos públicos são feitos para reciclar velhos prédios com o objetivo de abrigar empresas e instituições do Estado, para converter edifícios em moradia popular e para criar centros culturais (nesse caso, com a participação da iniciativa privada).

Realmente, junto com o crescimento econômico da cidade e da metrópole, houve o crescimento das atividades ligadas aos negócios e à administração, fato que exigiu a construção de milhões de metros quadrados de pisos para escritórios que se concentraram em alguns pontos da cidade, distantes do velho centro.

Ocorreu, portanto, o deslocamento de parte das atividades centrais para outras regiões da cidade, sendo que o deslocamento não implicou o esvaziamento da área

anteriormente ocupada, mas sim o surgimento de uma nova centralidade, em outro ponto. Assim, além daquelas situadas no centro histórico, tradicionalmente o centro financeiro, outras centralidades financeiras foram criadas, em outras partes da metrópole. Houve seis deslocamentos mais importantes, a seguir explicitados.

O primeiro deslocamento ocorreu para a Avenida Paulista, via aberta no final do século XIX na crista do divisor de águas do terreno entre as bacias dos rios Tietê e Pinheiros. Anos mais tarde, a posição externa – e não radial – dessa via em relação ao centro histórico definiria uma nova centralidade da cidade. Sua configuração, no período entre 1900 e 1960, era de residências unifamiliares de grande porte, denominadas palacetes, situadas em meio a grandes lotes, dispostos ao longo da avenida, cujo alinhamento definia um espaço monumental, um *boulevard* residencial.

No período de 1970 a 2000, passa por reformas radicais, que incluíram, inclusive, mudanças na legislação edilícia, para adequar-se às novas funções em consolidação de novo centro financeiro e importantes reformas viárias. Edifícios de 25 andares ou mais substituíram as casas de dois ou três andares, aproveitando convenientemente as grandes dimensões dos lotes e o leito carroçável. As calçadas passaram por importantes reformas, com aumento das pistas de veículos, alargamento das calçadas – que passaram a ocupar faixas antes pertencentes aos jardins dos antigos palacetes e de alguns prédios de apartamentos – e a construção de um complexo viário no fim da avenida.

A configuração de desfiladeiro, propiciada pelos arranha-céus, a largura da via com calçadas planas de dimensões generosas, os mirantes nas extremidades e a cada cruzamento de ruas, além da concentração de atividades centrais, trouxeram à via significado e identidade, sendo um dos locais de alta visitação turística na cidade e, pela sua visibilidade, palco de manifestações populares.

O segundo deslocamento deu-se para a Avenida Faria Lima, situada em posição praticamente paralela, entre a Avenida Paulista e o rio Pinheiros. Nesse local, foi

aberta outra avenida larga e plana, entre bairros residenciais de alto padrão, para atender à demanda imobiliária por edifícios de escritórios: a Avenida Brigadeiro Faria Lima, que se consolidou a partir da instalação do Shopping Center Iguatemi, o primeiro na cidade.

Com a sua total ocupação por prédios de escritórios, fomentou-se a sua expansão e, portanto, o prolongamento pelas suas duas extremidades, processo iniciado em 1993. A partir desse período, instrumentos mais sofisticados para projetos de urbanismo foram introduzidos para garantir os recursos financeiros que cobririam os gastos com as desapropriações e obras, a chamada “Operação Urbana Faria Lima”. Em linhas gerais, esse instrumento possibilitou o aumento de potencial construtivo para as edificações mediante a contrapartida em dinheiro para ser aplicado dentro do perímetro estabelecido.

Para a extremidade sul da Avenida Faria Lima, o desejo era a ligação com outra área de promissor desenvolvimento na época, a da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini. Essa nova expansão marcou fortemente a expansão das atividades centrais na direção sudoeste da cidade.

A avenida foi construída em duas etapas: a primeira na década de 1970 e a segunda na década de 2000, envolvendo, em ambas, a demolição de quadras lindeiras ocupadas por residências e uma nova regulamentação urbanística na sua área de influência, com permissão e incentivo para a construção de edifícios de escritórios e de apartamentos, mas de gabarito controlado.

Iniciado a partir dos anos 1970, o terceiro deslocamento, para a Avenida Luis Carlos Berrini, ocorreu com a sua abertura em volta de um canal coletor de águas dos córregos da região, especialmente em função da ação da construtora Bratke Collet, proprietária de grande parte dos terrenos da região. Nos trinta anos seguintes, a empresa construiu mais de 60 torres de pequeno porte ao longo da avenida e em suas transversais.

O quarto deslocamento, para a Vila Olímpia, foi feito sobre um antigo bairro, de uso misto e ruas estreitas, constituído de casas e galpões industriais. Com a expansão da vizinha Avenida Faria Lima, a área cuja legislação previa uso diversificado foi sendo ocupada por torres comerciais. Após o ano 2000, com o alargamento da Rua Funchal, transformada em avenida, uma série de grandes empreendimentos comerciais, *shopping centers* e torres de escritório foram construídos no local, além de um parque de porte médio, o Parque do Povo. Em 2014, é uma área em consolidação, apesar de quase totalmente ocupada, pois uma série de grandes empreendimentos ainda continua ali a serem erguidos. A partir da década de 1990, nos grandes terrenos junto à Avenida Marginal Pinheiros, foi erguida uma série de grandes edifícios corporativos, dentre eles os prédios mais altos da cidade. A altura das torres de escritórios é variada, em função das regras urbanísticas locais e do tamanho disponível de lotes para a construção de novos prédios. No trecho vizinho à Avenida Marginal Pinheiros, estão localizadas as principais torres de escritórios em termos de porte e altura e um dos poucos condomínios horizontais de escritórios da cidade.

O quinto deslocamento dessa avenida, já na década de 1970, apresenta instalados os primeiros centros empresariais, o Centro Empresarial São Paulo (1977) e o Shopping Center Morumbi (1982) em suas margens. Na época, dividiam seus espaços com grandes plantas industriais, permanecendo vazias ainda imensas glebas. São essas últimas áreas que recebem, a partir da década de 2000, grande parte dos novos investimentos imobiliários, tanto de caráter residencial como empresarial. A concentração de edifícios comerciais, agora com lajes corporativas, ocorre em bairros ao longo de todo o rio Pinheiros.

Especialmente nas duas últimas décadas, é possível notar, além da grande verticalização, concentrada na Vila Olímpia, na região da Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini e na área da Rua Verbo Divino, edifícios comerciais no trecho dos

bairros de Pinheiros e do Morumbi – e de um modo ainda esparso, de norte a sul, de ambos os lados das vias que ladeiam o rio.

Esse eixo urbano, estruturado pelo canal do rio Pinheiros, por suas vias expressas marginais, pela linha de trem urbano e marcado pelo marco visual da ponte estaiada Octavio Frias de Oliveira, organiza a mais recente (em 2014) área de desenvolvimento imobiliário da cidade.

Em relação ao sexto deslocamento, como um fato urbano especial, surge, ainda na década de 1970, o complexo urbanístico Alphaville, quase uma cidade nova, situada no município vizinho de Barueri. Projetado por uma corporação privada, na forma de um complexo residencial, comercial e industrial, acaba sediando uma sexta área de atividades centrais já a partir dos anos 1990. Alphaville situa-se em uma região conectada a São Paulo por uma autoestrada, na época, de trânsito rápido. Já em 2014, apresenta-se totalmente congestionada nas horas de *rush*.

A área, apesar de altamente construída em 2014, ainda contém inúmeras áreas disponíveis para construção, sendo erguidas no local torres dos mais diversos portes, destinadas a escritórios e residências, dentre elas alguns dos mais altos edifícios da metrópole.

Situações pontuais: por toda a cidade de São Paulo, encontram-se complexos empresariais dedicados a atividades ligadas a negócios, dentre eles:

- **Avenida Água Branca e vizinhanças:** objeto de uma das primeiras operações urbanas da cidade, essa área, próxima ao antigo centro histórico, pouco a pouco se configura como um polo de atividades centrais, apoiada pela vizinhança de *shopping centers* e por um complexo da Justiça Federal – um dos mais importantes tribunais da cidade; os espaços livres públicos, a maioria ruas e avenidas de calçadas não muito largas, são pouco atrativos para o público; para

lazer ao ar livre, existem apenas dois pequenos parques, um deles inaugurado em 2013, construído pela iniciativa privada em meio a uma nova área residencial.

- **Complexo Empresarial Itaú – Metrô Conceição:** trata-se de um conjunto de prédios corporativos gerado a partir da construção da estação do metrô de mesmo nome, que reservou uma série de áreas para a instalação de torres comerciais; grande parte dessas áreas foi ocupada pelo complexo corporativo Itaú Conceição, que possui uma das saídas do metrô em seu interior e está contido em uma praça de alta qualidade paisagística, patrocinada pela corporação bancária.

Por outros pontos da cidade, surgem pequenos prédios comerciais, compostos de uma ou algumas poucas torres, imersas em pequenas praças ajardinadas, por vezes vizinhas a grandes centros comerciais, *shopping centers*, hospitais ou tribunais.

Como em outras partes do país, ao longo de algumas das grandes rodovias que saem da cidade, está surgindo – especialmente após a década de 2000 – uma série de condomínios corporativos, abrigando sedes de empresas, centros de processamentos de dados e demais serviços.

2 ASPECTOS MORFOLÓGICOS

As estruturas morfológicas das áreas centrais das principais cidades brasileiras têm características específicas que as distinguem de outros países. Exemplos desse fato seriam os severos índices urbanísticos implementados por todo o país, na década de 1970, que reduziram taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento a índices bastante modestos, impedindo o crescimento em altura dos edifícios de apartamentos e das torres de escritório. Portanto, as áreas centrais no Brasil caracterizam-se pela verticalização de porte modesto em relação às suas congêneres na maior parte do mundo, com torres de não mais de 40 andares, como em geral se observa em todos os demais pontos verticalizados das cidades brasileiras.

No caso de São Paulo, como no do resto do país, os índices urbanísticos não favorecem a construção em altura, o que, associado ao alto custo da terra urbana, leva à construção de edifícios e torres de escritórios de dimensões modestas, pois, em 1972, com o novo zoneamento, o coeficiente de aproveitamento da cidade foi restrito a, no máximo, quatro, associado a taxas de ocupação padrão de 50%. Após quase 40 anos de aplicação de índices semelhantes a estes, se um tipo edilício, poucos são os edifícios que ultrapassam 40 andares.

Por outro lado, a permissão da multiplicidade de usos por grande parte do território do município favoreceu a expansão das atividades centrais. Essa prática favoreceu a criação de polos de atividades em diversos pontos, extrapolando mesmo as fronteiras do próprio município, caso do bairro de Alphaville. A ocupação distante dos centros tradicionais da cidade está associada ao aumento real da mobilidade da população, baseado no transporte individual em detrimento do transporte coletivo. Em São Paulo, o número de unidades de transporte individual em 2013 chegou à casa dos milhões. Somente no município, 6.958.559: 4.940.944 de automóveis; 792.879 motos; 40.857 ônibus (DENATRAN, 2013). Grande parte da paisagem paulistana é constituída de construções baixas, com não mais de quatro andares, e torres de apartamentos isoladas em quase todos os bairros. Entretanto, em alguns setores destinados a elites e classes médias, a cidade apresenta uma paisagem com extensas áreas verticalizadas, que se espraiam por muitos quilômetros, ora contínuas, ora cercando bairros jardins, ora em núcleos isolados.

A altura média dos prédios aumentou ao longo das últimas décadas. Nos anos 1980, a altura média não ultrapassava 15 andares e eram raros os prédios com mais de 20 pavimentos. Em algumas das áreas novas que se consolidaram como sendo destinadas a escritórios, a altura dos prédios é controlada por normas que restringem o aumento do gabarito. Esse é o caso das avenidas Paulista e Faria Lima, onde os prédios não ultrapassam 30 andares e 15 andares, respectivamente.

Ao longo das avenidas Marginal Pinheiros e Marginal Tietê, que ladeiam os dois principais rios da cidade, as torres chegam a mais de 30 andares, sendo que algumas ultrapassam 40 pavimentos, superando a altura dos prédios residenciais e comerciais da cidade e também os novos lançamentos imobiliários, entre 20 e 28 andares. Segundo técnicos e especialistas do mercado imobiliário, esse padrão de altura estaria limitado por custos devido a normas de segurança.

Porém, o condomínio vertical, da torre isolada de muitos andares, não é mais o único tipo de verticalização, destinado a atividades comerciais e de serviços, tendo sido introduzido um novo padrão, o condomínio de prédios baixos, com não mais que dez andares, ocupando o equivalente a uma quadra urbana ou até mesmo um lote comum. Esse modelo pode ser encontrado ao longo da Avenida Marginal Pinheiros e das estradas que saem da metrópole em direção ao interior, como as rodovias Raposo Tavares e Regis Bittencourt, e em Alphaville. Trata-se de um padrão também comum em algumas cidades do país, como ocorre na metrópole de Campinas, localizada a 100 km de São Paulo, e na cidade do Rio de Janeiro, no bairro da Barra da Tijuca.

As torres de escritórios pouco se destacam morfológicamente na paisagem – e a maioria possui a altura média dos demais edifícios da cidade –, diferenciando-se pelo padrão arquitetônico, em geral vinculado às correntes internacionais da arquitetura, recobertas por grandes panos de vidro. As poucas torres de altura mais elevada dificilmente são percebidas no meio da grande massa de prédios da cidade, à exceção de alguns exemplos ao longo da Avenida Marginal Pinheiros.

As centralidades paulistanas acontecem em termos funcionais e morfológicos de dois modos: concentradas em um trecho de determinado bairro, casos do Centro Histórico, da Vila Olímpia e Alphaville, e lineares, ao longo de avenidas e suas cercanias. São comuns também torres de escritórios dispersas por entre os bairros da cidade, geralmente em vias importantes, perto de *shopping centers*, ou mesmo isoladas em

ruas tranquilas, fato esse permitido pela legislação urbanística, que não define áreas especializadas para tal tipo de atividade.

3 ESPAÇOS LIVRES

As áreas centrais paulistanas, como é típico em qualquer outra área urbana de alto valor cultural e econômico – e, portanto, também simbólico –, têm seus espaços livres tratados e qualificados paisagisticamente, sendo comum a criação e a consequente adição de novos espaços, como praças, calçadões e até parques, ao conjunto de espaços existente. Apesar disso, existe uma diferenciação clara entre os investimentos e cuidados destinados a tais espaços em cada uma das seis principais áreas centrais da metrópole, destacadas a seguir.

3.1 Centro histórico

Nele, está o maior número de praças construídas, a maioria ainda no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, sendo que muitas passaram por sucessivas readequações e modernizações paisagísticas. As ruas são bastante estreitas para o tráfego convencional e foram transformadas em áreas pedestrianizadas desde a década de 1970.

Nos anos 1990, devido a expressivas reformas viárias na cidade, a principal avenida que cortava o antigo centro foi coberta por uma grande laje, e sobre ela foi construída uma grande praça linear, no espaço conhecido como Vale do Anhangabaú.

A partir dos anos 1970, foram feitas importantes reformas: a) a ampliação da praça da Sé, realizada em decorrência da construção da principal estação do metrô da cidade; b) o Largo São Bento, também recriado em função de uma estação de metrô; c) a construção da praça Roosevelt, outra praça laje sobre o sistema viário – com projeto

paisagístico de equipe chefiada por Roberto Coelho Cardozo, paisagista americano que influenciou extremamente o paisagismo paulista e paulistano –, que foi drasticamente reformada no ano de 2013; d) a construção de uma vasta rede de ruas pedestrianizadas; e) a construção da Praça Júlio Prestes localizada de frente à Sala São Paulo, nova sala de concertos pública construída na antiga estação Ferroviária Júlio Prestes.

**Figura 1 – Centro Histórico, Vale do Anhangabaú.
Fonte: Acervo Quapá (2013).**



3.2 Avenida Paulista

A segunda avenida em importância relacionada a atividades centrais abriga sedes de instituições públicas e financeiras. A partir da década de 1970, passa por alargamentos importantes e tem suas extensas e largas calçadas tratadas paisagisticamente, com projeto de Rosa Klüss, uma das mais importantes paisagistas da segunda metade do século XX.

Devido ao intenso uso de suas calçadas com dimensões generosas – pelo menos 7 m de largura – a Avenida Paulista passa, na década de 2010, por um novo tratamento paisagístico, com calçamento simples, de concreto, e com a racionalização na colocação de mobiliário urbano, como bancas de jornal e luminárias.

**Figura 2 – Avenida Paulista em um dia de domingo.
Fonte: Acervo Quapá (2012).**



A partir da década de 1970, vários espaços de uso coletivo foram criados ao longo da avenida, juntando-se ao tradicional parque Siqueira Campos: a) a praça seca sobre os

pilotis do Museu de Arte de São Paulo (MASP), o principal da cidade; b) o parque Mario Covas, na realidade um *pocket park*, que surge nos anos 2010, originado dos antigos jardins de um palacete demolido décadas antes; c) o jardim da Casa das Rosas, centro cultural sediado em um palacete situado no início da avenida; d) a praça corporativa Centeco Plaza, uma das poucas praças corporativas da cidade, com projeto paisagístico de Luciano Fiaschi.

Além de ser um dos centros financeiros da cidade, a avenida é um dos espaços mais importantes de manifestações populares de cunho cultural e político, comumente utilizado para manifestações sociais, festas de Ano Novo, Parada Gay, sendo famosa a decoração de Natal, visitada por milhares de pessoas. No ano de 2013, foi implantada uma ciclofaixa, que funciona nos domingos e feriados. O novo piso de concreto incentivou a prática de skate e patins por suas calçadas.

As características de ocupação dos lotes, com a maioria dos prédios comerciais imersos em jardins e cercados por gradis, fazem com que muitas de suas quadras não tenham comércio na área frontal – o que poderia atrair maior número usuários –, fazendo com que, em certos trechos, o uso das calçadas pelos pedestres seja menos significativo em relação ao observado nas áreas ocupadas por lojas e restaurantes.

**Figura 3 – Avenida Paulista.
Fonte: Acervo Quapá (2013).**



3.3 Avenida Faria Lima

Cada fase da sua constituição corresponde à criação de tipos de espaços livres melhor ou pior adaptados ao uso cotidiano do cidadão: a) primeira fase: calçadas largas, algumas já bastante transformadas em 2014, com a previsão de vagas de estacionamento, arborização e canteiros floridos e tratados com vegetação tropical; criação da praça corporativa do complexo Brasilinvest; b) segunda fase: calçadas mais estreitas, canteiro central tratado paisagisticamente, construção de prédios com gabarito controlado e alguns edifícios cujos jardins são mistos de *pocket parks* e praças corporativas; destaque para a criação de um grande complexo corporativo, que conserva uma pequena casa colonial na altura do bairro Itaim Bibi.

**Figura 4 – Avenida Faria Lima.
Foto: Acervo Quapá (2013).**



3.4 Avenida Luis Carlos Berrini

Inicialmente, os primeiros edifícios de escritórios seguiam o padrão de verticalização de 8 e 14 pavimentos, com pequenos jardins frontais e laterais. No entanto, os grandes capitais oriundos de fundos de previdência, seguidos por grandes investimentos do setor imobiliário – associado ao financeiro –, produziram edifícios bem maiores, em torno de 30 andares ou mais nos grandes lotes ao longo das vias marginais do rio Pinheiros.

Seus espaços livres públicos são subdimensionados em relação às demais avenidas, em especial nas vias transversais e ao longo da Avenida Marginal Pinheiros. Há calçadas largas, com quase 5 m, ao longo da avenida principal; ao redor, ruas e calçadas estreitas e a maioria das torres, tanto as residenciais como as corporativas, cercada de jardins.

Encontram-se na área três praças de bom tamanho, com tratamento paisagístico simples, dispostas em meio às torres de escritório e residenciais. A partir de 2012, a avenida teve sua área estendida em vários quarteirões, em direção à zona sul, ao longo dos quais estão sendo erguidas as mais altas e novas torres de escritórios da cidade, cercadas de praças corporativas, na Avenida Chucri Zaidan.

**Figura 5 – Entorno da Avenida Luis Carlos Berrini vista da Avenida Marginal Pinheiros.
Fonte: Acervo Quapá (2013).**



3.5 Vila Olímpia

É uma área basicamente constituída de vias muito estreitas, inadequadas à circulação de veículos em quantidade e pedestres, pois as calçadas, na maioria das ruas, são estreitas. Como apoio de uma área de serviços e comércio típica de áreas de atividades centrais, a avenida tem recebido investimentos de porte, com o alargamento de sua via principal, a construção de uma pequena praça, e, no seu limite, um parque público municipal – o Parque do Povo. Entretanto, a maioria de suas

vias tem calçadas de dimensões desprezíveis, com menos de 3 m de largura, dimensão insuficiente ao tráfego de pedestres no local.

**Figura 6 – Parque do Povo nas vizinhanças da Vila Olímpia.
Fonte: Acervo Quapá (2013).**



Figura 7 – Vila Olímpia.
Fonte: Acervo Quapá (2013).



3.6 Marginal Pinheiros

“Marginal Pinheiros” é o nome popular das duas vias expressas que ladeiam o rio Pinheiros – as avenidas Magalhães de Castro e Nações Unidas. Ao longo das duas margens do rio, poucos são os espaços livres realmente acessíveis à população, mesmo existindo uma extensa área, de cerca de 30 m de largura, em média, de ambos os lados. Essa área é ocupada por uma ferrovia, uma ciclovia e um extenso parque linear, cujo acesso é vedado ao público e seu gerenciamento feito pelo

denominado projeto Pomar, que se dedica a manter a área tratada e ajardinada, como um refúgio para algumas espécies de vida silvestre.

Poucos são os espaços públicos acessíveis. Dentre eles, o grande Parque Villa Lobos e os parques Burle Marx e do Povo, todos diretamente conectados com suas vizinhanças e de difícil acesso pela avenida. As torres de escritório estão praticamente fechadas em si, com acesso possível apenas através de automóvel, e os espaços livres são, em geral, de gestão privada.

3.7 Alphaville

O centro de negócios desse complexo empresarial, de habitação e indústrias é uma das poucas áreas mais projetadas da metrópole. Possui ruas com largas calçadas arborizadas, uma grande praça e um passeio ajardinado – uma pequena *promenade* que corre pelo meio da principal via, a Alameda Rio Negro –, com projeto paisagístico de Oscar Bressane e Koiti Mori. São comuns as praças corporativas, todas de pequeno porte, e os edifícios residenciais cercados de áreas ajardinadas.

4 DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO DO CENTRO

Até o início da década de 1970, o centro de São Paulo foi a principal referência da cidade, pois ali se concentravam quase todos os principais serviços e atividades comerciais. Até então era chamado não de “centro”, mas de “a cidade”, sendo que hoje é ainda comum dizer “vou até a cidade”.

Na mesma década, relacionada ao denominado “milagre econômico brasileiro”, a economia do país crescia a taxas elevadas, e a cidade de São Paulo não dispunha, em seu centro, de um estoque imobiliário para acomodar a dimensão da nova demanda por espaços de escritórios, nem de áreas disponíveis de imediato para a

construção de novos edifícios de escritórios. A partir daí, rapidamente começam a se formar novas concentrações de escritórios, no entorno e ao longo das avenidas Paulista e Faria Lima. Esse fluxo imobiliário é reforçado e atraído pelos assentamentos residenciais de mais alta renda, que vinham se concentrando nesse setor sudoeste da cidade, que se expande e se consolida, nas décadas seguintes, como o principal “CBD – Central Business District” paulistano.

Nas décadas de 1980 e 1990, o centro passou a ser abandonado pelas principais atividades de comércio e serviço, pelo *front office* das grandes empresas, principalmente dos bancos. Apesar de o centro histórico ser a área da cidade mais bem servida por transporte, com as primeiras linhas do metrô em construção na época, não existiam garagens suficientes para abrigar a frota em constante crescimento, em especial a dos executivos das empresas ali instaladas, pois a maioria dos prédios foi construída quando não era comum a construção de garagens. A tendência da alta administração das empresas, acostumada ao seu uso, acaba preferindo transferir os escritórios para o setor sudoeste, próximos das suas residências. Por outro lado, os prédios, quase todos antigos, não se adequavam às novas exigências tecnológicas de edifícios de escritórios que foram surgindo na época. A maioria dos edifícios possuía e possui lajes pequenas (o termo laje é utilizado comumente no mercado imobiliário para designar a área do andar padrão de um edifício comercial), muitas subdivididas em pequenas salas, não adequadas e eficientes para o uso como escritórios de grandes empresas, por aumentarem o fluxo entre os andares. Tais edifícios, não adaptados às modernas normas de acessibilidade e segurança contra incêndio, com elevadores e instalações elétricas velhas, são ineficientes para as novas demandas, que requerem instalações de comunicação adequadas, dutos para adaptações relacionadas aos aparelhos de ar condicionado central e equipamentos de controle de acesso e segurança – inexistentes na época.

Os prédios de escritórios do centro tornaram-se obsoletos e os mais baratos da cidade para locação ou venda, sendo também os de maior vacância. Tudo isso inviabilizou o citado *retrofit*, isto é, a requalificação da maioria dos prédios. Os poucos casos de reforma para novos usos foram executados para a transformação para uso residencial ou cultural por agentes públicos e privados.

O uso do espaço livre se altera com a mudança do uso do centro, em parte ocupado por comércio popular, enquanto parte das áreas para pedestres, já a partir da década de 1990, é ocupada por ambulantes, dificultando o livre trânsito de pedestres e concorrendo com o comércio formal. Paralelamente, cresce a percepção de insegurança, tanto pela ação de assaltantes quanto pelo esvaziamento noturno de parte das ruas e a ocupação de alguns trechos pequenos por dependentes de drogas que vivem nas ruas.

A esse processo de transformação correspondeu uma alteração na população da área, que, nas décadas de 1980 e 1990, passou por decréscimo importante (Tabela 2 e Figura 10). Apenas na década de 2000 houve a reversão dessa tendência, devido a uma série de investimentos imobiliários e públicos em habitação nas áreas periféricas do centro, resultando em um início de crescimento da população – ainda modesto e insuficiente para compensar as perdas das décadas anteriores.

Tabela 1 – Incremento e decréscimo da população: Região Central e Núcleo Central (Habitantes)

	1950/60	1960/70	1970/80	1980/91	1991/00	2000/10
Região Central	81.761	12.467	80.995	-67.493	-84.763	57.192
Núcleo Central	14.673	-786	14.061	-8.981	-17.150	12.799

A Região Central corresponde à região administrativa da subprefeitura da Sé, que abrange os distritos do núcleo central e do seu entorno contíguo. Tem área de 26,2 km² e população de 431.106 habitantes, envolvendo oito distritos: Bom Retiro,

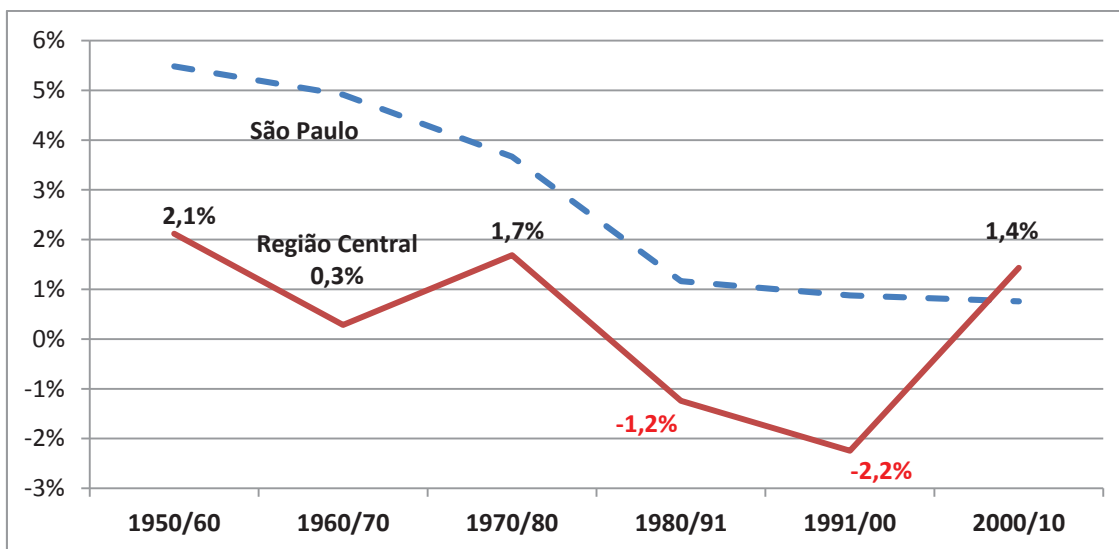
Cambuci, Bela Vista, Consolação, Liberdade, República, Santa Cecília e Sé. O Núcleo Central corresponde ao CDB e envolve dois distritos: Sé e República. Tem área de 4,4 km² e população de 80.632 habitantes em 2010.

Figura 8 – Evolução da taxa de crescimento populacional anual (%). Município de São Paulo e Região Central.

Fonte: IBGE: Censos demográficos. Disponível em:

http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_populacao_recenseada_1950_10491.html>.

Acesso em: dez. 2014



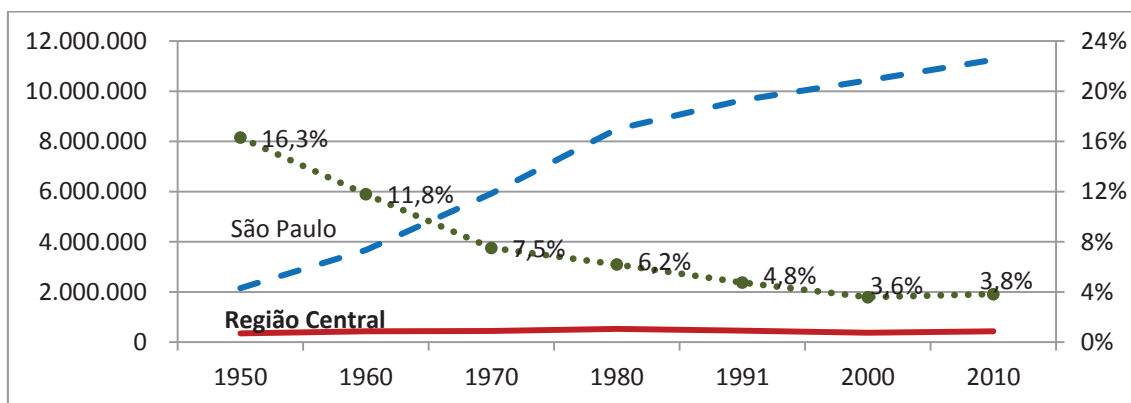
No Brasil, a maioria dos edifícios de escritórios e residenciais é construída como condomínios e raramente tem uma única empresa ou poucos proprietários. Isso dificulta a organização de dezenas ou centenas de proprietários para aprovar a arrecadação de fundos para as reformas. A percepção da deterioração urbana do centro também diminui o interesse pelo *retrofit* dos edifícios de excelente infraestrutura básica disponível. A importância relativa da Região Central diminuiu também em relação à população, uma vez que a participação diminuiu de 16,3%, em 1950, para 3,6% da população de uma cidade cinco vezes maior, meio século depois (Figura 9).

Figura 9 – Cidade de São Paulo e região central. Evolução da população e participação da área central no total da população da cidade (%).

Fonte IBGE: Censo Demográfico. Disponível em:

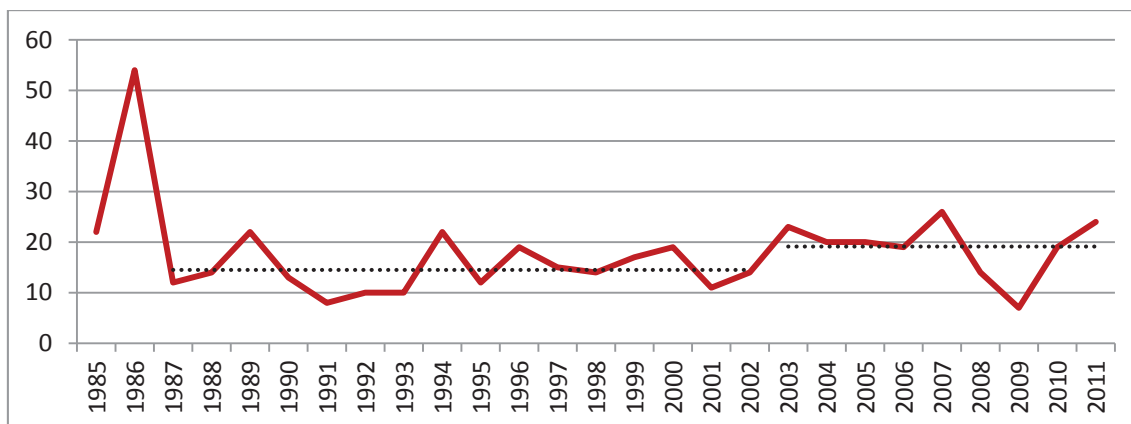
http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_populacao_recenseada_1950_10491.html.

Acesso em: dez. 2013.



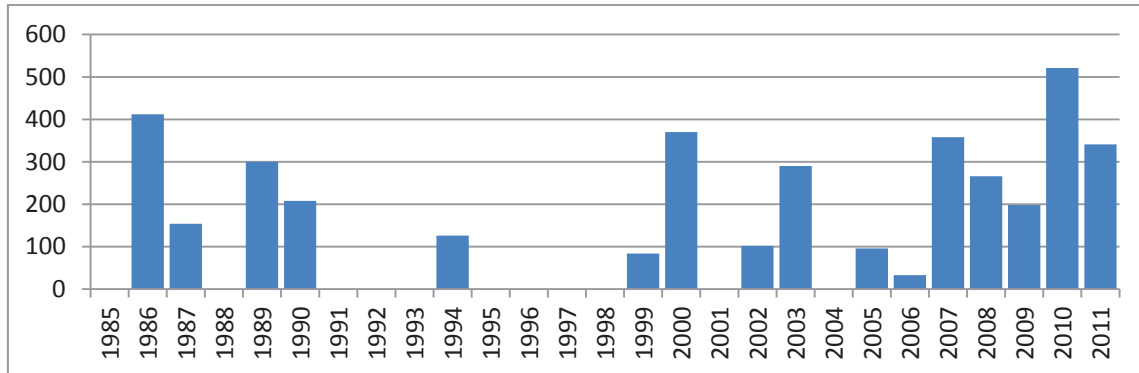
Ao esvaziamento funcional correspondeu a redução da produção imobiliária (em decorrência dos fatos anteriormente apontados), associada à grande disponibilidade de áreas por toda a cidade para a instalação de novos prédios de escritórios. Conseqüentemente, a produção imobiliária na região central foi relativamente modesta nas décadas de 1980 e 1990. A partir da década de 2000, inicia-se uma gradativa ampliação da atividade imobiliária (Figura 10), com aumento de lançamentos de apartamentos de 5,4% para 7,4% em relação ao total da cidade.

Figura 10 – Evolução da produção de novas habitações na área central.
Fonte: Embraesp (2014).



O centro histórico recebeu menos que 10% das unidades habitacionais lançadas no período entre 1985 e 2011 na região central. De 2007 a 2011, houve um expressivo aumento do número de lançamentos residenciais na área, acompanhando significativos incentivos do poder público, que, além de promover diversas ações de requalificação urbana, criou incentivos na legislação edilícia para a instalação de novos empreendimentos comerciais e residenciais. Nesse período, foram produzidas 1.763 unidades residenciais contra 1.684 produzidas nos vinte anos anteriores. A Figura 11 mostra o decréscimo e a evolução dos lançamentos com ênfase no período 2007-2011.

Figura 11 – Evolução de lançamentos de unidades habitacionais na área central.
Fonte: Embraesp (2014).



Apesar dos novos investimentos imobiliários, em sua maioria, focam na produção de habitação, sendo que alguns dos antigos prédios de escritórios são transformados em complexos universitários; outros, em centros culturais; os antigos cinemas, em templos – enquanto as sedes de alguns órgãos estatais – inclusive a da prefeitura municipal, instalada na antiga sede do conglomerado financeiro Matarazzo – voltam a ocupar a área central.

O velho centro continua a abrigar inúmeras atividades administrativas, financeiras e culturais, mas, em 2014, está longe de recuperar a importância financeira e a cultural, possuindo diversas áreas degradadas em meio ao seu tecido urbano.

5 CONCLUSÃO

O espraiamento das atividades centrais na cidade e na metrópole de São Paulo é uma decorrência natural do processo de espraiamento funcional observado em muitos dos mais importantes centros urbanos, visto e incentivado a partir da década de 1970, em todo o território nacional pelas políticas urbanas então em voga, que praticamente liberaram a grande maioria das áreas urbanas para todo tipo de uso, facilitando muito o

processo de esvaziamento das áreas centrais, então em processo inicial de obsolescência.

Pelos motivos expostos, o centro de São Paulo acompanha essa tendência e as atividades centrais se espraiam, concentram e desconcentram em especial pelo setor sudoeste da metrópole, nada indicando, em 2014, que o seu centro histórico volte a conter atividades centrais no porte das existentes no passado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AKAMINE, Rogério. **Desenho da paisagem urbana** - desenho urbano: avenidas Paulista, Faria Lima e Berrini. 1998. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- CAMPOS, Ana Cecília Mattei de Arruda. **Alphaville-Tamboré e Barra da Tijuca: as ações programadas e a estruturação do sistema de espaços livres**. 2008. 526 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- HEPNER, Alexandre. **Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na Marginal do Rio Pinheiros**. 2010. 342 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Banco de dados Cidades@ do IBGE. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acessos entre: dez. 2011 e jul. 2012.
- MACEDO, Silvio Soares. **Paisagismo brasileiro na virada do século 1990-2010**. São Paulo: Edusp, 2012.
- _____; Queiroga, Eugenio Fernandes, et al (Org.). **Sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea brasileira**. São Paulo, Edusp, 2013. No prelo.
- QUEIROGA, Eugenio. **A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a razão comunicativa**. 2001. 351 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- _____. **Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações em territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros**. 2012. 284 f.

Tese (Livre Docência em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

SANDRONI, Paulo. A dinâmica imobiliária da cidade de São Paulo: esvaziamento, desvalorização e recuperação da região central. In: **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo**. CEM-CEBRAP/EMURB. São Paulo: Editora da UNESP, 2004, p. 364-380. Consultado em Janeiro/2014. Disponível em:

<http://www.fflch.usp.br/centrodametropole/antigo/index.php?section=content&subsection_id=5&content_id=142>. Acesso em: jan. 2014.

Banco de dados consultado:

Embraesp – Empresa Brasileira de Patrimônio

Norma Regina Truppel Constantino

PERCURSO E SIGNIFICADO: os rios e os centros das cidades

RESUMO

O rio é, sem dúvida, um elemento determinante da forma urbana, condicionando sua estruturação. Por um lado, é um elemento de separação entre espaços da cidade e, por outro, é um meio de comunicação com outras cidades e com o território. Historicamente apresenta um importante papel, pois muitas das cidades brasileiras, desde a época colonial, surgiram às margens dos rios, mas com o tempo foi sendo ofuscado por intervenções sem qualquer critério, escondendo e cancelando sua identidade, a memória e os traços deixados pelo tempo passado. A ação humana foi muitas vezes no sentido de dominá-lo, procurando conter o rio em espaços estreitos, sufocando-o e suprimindo-o da superfície urbana, tornando-o ilegível, perdendo sua forma e morfologia original. Em outros casos, os pequenos córregos urbanos foram considerados como fator de distúrbio, um limite a superar, um obstáculo a eliminar, a esconder. Nesse sentido, o trabalho busca analisar como acontece atualmente a inserção dos rios nos centros das cidades.

Palavras-chave: Paisagem urbana. Rios urbanos. Centro da cidade. Fundos de vale.

ABSTRACT

The river is undoubtedly a decisive element of the urban form, conditioning its framework. On one hand, it is an element of separation between spaces of the city, and, on the other, it is a means of communication with other cities and with the territory. Historically it plays an important role, because many of the cities in Brazil, since the colonial times, emerged on the shores of the rivers, but, with time, they were overshadowed by interventions without any criteria, hiding and canceling their identity, memory and the traces left by time past. Human action was often to subdue the river, seeking to contain it in narrow spaces, suffocating it and suppressing the urban surface, making it unreadable, changing its original shape and morphology. In other cases, the small urban streams have been considered as a factor of disturbance, a limit to overcome, an obstacle to remove, to hide. In this sense, this work seeks to analyze the insertion of the rivers in the city centers nowadays.

Keywords: Urban landscape. Urban rivers. City center. Valley bottoms.

1 INTRODUÇÃO

A paisagem é o território construído pelo homem, um lugar ou uma região na qual a história dos homens é explicada e onde foram deixados traços, memórias de uma atividade produtiva, sinais de infraestruturas, monumentos arquitetônicos ou espaços. Para Secchi (1985, p. 29) “não há nenhuma parte da cidade e do território em que não se encontrem os densos traços do passado, mesmo naqueles mais recentes”. Traços que não só permanecem por muito tempo, mas que afetam e condicionam decisivamente os processos de crescimento e de transformações das cidades, do território e da paisagem. A ação do homem ao longo do processo de ocupação do território vai alterando a paisagem, mas o rio permanece. Por um lado, é um elemento de separação entre espaços da cidade e, por outro, é um meio de comunicação com outras cidades e com o território.

Paisagem e cidade estão destinadas a uma permanente relação de cumplicidade. Halprin (1981) já argumentava que as cidades mais interessantes são aquelas que deixam essa cumplicidade aparecer. O homem modifica a natureza para atender suas necessidades da vida cotidiana. A ação humana foi no sentido de dominá-lo, procurando conter o rio em espaços estreitos, sufocando-o e suprimindo-o da superfície urbana, tornando-o ilegível, perdendo sua forma e morfologia original. Os pequenos córregos urbanos foram considerados como fator de distúrbio, elementos insalubres, culpados por inundações periódicas, um limite a superar, um obstáculo a eliminar, a esconder.

Esse processo de construção e de transformação do mundo pode revelar e valorizar ainda mais os significados e os atributos da paisagem, tornando-se visíveis. Por esse enfoque, muitos de nossos rios ainda estão por ser habitados. “Reconhecer o rio como paisagem, portanto, é habitar o rio”, conforme Costa (2006, p. 11). Para a mesma

autora, no adensamento do espaço construído os rios trazem outra importante contribuição para a experiência urbana, pois como espaços livres de edificação ampliam a possibilidade de fruição da paisagem da cidade.

Historicamente os rios apresentam um importante papel. Muitas das cidades brasileiras, desde a época colonial, surgiram às margens dos rios ou ainda de pequenos cursos d'água. No Oeste Paulista, os patrimônios formados por terras doadas pelos proprietários das grandes fazendas da região eram, em sua maioria, conformados pelos córregos.

A pesquisa bibliográfica possibilita observar que os rios são importantes corredores biológicos que permitem a presença e a circulação da flora e da fauna no interior das cidades, além de serem espaços livres públicos de grande valor social, propiciando oportunidades de convívio coletivo e lazer que atendem aos mais diversos interesses. Sem contar que se olharmos através das relações entre as cidades e as bacias hidrográficas, possibilitará expandir e entrelaçar as dimensões culturais e ambientais. Essa relação de intimidade entre os rios e as cidades, entretanto, não se dá sem conflitos, o que pode ser observado através da pesquisa documental.

Neste capítulo, buscamos descrever como se processa atualmente a relação de interferência entre as duas variáveis: rio e cidade. As cidades escolhidas foram aquelas que haviam sido levantadas historicamente, o que permitiu delinear a forma do patrimônio original conformado pelos rios, uma permanência na paisagem. As cidades pesquisadas situam-se ao longo das linhas férreas que cortam o oeste do Estado de São Paulo: Sorocabana, Alta Paulista, Noroeste e Araraquarense.

Certamente as questões analisadas não se dão apenas entre os rios das cidades brasileiras. Sabemos que as ideias, modelos e gestos projetuais circulam internacionalmente, e as experiências relacionadas às inserções paisagísticas dos rios urbanos não seriam uma exceção. Porém, enquanto alguns dos valores atribuídos aos

rios podem ser observados em muitas outras cidades ao redor do mundo, outros são mais específicos e se relacionam com a história e a cultura do lugar.

Denise Bernuzzi Sant’Anna (2007) analisou as funções dos rios ao longo do século XIX na cidade de São Paulo, como também dos regatos, tanques e chafarizes. Era uma época em que o abastecimento urbano dependia de profissões e serviços hoje esquecidos, mas que caracterizavam numerosos espaços da cidade: barqueiros, zeladores de chafariz, sentinelas de ponte e aguadeiros, lavadeiras, pescadores e construtores de poços. Segundo a autora, “a presença dos rios marca a história da cidade desde o seu primeiro povoamento, estabelecido numa colina no topo de confluência das várzeas do Tamanduateí e do Tietê, sendo ainda circundada, com exceção de sua face leste, pelo rio Anhangabaú, afluente do Tamanduateí” (Idem, p. 27). Tal como ocorreu em muitas cidades, São Paulo teve sua história guiada por eixos fluviais. E ainda na atual megalópole paulistana os rios formam uma paisagem rara. Ainda conforme a mesma autora, a identidade do paulistano de hoje parece pouco sustentada por uma rotina estabelecida em torno dos cursos fluviais, e dificilmente lembramos que a cidade foi “durante décadas, um lugar com muitos veios de água, apoiada por uma rica cultura material relacionada à construção de samburás, barcos, moringas de barro, fontes, pinguelas e pontes de madeira” (Idem, p. 13)

2 PERCURSO: re-descobrimo os rios nas cidades do Oeste Paulista

Para analisar as paisagens de fundos de vales enquanto território fabricado e habitado, buscou-se reconhecer a complexidade de relações entre os rios e as cidades, seus conflitos e contradições, ao longo da história das cidades, sendo moldados segundo os valores culturais. Iniciou-se com a pesquisa “Permanências da

estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista”¹, que possibilitou vislumbrar a configuração das fazendas que deram origem ao tecido urbano atual em mais de 30 cidades, a sua subdivisão em glebas e o posterior parcelamento. Ao longo dos levantamentos, chamou-nos a atenção a questão do abandono das áreas ao longo dos córregos e rios nas áreas centrais urbanas – os fundos de vale. Em algumas cidades analisadas, as linhas férreas acompanhavam os rios. “As estações e as linhas férreas eram as portas da cidade e hoje, degradadas, são consideradas ‘fundos’, espaços escondidos e não percebidos: um vazio entre lugares” CONSTANTINO, 2013, p. 15.

Os patrimônios, hoje as áreas centrais das cidades, foram criados próximos aos rios, por possibilitarem acesso a água e delimitação do território, além da possibilidade de lazer e circulação de pessoas e de bens. A gleba a ser transformada em solo urbano geralmente tinha como um de seus limites um curso d’água, e os demais confrontavam ou constituíam as divisas com uma ou mais propriedades rurais, como pode ser observado na Figura 1. E ao longo das décadas as paisagens fluviais foram se transformando também em paisagens urbanas.

¹ A pesquisa foi realizada com a colaboração de bolsistas de Iniciação Científica-FAPESP, graduandos do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAAC-UNESP no período 2006-2010, e estava inserida no subtema 3 - “Saberes técnicos e teóricos na configuração e re-configuração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do estado de São Paulo”, em conjunto com um grupo de professores da FAAC-UNESP, do Projeto Temático FAPESP “Saberes eruditos e técnicos na configuração e re-configuração do espaço urbano – Estado de São Paulo, séculos XIX e XX” (Processo n. 05/55338-0), em conjunto com a UNESP, UNICAMP e PUCAMP, sob a coordenação da historiadora Maria Stella Bresciani.

Figura 1 – Rios e patrimônios no Oeste Paulista.

Fonte: elaborado pela autora.

São José do Rio Preto	Agudos	Avaré	Botucatu
			
Patrimônio Nossa Senhora do Carmo → delimitado pelos rios Preto, Borá e córrego das Camélias, 1857. Fonte: BRANDI (2002).	Patrimônio de São Paulo dos Agudos, implantado entre os córregos dos Agudos e Bom Sucesso. Fonte: IBGE.	Patrimônio de Nossa Senhora das Dores, delimitado pelo Ribeirão Lajeado, 1861. Fonte: Mapa de Avaré (1939) – IGC-SP.	Mapa da Cidade de Botucatu, delimitada pelo córrego do patrimônio (Lavapés), março de 1890. Fonte: Prefeitura Municipal de Botucatu.

O rio constitui um elemento da paisagem natural e da paisagem urbana intensamente transformada, muitas vezes por falta de conhecimento ou por não ser visualizado e apreendido pelos moradores da cidade.

A pesquisa atual “A construção da paisagem de fundos de vale em cidades do oeste paulista” busca observar e identificar em algumas cidades analisadas no trabalho anterior quais as características e as especificidades dos rios que cortam os centros urbanos e quais os elementos que adquirem significados. Através do levantamento fotográfico, busca-se compreender o estado do lugar, a história e as relações existentes entre a cidade e os rios. É através das imagens que podemos definir os paradigmas projetuais nas diversas e possíveis proposições, levando em conta a geometria variável das intersecções, justaposições e contaminações, analisando também os espaços livres residuais na área do entorno e as diretrizes contidas nos planos diretores e legislações ambientais municipais. Essa leitura exploratória pode tomar a direção da possibilidade para direcionar ações projetuais. Compreender a paisagem urbana a partir das águas dos rios é um desafio e uma oportunidade privilegiada.

O levantamento possibilitou reconhecer espaços lineares, vazios urbanos ao longo das margens dos rios. São espaços de interface e de relação mais direta entre o rio e o tecido urbano; por um lado, consistem no território mais frágil sujeito a todo tipo de invasão e agressões pelo crescimento urbano; por outro lado, a influência do rio, no seu escoar lento ou impetuoso, modifica e incide na forma, na natureza e na dimensão desse espaço. Consistem no território no qual a cidade pode reencontrar e recuperar sua relação direta com a presença da água através do desenho de seus acessos, a requalificação de suas margens. São os lugares onde pode-se encontrar localização dos espaços de fruição pública para o lazer e para o tempo livre através do desenho do percurso possibilitando “a conexão através da continuidade do elemento fluido, os diferentes pedaços que compõem a cidade”, segundo Ferrari (2004, p. 219).

Em São José do Rio Preto, a proximidade com a água no Parque Setorial possibilita sua valorização do rio Preto por parte da população. No entanto, os córregos Borá e Canela permanecem canalizados e enterrados. Na década de 50, foi iniciada a retificação do rio Preto. A Estação de Tratamento de Água de São José do Rio Preto, conhecida como Palácio das Águas, foi inaugurada em 1955. O primeiro plano urbanístico para rio Preto foi entregue em 1952 e foi elaborado pelo arquiteto Luís Saia. Nele estava inclusive contido o primeiro levantamento aerofotogramétrico de rio Preto. Esse projeto, no entanto, não foi votado pela Câmara e não foi colocado em prática. Nos anos 50, foi aprovada a canalização dos córregos Borá e Canela para a construção das avenidas Alberto Andaló e Bady Bassit, que se tornaram os principais eixos viários da cidade, uma prática comum para a engenharia urbana da época. No ano de 2011, começam as obras de canalização do córrego Canela e do trecho do córrego Borá que permanecia a céu aberto.

No levantamento fotográfico realizado em 28 de janeiro de 2013 ao longo do rio Preto e do córrego Canela, alguns pontos importantes foram observados: lago da represa e

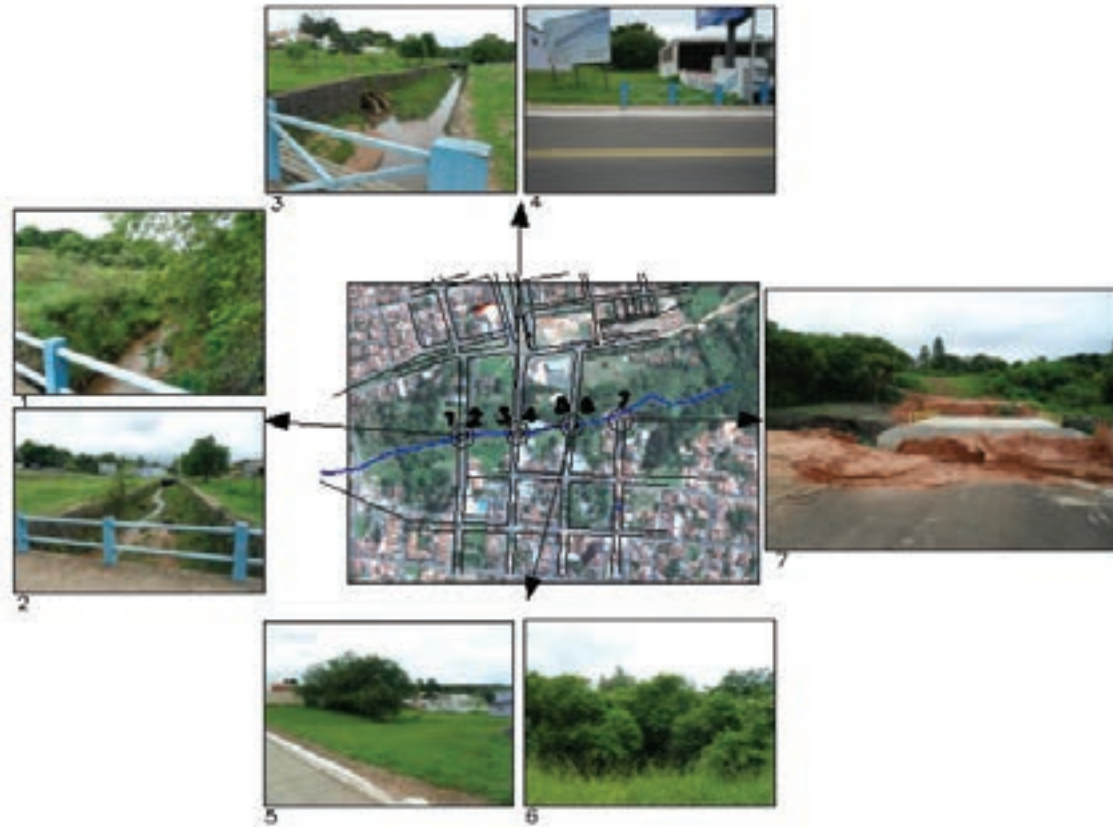
Parque Setorial no rio Preto (1, 2, 3), e trechos canalizados do córrego Canela (4, 5), conforme Figura 2.

Figura 2 – Percurso em São José do Rio Preto
Fonte: Raísa Reis, 2013.



Na cidade de Agudos, o levantamento fotográfico foi realizado ao longo do córrego Bom Sucesso em 10 de janeiro de 2013. O córrego nasce próximo à estrada de ferro que corta a cidade, passando pela Rua Sete de Setembro, uma das principais da cidade, e depois desaparece em galerias. No percurso realizado, foram observadas áreas com erosões, presença de mata ciliar e construções particulares invadindo a área de proteção. No trecho em que o córrego não está canalizado, as margens apresentam-se degradadas, necessitando de ações para recuperá-las, conforme a Figura 3.

Figura 3 – Percurso ao longo do córrego Bom Sucesso, no centro de Agudos.
 Fonte: Julia Marcilio Torres (2013).



Na cidade de Avaré, foi realizado o levantamento fotográfico em 28 de fevereiro de 2013 ao longo do Ribeirão Lajeado. O rio nasce dentro da área ocupada pelo Horto Florestal e atravessa a zona urbana, margeando a Avenida Major Rangel, por onde passava a antiga Estrada de Ferro Sorocabana, tendo em seu percurso a implantação da Praça Japonesa e do Lago Ornamental, que se intercalam com áreas de estrangulamento por edificações de propriedades privadas nas APPs (área de

preservação permanente) e espaços livres abandonados. A praça e o lago possibilitam sua contemplação, conforme Figura 4.

Figura 4 – Ribeirão Lajeado em Avaré: Praça Japonesa Lago Ornamental e invasão das margens.

Fonte: Norma Regina Constantino (2013).



O contato com o rio, além de ser bastante atrativo para as pessoas, enfatiza o valor do espaço livre público de suas margens e promove a responsabilidade ambiental para com eles, não somente pela possibilidade de acesso visual, como também pelo acesso físico de suas águas (COSTA; MONTEIRO, 2002).

Em Botucatu, o levantamento fotográfico foi realizado em 22 de janeiro de 2013 ao longo do Ribeirão Lavapés. O rio, que corta a parte central mais antiga da cidade, apresenta assoreamento e degradação da encosta e da mata ciliar por grande parte do percurso, bem como invasão de edificações na área de proteção permanente (APP). Outro problema constatado é o constante alagamento em áreas pontuais da cidade. A topografia não permite a integração entre as duas margens, conforme pode ser observado na Figura 5.

Figura 5 – Ribeirão Lavapés em Botucatu: visualização das pontes, potencial de áreas livres e invasão das margens.

Fonte: Norma Regina Constantino (2013).



Cada um dos elementos levados em conta nas várias formas identificadas nos levantamentos realizados constitui uma possibilidade, uma sugestão que qualquer ação projetual deve considerar e reinterpretar de modo mais oportuno e mais consonante às condições do lugar, da história e da memória da paisagem, e com os quais o projeto deve dialogar, buscando recuperar a identidade perdida ou criando uma nova identidade.

Não é mais aceitável pensar em retificar um rio, revestir seu leito vivo com calhas de concreto e substituir suas margens vegetadas por vias asfaltadas, como uma alternativa de projeto para sua inserção na paisagem urbana. Essas propostas, que tinham como uma das bases conceituais a busca do controle das enchentes urbanas, são muito criticadas não só pela fragilidade socioambiental no resultado final do projeto, como também pela pouca eficiência no controle dessas mesmas enchentes.

3 SIGNIFICADO E IDENTIDADE: intervenções na paisagem

O rio constitui um elemento da paisagem natural e da paisagem urbana intensamente transformado, muitas vezes por falta de conhecimento, por não ser visualizado ou pela incapacidade de compreendê-lo. No entanto, muitos lugares vêm perdendo sua

própria identidade. Os conflitos entre os processos fluviais e os processos de urbanização têm sido, de um modo geral, enfrentados através de drásticas alterações na estrutura ambiental dos rios, onde em situações extremas chega-se ao desaparecimento completo dos cursos d'água da paisagem urbana.

Ao fluir, seu percurso vai riscando linhas na paisagem, como um pincel de água desenhando meandros, arcos e curvas. O rio traz o sentido de uma maleabilidade primordial no desenho da paisagem. Esta maleabilidade deve encontrar uma correspondência no desenho da paisagem urbana, para que o rio possa vibrar na cidade. Portanto, é básico considerar propostas projetuais a partir das quais o tecido urbano que se estende próximo a um curso d'água possa participar desta qualidade, que é um dos atributos da paisagem fluvial. (COSTA, 2004, p. 11)

Não se pode considerar apenas o parcelamento como “formador” da paisagem urbana. Com o adensamento, surgem novos problemas, como a crescente demanda por habitação e água potável, a oferta de espaços de uso público e de áreas verdes para a população e a drenagem urbana. A questão de um plano de drenagem urbana, associado ao plano de uso e ocupação do solo e ao sistema viário, é fundamental para as nossas cidades. O fato de que muitos rios desapareceram em galerias subterrâneas ou canalizações não é mais aceito como uma resposta aos problemas de gestão da água relacionada ao crescimento urbano. Nesse sentido, o ideal é buscar conciliar a coleta e o tratamento do esgotamento sanitário, somado à retenção e tratamento do esgotamento pluvial, dentro de uma visão conjunta, de tal forma que tanto os aspectos higiênicos como os ambientais sejam atendidos, observando-se que no Brasil apenas 37,5% dos esgotos domésticos recebem algum tipo de tratamento, conforme os dados do Instituto Trata Brasil, que avaliou em 2013 a situação do saneamento básico nas cem maiores cidades do país.

Durante muito tempo, as estratégias da engenharia hidráulica estiveram orientadas no sentido de retificar o leito dos rios, para que suas vazões fossem dirigidas para a jusante pelo caminho mais curto, visando também ganhar áreas maiores para a

agricultura e urbanização. Na maioria dos países da Europa e da América, durante o século XX, muitos rios e córregos foram retificados com o objetivo de proteger as zonas urbanas contra as enchentes que ocorriam regularmente. A tecnologia adotada era a de transformar os rios em leitos com perfil regular, muitas vezes com as margens revestidas, sem maiores considerações ambientais, o que não é mais aceitável tendo em vista a fragilidade socioambiental e a pouca eficiência no controle das enchentes.

Ao projetar a paisagem, o arquiteto coloca as duas dimensões contidas no ato de projetar: testemunhar, por um lado (representando a paisagem), e modificar, por outro (imaginando o que poderia ser). O projeto da paisagem seria, então, “criar algo que já estava ali”. Ou, como explica Besse (2006, p. 168), “o projeto inventa um território representando-o e descrevendo-o. [...] A invenção revela o que já estava ali, mas ao fazê-lo desvela um novo plano da realidade [...] esta realidade não poderia ser vista se não tivesse sido desenhada e pensada.”

Os parques urbanos podem ser os lugares onde o projeto intervém para recuperar a relação com a presença da água nas suas múltiplas formas e dimensões. Em alguns casos, os parques são preexistentes à intervenção, em outros casos, o parque é o resultado da ação projetual, tornando-se um lugar e uma paisagem derivada da valorização de um traçado da água preexistente, da sua conservação e redescoberta, valorizando a “memória de um traçado agora desaparecido ou ainda introduzido com uma forma moderna, conferindo à paisagem uma dimensão teatral e espetacular que a água contém em si mesma” (FERRARI, 2004, p. 219). O parque é, então, o lugar no qual a intervenção projetual coloca em cena a relação entre a água e o tecido urbano, através da natureza, cultura e história do lugar.

Buscamos alguns projetos em áreas de fundos de vale, como o Parque Ecológico de Indaiatuba (SP), implantado na área atravessada pelo córrego Barnabé em uma extensão de 7 km. O projeto apresentado pelo arquiteto e urbanista Ruy Ohtake, no final dos anos 80, propunha o traçado do Parque Ecológico como principal vetor

urbanístico para o crescimento futuro da cidade, com o objetivo de nortear a expansão urbana de Indaiatuba, ligando o centro à zona sul da cidade, conhecida como Morada do Sol. Segundo o memorial do projeto, as avenidas marginais se afastam, criando uma faixa para o parque urbano, com 300 mil mudas de árvores. “Assim o córrego não precisará ser canalizado para escoar sua vazão. Lagos, enriquecendo a paisagem, surgem no lugar da canalização”, conforme publicado na Revista Projeto (1994, p. 69). Inicialmente, foram realizadas obras de drenagem das áreas alagadiças, a despoluição (parcial) do córrego do Barnabé e a construção de uma série de barragens de acumulação em gabiões para a formação de lagos que permitissem a integração ambiental e realçassem paisagisticamente a área de fundo de vale. Foram instalados quilômetros de coletores de esgotos nas duas margens do córrego Barnabé, que passaram a conduzir todo o esgoto até a lagoa de tratamento, situada perto da rodovia, além de contenções de margem, também em gabiões, o que permitiu a regularização hidráulica.

O Parque, um referencial para a cidade, é bastante utilizado pela população para caminhadas, atividades esportivas e lazer contemplativo. No percurso realizado no Parque Ecológico de Indaiatuba em setembro de 2012, pôde ser observada a valorização do curso d’água, principalmente por possibilitar sua visualização através dos caminhos e pontes, conforme Figura 5.

**Figura 6 – Percurso no Parque Ecológico de Indaiatuba.
Fonte: Norma Regina Constantino (2012).**



Através dos elementos da paisagem – a água, o rio e a vegetação –, a natureza é chamada novamente a fazer parte do tecido urbano, pois são esses elementos que estruturam a recomposição do espaço urbano. A análise dos projetos possibilita reconhecer diferentes tipologias de paradigmas projetuais, podendo estar relacionada às características dimensionais, físicas e territoriais do lugar do projeto (dimensão, contexto e forma) ou aos conteúdos conceituais (intenção, significado e relação).

Entre os paradigmas mais importantes analisados por Ferrari (2004) está a intenção projetual, com a definição dos objetivos e das modalidades de como a água irá voltar a ser a protagonista de um espaço da cidade e da paisagem urbana, reapropriando-se do papel que lhe foi subtraído. A observação das diversas experiências analisadas permite reconduzir a intenção projetual para a conservação, valorização, redescoberta e, finalmente, para a construção da paisagem.

Segundo a autora, é importante reconhecer e valorizar o traçado da água existente verificando quais os sinais que permaneceram na paisagem, embora ocultos pela invasão do espaço urbano. É a conservação e valorização da água não só na sua forma natural ou artificial, mas ainda de suas margens e dos espaços de relação com a estrutura urbana. Em muitos casos, de fato, não é possível agir através da mera ação de salvaguarda do existente; é necessário

encontrar as regras organizacionais da paisagem, segundo à razão histórica de sua conformação, mas também indagando sobre as novas condições históricas, formais e sociais para que a presença da água volte a ter novamente atributos funcionais e razão de ser (FERRARI, 2004, p. 221).

Dentro dessa lógica, os espaços residuais ao longo das margens dos rios são áreas propícias para agregar identidade e funções e de possíveis transformações.

3.1 Pontes: o outro lado do rio

Ao dar visibilidade e acesso público aos rios, obrigatoriamente despoluídos e livres do esgoto, possibilitaria um outro tipo de experiência aos habitantes da cidade: o contato com suas águas. Os rios possibilitam experiências complexas e de diferentes níveis e, em suas margens, diferentes cenários. O desenho da paisagem fluvial urbana nos centros das cidades e na escala do pedestre favorece essa fruição, possibilitando caminhar ao longo do rio e de ter acesso físico à água. Permite, ainda, atravessar para a outra margem, onde as pontes que trazem um outro ritmo ao seu percurso tornam-se terraços que permitem observar a cidade por um outro ângulo. A atração da água e, pelo “outro lado”, a outra margem que se vislumbra é outro importante conceito a ser trabalhado.

Para Manning (1997), os rios são corredores, e as pessoas usufruem dos canais tanto quanto aproveitam o espaço ao longo de suas margens. A experiência estética possibilitada pelos rios é, sobretudo, sequencial. Caminhando ao longo dos rios é possível contemplar todas as transformações sofridas: o rio corre ora calmo e tranquilo, ora estreito e turbulento. Ao longo de seu percurso desaparece entre a vegetação, ou aparece rapidamente em estreitos sulcos. O fluxo interminável da água sugere sensações diversas, e convida para que as pessoas sigam sua jornada. No entanto, a contemplação não é suficiente para pessoas ativas, que querem o contato físico com a água, molhando os pés e mãos, pescando ou nadando. Segundo o mesmo autor, a chave para maximizar todos os valores da paisagem dos rios é a complexidade resultante da diversidade de características e de conteúdos da paisagem ao longo de todo o corredor, bem como dos detalhes da topografia e da vegetação. Para o uso e bom aproveitamento do espaço, o acesso é essencial: para o rio, ao longo de suas margens e através dele, além dos sistemas de circulação.

Desse modo, o processo de urbanização não só isola os rios do convívio humano, como muitas vezes obstrui o acesso visual ou mesmo físico a eles. Nesse sentido, situações como essa ainda aumentam o valor das pontes que cruzam os rios urbanos. Além de as pontes serem extremamente significativas para as paisagens ribeirinhas, são também essenciais para o crescimento da malha urbana.

Esse acesso deve ser estendido aos pontos de contato e às travessias. No entanto, Manning (1997) afirma que quando as pontes apenas ligam duas margens, perde-se uma excelente oportunidade de enriquecer o projeto urbanístico e paisagístico nas paisagens fluviais, desvalorizando, assim, a presença do rio.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cada vez mais é necessário que o rio esteja inserido na paisagem urbana e seja percebido não mais como um obstáculo ao desenvolvimento, mas como um renovado recurso para a cidade, transformando-se em um princípio de identidade do lugar e elemento para a reestruturação urbana. A inserção dos rios urbanos é fundamental no processo de requalificação da cidade, de seus espaços centrais e marginais, dos vazios urbanos e dos espaços residuais.

Além dos resultados físicos, formais e estéticos, a valorização dos rios urbanos no projeto da paisagem contemporânea mostra que essa mudança não só é possível, mas desejável e necessária, possibilitando a redescoberta de um importante recurso natural e cultural, articulado ao tecido urbano, qualificando a paisagem do lugar.

Nas cidades pesquisadas no Oeste Paulista, verificamos que, apesar de os rios constituírem parte importante da história do lugar, eles não são valorizados pela população e não fazem parte do seu cotidiano, e poucas são as pontes que possibilitam visão dos rios. Os cursos d'água apresentam-se degradados, assoreados e poluídos por esgoto domiciliar muitas vezes clandestinos, apesar de os planos

diretores municipais conterem diretrizes importantes para a preservação das áreas ao longo dos cursos d'água. Existe uma inadequação dos modelos de gestão urbana, acarretando uma falta de integração entre os dispositivos da legislação ambiental e urbanística.

Enfim, lendo a paisagem dos fundos de vale urbanos a partir dos modos de organização do espaço e da história do lugar, constatamos que para os rios – uma permanência na paisagem – possam ser valorizados pela população, é necessário um trabalho de conscientização e elaboração de projetos participativos que qualifiquem o lugar, mais do que a simples aprovação de leis e regulamentos.

Quando são criados parques – uma intervenção de baixo impacto ambiental – e recuperada a mata ciliar ao longo das áreas de proteção dos rios, há uma diminuição de episódios de enchentes e inundações durante as fortes chuvas de verão, contribuindo para a drenagem urbana, o que não acontece quando os cursos d'água são canalizados. A visualização dos rios pela população permite que eles sejam valorizados como parte integrante da história do lugar, oferecendo à população qualidade de vida no âmbito social, cultural e ambiental.

5 AGRADECIMENTOS

Às alunas, bolsistas de Iniciação Científica FAPESP, Julia M. Torres, Raísa Reis, Maria Olivia Simões e Marília L. Queiroz (Processos FAPESP 2012/13559-3, 2012/14691-2, 2012/14636-1, 2012/18938-2) pelo desenvolvimento das pesquisas sobre os rios nas cidades do Oeste Paulista, e à FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) pelas bolsas concedidas e principalmente por apoiar a pesquisa coordenada pela autora (Processo FAPESP 12/50098-4).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BESSE, Jean-marc. Las cinco puertas del paisaje: ensayo de una cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas. In: MADERUELO, Javier (org.) Paisaje y pensamiento. Madrid: Abada, 2006. p 145-171.

CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. **A construção da paisagem de fundos de vale em cidades do oeste paulista**. Relatório Parcial de Pesquisa apresentado à FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Bauru, maio de 2013.

COSTA, Lucia Sá. Rios Urbanos e o desenho da paisagem. In: COSTA, L.S.A.(org.). **Rios e Paisagens Urbanas em cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: PROURB, 2006. p.9-15.

COSTA, L. M.; MONTEIRO, P. M. Rios urbanos e valores ambientais. In: DEL RIO, V.; DUARTE, C. R.; RHEINGANTZ, P. A. **Projeto do lugar: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro: ContraCapa/PROARQ, 2002. p. 291- 298.

FERRARI, Laura. **L'Acqua nel paesaggio urbano** – letture, esplorazioni, ricerche, scenari”. Dottorato de Ricerca in Progettazione Paesistica, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, Università Degli Studi di Firenze, Facoltà di Architettura, 2004.

HALPRIN, Lawrence. The collective percept we reflect our urban landscapes. In: TAYLOR, L. **Urban Open Spaces**. Londres: Academy Ed., 1981, p.4-6.

MANNING, Owen D. Design Imperatives for River Landscapes. In: **Landscape Research**, v.22, n.1, 1997. p.67-94.

REVISTA PROJETO, v.171, janeiro-fevereiro de 1994.

SANT'ANNA, Denise Bernuzzi. **Cidade das Águas** – uso de rios, córregos, bicas e chafarizes em São Paulo (1822-1901). São Paulo: SENAC, 2007, p.13-29.

SECCHI, Bernardo. L'eccezione e la regola. In: **Casabella**, 509, 1985, p.29-31.

Maria Solange Gurgel de Castro Fontes Emília Falcão Pires

REVALORIZAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE PERMANÊNCIA EM ÁREAS CENTRAIS: o caso da Praça Rui Barbosa em Bauru

RESUMO

As áreas centrais, caracterizadas pela dinâmica de fluxos diversos e pela predominância da atividade terciária, constituem-se em espaços de identidade das cidades. Entretanto, em várias delas, esses espaços vêm sofrendo abandono pelos investimentos do setor público e privado e, como consequência, observa-se redução na qualidade ambiental dos mesmos. Esse quadro se agrava nos espaços de permanência, cujo abandono dá vazão a usos marginais fora dos horários comerciais. Nesse contexto, este artigo apresenta metodologia para levantamento e análise de uma praça localizada na área central de Bauru (SP), através de considerações históricas, espaciais e socioambientais. Os resultados apontam problemas que comprometem o bom uso do local e revelam a necessidade de uma intervenção na praça. A metodologia adotada e descrita neste artigo, além de permitir a criação de indicativos para intervenção na Praça Rui Barbosa, também poderá contribuir para análise de outros espaços públicos de permanência de caráter similar.

Palavras-chave: Centros urbanos. Espaços públicos urbanos. Requalificação urbana.

ABSTRACT

The central areas, characterized by the dynamics of various flows and the predominance of the tertiary activity, constitute the identity spaces of the cities. However, many of these spaces have suffered abandonment by investments from the public and private sectors, and, consequently, the environmental quality of such spaces has gradually decreased. This condition worsens in public spaces of permanence, whose abandonment gives room for marginal uses outside business hours. In this context, this article presents a methodology for survey and analysis of a square located in the central area of Bauru (SP) through historical, spatial and socio-environmental considerations. The results indicate problems undermining the good use of the site, and show the need for intervention in the square. The methodology used and described in this article allows the creation of indicators for intervention in Rui Barbosa square and may contribute to analysis of other public spaces of similar character of permanence.

Keywords: Urban centers. Urban public spaces. Urban requalification.

1 INTRODUÇÃO

Refletindo a dinâmica da área central onde está inserida a Praça Rui Barbosa, localizada em Bauru (SP), verifica-se que esta vem passando por expressivas transformações desde as últimas décadas do século XX. Essas transformações refletem um processo de mudanças gerado pelo deslocamento de investimentos para outros pontos da cidade, notadamente em direção ao eixo sul.

O deslocamento do centro realiza-se pelo movimento de estabelecimentos comerciais e de serviço (*shoppings*, escola infantis, médicos, bufês, restaurantes, dentistas, salões de beleza, clubes, etc.), que vão caminhando em sincronia com o aparecimento de novos bairros residenciais da população de poder aquisitivo mais alto. Essa população procura afastar-se do centro em função da falta de estacionamentos e pelo congestionamento de vias saturadas por automóveis e veículos de transporte público. A nova configuração estrutura-se sobre o sistema viário, que privilegia o sistema individual de transporte, otimizando o tempo de deslocamento, fator principal para a organização desses setores urbanos. Conforme Corrêa (1998), existem, ainda, outros fatores que estimulam o processo de descentralização, tais como o valor da terra, dos impostos e aluguéis, que inviabilizam a manutenção de algumas atividades na área central.

SILVA (2013), tratando sobre o processo de descentralização de Londrina, cita a realização de obras e investimentos de reestruturação urbana, sobretudo em áreas localizadas fora do Centro. Esse mesmo processo pode ser identificado em Bauru.

Apesar desse movimento de deslocamento, o centro antigo ainda apresenta certa vitalidade durante o dia, sustentado por um comércio de caráter mais popular e a manutenção de diversas agências bancárias e de órgãos públicos (a Câmara Municipal ainda está estabelecida nessa área). No período noturno, no entanto, a área fica esvaziada e tem sido ocupada por grupos marginais traficando entorpecentes.

Pode-se entender que a monofuncionalidade da área central seja a responsável pela ocupação da marginalidade no período em que o centro está esvaziado, sendo que, para sua reversão, diversos fatores devem ser associados, partindo-se de um diagnóstico preciso e redefinição das políticas públicas.

Colocado esse contexto mais amplo e que fornece contornos precisos para o processo de transformação a que está sujeita a área central de Bauru e, conseqüentemente, a Praça Rui Barbosa, este trabalho pretende uma aproximação maior sobre a análise de aspectos relativos à configuração da praça. A ideia colocada neste trabalho é que, ainda que haja uma revalorização da área central com maior investimentos e diversificação de usos e negócios, a Praça Rui Barbosa continuará apresentando os mesmos problemas para apropriação, já que não atende as demandas da população.

Além de sofrer com as questões elencadas acima, comuns em áreas centrais de muitas cidades, o uso da praça tem sido afetado também por transformações culturais mais amplas, relativas à sociedade contemporânea como um todo, e comuns a espaços públicos em geral. Essas transformações dizem respeito ao aparecimento de novas formas de sociabilidade e lazer a partir do advento da televisão, da internet, de novos espaços como *shoppings*, parques naturais, parques temáticos e a maior facilidade para deslocamentos com os modernos meios de transporte.

As atividades que tradicionalmente ocorriam nas praças deixaram de ser relevantes. O afluxo de famílias, amigos e casais para passeios usufruindo espaços cuja configuração era estruturada basicamente com vegetação, corpos d'água e repuxos, deixou de ser atrativa para uma sociedade que possui diversificadas opções de lazer. No entanto, segundo Macedo (2012, p. 183), "No Brasil do início do século XXI, a praça continua a ser um importante equipamento urbano, não mais estrutural, como foi no passado, mas complementar as atividades diárias da população".

No trecho citado, Macedo se refere ao importante papel que toda praça ainda representa no tocante a atividades de lazer, descanso, feiras, quermesses, missas

campais, comícios políticos ou de simples passagem, especialmente quando situadas nos bairros. No caso da Praça Rui Barbosa e outras praças centrais, além da importância como espaço de permanência franca, que abriga uma série de atividades, deve-se considerar seu papel enquanto referência simbólica para a população, já que é palco para manifestações populares e reconhecida por seu valor histórico. Ainda é um espaço importante para a identidade da população como um todo.

Em função da sua importância para Bauru, este trabalho tem como objetivo analisar a Praça Rui Barbosa a partir de considerações históricas, espaciais e de sua caracterização socioambiental, buscando identificar os principais problemas que possam ser levados em conta em um projeto de intervenção, visando contribuir para a revalorização da área central de Bauru. A avaliação do desempenho socioambiental dessa praça foi realizada considerando observações de campo e aplicação de questionários (214 usuários), no período de uma semana em diferentes dias, que identificaram as características de uso e ocupação e demandas atuais.

2 O PAPEL DAS PRAÇAS EM ÁREAS CENTRAIS

As praças apresentam particularidades no que se refere ao seu papel ambiental/morfológico quando situadas em áreas centrais. Como são espaços configurados com vegetação – na grande maioria, com vegetação arbórea –, contrapõe-se à densidade construtiva e trazem alguma compensação à amenização microclimática, em relação ao seu entorno imediato. Mesmo em centros urbanos de médio porte, como Bauru, a amenização microclimática pode ser muito significativa, uma vez que o sombreamento proporcionado pela arborização reduz a irradiação solar direta no solo, diminuindo as temperaturas do ar. Além disso, a elevação das umidades relativas do ar, devido ao processo de evapotranspiração, também contribui para a redução das temperaturas.

Os espaços livres nas cidades ocidentais passaram a ser configurados com arborização a partir dos séculos XVI, XVII e XVIII, estruturando *cours*, *boulevards*, *squares*, *gardens*, *publicwalks*, *parades*, *malls*, *paseos*, etc. Foi no século XIX, no entanto, que a arborização passou de um elemento ligado ao lazer e devaneio para um elemento com importância pragmática com as ideias “salubristas” e a ser “obrigatória” na paisagem urbana no mundo ocidental.

Segawa (1996) afirma que no final do século XIX, o conceito da rua e do parque arborizados como pulmões urbanos estava amplamente assimilado no Brasil:

No início do século 20, o conhecimento sobre os benefícios das plantas na área urbana estava divulgado nas mais diversas instâncias sociais e plenamente aceito do ponto de vista técnico-científico. O processo de ajardinamento dos ‘vazios urbanos’ que se registrou nessa época — incluindo aí a construção de canteiros em adros e largos de igrejas, ou mesmo nas outrora ‘secas’ plazasmayores e plazas de armadas das cidades hispano-americanas — derivou desse furor salubrista. [...] Saturnino de Brito, o grande sanitarista, vislumbrava pragmaticamente a vegetação: O valor estético das florestas, ou melhor, das árvores, é relativo às situações em que se encontrem ou sejam plantadas para esse efeito. O seu valor higiênico depende das circunstâncias em que possam prestar este serviço à sociedade. (BRITO, 1943, p. 121).

Esse quadro explica porque a figura mais popularmente associada ao espaço denominado “praça” no Brasil seja, conforme Macedo (2012, p.166), “a praça jardim, típica da primeira década do século XX. [...] Esta categoria de praça foi produzida as centenas, a partir do final do século XIX até os anos 1960, por todas as cidades do Brasil”. Conforme citado acima, a praça jardim foi a tipologia recorrente na primeira década do século XX em todas as cidades do Brasil, e também foi o modelo adotado no primeiro projeto da Praça Rui Barbosa.

3 A PRAÇA RUI BARBOSA

A Praça Rui Barbosa, localizada na área central da cidade de Bauru (SP) (latitude: 22° 35' Sul; longitude: 49° 31' Oeste; e altitude: 630m), possui uma característica de praça cívica, pois historicamente se consolidou como palco de comícios políticos, manifestações populares de caráter reivindicatório, ponto de encontro para passeatas, entre outros. Além disso, apresenta intensa movimentação e permanência de pessoas cotidianamente, em função da existência de diversos pontos ônibus nas suas imediações.

Em função de sua importância histórica e da sua inserção urbana, é fundamental que esse espaço seja sempre valorizado pelo poder público, com manutenção constante e atendimento às necessidades atuais dos usuários. Com base nesse contexto, este trabalho contribui com uma análise dessa praça, a partir de considerações históricas, espaciais e socioambientais. Além disso, fornece diretrizes de intervenção projetual, visando uma melhoria da sua qualidade ambiental, objetivando promover a revalorização desse importante espaço público da área central.

3.1 Considerações históricas e espaciais

Inaugurada em 1914, a Praça Rui Barbosa foi implantada no largo da Matriz do Divino Espírito Santo, nas proximidades de uma antiga estação ferroviária, que no início do século XX servia de entroncamento de três empresas ferroviárias (Sorocabana, Noroeste e Paulista) que ligavam Bauru a várias regiões do Estado de São Paulo, além de Mato Grosso, Bolívia e Paraguai. O projeto da praça foi inspirado no jardim romântico ou, em uma definição mais genérica, no jardim inglês, composto por lago, caminhos sinuosos, vegetação exótica arbustiva e arbórea (Figuras 1 e 2). Com o

tempo, o entorno da praça foi se adensado com edifícios comerciais e de serviços, usos que se mantêm até os dias atuais.

**Figuras 1 e 2 – Imagens da configuração da Praça Rui Barbosa implantada em 1914.
Fonte: Instituto Antônio Eufrásio de Toledo e Arquivo Luciano Pires.**



Entre os anos de 1960 e 1970, novas formas de atividades voltadas ao lazer e à cultura de massa contribuíram para o esvaziamento da praça como espaço de lazer, e aos poucos foi se desvalorizando e sendo ocupada por usos marginais (prostituição e venda de drogas). Assim, com o objetivo de resgatar a qualidade da praça como espaço de lazer, na década de 1990, a praça jardim recebeu um novo projeto do arquiteto Jurandyr Bueno Filho (Figura 3). Esse projeto substituiu o antigo estilo romântico de caráter bucólico por linhas modernas da época.

O novo desenho se estruturou com a pavimentação de toda a área (mosaico português e ladrilho hidráulico) e canteiros elevados, que conservam, nos perímetros, espécies arbóreas da implantação anterior. Alguns aspectos simbólicos do projeto merecem destaque: a manutenção do antigo coreto e o uso de piso diferenciado, evidenciando o local onde se situava a antiga capela do Divino Espírito Santo. O resultado é uma grande área impermeável, com um centro árido, que recebe forte

incidência da irradiação solar direta, mas que possui arborização nas laterais, onde se localizam subespaços de permanência.

**Figura 3 – A atual configuração da Praça Rui Barbosa.
Fonte: Marcos Antonio dos Santos (2003).**



Atualmente, 23 anos após essa intervenção, o espaço continua com os mesmos problemas, impedindo o uso efetivo da praça. Ainda que os problemas da área central, para serem resolvidos, envolvam políticas públicas e investimentos privados, o projeto da praça carece de um equacionamento objetivando adequá-la ao clima e às atuais demandas os usuários.

Segundo Macedo (2012, p. 177), para um correto desenho para as praças contemporâneas, há a necessidade de “adequada compreensão do seu papel no contexto urbano em que se insere ou estará inserida e entendimento de que as demandas de uso variam de acordo com a época e a geração”. Ainda de acordo com Macedo (2012, p. 179), é necessário “uma prática de discussão e crítica do projeto de praça e principalmente de praça para a cidade contemporânea brasileira”.

Colocadas essas questões, este trabalho apresenta uma análise atual das características de uso e apropriação do espaço da Praça Rui Barbosa, com identificação dos principais fluxos, usando como referência o trabalho desenvolvido por Murata (2003) e avaliações sistemáticas na praça desenvolvidas na disciplina “Avaliação pós Ocupação no Ambiente Construído, do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAAC/DAUP/UNESP”. Esses trabalhos permitiram fazer uma avaliação do desempenho socioambiental da área e apontar aspectos que contribuem para incrementar e/ou denegrir seus usos.

3.2 Caracterização socioambiental

Para a avaliação do desempenho socioambiental da Praça Rui Barbosa, foi utilizada a metodologia desenvolvida por Avdelidi (2004), juntamente com levantamentos microclimáticos e aplicação de questionários aos usuários. Para a autora, as questões sociais experimentadas na vida urbana contemporânea estão conectadas com as propriedades físicas de um espaço aberto. A análise social resulta da correlação entre a organização física do espaço, formação de nichos, adequação do mobiliário e adequação microclimática às relações sociais possibilitadas.

Estudos sobre o desempenho socioambiental de praças no interior do Estado de São Paulo, apresentados por Fontes et al. (2008), evidenciaram os aspectos que contribuíram positiva ou negativamente para a qualidade de praças e destacaram um melhor desempenho para aquelas que oferecem diferentes oportunidades de convívio social dentro de um ambiente climaticamente agradável.

A metodologia de Avdelidi (2004) propõe a organização das informações coletadas no espaço público através de tabelas, que ressaltam o significado urbano, o significado comunitário, a identidade dos espaços e os usos atuais, além dos aspectos que afetam/declinam as condições espaciais e a categoria dos usuários. As Tabelas 1 a 4

mostram a aplicação desse método com base nos levantamentos efetuados na Praça Rui Barbosa.

Tabela 1 – Significado urbano da Praça Rui Barbosa.

Identificação integral do espaço	Categorias
1. Função do espaço público	Praça
2. Qualidade do ambiente físico	Espaço livre entre edifícios com área de 10.000 m ² , com árvores adultas no seu entorno; grande área livre no centro da praça; presença de bancos, banheiros, fonte, coreto e canteiros elevados.
3. Significado social, econômico, cultural e político	Valor histórico cultural, funciona como local de passagem e de permanência de pessoas de toda a cidade, que acessam o calçadão da Rua Batista de Carvalho. A praça é palco de manifestações políticas.
Localização	
4. Contexto urbano	1. Localizado na área central. 2. Edifícios adjacentes de uso comercial e de prestação de serviços.
5. Contexto institucional local	Impacto urbano e regional
6. Contexto Geoclimático	Clima do tipo Aw (tipo tropical com inverno seco e temperatura média acima de 18 °C), segundo classificação climática de Koeppen.

Tabela 2 – Atividades comunitárias e parâmetros de organização das funções.

Identificação da vida local	Categorias
7. Atividades coletivas organizadas	1. Venda de lanches em quiosques; 2. Feiras; 3. Festas religiosas.
8. Atividades espontâneas	1. Passagem; 2. Permanência em bancos; 3. Permanência em torno dos quiosques; 4. Discursos religiosos e políticos.

Identificação dos serviços	
9. Manutenção	1. Coleta de lixo; 2. Preservação do mobiliário; 3. Paisagismo.
10. Acessibilidade	Acesso em todo o perímetro
11. Segurança	Precária

Tabela 3 – Uso real/efetivo dentro do espaço e identidade do espaço.

Identidade orientada pelo usuário	Categorias
12. Atividades principais	1. Descansar: 37%; 2. Passear: 23%; 3. Tomar lanche: 12%; 4. Caminhar: 12%; 5. Namorar: 12%.
13. Atividades e funções sociais e econômicas	Função social: 1. Encontrar amigos e namorados (as); 2. Atividades coletivas: encontros religiosos e políticos. Funções econômicas: venda de alimentos.
Identidade do ambiente construído	
14. Subáreas prescrevendo usos específicos	1. Áreas sombreadas com bancos nas laterais; 2. Área de passagem servindo de eixo de ligação entre ponto de ônibus e o calçadão; 3. Coreto; 4. Área no entorno da fonte.
15. Equipamentos: mobílias e materiais	1. Piso de pedra portuguesa e ladrilho; 2. Bancos de concreto e madeira; 3. Lixeiras; 4. Banheiros; 5. Bebedouro; 6. Postes de iluminação.

Identidade do ambiente natural	
16. Vegetação urbana	1. Árvores adultas; 2. Canteiros com arbustos.
17. Atmosfera	1. Acesso ao sol (meio quadra) e à sombra (laterais)
Identidade de uso não prescrito	
18. Afetam/declinam as condições espaciais existentes	1. Assentos não projetados para grupos; 2. Falta de rotina de manutenção; 3. Pontos de venda de drogas; 4. Prostituição, especialmente no período noturno.
19. Afetam/declinam os usos existentes	1. Piso irregular dificulta a acessibilidade dos portadores de necessidades especiais.

Tabela 4 – Categoria de usuários.

Identidade orientada pelo público	Categorias
20. Relações urbanas não personalizadas	1. Público em geral; 2. Grupos específicos de usuários (pessoas suspeitas, prostitutas).
21. Relações personalizadas	1. Grupos de amigos; 2. Grupos de profissionais específicos (vendedores de lanches).
Frequência de Uso	
1. Raramente: 46%; 2. Semanalmente: 37%; 3. Diariamente: 9%; 4. Mensalmente: 8%.	
Identidade do usuário	
Faixa etária	1. Até 15 anos: 9%; 2. 16 a 20 anos: 8%; 3. 21 a 30 anos: 24%; 4. 31 a 40 anos: 25%; 5. 41 a 50 anos: 16%;

	6. 51 a 60 anos: 15%; 7. acima de 60 anos: 3%.
Sexo	Masculino: 54%; Feminino: 46%.
Nível de escolaridade	1. Ensino fundamental incompleto; 2. Ensino médio completo.
Profissão	1. Trabalhador do comércio e prestação de serviços: 55%; 2. Construção civil: 12%; 3. Aposentados: 6%; 4. Outras: 27%.
Residência	1. Centro: 5%; 2. Outros bairros: 88%; 3. Outras cidades: 4%.

Esses levantamentos permitiram identificar os usos reais da praça, formas de apropriação dos espaços e as características dos usuários. Assim, verificou-se que as pessoas procuram a praça para descansar (37%), passear (23%), tomar lanche (12%), caminhar (12%) e namorar (12%); a faixa predominante de usuários é de 21 a 40 anos (49%), com baixo nível de escolaridade e que ganham de 1 a 3 salários mínimos (52%). A forma de acesso é predominantemente de ônibus, e a frequência de uso é rara (46%), pois muitos usuários passam pelo espaço, mas não permanecem nele. Contudo, 37% usam a praça semanalmente, especialmente no período da tarde (52%), seguido da manhã (31%), e menor quantidade de usuários foi observada no período noturno (17%). Nesse horário, observou-se grande uso marginal, com prostituição e pontos de venda de drogas.

A maior utilização da praça é como espaço de passagem de pedestres, uma vez que serve de eixo de ligação entre pontos de ônibus e o Calçadão da Rua Batista de Carvalho. Contudo, também é significativo como local de permanência. A Figura 4 mostra as principais áreas de permanência (círculos pretos) e onde se pode observar

que de uma maneira geral essas áreas são aquelas sob a sombra de árvores, locais que também concentram a maioria dos bancos.

Segundo Murata (2003), nessas áreas foram observadas condições de permanência mais favoráveis ao conforto humano, identificadas a partir de medições microclimáticas em quatro pontos da praça, que também são marcados na Figura 4. Esses pontos caracterizaram os diferentes ambientes existentes (muito sombreado, pouco sombreado e sem sombreamento). Os resultados dessas medições evidenciaram diferenças significativas entre os pontos, especialmente nos períodos da manhã e tarde.

Durante as manhãs (9h), as diferenças de temperaturas e umidades relativas do ar entre os pontos 1 e 4 atingiram 3,2°C e 8%, e as menores temperaturas e maiores umidades foram coletadas no ponto 1, que corresponde a uma área com sombreamento denso. No período da tarde (15h), as maiores diferenças microclimáticas (2,8°C e 7,4%) também foram observadas entre esses dois pontos. Nesses dois períodos, a maior permanência de pessoas foi observada sob as áreas sombreadas, especialmente em torno do ponto 1, evidenciando uma relação forte entre uso e microclima. Apesar de o ponto 3 apresentar maiores temperaturas, a existência de bancos no local favoreceu a presença de usuários, aspecto que ressalta a importância desse mobiliário para o uso de espaços públicos.

Esses resultados também vêm ao encontro de outros estudos desenvolvidos em espaços públicos de Bauru. De acordo com Fontes (2008), a análise dos levantamentos das variáveis climáticas, juntamente com análise da espacialização dos usos (mapas comportamentais) realizadas em oito praças de Bauru, revela uma preferência de usuários por áreas sombreadas, o que evidencia a importância dessas áreas como espaços de permanência.

A fluência de pessoas ao espaço da Praça Rui Barbosa mostra que este ainda apresenta boa utilização, em função de sua inserção no centro urbano, principalmente

nos horários comerciais. Entretanto, seu uso pode ser potencializado se forem consideradas alguns aspectos detectados nos levantamentos, aqui divididos em aspectos funcionais, microclimáticos e gerenciais.

Figura 4 – Locais de permanência (círculos pretos) e pontos de observações microclimáticas.

Fonte: Adaptado de Google Earth.



Pontos de observações microclimáticas

Ponto 1 – área de permanência sob sombreamento denso das árvores;

Ponto 2 – área de fluxo intenso de pedestres exposto à irradiação solar direta;

Ponto 3 – área de permanência sob sombra rala de palmeiras;

Ponto 4 – área de fluxo moderado de pedestres exposto à irradiação solar direta.

Quanto aos fluxos de pedestres, observou-se que, em geral, ele é feito nas diagonais e nas laterais da praça. A grande preferência pelos fluxos laterais, durante os períodos da manhã e tarde, deve-se ao maior sombreamento proporcionado pela arborização. Os fluxos nas diagonais são obstruídos pelo mobiliário e equipamentos da praça (fonte, coreto, bancos, floreiras elevadas), conforme pode ser observado nas Figuras 5, 6 e 7, que mostram uma planta esquemática da praça com os principais fluxos de pedestres divididos por períodos (manhã, tarde e noite).

Figuras 5, 6 e 7 – Planta esquemática da Praça Rui Barbosa com indicação dos principais fluxos de pedestres nos períodos da manhã, tarde e noite.

Fonte: Adaptado de Murata, 2003.



Outro problema funcional é a falta de estrutura para o desenvolvimento de atividades existentes, que não foram contempladas ou não foram bem equacionadas no projeto implantado. Essas atividades são: área para comércio de alimentos com mesas e área de estar para pessoas em grupos.

Para as áreas de convivência, apesar de o fato da maior parte da praça ser impermeabilizada, o que permite variadas possibilidades de uso, a falta de maiores áreas sombreadas compromete a qualidade microclimática local. Através da imagem aérea da praça, já mostrada na Figura 4, verifica-se que aproximadamente metade da área não possui arborização e, assim, encontra-se exposta à irradiação solar direta, reduzindo as possibilidades de permanência no espaço. Contudo, o problema que mais contribui para reduzir os usos e para uma avaliação negativa do local, por parte dos usuários, é o gerenciamento do espaço, ou seja, as questões ligadas à limpeza, à segurança, à manutenção constante do mobiliário e à jardinagem.

Com base nessas análises, entende-se que existe necessidade de uma nova intervenção projetual para a área, associada a políticas de gerenciamento do espaço. Para isso, são propostas diretrizes de projeto focadas nos aspectos funcionais e microclimáticos.

3.3 Diretrizes para uma nova intervenção

Em *The Content of Landscape Form (the limits of formalism)*, Treib (2001, p. 121 tradução nossa) considera que o *design* deve ser estruturado em três eixos: “o formal (que inclui espaço, forma e materiais); o cultural (história, valores sociais e comportamento); e o ambiental (envolvendo ecologia, topografia, hidrologia, horticultura e processos naturais)”. Nessa análise, o autor entende que “as condições particulares do lugar informam a maneira de se desenhar a paisagem” e, em busca de uma síntese, propõe que continuemos “a procurar uma arquitetura da paisagem engajada em aspectos da presença e história humana e natural, elevando-a a uma condição poética através da qualificação formal”.

Sem a pretensão de esgotar os elementos de análise, que podem ser feitas no local, este trabalho dá ênfase a três elementos principais presentes no contexto da área estudada: o microclima (aspecto ambiental), identificação dos usos atuais (aspecto sociocultural) e os fluxos de pedestres (aspecto funcional). Acredita-se que uma gama muito diversificada de soluções projetuais pode surgir a partir do entendimento dos aspectos revelados pela análise.

A Figura 8 mostra as linhas do trânsito no local, que, mesmo estando condicionadas à presença de floreiras e bancos, podem ser identificadas a partir das diversas direções tomadas pelos pedestres.

Figura 8 – Diagrama com identificação dos fluxos de pedestres.



Um segundo indicativo de projeto refere-se ao microclima, considerando-se as diferenças de temperatura observadas entre áreas sombreadas e de radiação solar direta. É possível perceber que mais da metade da área encontra-se sem qualquer filtro para a insolação, o que compromete o conforto dos usuários. Devido às características climáticas de Bauru, especificamente que se referem as temperaturas médias, sugere-se que a área ensolarada não exceda 1/5 do total, recebendo, preferencialmente, o sol da manhã. As Figuras 9 e 10 mostram as manchas de sombreamento atual e proposta, que poderão ser obtidas através de plantação de arbóreas ou elementos tais como pérgulas, marquises, entre outros, tal como é possível encontrar em diversos exemplos de espaços públicos contemporâneos.

Figuras 9 e 10 – Planta esquemática da Praça Rui Barbosa com manchas de sombreamento atual e proposta.



Com relação aos usos da área, como colocado em item anterior, verificou-se que as pessoas procuram a praça para descansar (37%), passear (23%), tomar lanche (12%), caminhar (12%) e namorar (12%); a faixa de idade predominante dos usuários fica entre 21 e 40 anos (49%), com baixo nível de escolaridade e que ganham de 1 até 3 salários mínimos (52%). A forma de acesso é predominantemente de ônibus e a frequência de uso é rara (46%), pois muitos usuários passam pelo espaço, mas não permanecem nele. Contudo, 37% usam a praça semanalmente, especialmente no período da tarde (52%), seguido da manhã (31%), e menor quantidade de usuários foi observada no período noturno (17%). Dessa lista, destaca-se o descanso como uso prioritário e a frequência semanal no período da tarde (o que justifica um cuidado maior com a insolação nesse período).

Uma estratégia para a definição de um programa para o lugar passa pelo atendimento das atividades procuradas atualmente e a inserção de novas atividades que possam interessar pessoas de outras faixas etárias. É relevante também destacar a necessidade de renovação dos materiais empregados no local. Hoje, a área é intensivamente impermeabilizada com o uso de mosaico português. Ainda que a proposta de intensa impermeabilização possa ser considerada adequada, já que

permite uma grande variedade de usos, o emprego do mosaico português no piso tem sido questionado, pois dificulta o uso do local por pessoas portadoras de deficiências físicas.

Outros materiais empregados correntemente em projetos de paisagismo devem ser considerados, como o aço inoxidável, vidro, ferro, entre outros, de forma a sintonizar o local na linguagem formal da contemporaneidade.

4 CONCLUSÃO

Ainda que a requalificação da área central de Bauru dependa de ações mais amplas do que apenas um projeto de requalificação para a Praça Rui Barbosa, esse complexo processo poderia ser iniciado com essa intervenção, indicando o caráter democrático dessa requalificação.

É ordem funcional e estético/formal visando a valorização da qualidade de vida dos usuários. Para tanto, uma melhor manutenção do local também se faz necessária, medida elementar a ser adotada já que, na sua ausência, o espaço volta a se degradar rapidamente.

A questão da presença de marginais ligados ao tráfico de drogas e prostituição é um reflexo da falta de gerenciamento e de manutenção de espaços dessa natureza. Fiscalizações constantes, com o emprego de contingentes de policiais e instrumentos de vigilância, deveriam estar disponíveis visando a proteção do usuário. Da mesma forma, deveriam ser constantes serviços de limpeza, jardinagem e reparos de equipamentos danificados.

Partindo-se da constatação de que a área apresenta vitalidade, considerando que é palco para diversas atividades cotidianas, realização de eventos e concentração de pessoas em manifestações populares, e ainda, por seu valor simbólico e cultural

enquanto primeira praça a ser construída na cidade, justifica-se o emprego do espaço público para sua requalificação e manutenção.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AVDELIDI, K. **Social considerations at the design of open spaces, Designing Open Spaces.** In Nikolopoulou, M (org). **The Urban Environment: a Bioclimatic Approach.** Ed., CRES, EESD- 5th FP, Athens. 2004.
- BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **Saneamento de Recife: descrição e relatórios.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. Citado por SEGAWA, Hugo. **Ao amor do público: jardins no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1996 .
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- FONTES, M.S.G.C. **A qualidade de espaços públicos abertos: estudos em praças de Bauru.** In: FONTES, M.S.G.C. e GHIRARDELLO, N. (Orgs.). **Olhares sobre Bauru.** Bauru: Canal 6, 2008.
- MURATA, D. M. **Avaliação pós ocupacional em um espaço público na cidade de Bauru-sp, segundo parâmetros de conforto térmico: o caso da Praça Rui Barbosa.** Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. Relatório de pesquisa de Iniciação científica. Bauru, 2003.
- MACEDO, Silvio Soares. **Paisagismo Brasileiro na Virada do Século,** Campinas, UNICAMP, 2012.
- SEGAWA, Hugo. **Ao amor do público: jardins no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1996 .
- SILVA, Willian Ribeiro. **A redefinição da centralidade em cidades médias. Londrina e Maringá no contexto da reestruturação urbana e regional.** In <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/37.htm>, acessado em 02-09-2013.
- TREIB, Marc. **The Content of Landscape Form (the limits of formalism)** in Paisagem e Ambiente/ensaios. São Paulo, FAUUSP, nº 14, 2001.

Sobre os Autores

Na ordem de apresentação dos artigos

Sérgio Ferro Pereira

Graduação em Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP (1962). Pós-Graduação em Museologia e Evolução Urbana pela FAU/USP (1965). Ainda recém-formado pela FAU/USP (1962) foi convidado pelo professor João Batista Vilanova Artigas a integrar o quadro docente da instituição, como assistente de ensino na cadeira de História da Arte e de Estética. Foi Professor também da Escola de Formação Superior de Desenho (1962 – 1968) e do Curso de Arquitetura da Universidade de Brasília - UnB (1969 e 1970). Durante este período, juntamente com os arquitetos Rodrigo Lefèvre e Flávio Império, formou o grupo Arquitetura Nova, o qual foi responsável pela elaboração de uma crítica, segundo a perspectiva do marxismo sobre a Mais-valia, à produção arquitetônica instituída no Brasil de uma forma geral e estabelecendo-se especificamente como um contraponto teórico à obra e a escola do antigo mentor do grupo, o professor Vilanova Artigas. Durante o Regime Militar foi afastado das atividades acadêmicas na USP, devido à sua militância política. Exilou-se na França, em Grenoble. Impossibilitado de exercer a profissão de arquiteto naquele país, dedicou-se à atividade artística e ao magistério, em cursos de artes e arquitetura. Foi Professor na École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, Grenoble, França (1972 - 2003), na qual formou o laboratório Dessin/Chantier (desenho/canteiro) dirigido por ele de 1982 a 1997. Como pintor e desenhista, entre suas obras destacam-se os afrescos na Villeneuve (1975), na École Buttes (1981), na École Joseph Vallier (1983), o mural para o Memorial da América Latina (1990) e o Memorial de Curitiba (1996 – 2002). Recebeu o prêmio de melhor pintor da Associação Paulista de Críticos de Arte - APCA, em 1987.

Enrique Larive Lopez

Possui Doutorado em Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas (2012), Mestrado em Arquitetura e Patrimonio Histórico (2001), pela Universidad de Sevilla e Consejería de Cultura. Foi Professor Associado em ETSA Málaga (2006-2007), Professor Associado em ETSA Sevilla, Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas (2007-2012) e Professor Associado em ETSA Sevilla, Departamento de Proyectos Arquitectónicos (2012-2013). Atualmente é Professor no Departamento/Unidad: Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas, Universidade de Sevilha - Espanha. Participa do Grupo de Pesquisa: Ciudad, Arquitectura y Patrimonio Contemporáneos. É coordenador do Laboratorio del Paisaje. Tem experiência em Composição Arquitetônica, com ênfase em cidade, paisagem e território.

Luiz Cláudio Bittencourt

Possui Pós-doutorado pelo Instituto de Geociências da UNICAMP (2007), Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2000), Mestrado em História Social pela Universidade de São Paulo (1990), Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (1980), especialista em Restauro Critério de Intervenção FUPAM (1986), especialista em arquivologia Centro de Memória da UNICAMP (1987). É Professor Doutor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP-Campus de Bauru. É Avaliador de Curso de Graduação e Institucional do Sistema Nacional de Avaliação da Educação Superior pelo Ministério da Educação (MEC). Tem experiência em na área de

Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em temas relacionados a História da Cidade, História da Arquitetura, Planejamento Urbano e Patrimônio Histórico.

Nilson Ghirardello

Possui Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP (1999), Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela EESC da Universidade de São Paulo (1992), Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho, Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (1983). É Professor Doutor (Nível II) do Curso de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP-Campus de Bauru. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, pesquisando, principalmente, temas relacionados a História da Cidade, História da Arquitetura e Patrimônio Histórico.

Eduardo Romero de Oliveira

Possui Doutorado em Filosofia pela Universidade de São Paulo (2003), Mestrado em História Social pela Universidade de São Paulo (1995), Graduação em História pela Universidade Estadual de Campinas (1990). Atualmente é Professor Doutor da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP-Campus de Rosana. Ministra disciplinas sobre história e patrimônio cultural na graduação de Turismo (UNESP, campus de Rosana), nos Programas de Pós-Graduação de História

(UNESP/FCL, campus de Assis) e de Arquitetura e Urbanismo (UNESP/FAAC, campus de Bauru). Tem experiência em temas relativos a patrimônio cultural, história dos transportes e memória.

Luís Gustavo Martins Botaro

Possui Mestrado em História pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP (2015), Graduação em Licenciatura Plena (2010). Tem experiência no campo de História do Brasil, principalmente nas áreas de História e Cidade, História e Infraestrutura Urbana e História e Transportes. Atualmente participa da pesquisa: Ferrovia e Industrialização: representações da modernidade (Botucatu, 1929-1939).

Ludmilla Sandim Tidei de Lima Pauleto

Possui Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, pela Universidade de São Paulo - USP (2006), Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Londrina - UEL (1998) e especialização em Arquitetura e Pós-Modernidade pela UEL (2001). Atualmente é Professora na Universidade Paulista. Tem experiência em pesquisa sobre Inventário de Edificações, Patrimônio Ferroviário e Restauro.

José Xaides de Sampaio Alves

Possui Doutorado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAU/USP (2001), Mestrado pela FAU/USP (1993) e Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/USP (1983). É Professor Doutor do Curso de Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP-Campus de Bauru. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em pesquisas na área de Planejamento Urbano e Regional, Planejamento Participativo Regional, Urbano e Rural; Direito Urbanístico. Entre os projetos sob sua Coordenação destaque: Programa Unesp para o Desenvolvimento Sustentável de São Luiz do Paraitinga SP e Gestão do Plano Diretor Participativo de São Luiz do Paraitinga (2010-2015).

Priscila Ananian

Possui Pós-Doutorado pela Université Catholique de Louvain - Bélgica - Université de Lille (TVES), França (2010-2012). Doutorado na Arte de Construção e Urbanismo pela Université Catholique de Louvain – Bélgica (2006- 2010). Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional pela Université Catholique de Louvain – Bélgica (2006- 2008). Mestrado em Design pela Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho – UNESP/Campus de Bauru, Brasil (2003 – 2005). Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho – UNESP/Campus de Bauru, Brasil (1997 – 2001), obtenção de equivalência de diploma d'Architecte en Communauté Française de Belgique em 2005. É Professora de Urbanismo no Département d'études Urbaines et Touristiques – DEUT, da École des

Sciences de la Gestion (ESG), da Université du Québec à Montréal - (UQAM), em Québec, Canada. Tem experiência na área de Planejamento e Desenvolvimento do Projeto do Território, Projeto de Arquitetura e Design, com ênfase em planejamento estratégico e densificação urbana de cidades e práticas urbanas, projeto e desenho urbano, urbanismo e turismo.

Antônio Carlos de Oliveira

Possui Pós-Doutorado pelo INFURB - Núcleo de Pesquisa em Informações Urbanas da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP (2007). Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP (2000), Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela EESC/USP (1993), Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Guarulhos (1984). É Professor Doutor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP-Campus de Bauru. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, atuando principalmente nos seguintes temas: planejamento urbano, projeto de arquitetura, urbanização, urbanismo contemporâneo, inclusão social no planejamento urbano.

João Augusto Dias Barreira e Oliveira

Doutorando em Ciência da Informação pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP/ Campus de Marília (início em 2016). Mestrado pelo Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação, Linha de Pesquisa

Informação e Tecnologia, da Faculdade de Filosofia e Ciências (FFC) da UNESP/Campus de Marília (2015). Graduação em Biblioteconomia e Ciência de Informação pela Universidade Federal de São Carlos – UFSCar (2012). Tem experiência em pesquisa em Ciência da Informação, Design Gráfico, Design de Informação, Arquitetura da Informação, Representação e Visualização da Informação.

Silvio Soares Macedo

Possui Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1988), Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1982), Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo – USP (1974). Iniciou suas atividades docentes na FAU/USP em 1976 e atualmente é Professor Titular da Universidade de São Paulo. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Projetos de Espaços Livres Urbanos, atuando principalmente nos seguintes temas: paisagismo, paisagem, espaços livres, ambiente e urbano. Atualmente desenvolve a pesquisa: Os sistemas de espaços livres e a constituição da forma urbana contemporânea brasileira. É Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível 2.

Eugenio Fernandes Queiroga

Possui Livre-Docência (2012), Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2002), Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1994) e Graduação (1986) em Arquitetura e Urbanismo

pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. É Professor Associado da FAU/USP, Professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em projetos de espaços livres públicos, atuando principalmente nos seguintes temas: paisagismo, sistemas de espaços livres, urbanização contemporânea, espaços públicos e esfera pública. É Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível 2.

João Fernando Pires Meyer

Possui Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2008), Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2000), Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de Santos, Universidade Católica de Santos (1979). Atualmente é Professor Doutor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade de São Paulo. Foi professor dos Cursos de Arquitetura da Unisantos, Belas Artes e Unip. Também é professor e membro da coordenação do MBA em Desenvolvimento Imobiliário, da FUPAM. Tem experiência na área de Planejamento Urbano, com ênfase em Habitação, Análise de Mercado Imobiliário e desenvolvimento de projetos.

Jonathas Magalhaes Pereira da Silva

Desenvolvendo Pós-Doutoramento no ProArq da UFRJ (2015). Possui Doutorado (2005) e Mestrado (1999) em estruturas ambientais urbanas pela FAU/USP, Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/USP (1989). É Professor Doutor e

pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (POSURB) na PUC-Campinas e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Integra o Grupo de Pesquisa Políticas Territoriais e Água no Meio Urbano, cadastrado no CNPq, vinculado à linha de pesquisa Gestão Urbana do POSURB/PUC-Campinas. Atua como consultor na MPS associados onde destaca-se a coordenação técnica do Plano Sócio-Espacial da Rocinha Rio de Janeiro (2007-2009); coordenação de 11 planos participativos da região serrana do Espírito Santo (2005-2006); desenvolvimento dos projetos urbanos dos corredores de transporte em São Paulo (2005) e na da Área Portuária do Rio de Janeiro (2003-2004). Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em sistema de espaços livres e da habitação de interesse social na constituição da forma urbana.

Rogério Akamine

Possui Pós-Doutorado da FAU/USP (2010), Doutorado em Architectural Engineering pela Osaka University (2004), Mestrado (1998) e Graduação (1992) em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo – FAU/USP. É Professor Doutor na Universidade Nove de Julho e Universidade São Judas Tadeu. Tem experiência em Arquitetura e Urbanismo com ênfase nos seguintes temas: sistemas de espaços livres, uso de parques, desenho urbano e projetos de arquitetura e urbanismo.

Norma Regina Truppel Constantino

Possui Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2005), Mestrado em Planejamento Urbano e Regional Assentamentos Humanos pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (1994) e Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Paraná (1979). É Professora Assistente Doutora no Curso de Arquitetura e Urbanismo e no Mestrado Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP/Campus de Bauru. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Projetos de Espaços Livres Urbanos, atuando principalmente nos seguintes temas: paisagem urbana, paisagismo, espaços livres urbanos e história da cidade e do território.

Maria Solange Gurgel de Castro Fontes

Possui Pós-Doutorado na Universidade de Bath, Reino Unido (2006-2007), Doutorado em Ciências da Engenharia Ambiental, na Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo - EESC-USP (1998), Mestrado em Arquitetura e Urbanismo na EESC-USP (1991) e Graduação em Arquitetura e Urbanismo na UFRN (1985). É Professora Assistente Doutora no Curso de Arquitetura e Urbanismo e no Mestrado Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP/Campus de Bauru. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Tecnologia do ambiente construído, atuando principalmente nos seguintes temas: qualidade funcional, térmica e espacial do ambiente construído em espaços externos, de transição e internos.

Emilia Falcão Pires

Possui Pós-Doutorado pela UCD (University College Dublin), Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas pela Universidade de São Paulo (2005), Mestrado pela Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho (1998), Pós-Graduação lato sensu pela Pontifícia Universidade Católica (1995) e Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Braz Cubas (1980). Professora Assistente Doutora no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Projeto e Planejamento da Paisagem, atuando principalmente nos seguintes temas: paisagismo e meio ambiente urbano.

**CULTURA
ACADÊMICA** 
Editora

ISBN 978-85-7983-740-1



9 788579 837401