

INTRODUÇÃO

02

CAPÍTULO 01

04

DIREITO À  
C I D A D E



CAPÍTULO 02

24

PATRIMÔNIO  
E O CENTRO

CAPÍTULO 03

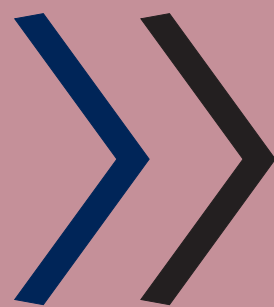
60

SÃO CARLOS/  
UMA PERCEÇÃO  
A M P L I A D A

CAPÍTULO 04

100

O RECORTE E O PLANO



# T.C.C.2

# RE- PERTENCER

UMA INTERVENÇÃO NO CENTRO DE SÃO CARLOS-SP

MARINA MIRANDA GAIOTO

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA /  
ARQUITETURA E URBANISMO /

ORIENTADORA  
GIOVANNA T. DAMIS VITAL

2019

“Primeiro nós moldamos as cidades,  
depois elas nos moldam”.

Jan Gehl

O presente trabalho pretende questionar as premissas mercantis que atualmente regem a produção das cidades, gerando espaços ociosos, especuladores e desarticulados com seu meio urbano, natural e social. Tomando como foco principal a esfera pública, o estudo desenvolve-se em torno dos conceitos de urbanidade e cidade democrática, utilizando-se do Patrimônio Urbano Ambiental como um elo para (re)estabelecer as conexões entre os indivíduos e seu meio. Ao definir a região histórica localizada na área central da cidade de São Carlos (SP) como recorte de estudo, uma proposta de requalificação para área é feita a partir de diretrizes – geradas após a realização das análises acerca do espaço urbano da área.

#### PALAVRAS CHAVE

*qualidade ambiental urbana; patrimônio ambiental urbano; espaços públicos; urbanidade; identidade; direito à cidade.*

#### ABSTRACT

## RESUMO

The present paper intends to question the mercantile premises that currently govern the production of cities, generating idle spaces, speculators and disarticulated with its urban, natural and social environment. Taking as its main focus the public sphere, the study develops around the concepts of urbanity and democratic city, using the Environmental Urban Patrimony as a link to (re)establish the connections between individuals and their environment. When defining the historical region located in the central area of the city of São Carlos (SP) as a study cut, a proposal for requalification for the area is made based on guidelines - generated after the analysis of the urban space of the area.

#### KEY WORDS:

urban quality; urban environmental patrimony; public spaces; urbanity; identity; right to the city.



# DIREITO

## À CIDADE

O primeiro capítulo deste trabalho traz a discussão acerca do direito à cidade, um tema que se mostra um grande desafio para as cidades brasileiras. Com uma sociedade contemporânea pautada no individualismo, a esfera pública mostra-se em declínio, refletindo tanto nos comportamentos interpessoais quanto na produção espacial dos centros urbanos. Cada vez mais segregadores e com menos urbanidade, estes espaços, tratados como produto, interferem diretamente na qualidade de vida das comunidades. Vão assim, aos poucos, perdendo seu sentido de lugar, de comunidade, sua memória, e enfim, sua essência.

# ÍNDICE

CAPÍTULO 05

130

UM PROJETO  
EM CONSTRUÇÃO

CONSIDERAÇÕES

149

REFERÊNCIAS

150

# INTRODUÇÃO

A cidade de São Carlos (SP) foi escolhida como objeto de estudo deste trabalho não por acaso. As principais memórias construídas durante minha vida estão nesse pedaço. Diversos foram os momentos ali vividos e para sempre lembrados. Essas memórias, inseridas num tempo e espaço passado, continuam a permear o presente, embora não tão certas de seu futuro.

O novo sempre vem, e com ele as convicções e princípios de uma nova geração. Uma visão de mundo mais humana e coletiva não é o cenário atual da cidade, a qual passa por um momento de declínio econômico e cultural. À mercê do mercado, a cidade gira em torno do capital privado e esquece das pessoas que ali estão. A inversão de valores que hoje é visível na cidade está colocando-a na contramão das necessidades urbanas, sociais e ambientais contemporâneas.

Além do mais, o sucateamento da área histórica da cidade de São Carlos ocorre há anos, sendo algumas vezes maquiado por um ou outro artifício, mas que têm se mostrado insuficientes. Algumas propostas sempre surgem com o tempo. Mas embora exista na cidade um grande número de pessoas especializadas, fica a dúvida se são essas pessoas que estão realizando tais propostas ou se realmente quem fala mais alto são os grandes empreendimentos do setor privado. A capital da tecnologia, como é conhecida a cidade, segue em uma insistente sucessão de equívocos acerca do seu próprio meio.



O cenário de grande parte dos centros urbanos atuais foi e vem sendo criado a partir de um padrão de crescimento acelerado, desconectado de suas características naturais acerca de seu meio e de seu povo. Quando os interesses econômicos se destacam - em detrimento dos aspectos ambientais e sociais - o espaço é gerado de maneira desigual, afetando de maneira negativa a qualidade de vida dos moradores.

Desta maneira, o patrimônio (tanto o natural quanto o edificado), quando submetido ao valor mercadológico, são tratados apenas como mercadoria, ou usados como suporte para o consumo de outras mercadorias. Para Santos (2000), uma vez que o mercado é cego para os fins intrínsecos das coisas, o espaço construído a partir da concepção mercadológica torna-se cego para as necessidades essenciais dos homens.

Em um cenário contemporâneo, compreende-se que a cidade tem uma significativa capacidade de transformação do espaço natural, no entanto, não deixa de ser parte da natureza e de submeter-se às dinâmicas e processos naturais. Sendo assim, existe a consciência de que cidade e seu meio são intimamente relacionados por meio de sistemas complexos, que quando desequilibrados, afetam ambas as esferas.

Nesta atual condição de degradação socioambiental, a atuação cidadã socialmente integrada é desmerecida. A necessidade iminente de requalificação do ambiente urbano, exigindo conexão entre seu meio e povo, pode ser entendida como um nova tentativa de diálogo entre os homens e suas questões conceituais. Portanto, a partir de um ponto de vista humanista e coletivo, este trabalho busca rever as posturas estabelecidas acerca do espaço urbano e seu patrimônio através de uma proposta projetual focada na região central da cidade de São Carlos(SP).





FIGURA 1.3

Pedestres x veículos.

fonte: [newscientist.com/article/2094964-save-the-driver-or-pedestrian-such-robot-car-dilemmas-are-folly/](http://newscientist.com/article/2094964-save-the-driver-or-pedestrian-such-robot-car-dilemmas-are-folly/)  
acesso: 05 set. 2017



FIGURA 1.1

Esplanada dos Ministérios, em Brasília.

fonte: Mauro Restiffe



## 1.1 UMA DEFINIÇÃO {URBANIDADE}

**E**m um sentido etimológico, urbanidade pode ser definida de maneira simplificada como o que é pertencente à cidade. Em um sentido alegórico, o termo também pode ser definido como um comportamento humano tal qual a cortesia, civilidade, polidez. Isto é, ao falar sobre urbanidade, estão contidos um conjunto de qualidades relativos a uma cidade, que podem ser compreendidos como o seu caráter. Um lugar que possui urbanidade é um lugar acolhedor, hospitaleiro. O extremo oposto de um lugar inóspito. Essa urbanidade, sendo composta tanto da escala urbana, contida nas ruas e edifícios, quanto da humana, representada pelo individual e pelo coletivo, pode ser entendida como o modo de apropriação das pessoas nestes espaços.

O livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, de Jane Jacobs (lançado na década de 1960 nos Estados Unidos e depois de 40 anos lançado no Brasil), apresenta um estudo acerca dos problemas vivenciados nessa época nas cidades americanas, mas que se são intrínsecos à situação atual das cidades brasileiras. A tese central da autora parte do pressuposto de que o grau de urbanidade de uma cidade, metrópole ou um bairro depende completamente do grau de vitalidade urbana presente nesse espaço.

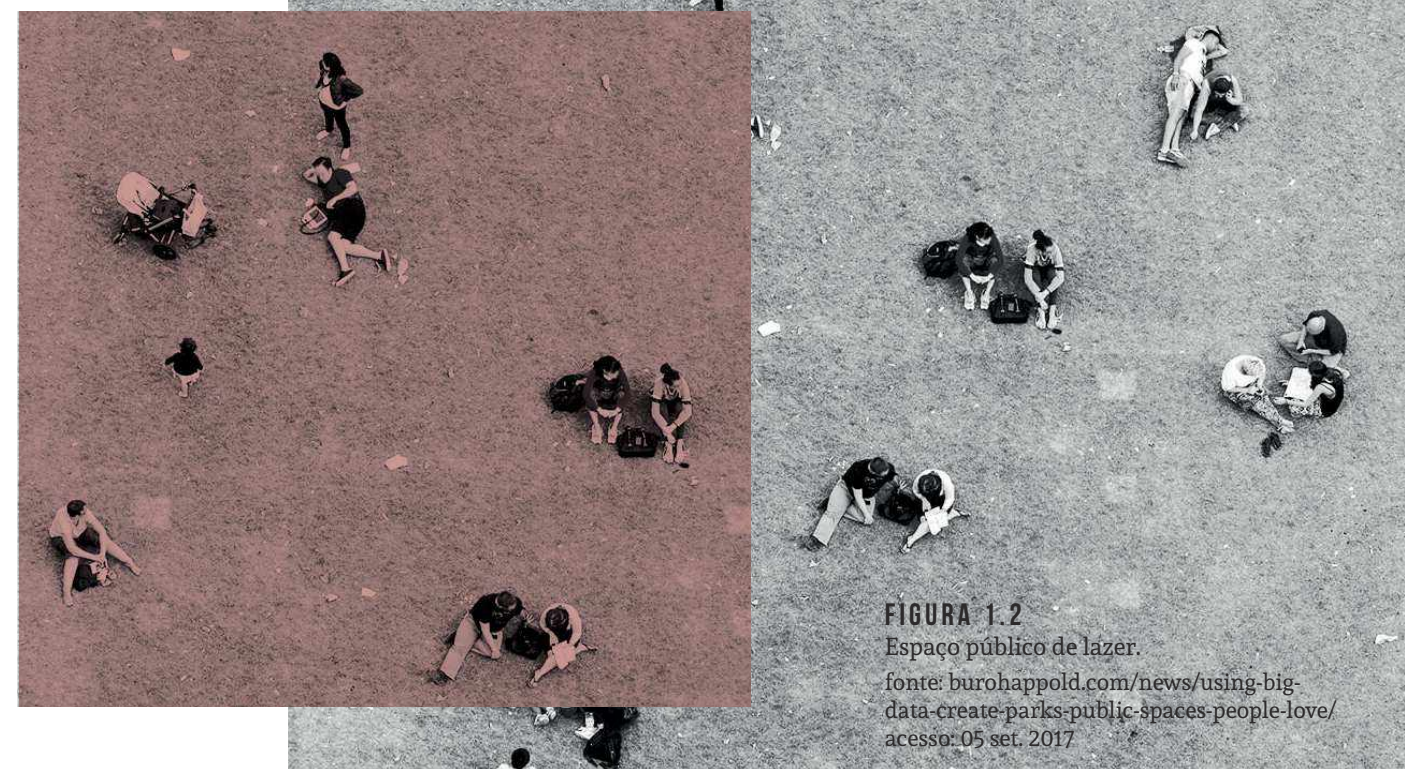
Segundo Jacobs, o convívio entre as funções urbanas do morar, trabalhar, passear, comprar, conviver, circular – dentre tantas outras – é a base da vitalidade urbana, matéria-prima da urbanidade.

Alguns dos pontos levantados pela autora em seu livro como culpados pela falta de urbanidade nas cidades são: a ausência de diversidade funcional, baixa qualidade de iluminação e pavimentação pública, baixa acessibilidade e mau equacionamento do convívio automóvel / pedestre, segregação

espacial, indefinição entre espaços públicos e privados, excesso de espaços residuais. Percebe-se que todas essas características estão (em maior ou menor grau) presentes nas cidades brasileiras. Logo, surge com clareza a resposta para uma possível indagação sobre espaços que vem sendo produzidos no Brasil: eles aproximam-se do acolhedor ou do inóspito?

“Nem todos os espaços urbanos fazem cidade, só alguns deles que são excepcionais e os podemos chamar de espaços coletivos de socialização. São eles os que permitem que uma cidade tenha força de coesão para os seus cidadãos, o que permite que uma cidade seja cidade”.

(ARANGO; SALMONA; 2000, p. 150, apud MINDA, 2009, tradução livre).



**FIGURA 1.2**  
Espaço público de lazer.  
fonte: burohappold.com/news/using-big-data-create-parks-public-spaces-people-love/  
acesso: 05 set. 2017

Podendo ser representados pela construção física ou simbólica, esses espaços urbanos, capazes de criar laços de afetividade e pertencimento com os cidadãos, podem ser traduzidos como o conceito de lugar na discussão de arquitetura e urbanismo. Além disso, o lugar é ao mesmo tempo “princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem o observa” (Augé, 1994). O lugar se torna assim um espaço específico para o indivíduo que mantém estreitos laços com o mesmo, ou seja, é ímpar. Segundo Kevin Lynch (1982, p.142), “um bom lugar é aquele que, de um certo modo, apropriado a uma pessoa e a sua cultura, a torna consciente de sua comunidade, de seu passado, da trama da vida, e do universo de tempo e espaço na qual está contida”.

Essa consciência com relação a própria comunidade, citada por Lynch, está enfraquecida nas cidades brasileiras. Essa desconexão, não mais exclusiva das metrópoles, acontece mesmo em cidades médias como São Carlos. Em uma sociedade cada vez mais individualista, as pessoas – ao deixar de pensar no coletivo –

perdem a consciência do outro e de suas diferenças. O que acaba gerando ainda mais segregação. Segregação esta que reflete na produção dos espaços das cidades.

A individualidade sobressaindo-se ao coletivo pode ser notada nas cidades observando sua questão de mobilidade, por exemplo. Com a supervalorização dos meios de transportes individuais e motorizados, o pedestre, ciclista, e o transporte coletivo deixam de ser prioridade. Na cidade de São Carlos, como em muitas outras no Brasil, este é o cenário atual.

A quantidade de carros cresce assustadoramente na cidade, assim como as obras pela necessidade de novos estacionamentos e vias para circulação desses veículos. Ao mesmo tempo, o sistema de transporte público da cidade sofre com o descaso e com os esquemas de fraudes que envolvem a empresa prestadora do serviço. Mesmo sendo proibido em contrato a rodagem de ônibus que estejam com mais de 10 anos de serviço, 2 em cada 3 ônibus



A segregação entre diferentes perfis sócio-econômicos contribui para tornar as diferenças entre uma população ainda mais profundas, uma vez que a segregação aumenta a sensação de desigualdade e pode contribuir para uma maior violência. Com as relações sociais enfraquecidas, a tolerância perante ao diferente também se enfraquece, além de criar uma falsa visão de mundo acerca da desigualdade. Dessa maneira, embora os espaços públicos sejam ambientes de interesse da população e reivindicados por ela ao poder público, convém reconhecer que convivem juntamente com esse desejo uma série de eventos controversos relacionadas ao medo e segurança. Reconhecer também a existência desses aspectos que contribuem desfavoravelmente às apropriações dos espaços públicos, tais como a própria qualidade e segurança dos mesmos, e, portanto, as formas de planejamento e gestão sobre estes incidentes, é um segundo passo para a construção de uma cidade democrática.

## 1.3 UMA CIDADE { DEMOCRÁTICA }

A cidade vai muito além de um simples conjunto de edificações. É lugar permeado de cultura, que caracteriza a própria existência humana. É também o reflexo da política, dos hábitos, costumes, pensamentos, ações e desejos de seus habitantes. Entretanto, também é a projeção das falhas e misérias humanas. Com efeito, a cidade é – ou melhor, deve ser – um espaço coletivo, que pertença e represente toda a municipalidade.

Segundo o Geógrafo David Harvey, o Direito à Cidade pode ser compreendido como o direito da população local comandar, orientar e pressionar todo o processo urbano, em oposição aos interesses unicamente relacionados ao capital, assegurando “a liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos”, em um processo coletivo e não individual.

Henry Lefebvre, com a publicação de seu livro em 1969, introduz a expressão “Direito à Cidade”, título de seu livro traduzido para o Brasil. Ao demonstrar a necessidade de se instaurar um novo olhar sobre as cidades, Lefebvre levantou questionamentos sobre o tema, abrindo uma vasta agenda de pesquisa e reflexão para as gerações que lhe sucederem (MUSSI; GOMES; FARIAS, 2011). No

Brasil o tema do “Direito à cidade” surge através do movimento nacional de Reforma Urbana, durante o período da ditadura militar. Na década de 1980, após o período de repressão, tendo a reconquista da ordem democrática como a principal bandeira de luta comum, os movimentos sociais retomam com clareza suas questões, bem como quais novos direitos serão introduzidos na ordem constitucional e, portanto, na agenda de lutas para a redemocratização do país.

Com isso, o direito coletivo à cidade é introduzido no sistema jurídico brasileiro através do Estatuto da Cidade, regulamentado a partir do estabelecimento de diretrizes para a política urbana brasileira. Em seus artigos, propõe-se ordenar e controlar o uso do solo, evitando a deterioração das áreas urbanizadas, a poluição e a degradação ambiental.



utilizados pela população durante o ano de 2016 excediam os 20 anos, segundo o jornal G1 (2016). Após um grande movimento de greve no setor, a cidade necessitou realizar um contrato emergencial com outra empresa de transporte, trazendo os mesmos problemas já antes conhecidos, como atrasos, poucas linhas e veículos e uma frota apenas ligeiramente mais nova.

Logo, a temática da mobilidade urbana está contida em uma maior questão, a da acessibilidade, a qual garante o direito do cidadão ir e vir para desempenhar seu papel na cidade. Se uma cidade não está permitindo que isso aconteça ela está colaborando para a segregação espacial de sua população.

E ainda tratando-se de segregação, a falta de apropriação dos espaços públicos da cidade pelas pessoas em uma relação de identidade e consciência, assim como citado por Lynch, muitas vezes vem da sensação de insegurança que esses lugares passam. Pois, com cada vez mais carros nas ruas, os pedestres e passantes vem se tornando uma minoria. Utilizando-se da cultura do medo acerca da violência urbana, as pessoas são coagidas a parar de frequentar os espaços públicos das cidades em detrimento de espaços que lhe forneçam algum sentimento de segurança, como os shoppings, clubes privados. Esse pensamento também estende-se para a habitação, com a criação de inúmeros condomínios fechados, com seus próprios espaços para lazer e socialização.

“ O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos. ”

JACOBS, 2000, p. 30

Com a população cada vez mais segregada nas cidades, essa relação de troca e de convívio urbano vem sendo diminuída constantemente. A falta de consciência acerca do outro, de sua cultura e sua vivência impedem que se crie uma relação de afeto e polidez entre população e espaço. Os espaços urbanos tornam-se sem vida e também sem urbanidade. Para a retomada do lugar nas cidades, a partir de um panorama coletivo, é preciso também retomar o cenário que possibilita a vida urbana e a troca, ou seja, o espaço público em sua essência.

## 1.2 UMA ESFERA { PÚBLICA }

“

No singular, “espaço público” refere-se à esfera pública, ao domínio dos processos propriamente políticos, das relações de poder e das formas que estas assumem nas sociedades contemporâneas. Nos espaços das cidades, na mídia ou na internet, é a esfera da cidadania e da expressão política das forças sociais, inclusive daquelas que pretendem a despolitização das relações humanas. No plural, o termo “espaços públicos” compreende os lugares urbanos que, em conjunto com infraestruturas e equipamentos coletivos, dão suporte à vida em comum: ruas, avenidas, praças, parques. Nessa acepção, são bens públicos, carregados de significados, palco de disputas e conflitos, mas também de festas e celebrações. Esses dois sentidos se interpenetram e, mais, não podem ser tomados fora de suas articulações ao domínio privado - o qual inclui pessoas, famílias, grupos, empresas, corporações. Limites, estrutura, forma e função desses espaços constituem partes de agenciamentos complexos e dinâmicos, que se diferenciam conforme países e culturas.

”

CASTRO, 2013 (com adaptações).

O espaço público é assim compreendido como o cenário de atuação da esfera pública. Essa espacialidade pública não compreende apenas aquela de propriedade pública, dos bens de uso comum do povo (como ruas, praças, parques, os imóveis do poder público, escolas públicas, os postos de saúde, os terminais municipais, etc.), mas todos os espaços nos quais se realizaram ações da esfera pública, sendo eles edificados ou não.

Com relação aos espaços não edificados, chamados de espaços livres urbanos, são definidos por Magnoli (1982) como espaços livres de edificação; todos eles: quintais, jardins públicos ou privados, ruas, parques, rios, mangues e praias urbanas, etc. Todos os espaços livres urbanos são objeto de interesse da área de paisagismo, indo, portanto, muito além dos jardins (MAGNOLI, 1982). Os espaços livres urbanos formam um complexo sistema, que apresenta relações de conectividade,

complementaridade e hierarquia.

Segundo Lamas, os espaços livres podem ser classificados como locais de circulação ou como locais de permanência e socialização. Os espaços de circulação envolvem as ruas, becos e vielas, bem como seus passeios, ou seja, aqueles com função de promover a mobilidade de pessoas e veículos. Já os espaços de permanência são definidos por ações e comportamentos que são possibilitados através da ancoragem no espaço, assim como correr, descansar, brincar, encontrar, e assim por diante, representados pelas praças, parques, jardins, largos, etc.

Podem ser citadas, como algumas das funções desempenhadas pelos espaços livres no ambiente urbano: circulação (pedestres e veículos); percepção da paisagem e dos volumes edificados; mecanismo de obtenção de luz e ar das edificações; estruturação da morfologia urbana; proteção de recursos

naturais e culturais; utilização para práticas recreativas. Além disso, esses espaços possuem como função fundamental o estabelecimento da harmonia, como um local de possibilidades para o coletivo, promovendo atividades e encontros sociais, tais como manifestações populares, festas, comemorações, protestos, comércio informal, ou seja, usos e apropriações diversas.

Sendo assim, compreende-se que os espaços livres podem tanto ser o lugar da natureza, quanto o da percepção e ocupação urbana. A relação propiciada entre o ambiente construído, os elementos da cidade e seus moradores possibilita a construção de uma imagem do lugar, partindo da visibilidade e compreensão de seu território. Pela sua diversidade de funções e seu potencial de atração de pessoas, os espaços livres apresentam lugar de destaque na paisagem das cidades em todo o mundo.

Os espaços livres são dotados da possibilidade de transformação durante o processo de construção da paisagem. Seja no âmbito funcional ou espacial, configuram um componente flexível da estrutura do território. São também lugares frágeis e ao mesmo tempo promissores, tendo em vista a possibilidade de reestruturação do território, já que podem assumir algumas importantes funções, por exemplo, como lugar dos ecossistemas, da percepção da paisagem urbana e como possível lugar para o futuro da ocupação urbana. (Tardin, 2008, p. 44). Logo, compreendidos como lugar de expansão e ocupação urbana, os espaços livres representam o locus da oportunidade de reestruturação do território (Tardin, 2008).

“É impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essas características”. (MARICATO, 2001, p. 51)

Os enclaves fortificados tem ganhado espaço nas cidades brasileiras de modo geral, produzindo alterações sócio-espaciais no tecido urbano. Estes espaços privatizados e monitorados, destinados a residência, lazer, trabalho e consumo – exemplificados pelos shopping centers, conjuntos comerciais e empresariais, condomínios residenciais – ainda que tenham um uso coletivo e semipúblico, transformam o caráter do espaço público. Criando um espaço que se contradiz quanto aos ideais de heterogeneidade, acessibilidade e igualdade, que auxiliaram na concepção do espaço público moderno e nas modernas democracias, o novo meio urbano reforça e valoriza desigualdades e separações e é, portanto, um espaço público não democrático e não-moderno (CALDEIRA, 2000, apud MENDONÇA, 2007).



Fundada em 1975 em Nova York, a Project for Public Spaces (PPS) foi a primeira organização a desenvolver um centro para as melhores práticas, informações e recursos sobre Placemaking, atuando no planejamento, concepção e educação acerca dos espaços públicos. A PPS, após avaliar uma gama de espaços públicos pelo mundo, chegou à conclusão de que para se obter espaços públicos bem sucedidos são necessárias quatro qualidades fundamentais:

**Acessibilidade** – pessoas de todas as idades e condições físicas (inclusive aquelas que têm grande dificuldade para se locomover) conseguem chegar ao espaço e se locomover nele;

**Atividade** – oferta de diferentes atividades e formas de utilização dos espaços pelas pessoas;

**Conforto** – lugares para se sentar, com vista agradável e outros atributos convidativos;

**Sociabilidade** – um lugar que possibilite e favoreça o encontro entre as pessoas.

Para Ghel, os espaços públicos de menor qualidade são aqueles onde ocorrem apenas atividades necessárias, sugerindo que a vitalidade do espaço público depende da presença de atividades opcionais e sociais. Espaços urbanos com uma ampla diversidade de funções, onde existe a oferta de qualquer atividade, dia e noite, e onde, conseqüentemente, a possibilidade de encontros casuais é maior – diz Jacobs (2000) – são os lugares com o maior potencial de empreendedorismo, inovação e criatividade. O diagrama abaixo resume as necessidades para um espaço público bem sucedido, segundo a Project for Public Spaces (PPS).

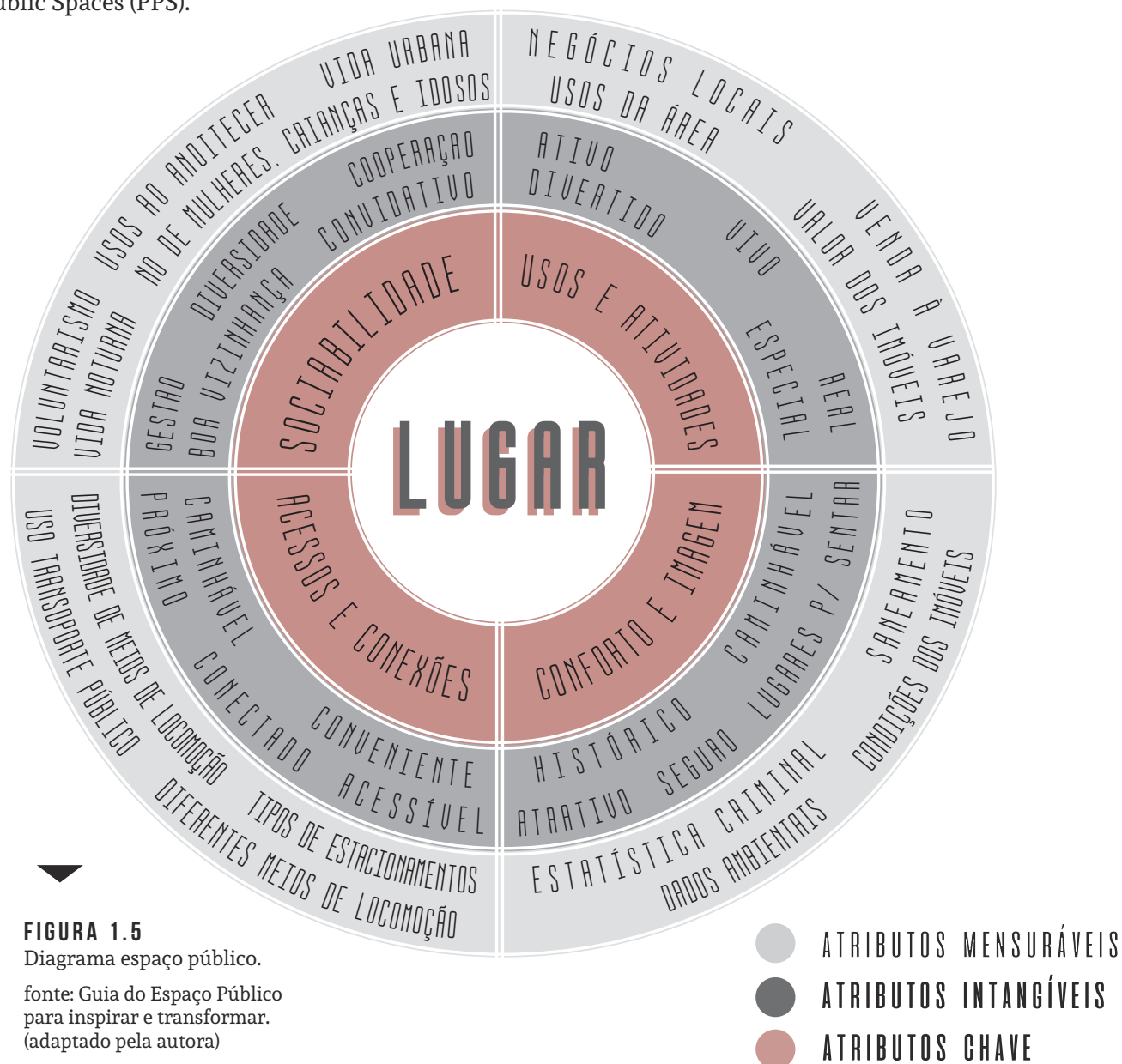


FIGURA 1.5 Diagrama espaço público.

fonte: Guia do Espaço Público para inspirar e transformar. (adaptado pela autora)

Art. 2º: A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

(BRASIL, lei federal 10.257/01, art. 2º).



A população do Brasil e do mundo, motivada pela insegurança e desconforto ocasionados pelos conflitos urbanos, busca a restauração da qualidade de vida nas cidades através da implementação e efetivação de novas propostas e políticas públicas. A aprovação da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada de Estatuto da Cidade, surge como uma resposta ao apelo da população, inserindo um novo capítulo acerca da reforma urbana no âmbito constitucional do país. Pelo seu caráter norteador, o Estatuto da Cidade torna-se um marco na trajetória da reforma urbana ao se preocupar com o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades, garantindo o direito às cidades sustentáveis (MUSSI; GOMES; FARIAS, 2011).

Apesar deste feito, não se pode deixar de reconhecer que continua sendo um desafio a vida nas cidades do Brasil. Acirram-se cada vez mais os conflitos acerca do meio urbano, agravando o quadro de exclusão social e evidenciando a marginalização de grandes segmentos populacionais. Segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia), a população brasileira morando em áreas urbanas ultrapassa os 80% (84,3% no censo de 2010), situação bem diferente da década de 1950, quando apenas 36,2% viviam nas cidades. Com tamanho crescimento, as cidades passam a se organizar de maneira cada vez mais desordenada e menos democráticas.

Como instrumentos de indução ao crescimento urbano e possíveis correções em crescimentos desordenados, o Estatuto da Cidade garante que haja um ordenamento territorial equilibrado. Os quais devem ser adaptados e aplicados, a partir do plano diretor municipal, ao contexto e característica de cada cidade. Muito do que a cidade é,



FIGURA 1.4 Broadway Boulevard  
 fonte: 880cities.org/doablecity/hidden-assets/  
 acesso: 15 out. 2017



é decidido pela maneira como o ordenamento territorial é delineado nos planos diretores. A maneira que serão interpretados, bem como a capacidade de gestão urbana é que fazem com que um bom ordenamento aconteça. Porém, nem sempre os regulamentos presentes no plano são direcionados a todos de forma igualitária. O maior obstáculo para a efetividade do Estatuto da Cidade e, conseqüentemente, ao próprio direito à cidade, tem sido a disputa entre uma ordem jurídica, centrada no direito individual de propriedade, e a ordem jurídico-urbanística que surge em apoio ao Estatuto da Cidade, pautada na função social da propriedade e o direito à cidade.

As diretrizes gerais do estatuto da cidade apontam a proteção do patrimônio cultural e natural como partes integrantes da política urbana, direcionando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana ao relacionar a questão do patrimônio (cultural e natural) na gama de direitos que compõem o direito à cidade. A defesa do patrimônio cultural, com destaque no urbano, torna-se fundamental para garantir que as cidades sejam tomadas em seu valor de uso e consideradas como espaço de apropriação pelos cidadãos (SIMÃO, 2013).

Para que seja possível a conciliação da preservação do patrimônio urbano – de cidades, fragmentos urbanos ou arquitetônicos – com o crescimento exponencial da população urbana, e conseqüentemente seu espaço, é fundamental compreender as mudanças ocorridas não somente no tecido urbano, mas principalmente nas relações sociais citadinas, que motivam novas formas de lidar com “o fenômeno urbano (que) manifesta hoje sua enormidade, desconcertante para a reflexão teórica, para a ação prática e mesmo para a imaginação.” (LEFEBVRE, 2001, apud SIMÃO, 2013). Essa mudança relaciona-se tanto às novas formas de urbanização, facilitadas e promovidas pela era industrial, e que estende-se até a atualidade, quanto aos costumes e valores do século XXI.

O atual processo de suburbanização derivado dessas mudanças, ao criar moradias longe do centro urbano, onde não há ampla oferta de serviços, instituições e transportes,

ocasiona a descentralização da própria cidade e que, segundo Ledebvre, faz com que “o proletariado perca o sentido da obra”, ou seja, o sentido de lugar herdado pelo passado. Assim, essa população acaba desconectando-se da discussão acerca do patrimônio urbano.

Durante a formulação e implementação de políticas públicas, pouco busca-se conhecer sobre as perspectivas, expectativas e percepções que as populações – sejam moradores dos núcleos mais antigos, moradores de sua área de abrangência, usuários regulares, visitantes esporádicos – têm sobre a preservação das cidades, como se relacionam e se apropriam destes lugares. A cidade, ao ser pouco estudada em seu sentido de lugar durante tais formulações e intervenções urbanas, aumenta a distância entre a vida cotidiana das populações e a efetiva realização do direito à cidade. A participação popular durante o processo de formulação, seja de uma política pública ou de uma intervenção (urbana ou pontual), é mais que necessária. Estando mais envolvidos e conectados acerca do planejamento de seu próprio espaço, os moradores tornam-se usuários mais conscientes e responsáveis para com a cidade, além de fortalecer a escala humana na proposta.

Em busca da lógica presente nas cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, Jan Gehl, autor do livro “Cidades para Pessoas” (2013), fornece uma ampla análise de aspectos que envolvem a percepção e a dimensão humana dos espaços.

“ Estava na universidade e era a época da descoberta do planejamento urbano modernista. E o mais famoso exemplo era Brasília. Em Cidades para Pessoas, aliás, chamei essa forma de projetar de síndrome de Brasília: quando os urbanistas planejam e organizam edifícios na cidade como se fossem vistos pela janela do avião, em vez de edifícios vistos da rua. Em vez de planejar a cidade de baixo, planejam de cima. Primeiro os edifícios, depois os espaços livres e depois, finalmente, preocupam-se um pouco com as pessoas. Nos tempos antigos, sempre se pensou nessa ordem: pessoas, espaços e edifícios. Até que se inverteu a ordem: edifício, espaços e pessoas. ” (GEHL, 2013).

Em seu livro, o autor relaciona os parâmetros do planejamento urbano ao âmbito da escala do pedestre, compreendendo o ritmo, atividades e comportamento humano perante a vida urbana e sua forma de apropriação da cidade. Para Gehl, “caminhar é o início, o ponto de partida [...] A vida entre os edifícios inclui todas as diferentes atividades em que as pessoas se envolvem quando usam o espaço comum da cidade”. Assim ele tornou-se consultor de projetos que buscavam cidades mais humanizadas, incluindo o trânsito compartilhado, ciclovias, revitalização dos centros, maior densidade, dentre outros tópicos em seus projetos. Cidades como Melbourne, Estocolmo, Nova York, Copenhague são alguns exemplos de cidades em que o arquiteto se fez presente através de novas propostas, e que trouxeram inúmeros benefícios para os cidadãos.

Outro ponto a ser considerado pelo arquiteto é a saúde e sustentabilidade, que são vistas como uma motivação para novos modos de olhar para as cidades. Partindo do pressuposto que a maioria dos problemas climáticos vivenciados na atualidade tem origem nas cidades, o autor enfatiza a

necessidade de um transporte público de qualidade e abrangente, possibilitando caminhadas e pedaladas, e que estas possam se articular com o transporte público.

Jan Gehl continua inspirando arquitetos, urbanistas e profissionais de diversas áreas a buscarem por uma cidade humanizada e democrática. Um movimento chamado Placemaking têm ganhado destaque atualmente nesta direção, muito inspirado em seu livro Cidades para Pessoas. Baseando-se na participação comunitária, o Placemaking abrange o planejamento, o desenho, a gestão e a programação de espaços públicos, facilitando a criação de atividades e conexões (culturais, econômicas, sociais, ambientais) que definem um espaço e dão suporte para a sua evolução. Em outubro de 2014, o movimento chegou ao Brasil com a criação do Conselho Brasileiro de Lideranças em Placemaking ([www.placemaking.org.br/](http://www.placemaking.org.br/)).

## PLACEMAKING

- > SOCIÁVEL
- > FLEXÍVEL
- > ADAPTÁVEL
- > INCLUSIVO
- VISIONÁRIO
- > INSPIRADOR
- > TRANSFORMADOR
- > COLABORATIVO
- > GUIADO PELO CONTEXTO
- > INTERDISCIPLINAR
- > FUNÇÃO ANTES DA FORMA
- > VOLTADO À COMUNIDADE
- > CULTURALMENTE CONSCIENTE
- > CONSTANTE TRANSFORMAÇÃO

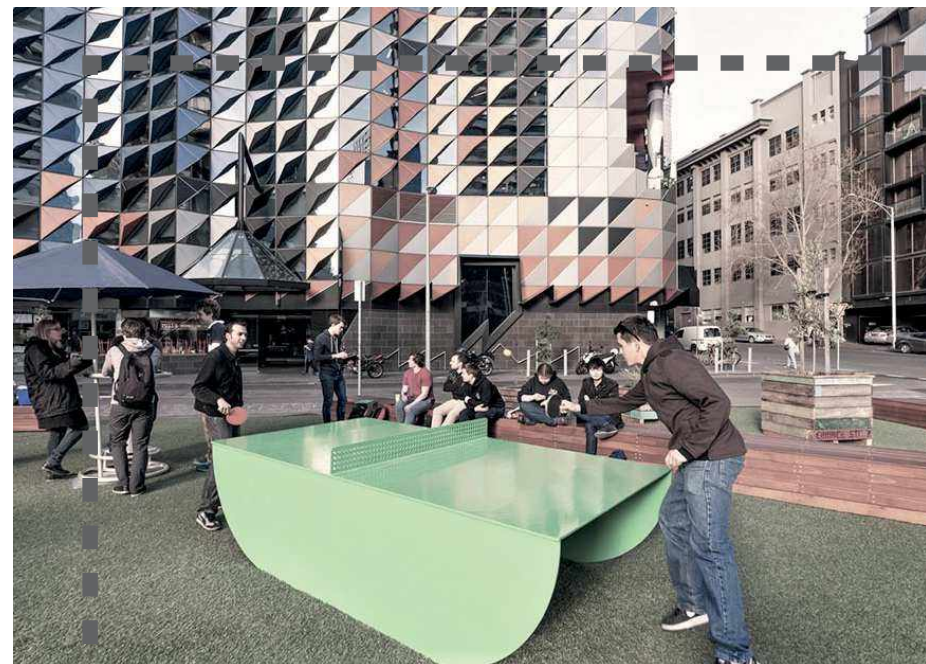


# >> PRAÇA URBANA A'BECKETT

MELBOURNE.

**FIGURA 1.10**  
Prática de esportes e socialização.  
fonte: < landez-ine.com/index.php/2015/01/abeckett-urban-square/>  
acesso: 06 nov. 2017

**FIGURA 1.11**  
Pop-up parque em Melbourne, Austrália.  
fonte: < landez-ine.com/index.php/2015/01/abeckett-urban-square/>  
acesso: 06 nov. 2017



Um parque pop-up geralmente lembra um espaço muito pequeno, como um beco reutilizado ou alguns espaços de estacionamento. Geralmente, ocupam os espaços sobrando e subutilizados através do uso de materiais reciclados e a adaptação inteligente dos objetos encontrados diariamente. Esses projetos podem ocorrer, no entanto, em diversas escalas.

Em Melbourne, Austrália, um parque pop-up chamado A'beckett Urban Square transformou um grande espaço subutilizado em um espaço público ativo. Esse novo espaço, temporário e flexível, tornou-se um ímã instantâneo para estudantes e jovens moradores locais. Localizado atrás do Edifício Acadêmico de Swanston, o espaço era antes utilizado por uma universidade como um estacionamento aberto. Enquanto o espaço aguarda sua reconstrução, a universidade optou generosamente por transformar este espaço em um parque pop-up público de 2,800 metros quadrados, incorporando quadras de esportes multiusos com assentos de espectadores, tênis de mesa, instalações para churrasco, estacionamento para bicicletas, Wi-Fi, e lugares para se sentar e relaxar.

No total, o espaço teve um custo um pouco mais elevado

do que a maioria dos projetos de parque pop-up, mas muito mais barato do que a instalação de um novo parque tradicional. O projeto foi desenvolvido por Peter Elliott Arquitetura + Urban Design, com uma abordagem econômica porém lúdica. É um lugar para socializar, relaxar e assistir às pessoas. Há um uso divertido de cores e imagens nos pisos para distinguir os espaços ativos dos passivos. Um trabalho gráfico envolve o local com faixas abstratas de verdes, vermelhos e laranjas que cobrem paredes de vários metros de altura. O artista Ash Keating criou os murais para representar a idéia de uma floresta urbana e uma paisagem desértica.

A partir dessa concepção de Placemaking (imagem 1.5), esse trabalho define como seu primeiro eixo norteador de projeto:

## URBANIDADE A PARTIR DO PLACEMAKING [ ACESSIBILIDADE, ATIVIDADE, CONFORTO E SOCIABILIDADE ]

Esses quatro pilares serão a base que guiará todo o projeto, independentemente de sua escala, considerando sempre o **espaço público** como o grande **catalisador** do trabalho. No próximo capítulo, um outro olhar sobre o espaço urbano será apresentado, com o enfoque direcionado para as áreas centrais das cidades, principalmente nas regiões de caráter histórico.

\_ De que maneira um território repleto de bagagem histórica consegue dialogar com seus habitantes em um contexto contemporâneo?

\_ E qual a relevância do patrimônio na (re)construção das cidades, dos espaços públicos e da coletividade?



Antes de um aprofundamento no debate sobre o patrimônio no meio urbano, será necessário compreender de que maneira é possível colocar em prática os conceitos ilustrados anteriormente sobre o Placemaking. A própria organização Project for Public Spaces (PPS) possui em seu website (pps.org/places) um catálogo, que disponibiliza uma diversidade de espaços públicos considerados excelentes por atenderem as necessidades de acessibilidade, conforto, atividade e sociabilidade. Dentre esses espaços, três foram selecionados como referências apropriadas para o andamento dessa pesquisa, ilustrados a seguir.



# » DAPPERMARKT

AMSTERDAM.

Inaugurado em 1910, é um dos mercados mais movimentados da Holanda, localizado em um bairro da classe trabalhadora na seção Oost-Watergraafsmeer de Amsterdã. Com mais de 250 barracas e aproximadamente 37 mil metros quadrados de espaço para venda, o Dappermarkt é carinhosamente conhecido como "pérola de Amsterdã". Em 2007, a National Geographic nomeou o mercado "Uma das melhores ruas comerciais do mundo".

Devido à diversidade da área em que está localizado, a Dappermarkt atende a uma multidão multicultural. Oferece artesanato, bens e alimentos de todo o mundo - especialmente atraente para residentes locais do Suriname, Turquia, Marrocos e Europa Oriental. Há também uma variedade de lojas e restaurantes locais nas ruas circundantes do mercado, e a área está bem mantida e bem gerida, permitindo que os visitantes comprem num ambiente limpo e seguro.

Devido à notável acessibilidade e diversidade de seus produtos, o Dappermarkt foi declarado "mercado de pessoas verdadeiras de Amsterdã" pelo jornal holandês Het Parool.

Reunindo a comunidade com eventos culturais freqüentes e música ao vivo, o mercado também organiza eventos anuais, como o Dia das Senhoras e a Gala de Natal, além de se manter aberto seis dias por semana. É centralmente localizado e facilmente acessível a pé, carro, ônibus, trem, ou barco, e está a uma curta distância a pé da estação ferroviária Oosterpark, Tropenmuseum e Muiderpoort.



**FIGURA 1.6**  
Espaço para  
alimentação no  
mercado.

fonte: <  
mycityhighlight.  
com/  
amsterdam-24/>

acesso: 04 nov.  
2017



**FIGURA 1.7**

Organização do mercado Dappermarkt.

fonte: <  
https://www.pps.org/places/dapper-market/>  
acesso: 04 nov. 2017



**FIGURA 1.8**

Mercado Dappermarkt em 2017.

fonte: <  
parool.nl/amsterdam/deja-vu-dapperstraat-  
1955-en-nu-a4389676/4

acesso: 04 nov. 2017



**FIGURA 1.9**

Mercado Dappermarkt em 1974.

fonte: <  
parool.nl/amsterdam/deja-vu-dapperstraat-1955-en-nu-a4389676/4 >  
acesso: 04 nov. 2017



# PATRIM E O CENTRO

Neste segundo capítulo, o debate sobre o meio urbano aproxima seu olhar para o centro, espaço que constitui um testemunho notável na formação da memória histórica dos povos e, na formação de sua identidade. A arquitetura, nesse contexto, é capaz de guardar memórias sobre o modo em que se vivia em outras épocas, bem como foram conferidos, através do tempo, novos usos e significados a um espaço. Embora ainda seja um desafio preservar e conservar essa historicidade em meio ao tecido urbano, a cidade, quando pensada em conjunto (antiga e atual), dependendo das soluções e critérios urbanísticos tomados, consegue garantir a sobrevivência dos núcleos antigos.

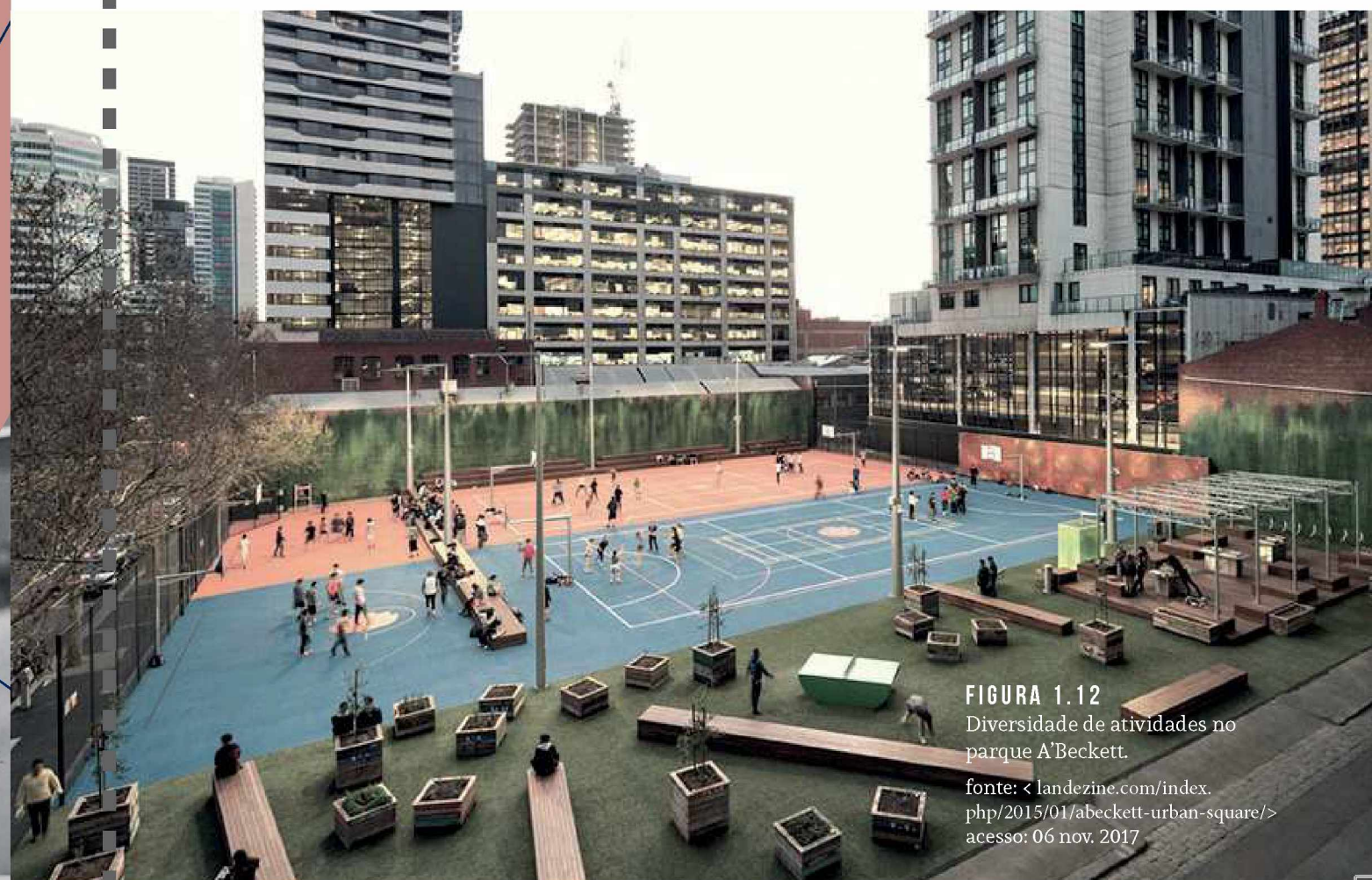


FIGURA 1.12  
Diversidade de atividades no  
parque A'Beckett.

fonte: < [landezine.com/index.php/2015/01/abeckett-urban-square/](http://landezine.com/index.php/2015/01/abeckett-urban-square/) >  
acesso: 06 nov. 2017



# >> (RUA)<sup>3</sup>

SÃO PAULO.

Quando uma empresa de construção doou um contêiner para a Praça Oliveira Penteadó em São Paulo, o grupo de Placemaking Bela Rua passou a trabalhar na criação de uma nova comodidade para espaços públicos. O grupo transformou três das paredes do contêiner com dobradiças, para que pudessem se abrir e revelar um palco para os artistas, enquanto fechavam à noite para filmes projetados e armazenamento de materiais.

A caixa de tornou-se um ponto focal do parque - um destino dentro do espaço que, quando desembalado todas as manhãs, proporcionava aos visitantes diversas possibilidades de atividades, como pintura, leitura de histórias para crianças, shows, apresentações artísticas, exposições, cinema, jogos, dança, cadeiras para lanches e para relaxar. Os visitantes da praça foram ainda encorajados a escrever sugestões para o espaço nas paredes do "Cubo". Rua ao cubo mostra como uma única intervenção de baixo custo pode preparar o cenário para futuras transformações permanentes dos espaços públicos, gerando excitação e envolvimento da comunidade ao reunir ideias para ações posteriores de Placemaking.



“Tudo isso para te lembrar que a verdadeira vocação da praça é promover o encontro, entre você e uma cidade melhor.”

Grupo Bela Rua  
< [belarua.com.br](http://belarua.com.br) >

**FIGURA 1.13**  
Uma ferramenta para incentivar o engajamento da comunidade.  
fonte: <[pps.org/places/the-cube](http://pps.org/places/the-cube)>  
acesso: 06 nov. 2017



**FIGURA 1.14**  
O cubo promove atividades para todas as idades.  
fonte: <[pps.org/places/the-cube](http://pps.org/places/the-cube)> acesso: 06 nov. 2017



**FIGURA 1.15**  
Rua ao cubo ocupada com música e entretenimento  
fonte: <[pps.org/places/the-cube](http://pps.org/places/the-cube)> acesso: 06 nov. 2017



Como ferramentas do poder público para a preservação do patrimônio ambiental urbano, pode-se citar a **atração da comunidade** para o espaço ou equipamento, tanto do público local quanto visitantes, uma vez que a valorização do espaço pelo seu uso, identidade e contemplação colocam em evidência a relação da comunidade com o espaço e assim, conseqüentemente, a preocupação dos usuários pela preservação e manutenção do espaço será maximizada. Outra ferramenta muito importante nesse processo de valorização e preservação patrimonial é a questão da **educação patrimonial**. Segundo definição do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, a educação patrimonial é um processo que objetiva envolver a comunidade na questão do Patrimônio, pelo qual ela também é responsável, levando-a a apropriar-se e a usufruir os bens e valores que o constituem, realizando dessa forma uma “alfabetização cultural”, capacitando-a a ler e compreender o mundo ao qual ela está inserida e os processos culturais humanos (HORTA, GRUNBERG; MONTEIRO, 1999).

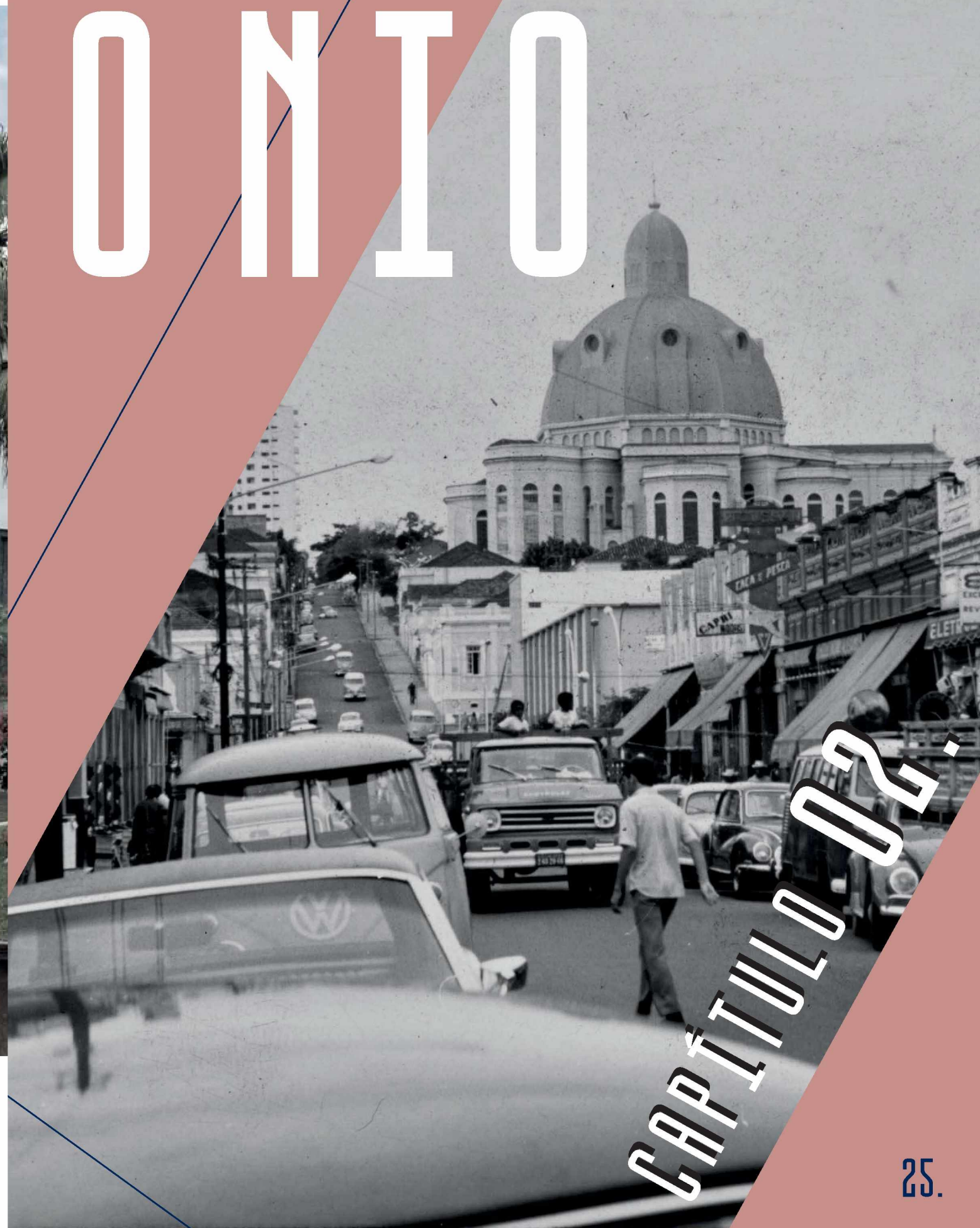
Conclui-se que o conceito de bem cultural e patrimônio, na atualidade, dificilmente sobrevive sem uma **função social concreta**. A pressão que o mercado imobiliário exerce sobre a cidade diante de sua expansão econômica e espacial, inclusive em seus sistemas de construção, se sobressai diante do valor do monumento, o qual não resiste sem algum tipo de base de proteção política e articulação da sociedade. Assim, a compreensão sobre o patrimônio nos tempos contemporâneos, além dos valores históricos, estéticos e recordativos, alcança também o reconhecimento de uma identidade, da ação comunitária, de sua função social e da educação patrimonial. Diante deste cenário atual, no que diz respeito à memória, a virtude do patrimônio arquitetônico não se resume em congelar um passado, mas sim avivar os tempos, firmando-se na teia dos valores culturais.



# ÔNIO

FIGURA 2.1

Centro da cidade de São Carlos, s.d.

fonte: Acervo Digital Fotográfico  
Fundação Pró-Memória de São Carlos  
(FPMSC)

CAPÍTULO 02.



## 2.1 OUTRA DEFINIÇÃO { PATRIMÔNIO }

Outro tema abordado nessa pesquisa e que irá interferir diretamente na proposta final é a respeito do patrimônio. “Entende-se por patrimônio o conjunto de objetos, edifícios e valores imateriais que devem ser preservados por seu valor histórico cultural e afetivo, por sua monumentalidade ou identidade”. (SOUZA, 2011, p. 8 apud TONASSO, 2017, p.32). Segundo Choay (2001, p. 11), o patrimônio é “um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias”.

A preocupação pelo patrimônio cultural, tal como hoje é reconhecido como um interesse da humanidade, surge na história após a II Guerra Mundial, quando muitos dos monumentos considerados históricos são destruídos, representando uma perda cultural para as nações afetadas pela guerra. Em 1931, a Carta de Atenas – um documento internacional que demandava a preservação de monumentos e sítios históricos na sociedade contemporânea – pontua pela primeira vez os princípios legais para que fossem garantidas a manutenção dos edifícios, as bases técnicas e tecnológicas da restauração e o princípio da ocupação e do vínculo social com a comunidade como premissa fundamental à sua valorização.

Com o passar dos anos, outras cartas patrimoniais surgiram devido a necessidade de constante atualização dos conceitos e métodos de preservação e valorização acerca do patrimônio. Em 1981, a Carta de Florença amplia seu entendimento sobre o espaço do monumento para além de sua estrutura arquitetônica, alcançando também o seu entorno, jardins, praças e demais espaços compartilhados pela edificação, compondo uma estética e uma identidade. A inclusão dos espaços complementares às construções demonstram a busca por uma maior integração homem e natureza nesse período. Na década de 1980 o mundo volta-se para as

campanhas de reflorestamento e preservação ambiental. Cidades na Europa passam a recuperar seus rios, parques e jardins urbanos, movidas pela popularização dos conceitos sobre ecologia, ecossistema, equilíbrio ambiental, desenvolvimento sustentável e, principalmente, integração social no que se refere à proteção do patrimônio natural e cultural.

Essa mudança de pensamento sobre o lugar do patrimônio cultural na sociedade repercutiu conseqüentemente no campo jurídico e no do planejamento urbano, uma vez que com o meio ambiente ganhando maior visibilidade, também ganhou força as ações de preservação e planejamento territorial. Sociedade e poder público reconhecem assim que a necessidade de preservação não tem resultados apenas relativos ao pleno uso do direito de propriedade ou ao estado de conservação, “mas também outros de ordem subjetiva, uma vez que, além de interferir no meio ambiente, preservar implica interferir na percepção individual e coletiva do universo social e suas relações simbólicas.” (TONASSO, 2017, p.76) Ou seja, a preservação influencia na urbanidade e no imaginário que traduz a percepção da cidade, podendo promover uma aproximação entre ela e seus moradores através do reconhecimento dos espaços pela alusão às experiências ali vivenciadas.

Para Tonasso (2017, p. 74), a compreensão expressa na Carta, do patrimônio como um fato social, abriu espaço para a proteção dos aspectos subjetivos nele representados e para a diversidade cultural e de experiências. Abriu também espaço para a memória como alimento para o processo contínuo de formação da autoimagem que diferencia os indivíduos e os grupos sociais e étnicos; para ações de proteção a bens culturais considerarem a construção do patrimônio cultural como um campo político em que as informações pretéritas compõem sentidos para o passado, fazendo-o circular no presente como informação que explicita lugares sociais. Ou seja, ao serem vistos não somente como bens de valor unicamente artístico ou histórico, mas também como partes fundamentais em um contexto social e econômico, os monumentos arquitetônicos assumem um papel dinâmico na cidade e em sua trajetória histórica, assumindo seu caráter de patrimônio coletivo.

O reconhecimento da cultura como um processo vivo abriu um leque de possibilidades para além da arte e arquitetura. Com a ampliação gradativa dos conceitos sobre o patrimônio, a ideia de excepcionalidade ligada ao conceito clássico dá lugar a uma nova noção de representatividade dos elementos a serem preservados. Dessa maneira, desenvolveu-se o conceito de Patrimônio Ambiental Urbano, no qual os espaços transcendem a obra isolada e que caracterizam as cidades, pelo seu valor histórico, social, cultural, formal, técnico ou afetivo. Uma possível definição de patrimônio ambiental urbano seria, segundo Geraldles (2007, p. 15, apud MARCELLINO, BARBOSA, MARIANO, 2007, p. 14):

“ Sistema material constituído por conjuntos arquitetônicos, espaços e equipamentos públicos, elementos naturais e paisagísticos, aos quais foram atribuídos valores e qualidades capazes de conferir significado e identidade a determinado recorte territorial urbano. ”

Dessa maneira, é fundamental que a comunidade participe da busca pelo conhecimento do valor de seu ambiente e de sua cultura, para que assim sejam incentivadas à preservação, valorização e revitalização urbanas. Assim, Rodrigues (2005, s.p., apud MARCELLINO, BARBOSA, MARIANO, 2007, p. 17) destaca que: “O conhecimento crítico e a apropriação consciente por parte das pessoas e comunidades acerca de seu ‘patrimônio’ são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens, assim como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania.” A valorização da cultura local aproxima as pessoas, denotando um significado subjetivo ao local em que são realizadas as atividades que caracterizam tal cultura, como por exemplo as celebrações religiosas em praças, ruas, as danças, os torneios, as festas sazonais, entre outras. Os espaços onde ocorrem tais manifestações podem ser valorizados com ações que deem visibilidade aos movimentos que ali se manifestam, de maneira educativa e inclusiva, além da proposta de melhorias com relação ao espaço para melhor proveito do usuário.



REABILITAÇÃO

- >> SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL
- >> IMPACTO NA PAISAGEM URBANA
- >> PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL
- >> ECONOMIA DE GASTOS COM DEMOLIÇÃO E RECONSTRUÇÃO
- >> APROVEITAMENTO DA INFRAESTRUTURA EXISTENTE NO ENTORNO E DA SUA LOCALIZAÇÃO

Logo, as edificações preexistentes e de interesse histórico de uma região possuem um grande potencial para englobar diversas atividades, cumprindo com as necessidades atuais das cidades e população. Os processos pelos quais os patrimônios materiais passam visando a reabilitação de um edifício ou área de interesse histórico é uma das maneiras mais complexas e, ao mesmo tempo, mais eficientes de valorização desses patrimônios. “Por um lado, os edifícios isolados, de construção sólida, sóbria e de manutenção fácil são facilmente adaptáveis às normas de utilização atuais e se prestam a múltiplos usos, públicos e privados”. (CHOAY, 2001, p. 219.)

Em suma, as estratégias de requalificação das áreas urbanas centrais e projetos de reabilitação de edifícios, a partir da década de 1990, passaram a ser apoiadas pelos governos federais, estaduais e municipais na execução de projetos com ações integradas que resultam na construção e melhoria da infraestrutura dos espaços públicos e na melhoria das condições de vida da população residente e usuária dessas mesmas áreas.

“ [...] trazer de volta os moradores ao centro da cidade é objetivo essencial de um planejamento sustentável, mas as estratégias habitacionais que estimulam a vida na cidade devem ser apoiadas por políticas que melhorem a qualidade do ar, a segurança das ruas, educação e mobilidade na cidade. ”

ROGERS, 2001 p.119

A valorização cultural, principalmente dos bens patrimoniais associadas às ideias do mercado e o turismo, foi uma das condições que garantiram a aplicação e legitimação dessas intervenções nos centros das cidades pelos governos. Porém, deve-se ponderar ao direcionar a valorização dos patrimônios por meio da rentabilização, uma vez que se torna muito fácil perder o foco em relação ao pertencimento da população com o seu meio edificado. O espaço, ao se tornar uma mercadoria, sofre muitas modificações afim de atender um determinado público consumidor. Nesse debate, só há uma posição a tomar: as questões éticas não devem ser subordinadas aos assuntos comerciais, tampouco devem ficar alheias às mudanças e transformações da sociedade.



FIGURA 2.2

Sede da fazenda do Pinhal em São Carlos (1831), tombada pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) em 1981, como um dos mais belos exemplares arquitetônicos do ciclo do café.

fonte: [interativo.com.br/home/wp-content/uploads/2016/08/Fazenda.jpg](http://interativo.com.br/home/wp-content/uploads/2016/08/Fazenda.jpg)

acesso: 18 out. 2017



## 2.2

## UMA AÇÃO

## { GLOBAL }



A questão do planejamento urbano e da integração do Patrimônio Ambiental Urbano ao cotidiano da comunidade é primordial para a construção do conceito de proteção. Diversas ações urbanísticas têm sido associadas à intervenção de antigas áreas centrais no mundo inteiro. Dentre elas, destacam-se os processos de requalificação em espaços urbanos consolidados como instrumentos estratégicos, voltados às áreas urbanas em decadência.

Muitas das cidades que passaram por processos de reestruturação econômica ou sócioespacial apresentam áreas que se tornam obsoletas com o tempo. As causas do declínio podem ser decorrentes de diversos processos, assim como a desindustrialização, o declínio populacional, o abandono de edifícios e de instalações ferroviárias/portuárias, localidades com altas taxas de desemprego, altas taxas de criminalidade, entre outras. Este processo se deve também pela especulação imobiliária, observada desde a cidade pós-industrial, provocando o movimento do centro para a periferia. Essas áreas, que antes eram consideradas como peças fundamentais na produção urbana, industrial e cultural, encontram-se esvaziadas. Outro fator que colabora com essa situação é a alteração dos padrões de consumo da população com o surgimento dos shoppings centers, que possuem uma enorme oferta de estacionamentos se comparado com o comércio de rua. Essa forma de consumo teve repercussão nas atividades e lojas localizadas no passeio público das áreas centrais, diminuindo sua atratividade para o comércio local.

“As cidades não são concebidas de uma só vez e por um só autor, senão ao longo de séculos e por múltiplos e sucessivos atores, que a cada geração se apropriam de elementos antigos, descartam outros, criam novos e reinterpretam tudo, criando novos sentidos. Toda cidade é, assim, ao mesmo tempo histórica e contemporânea, uma obra aberta permanentemente em transformação.”

AZEVEDO, 2006, p. 65

É nesse contexto que a recuperação dessas áreas adquire importância no processo de reestruturação das cidades em todo o mundo. Segundo Silva (2011, p. 48), a requalificação urbana é um processo interventivo que ocorre nas áreas urbanas, e que tem como intenção a manutenção dos elementos simbólicos (históricos e culturais) que remetem para uma sucessão cronológica de acontecimentos, a um contexto e a uma ideologia de um espaço geográfico, tornando-o mais atrativo mas não o descaracterizando. Ou seja, a requalificação das cidades propõe reorganizar o espaço físico e sua estrutura urbana, morfológicamente e em defesa dos sistemas naturais, que são essenciais para a uma qualidade de vida coerente e sustentável.

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

CARVALHO, 2008, p. 332 apud SILVA, 2011, p. 6

Quando o foco da intervenção é um edifício preexistente, que busca recuperar o patrimônio construído e ao mesmo tempo atender às demandas da vida contemporânea, pode ser realizada sua reabilitação. Este termo é utilizado para nomear intervenções que pretendem recuperar a funcionalidade do edifício, mantendo ou não seu uso original. Tendo em vista a recuperação do patrimônio edificado, busca-se atender às necessidades atuais a partir de três pilares essenciais: os valores sociais, ambientais e econômicos. (SILVA, 2017)

Após a realização da Rio-ECO 92 – uma Conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente e desenvolvimento ocorrida em 1992 - a reabilitação dos bens urbanos foi vinculada às questões de sustentabilidade, provocando uma reflexão sobre a complexidade dos projetos de reabilitação e a necessidade de equipes multidisciplinares de profissionais atuando de forma integrada, visando o uso do bem edificado (QUALHARINI, 2012 apud SILVA, 2017). Silva (2017) ainda destaca alguns fatores que justificam a prática:

FIGURA 2.3

High Line: requalificação urbana em Nova York em estrada de trem desativada.

fonte: [archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan](http://archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan) acesso: 19 out. 2017





## 2.4 UMA INVESTIGAÇÃO

## { LOCAL }

>> Anteriormente à fundação da cidade de São Carlos (SP), as primeiras populações não-indígenas que se estabeleceram na região, no final do século XVIII e começo do século XIX, eram formadas por posseiros, remanescentes indígenas e negros aquilombados nas matas da região. Antes conhecida como São Carlos do Pinhal, a cidade surgiu em meados do século XIX, mais precisamente em 1857 pela junção de três sesmarias da região, durante o processo de expansão do território paulista rumo ao sertão. Seu caminho levava às minas de ouro de Cuiabá e Goiás, o que atraía, devido a diminuição da exploração aurífera em Minas Gerais, e moradores do litoral ou vale do Paraíba. (FPMSC, 2006)

Entre 1831 e 1857, foram abertas inúmeras fazendas na região e a maior parte delas têm sua história associada ao café. Dentre elas, a sede da fazenda do Pinhal é a remanescente mais antiga, com traços da arquitetura paulista anterior a expansão cafeeira, tombada pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1987. Muitas das fazendas da região ainda mantêm parte de suas antigas instalações, construídas no auge do período cafeeiro, formando um importante patrimônio arquitetônico ainda muito pouco conhecido.

Com a produção do café em alta, a implantação de um sistema de transporte ferroviário moderno e ágil facilitaria o escoamento para o porto de Santos, criando novas oportunidades de exportação e comercialização do produto. Com investimentos dos próprios cafeicultores, foi construída a estação na cidade em 1884, seguindo os padrões ingleses. Atualmente ainda em atividade com o transporte de cargas, a estrada de ferro gerou o primeiro processo de dinamização da região central, deslocando seu eixo político do campo para a cidade, estimulando a construção dos primeiros edifícios públicos e residências de maior porte. (FPMSC, 2006)

A cidade orientava-se em um eixo norte-sul e malha ortogonal, com quadras características da maioria das cidades do período cafeeiro, que desconsideravam sua topografia acidentada e irregular. Com a implantação da ferrovia o eixo de expansão que neste momento era voltado para as regiões leste e oeste se direcionou para o setor sul da cidade e assim surge o bairro “vila Prado” que como os outros serviriam de moradia para os trabalhadores, operários, ferroviários e comerciantes, enquanto que o centro da cidade foi ocupado pela elite cafeeira. (figura 2.5 e 2.6)

## LEGENDA

- 1 > Câmara Municipal/Fórum + Grupo Escolar + Teatro
- 2 > Escola Normal e Escola Modelo
- 3 > Subestação
- 4 > Estação dos Bondes
- 5 > Igreja Matriz
- 6 > Largo São Benedito
- 7 > Largo Santa Cruz
- 8 > Mercado Municipal
- 9 > Santa Casa
- 10 > Hipódromo
- 11 > Grupo escolar
- 12 > Estação Férrea

— Bonde elétrico

— — — Estrada de ferro

As novas propostas de intervenções urbanas devem reconhecer que a mudança não pode mais ser responsabilidade de um único ator, organização, instituição ou setor. Elas precisam de múltiplos atores, de ambos os lados da sociedade – dos que necessitam e dos que realizam tais mudanças. Esses projetos precisam da participação da sociedade para que atendam suas reais necessidades e não acabem afastando a comunidade local. São comuns os casos de gentrificação relacionados a esse tipo de intervenção, nas quais muitas vezes grandes empreendimentos são construídos sem qualquer conexão com a realidade local.

## 2.3 UM SÍMBOLO

## { CENTRAL }

Historicamente, as cidades desenvolvem-se a partir de uma centralidade, onde ficam localizados os principais equipamentos e serviços. É o foco dos investimentos públicos e privados, com as melhores condições de infraestrutura e transporte.

“ O centro das cidades pode ser considerado o lugar mais dinâmico da vida urbana. Marcado pelo intenso fluxo de pessoas, de veículos e de mercadorias, transformou-se no referencial simbólico das cidades. Historicamente escolhido para dar lugar às instituições públicas e religiosas, teve sua centralidade fortalecida e sua relevância, por vezes, superou os limites da cidade. ”

VARGAS, CASTILHO, 2006, s.p.

Os espaços urbanos, durante o século XX, passaram por um grande processo de expansão que ocorreu, na maior parte dos casos, de modo espontâneo, sem planejamento. Tal desenvolvimento espacial incentivou o crescimento da indústria automobilística, bem como as outras áreas ligadas à produção industrial. As atividades rotineiras dos moradores, como emprego, escolas, comércio, moradia e demais funções administrativas tornavam-se cada vez mais distantes entre si. Com isso, a alta demanda de investimentos em infraestrutura viária, como construção e ampliação de vias, além do próprio aumento de veículos, acabou por restringir o acesso integral da cidade a uma pequena parcela da população.

Pela facilidade que a região central proporcionava à rotina dos moradores, os preços das moradias nessa região deixaram de ser acessíveis a todos. Essa parcela da população, que acabou sendo expulsa dos centros urbanos devido à dificuldade em arcar com os custos de viver na melhor localização da cidade, migravam cada vez mais para as bordas da malha urbana, distante dos equipamentos e infraestruturas existentes. Dessa maneira, caracterizou-se o maior padrão de segregação sócioespacial da metrópole brasileira, o centro x periferia. (VILLAÇA, 1998, p.143). Sendo assim apenas as classes que podiam pagar sua moradia na região central é que ocupavam o local, munidos dos maiores privilégios.

Enquanto as habitações populares eram implantadas na periferias das cidades, a população de alta renda deslocou-se para novos bairros especificamente projetados para esse público, como por exemplo em grandes terrenos e edifícios, além dos condomínios fechados. O centro esvaziou-se de moradores, ampliando seu caráter comercial e gerador de empregos. Como consequência, os principais espaços de encontro e socialização da região central, que faziam parte do dia-a-dia dos moradores do bairro, passaram a ter cada vez menos frequentadores, principalmente fora do período comercial.

“ O ‘longe’ para elas é produzido por vários processos: pelas dificuldades de acesso, inclusive econômicas, a um sistema de transporte insatisfatório, pelas crescentes distâncias, em tempo e em quilômetros, a que são impelidos em suas casas e finalmente, pelo deslocamento dos centros de emprego e subempregos terciários para a direção oposta à de seus bairros residenciais. ”

VILLAÇA, 1998, s.p.

em grande parte por ações do BNH (Banco Nacional da Habitação), a partir da década de 1980, iniciam lentamente o processo de ocupação das regiões centrais. As novas estratégias visando o adensamento dos centros pelas populações socialmente frágeis iam contra aos que defendiam a ‘museificação’ do centro e sua consequente elitização sociocultural.

A proposta para habitação de interesse social nos centros, quando tratada pelo ponto de vista da revalorização urbana, consegue promover a interação, em um espaço privilegiado, entre as diferentes classes sociais e uma possível reversão dos padrões atuais de segregação urbana, como evidenciado por Villaça. Sendo assim, o centro mostra-se favorável para direcionar investimentos para produção habitacional de interesse social, uma vez que esse incentivo garantiria que os espaços receberiam uma dinâmica de uso em todos os períodos do dia, não se limitando aos horários de comércio, beneficiando também os moradores pela infraestrutura e transportes já consolidados.

As habitações de interesse social podem ocupar os centros das cidades de diferentes formas. Uma das opções é a utilização de terrenos vazios, com um projeto desenvolvido

---

Ao trazer os moradores de volta para a região central das cidades, seus espaços conseguem ser ressignificados, desencadeando a vitalidade e o sentimento de pertencimento nos cidadãos, principalmente quando tais espaços oferecem boa qualidade e diversidade de usos. Para definir qual a melhor maneira de intervir na região central da cidade de São Carlos será necessário compreender seu contexto, suas características e particularidades. A partir de uma clara percepção sobre seu tecido urbano, seu histórico e sua população é que será possível o elencar pontos de interesse e estratégias específicas para o desenvolvimento de um projeto que preze por uma cidade mais humana e democrática.

#### **FIGURA 2.4**

Modelo típico de implantação dos loteamentos de baixa renda nas cidades brasileiras, desarticulados do restante da cidade. Localizados na periferia, não recebem os investimentos necessários para seu pleno desenvolvimento e inserção na cidade, continuando carentes em infraestrutura, serviços e transportes.

fonte: [cristianafranca.com.br/wp-content/uploads/2016/02/minhacasaminhvida.jpg](http://cristianafranca.com.br/wp-content/uploads/2016/02/minhacasaminhvida.jpg)  
acesso: 19 out. 2017

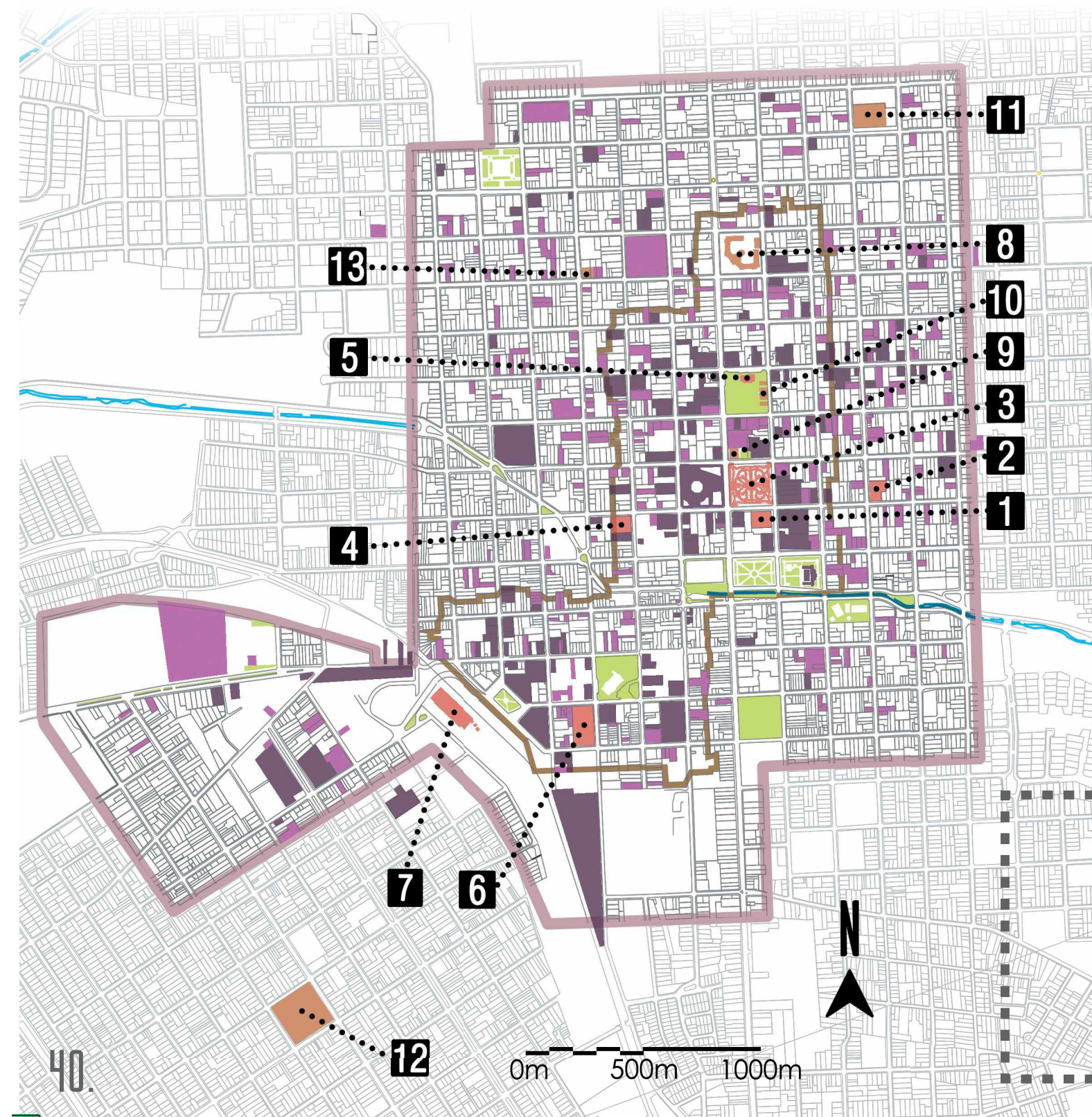




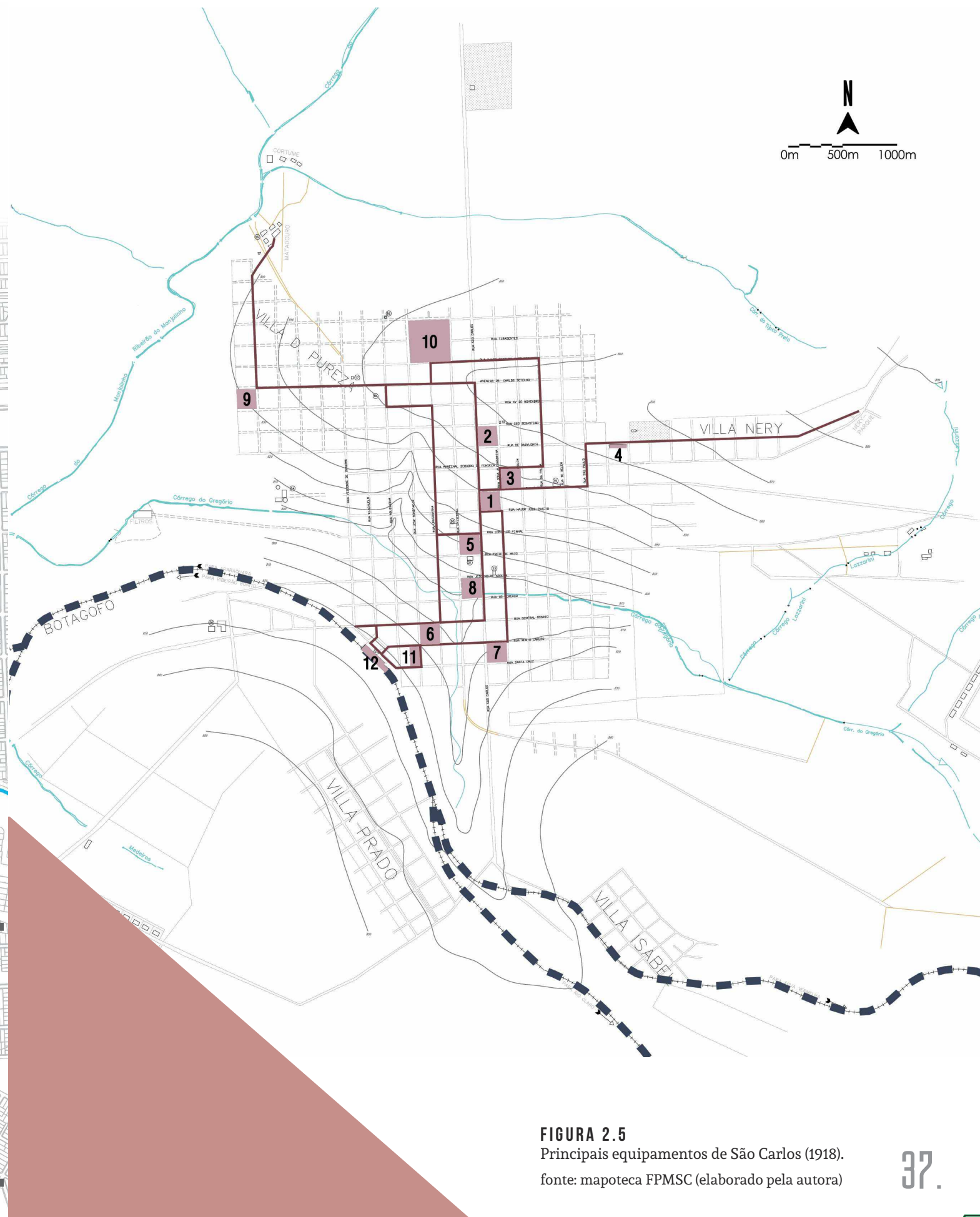
POLIGONAL HISTÓRICA

**FIGURA 2.6**  
Poligonal Histórica da cidade de São Carlos.  
fonte: mapoteca da Fundação Pró-Memória de São Carlos (FPMSC). (elaborado pela autora)

- Bens em processo de tombamento
- Bens tombados
- Bens protegidos pela municipalidade (categoria 1 a 3)
- Bens protegidos pela municipalidade (categorias 4 e 5)
- Espaços livres públicos internos à Poligonal
- Poligonal de limite de gabarito (h<9,0m) - 2016
- Poligonal Histórica - 2016



FORMAÇÃO URBANA DE SÃO CARLOS



**FIGURA 2.5**  
Principais equipamentos de São Carlos (1918).  
fonte: mapoteca FPMSC (elaborado pela autora)



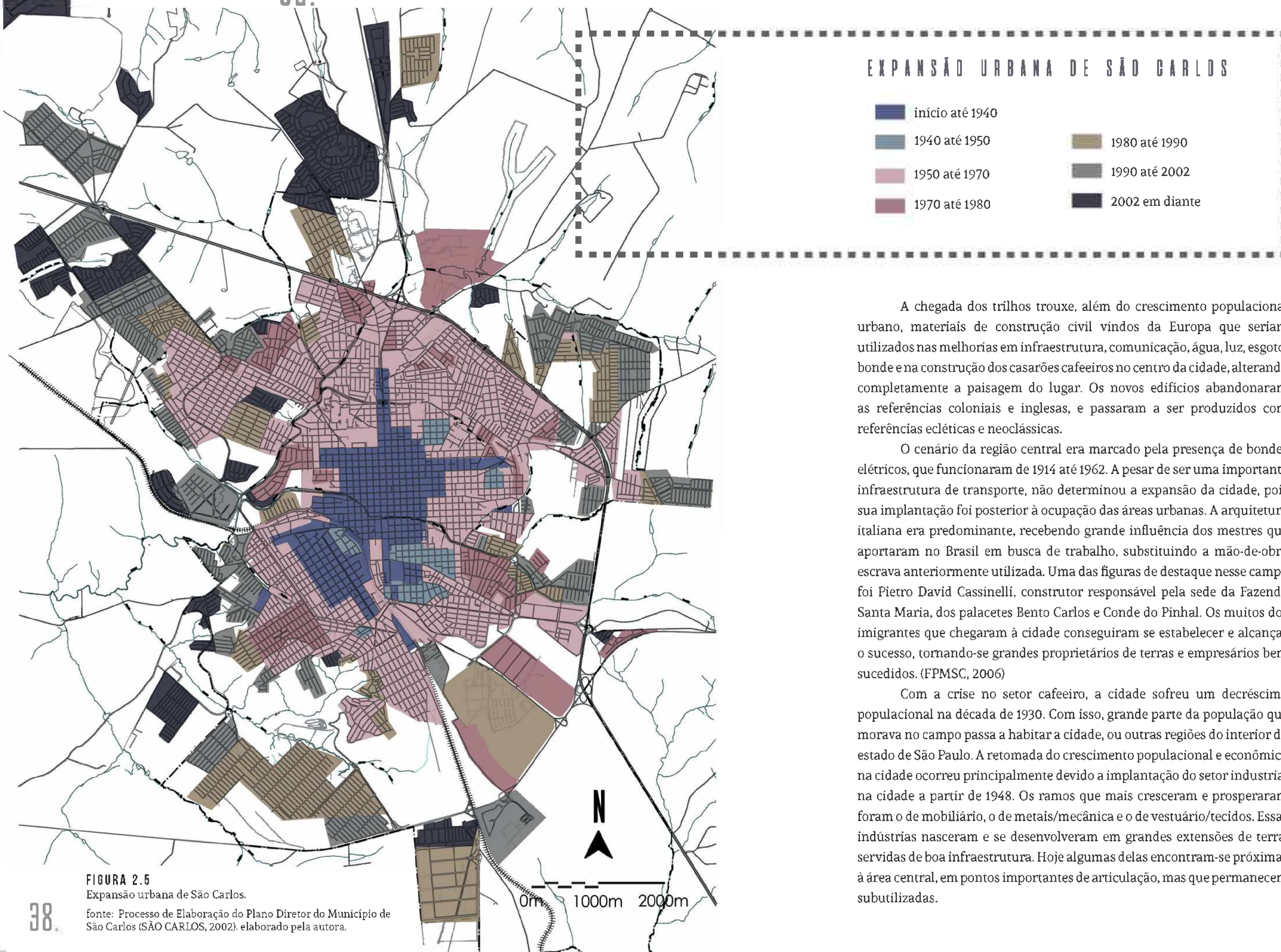


FIGURA 2.5

Expansão urbana de São Carlos.

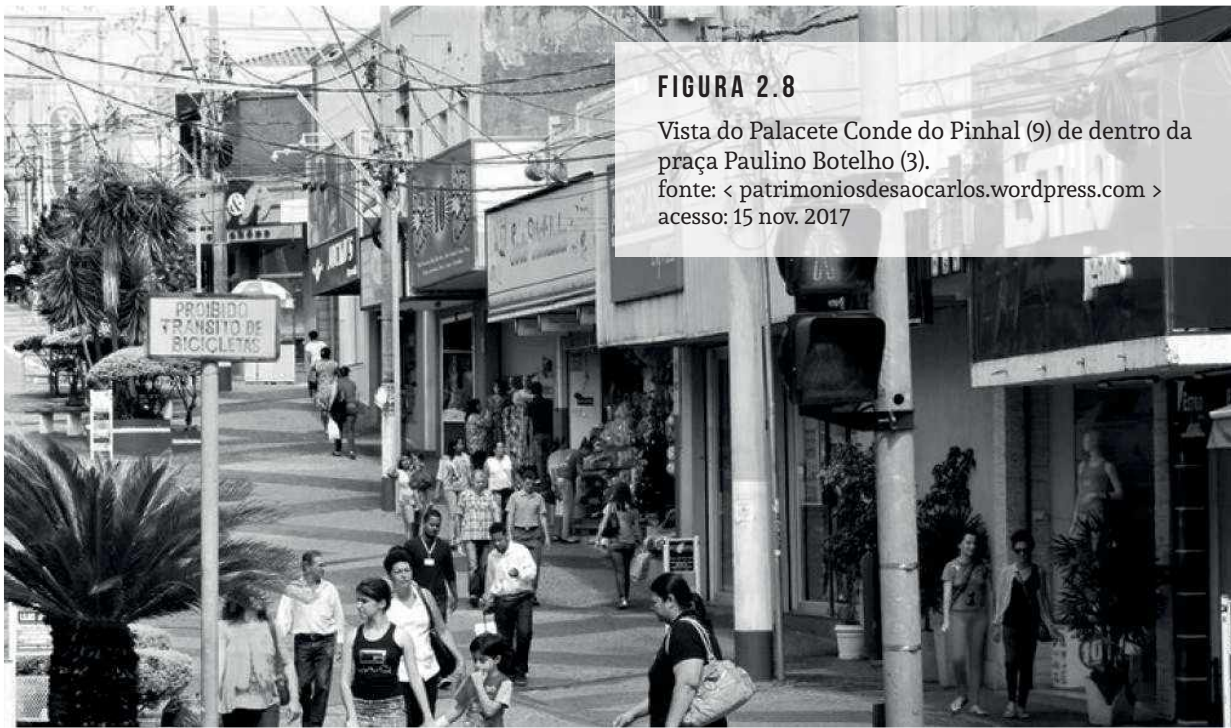
fonte: Processo de Elaboração do Plano Diretor do Município de São Carlos (SÃO CARLOS, 2002), elaborado pela autora.

A chegada dos trilhos trouxe, além do crescimento populacional urbano, materiais de construção civil vindos da Europa que seriam utilizados nas melhorias em infraestrutura, comunicação, água, luz, esgoto, bonde e na construção dos casarões cafeeiros no centro da cidade, alterando completamente a paisagem do lugar. Os novos edifícios abandonaram as referências coloniais e inglesas, e passaram a ser produzidos com referências ecléticas e neoclássicas.

O cenário da região central era marcado pela presença de bondes elétricos, que funcionaram de 1914 até 1962. A pesar de ser uma importante infraestrutura de transporte, não determinou a expansão da cidade, pois sua implantação foi posterior à ocupação das áreas urbanas. A arquitetura italiana era predominante, recebendo grande influência dos mestres que aportaram no Brasil em busca de trabalho, substituindo a mão-de-obra escrava anteriormente utilizada. Uma das figuras de destaque nesse campo foi Pietro David Cassinelli, construtor responsável pela sede da Fazenda Santa Maria, dos palacetes Bento Carlos e Conde do Pinhal. Os muitos dos imigrantes que chegaram à cidade conseguiram se estabelecer e alcançar o sucesso, tornando-se grandes proprietários de terras e empresários bem sucedidos. (FPMSC, 2006)

Com a crise no setor cafeeiro, a cidade sofreu um decréscimo populacional na década de 1930. Com isso, grande parte da população que morava no campo passa a habitar a cidade, ou outras regiões do interior do estado de São Paulo. A retomada do crescimento populacional e econômico na cidade ocorreu principalmente devido a implantação do setor industrial na cidade a partir de 1948. Os ramos que mais cresceram e prosperaram foram o de mobiliário, o de metais/mecânica e o de vestuário/tecidos. Essas indústrias nasceram e se desenvolveram em grandes extensões de terra, servidas de boa infraestrutura. Hoje algumas delas encontram-se próximas à área central, em pontos importantes de articulação, mas que permanecem subutilizadas.





**FIGURA 2.8**

Vista do Palacete Conde do Pinhal (9) de dentro da praça Paulino Botelho (3).  
 fonte: < patrimoniosdesaocarlos.wordpress.com >  
 acesso: 15 nov. 2017



**FIGURA 2.9**

Estação Ferroviária (7) em 1960.  
 fonte: Acervo Digital Fotográfico FPMSC



**FIGURA 2.10**

Estação Ferroviária (7) atualmente (2017).  
 fonte: <http://mapio.net/pic/p-66402848/>  
 acesso: 15 nov. 2017

A região correspondente à área central da cidade possui hoje uma urbanização consolidada, concentrando empregos, comércio e serviço, além dos imóveis de interesse histórico. O Plano Diretor Estratégico da cidade, após passar por uma revisão de sua última versão (2005), entrou em vigor no início de 2017, estabelecendo as seguintes diretrizes para a região central:

- Promover a ocupação dos imóveis vazios ou subutilizados, aproveitando a infraestrutura e promovendo a função social da cidade e da propriedade;
- Promover a recuperação e manutenção dos conjuntos arquitetônicos de interesse histórico e a conservação da memória enquanto patrimônio coletivo;
- Qualificar e utilizar a infraestrutura já existente, e garantir a diversidade de usos.

O plano diretor também define uma área de interesse histórico dentro da região central (figura 2.6). Este recorte da Poligonal Histórica, definido pelo Plano Diretor, foi adotado como a área de análise e intervenção desse trabalho, visto que é a região da cidade que mais dialoga com a questão do Patrimônio. Para a aprovação de novas edificações, reformas, ampliações ou restauros nesta área, a Fundação Pró-Memória de São Carlos obrigatoriamente necessita avaliar caso a caso, submetendo posteriormente suas análises ao COMDEPHASC (Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio, Histórico, Artístico e Ambiental de São Carlos). Na cidade, a preservação do patrimônio está baseada em uma classificação dos imóveis de interesse histórico-cultural do município, quanto ao grau de proteção e possibilidade de intervenção. Segundo o decreto nº 271/2015:

- Imóveis categoria I: correspondem às edificações tombadas em quaisquer instâncias, municipal, estadual ou federal, sendo proibida a demolição e permitidas ou não reformas, desde que seguidas as orientações específicas dos órgãos competentes;
- Imóveis categoria II: correspondem às edificações em processo de tombamento em quaisquer instâncias, municipal, estadual ou federal, sendo proibida a demolição e permitidas ou não reformas, desde que seguidas as orientações específicas dos órgãos competentes;
- Imóveis categoria III: correspondem às edificações de especial interesse histórico-cultural. Em caso de reformas nos imóveis, devem ser preservadas as fachadas e a volumetria;
- Imóveis categoria IV: correspondem a conjuntos de edificações de especial interesse histórico-cultural, sendo recomendada sua preservação, embora seja permitida a demolição e/ou reforma;
- Imóveis categoria V: correspondem às edificações de interesse histórico-cultural, que mantêm a maioria das características originais, sendo recomendada sua preservação, embora seja permitida a demolição e/ou reforma.

- |                                 |                                    |
|---------------------------------|------------------------------------|
| 1 > Palacete Bento Carlos       | 8 > Escola Álvaro Guião            |
| 2 > Casarão Cunha Bueno         | 9 > Palacete Conde do Pinhal       |
| 3 > Praça Paulino Botelho       | 10 > Escola Paulino Carlos         |
| 4 > CDCC - USP                  | 11 > Igreja São Sebastião          |
| 5 > Câmara Municipal            | 12 > Igreja Santo Antônio          |
| 6 > Escola Eugênio Franco       | 13 > Grêmio Esportivo Flor de Maio |
| 7 > Estação Ferroviária - FPMSC |                                    |



FIGURA 2.7

Palacete Conde do Pinhal (9), antiga prefeitura Municipal na época e Banco do Comércio. São Carlos, 1960.

fonte: Acervo Digital Fotográfico FPMSC





A partir da década de 1960, com o regime militar a cidade passou a crescer de forma descontrolada e periférica, produzindo uma cidade de caráter espalhado e descontínuo. Já no final década de 1970, esse processo de expansão urbana passa a ser caracterizado pela implantação de diversos condomínios horizontais fechados. Lima (2007, apud JORDÃO, 2014) afirma que é nessa década que se tem início a troca de uso de habitacional para comercial na área central da cidade.

A figura 2.15 ilustra um possível fluxo de evasão dos moradores da região central da cidade. Em sua pesquisa, Jordão ilustra para a cidade de São Carlos um fluxo partindo do centro da cidade rumo aos condomínios fechados periféricos. Ao adicionar à esta informação os estudos de Schenk (2016) sobre a renda per capita das áreas da cidade, pode-se obter um indicativo dos fluxos de migração e qual tipo de renda dessa população que parte do centro.

Essa figura também demonstra a segregação entre as zonas norte e sul da cidade. Enquanto a zona norte atrai novos investimentos e uma população de maior

renda, a zona sul da cidade é deixada de lado. Os bairros nesta região possuem moradores de baixa renda ou em situação de vulnerabilidade social, com baixa infraestrutura e qualidade urbano-ambiental, além de uma conexão muito precária com o restante da malha urbana consolidada. Também fica claro, após a leitura do novo Plano Diretor da cidade (2017), que estes fluxos continuarão crescendo. A zona norte da cidade foi definida como a área a ser ocupada de maneira induzida, promovendo a ocupação dos vazios existentes e consolidando novas centralidades.

Com o adensamento do centro da cidade e o surgimento dos loteamentos fechados, a produção da cidade passa a ter uma nova dinâmica. Esse novo processo é evidente na cidade de São Carlos principalmente após a década de 1990. Em seu momento atual, a cidade possui 246.088 habitantes, distribuídos em uma área total de 1.137.332 km<sup>2</sup>. É caracterizada pela expansão dos serviços, das indústrias de alta tecnologia – influenciadas pela presença de duas importantes universidades (USP e UFSCar) – e da expansão da indústria da construção, motivada pela grande quantidade de condomínios fechados existentes.

## FLUXO DE EVASÃO DOS MORADORES DA REGIÃO CENTRAL DE SÃO CARLOS

- Região Central
- Sentido do deslocamento da população de baixa renda
- Sentido do deslocamento da população de alta renda



FIGURA 2.11

Escola Álvaro Guião (8) em 1920.  
fonte: Acervo Digital Fotográfico FPMSC

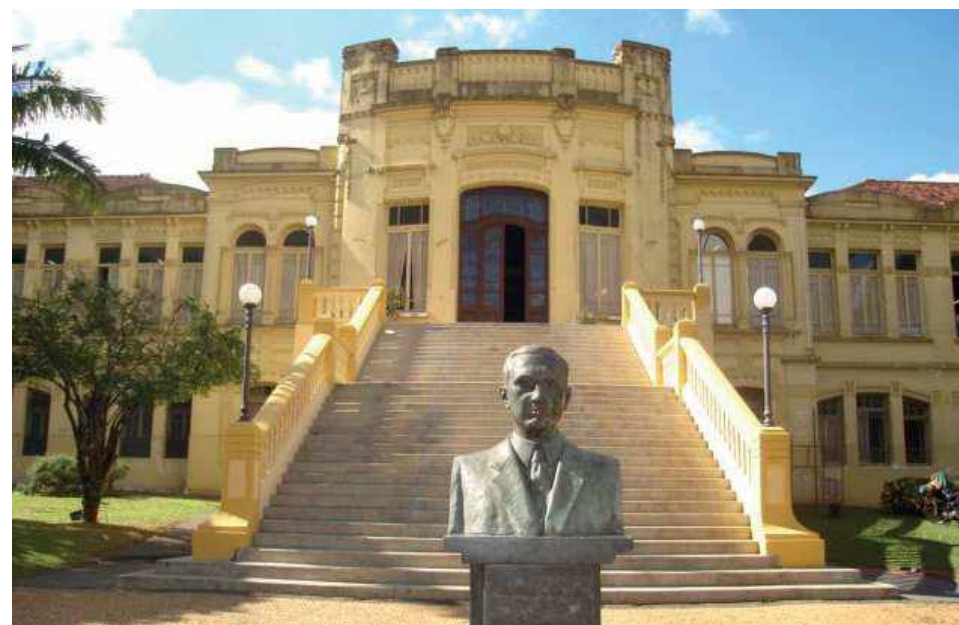


FIGURA 2.12

Escola Álvaro Guião (8) atualmente.  
fonte: <panoramio.com/photo/55680312>  
acesso: 15 nov. 2017

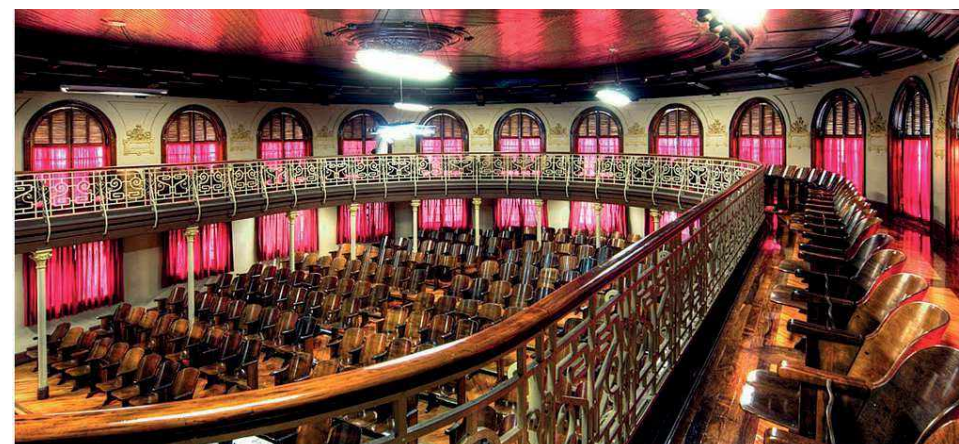


FIGURA 2.13

Auditório da escola Álvaro Guião (8).  
fonte: <panoramio.com/photo/49508581>  
acesso: 15 nov. 2017





**FIGURA 2.14**

Vista do Palacete Bento Carlos (1) de dentro da praça Paulino Botelho (3).  
fonte: < [patrimniosdesaocarlos.wordpress.com](http://patrimniosdesaocarlos.wordpress.com) >  
acesso: 15 nov. 2017



moradores locais. Para o aumento da permeabilidade da malha viária local foram propostas novas conexões.

Devido a diversidade do tecido urbano da cidade, foram propostas intervenções em camadas: edifícios históricos, igrejas, praças, orla marítima, percurso peatonal, circulação de veículos, circulação de bicicletas, conexões viárias, equipamentos públicos, equipamentos culturais, iluminação, vegetação e áreas verdes. Essa combinação de camadas estimula a dinâmica urbana através do espaço público.

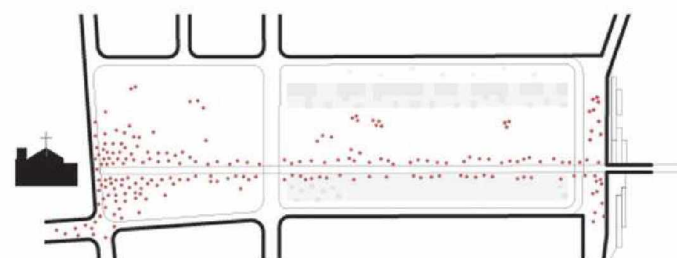
Os autores do projeto buscam pela valorização do patrimônio histórico e cultural edificado e da paisagem natural configurando o espaço como atraente para o turismo. Para isso, foi definida a necessidade de reaver a relação da cidade com a água, que foi diminuindo gradativamente devido à substituição do transporte marítimo pelo rodoviário decorrente da construção da Ponte Hercílio Luz e a construção de edifícios junto à orla. O centro histórico liga-se com o mar por uma passarela projetada como continuidade do circuito de caminhadas e ciclovia existente na av. Beira Mar, proporcionando um novo acesso ao centro histórico. Também foi pensada na possibilidade de reaver o transporte naval, uma opção de conexão do Centro Histórico com outros pontos da cidade e também com a vizinha Florianópolis.

Para os espaços públicos, foram propostos tratamentos de pavimentação, mobiliários, iluminação e sinalização, criando uma nova identidade que poderá servir de base para futuras intervenções na cidade. Os autores criaram um "Manual de

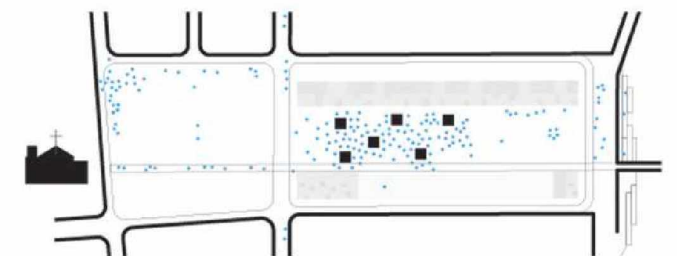
FIGURA 2.19

Esquema de ocupação da praça principal para os eventos que acontecem no local.

fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc > acesso: 19 nov. 2017



Festa do Divino



Feira do Livro



Maratona Beira-mar



São José em Cena

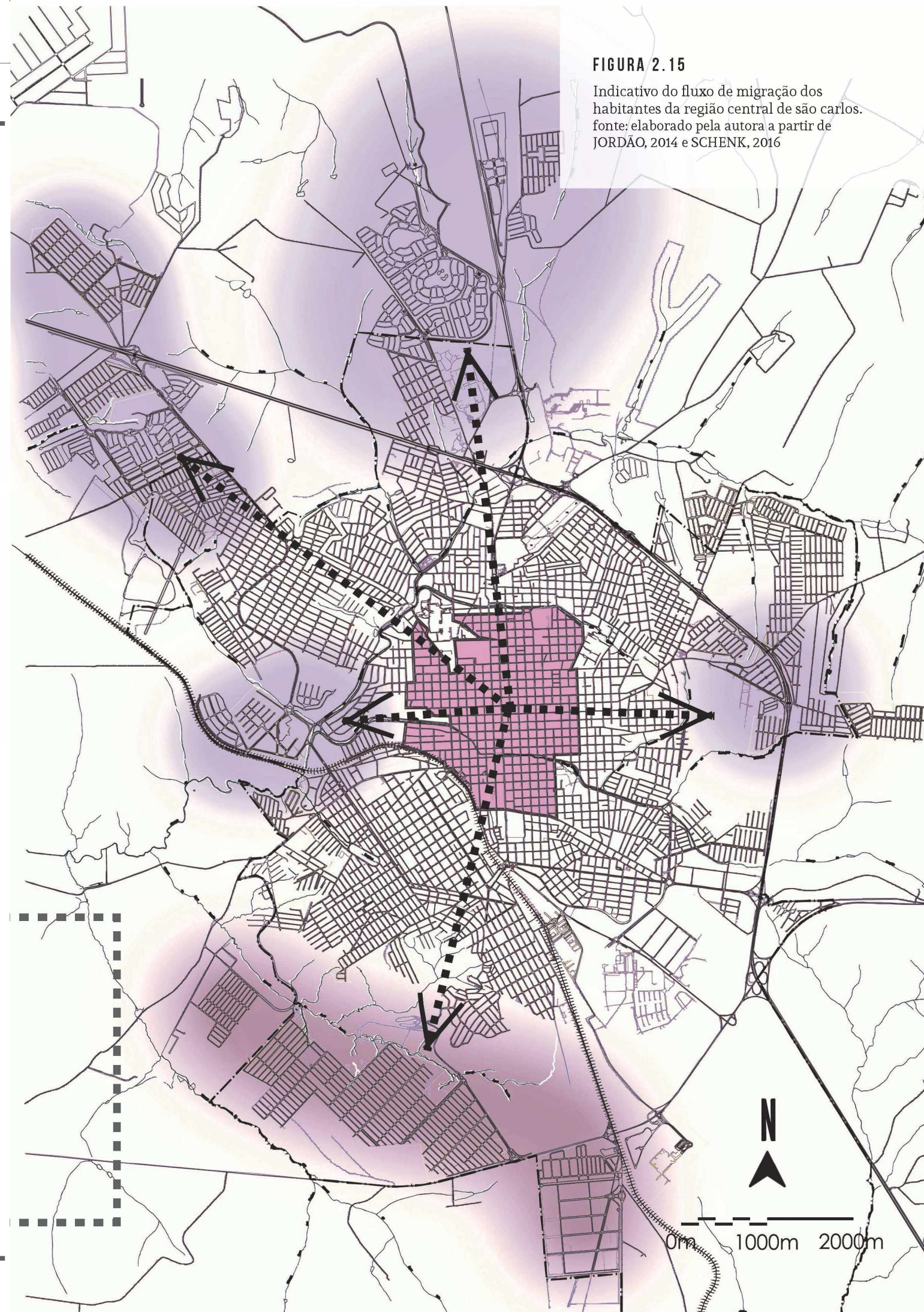


FIGURA 2.15

Indicativo do fluxo de migração dos habitantes da região central de São Carlos.  
fonte: elaborado pela autora a partir de JORDÃO, 2014 e SCHENK, 2016



A cidade de São Carlos demonstra uma clara aptidão para ser trabalhada a partir das questões patrimoniais que cercam seu meio. Suas riquezas históricas e arquitetônicas, embora menosprezadas, merecem ser reinseridas em um novo cenário, com um papel ativo na sociedade. Voltar o olhar para o centro da cidade faz muito sentido nesse contexto. Uma nova dinâmica necessita ser estabelecida para que o centro não seja somente mais um lugar de passagem entre bairros, ou um lugar que teve sua relevância apenas em um tempo passado, ou ainda pior, um espaço de segregação.

Para isso é necessário que o espaço seja efetivamente ocupado por pessoas, por meio de um sistema democrático, que coloque como prioridade o coletivo. A possibilidade de habitar, circular, trabalhar e socializar – desde que com qualidade – estabelece uma nova dinâmica, na qual o espaço pode retomar seu sentido de ‘lugar’, retribuindo às pessoas com urbanidade.

Ao compreender que a sobrevivência do patrimônio na atualidade não depende apenas de sua existência na paisagem, mas sim da atração e **envolvimento da comunidade** por meio de sua **função social**, define-se um segundo eixo norteador de projeto:

## RESGATE E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO AMBIENTAL URBANO

- REQUALIFICAR E VALORIZAR O PATRIMÔNIO AMBIENTAL
- REQUALIFICAR OS ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS
- PROMOVER A HABITAÇÃO NA REGIÃO
- OCUPAR E REABILITAR EDIFÍCIOS SUBUTILIZADOS E DE INTERESSE HISTÓRICO
- ENVOLVER A COMUNIDADE POR MEIO DE AÇÕES/ATIVIDADES/GESTÃO PARTICIPATIVA



A seguir, dois exemplos foram selecionados como referências que abordam o tema do patrimônio em seus projetos. O primeiro trata de uma requalificação em uma escala que abrange toda a região histórica da cidade, englobando o planejamento urbano com propostas distintas, mas que configuram um sistema de intervenções interconectadas. O segundo exemplo parte de uma escala mais enxuta, propondo habitações em uma área subutilizada e de interesse histórico, requalificando os espaços públicos em seu entorno imediato e adotando o patrimônio existente como a essência de seu projeto.

# RECENTRAR O CENTRO

SÃO JOSÉ - SC



FIGURA 2.16

Perspectiva da orla de São José.  
 fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>  
 acesso: 19 nov. 2017



FIGURA 2.17

Perspectiva da Igreja sul.  
 fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>  
 acesso: 19 nov. 2017



FIGURA 2.18

Perspectiva da Igreja sul.  
 fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>  
 acesso: 19 nov. 2017

O Instituto de Arquitetos do Brasil, de Santa Catarina (IAB-SC) organizou um concurso em 2014 que buscava a requalificação urbana do centro histórico da cidade de São José (SC). Motivados pela oportunidade de discutir a transformação das cidades e a preservação do patrimônio histórico-cultural, os vencedores do concurso (Cássio Sauer, Camila Thiesen (Metropolitano Arquitetos), Cássio Sauer e Elisa Martins (arquitetura pela rua), Diogo Valls (Valls) e Jaqueline Lessa, Ignacio de la Vega, Lucas Weinmann e Lucas Zimmer) se basearam em um plano macro de intervenções a longo prazo que considera reformulações no Plano Diretor e adequação às diretrizes do Estatuto da Cidade.

A proposta contempla uma reurbanização do trecho norte-sul do principal eixo viário de São José, entre duas importantes igrejas históricas, e da zona central da cidade onde estão localizados os principais espaços públicos e edifícios históricos como a Igreja Matriz, Teatro Municipal, além do Beco da Carioca. O projeto parte para uma diminuição progressiva do fluxo de veículos no núcleo histórico, propondo uma maior utilização da BR-101 pelos



# >> CAN RIBAS

MALLORCA - ESPANHA

FIGURA 2.25

Intervenções em aço diferem o novo da edificação original.

fonte: < archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores > acesso: 19 nov. 2017

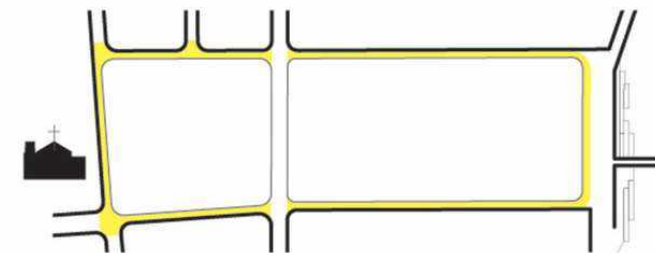
Um concurso aberto em 2005 na Espanha buscava o desenvolvimento de um projeto urbano que buscasse, em uma primeira etapa, a preservação do bairro La Soledad na cidade de Mallorca, juntamente com a integração dos espaços públicos e da praça principal, além da recuperação do patrimônio industrial existente. A implantação de futuras habitações sociais no local também eram previstas em uma segunda etapa. A proposta vencedora, apresentada pelo arquiteto Jaime J. Ferrer Forés, encontra-se hoje com sua primeira etapa executada. As principais questões que a primeira etapa do projeto teve que lidar foi com a preservação da antiga fábrica Can Ribas e a readequação dos espaços públicos de seu entorno.

A fábrica, construída em 1851, dedicava-se à produção de cobertas de lã e era localizada fora das muralhas da cidade. Após 1970 a fábrica abandonou sua produção têxtil e foi fechada. Como ocupava um grande espaço fechado, acabava por dividir a comunidade, isolando fisicamente a área. Surge então a ideia de abrir esta área e incorporá-la ao bairro.

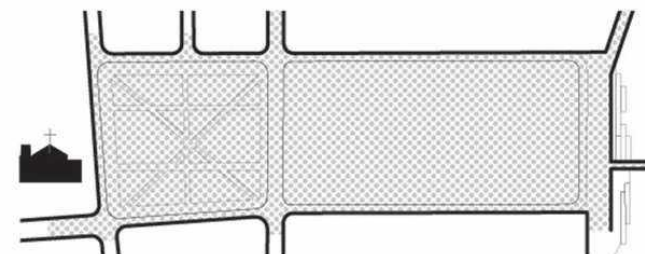
Em 2003, durante o Plano Especial de Reforma Interior (PERI), o vão principal foi alterado para ser destinado a habitação. Também foram protegidas a chaminé e o complexo industrial. Alguns elementos chegaram a ser marcados para demolição, mas que no decorrer do projeto, foi decidido recuperar os patrimônios para integrá-los aos espaços urbanos. Ao incorporar o edifício principal ao pavilhão de vapor e à uma parede de outra ala, o caráter industrial do local foi preservado, bem como seu valor como patrimônio. Formou-se na área externa um

FIGURA 2.20

Esquema das alterações propostas para a praça.  
fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc > acesso: 19 nov. 2017



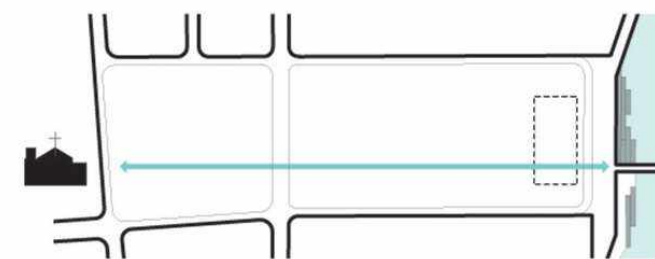
Acesso local  
Controle do acesso de veículos em determinados dias e horários.



Reconhecimento de um novo espaço através da unidade na pavimentação



Novos jardins  
Uma nova fachada urbana para a cidade através da qualificação do perímetro da praça.



Recuperação do eixo visual entre a igreja e o mar.  
Qualificação da relação entre moradores e orla

Intervenção no Centro Histórico” a fim de garantir a requalificação progressiva da Paisagem Urbana. Neste manual, definiram como estratégia, privilegiar a circulação do pedestre, e contemplar diferentes formas de mobilidade. Com o alargamento dos passeios, o mobiliário urbano, arborização e iluminação configuram um espaço humanizado e de convivência, possibilitando a permanência dos frequentadores nas ruas. Também foi pensado na elevação das vias na esquinas, auxiliando na diminuição da velocidade dos veículos, garantindo ao pedestre uma circulação mais acessível e segura. Para requalificar o entorno próximo aos passeios, foi proposto um incentivo à retirada ou substituição de muros dos lotes vizinhos por fechamentos permeáveis, buscando por uma maior permeabilidade visual e segurança.

Buscando a reconexão entre a Igreja Matriz e a orla marítima, o edifício da Câmara Municipal foi removido, proporcionando a integração entre as praças Hercílio Luz, Praça Arnaldo de Souza e o trapiche de acesso naval. Neste espaço foi proposto o Parque das Águas que, segundo os autores, traz para o coração da praça atividades que no passado eram vivenciadas na Praia de São José. O Centro Histórico carrega em sua identidade o papel de lugar de intercâmbio e circulação. Esta nova praça é proposta baseada nesses valores, priorizando os espaços que possibilitem mistura social e funcional, como um espaço dinâmico e flexível que proporciona possibilidades múltiplas de configuração compondo com os quiosques, espaços de estar e convivência.

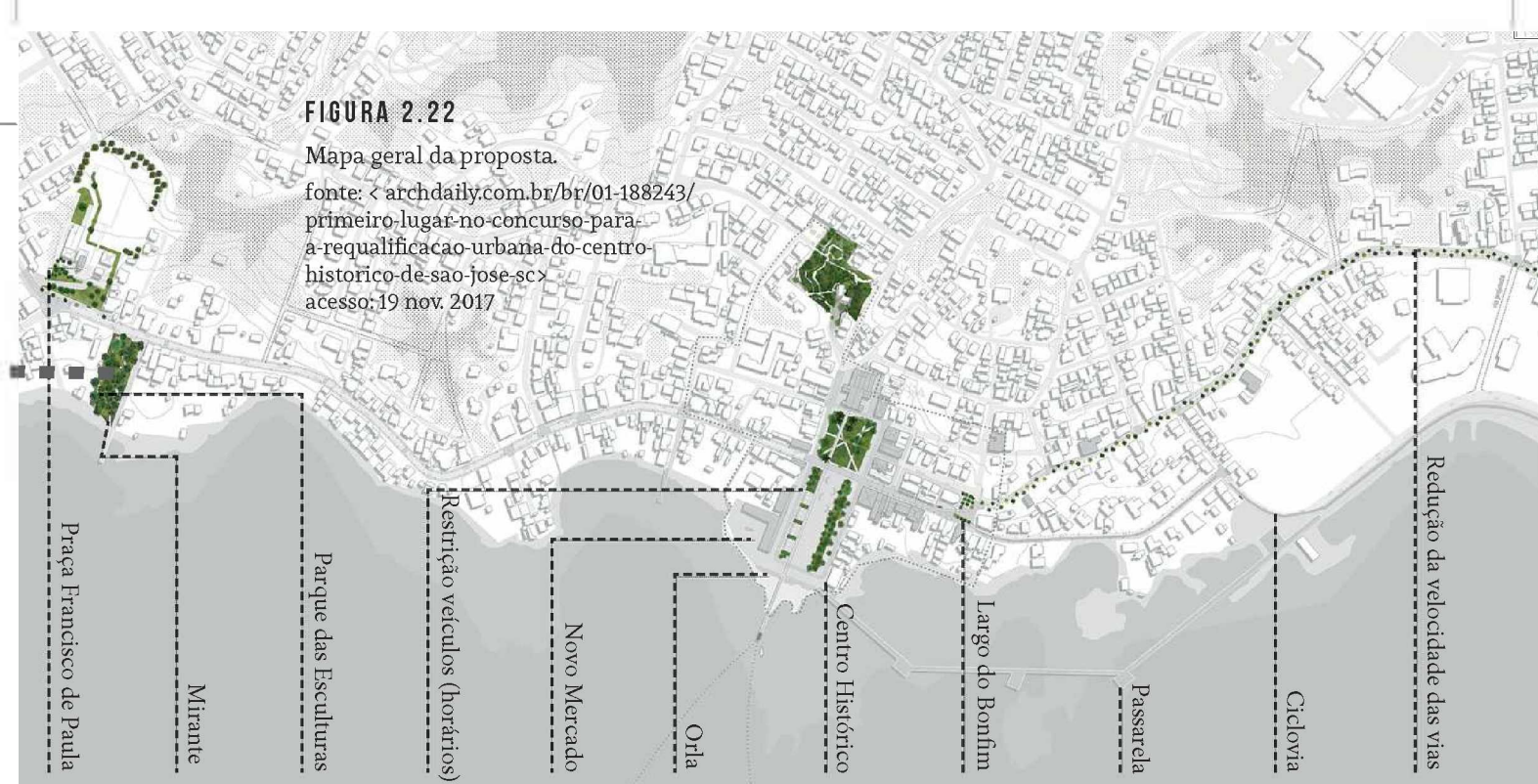
Através da reconexão com a água, cria-se o Parque do Beco da Carioca, a



partir da valorização do patrimônio natural e da exploração do córrego como elemento de destaque na paisagem. É proposto um resgate histórico relacionado ao conjunto edificado da Bica (cisterna, fonte e tanques), propiciando à cidade um novo parque urbano. Também foram propostos espaços comerciais que, além de compor o programa estabelecido, tem o objetivo de gerar renda e auxiliar na manutenção da estrutura do Parque.



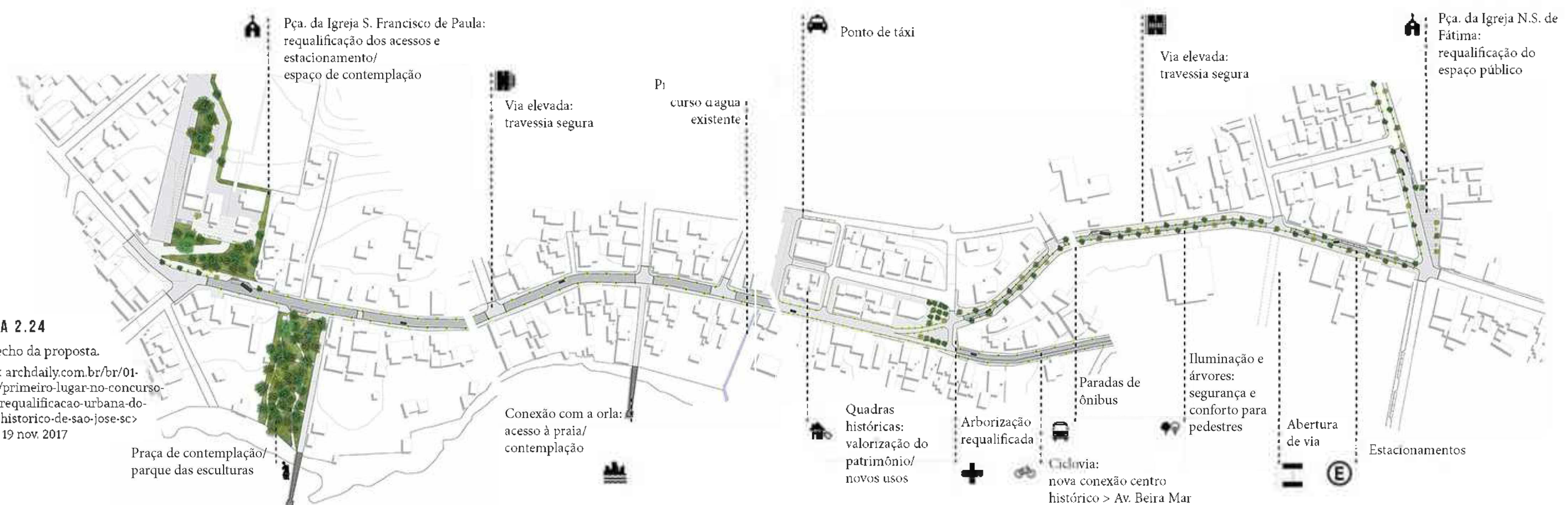
**FIGURA 2.21**  
 Detalhe da proposta para o Parque.  
 fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc > acesso: 19 nov. 2017



**FIGURA 2.22**  
 Mapa geral da proposta.  
 fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc > acesso: 19 nov. 2017



**FIGURA 2.23**  
 Corte passando pelo parque.  
 fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc > acesso: 19 nov. 2017



**FIGURA 2.24**  
 Um trecho da proposta.  
 fonte: < archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc > acesso: 19 nov. 2017



FIGURA 3.1

Vista da cidade de São Carlos, 1956.  
fonte: Acervo Digital Fotográfico FPMSC

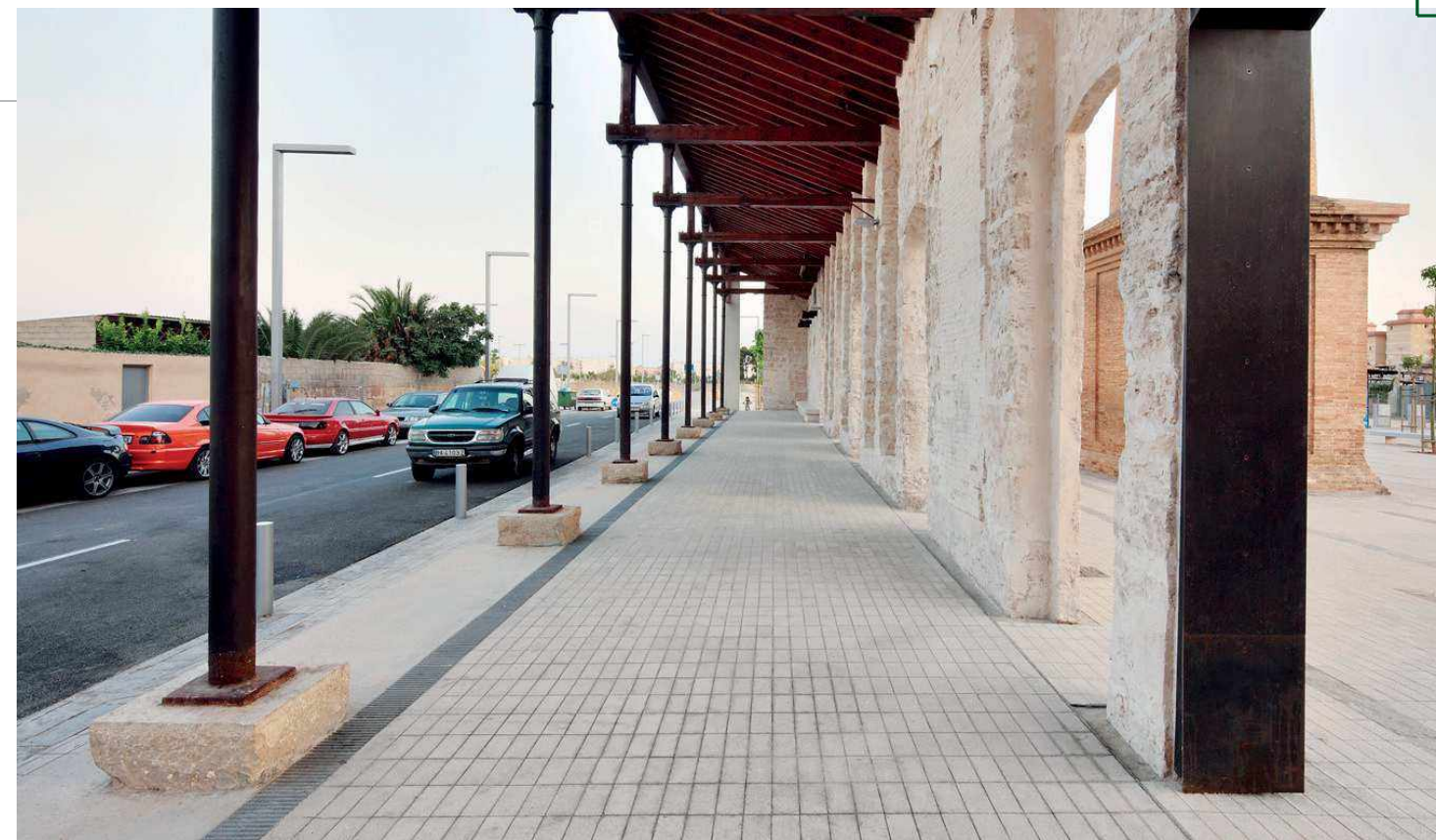
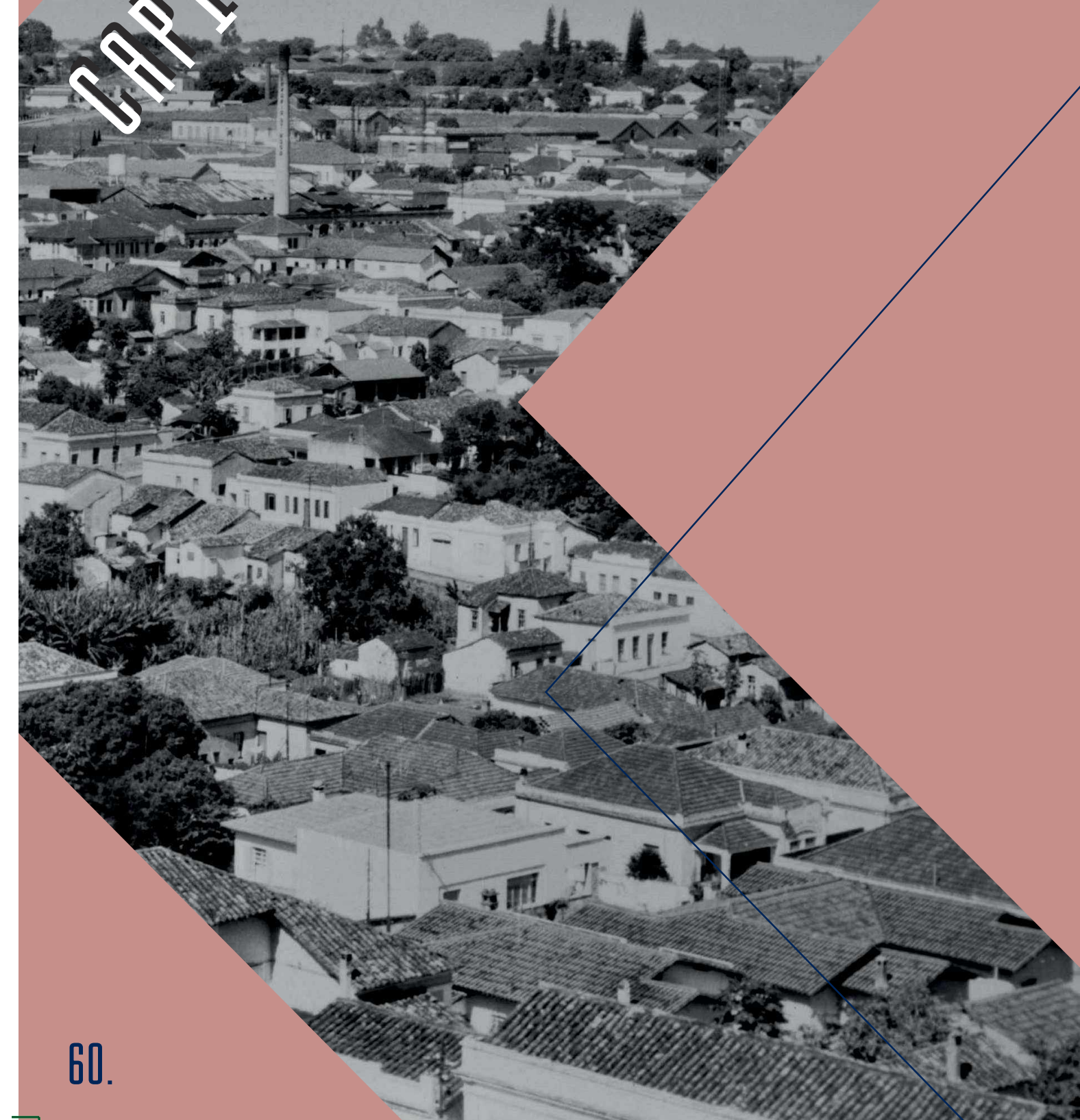


FIGURA 2.26

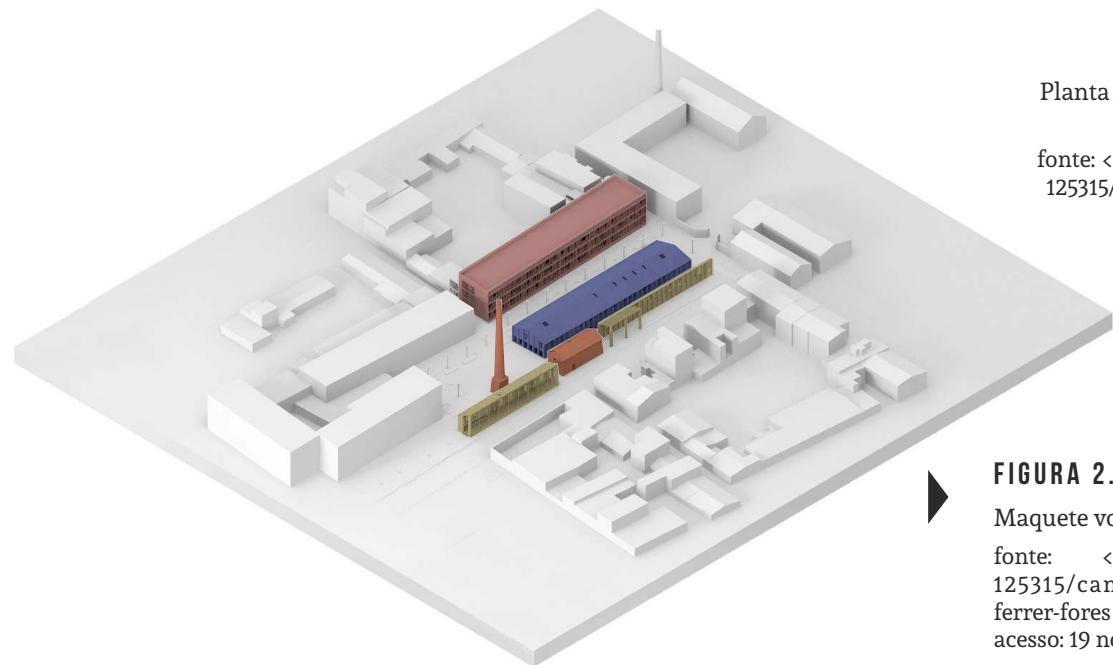
Acesso à praça.  
fonte: < [archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores](http://archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores) >  
acesso: 19 nov. 2017



FIGURA 2.27

Através da abertura do espaço - antes um enclave no bairro - se configura uma praça.  
fonte: < [archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores](http://archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores) >  
acesso: 19 nov. 2017





**FIGURA 2.28**

Planta baixa do nível térreo e suas elevações.

fonte: <archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores>  
 acesso: 19 nov. 2017

**FIGURA 2.29**

Maquete volumétrica do projeto.

fonte: <archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores>  
 acesso: 19 nov. 2017



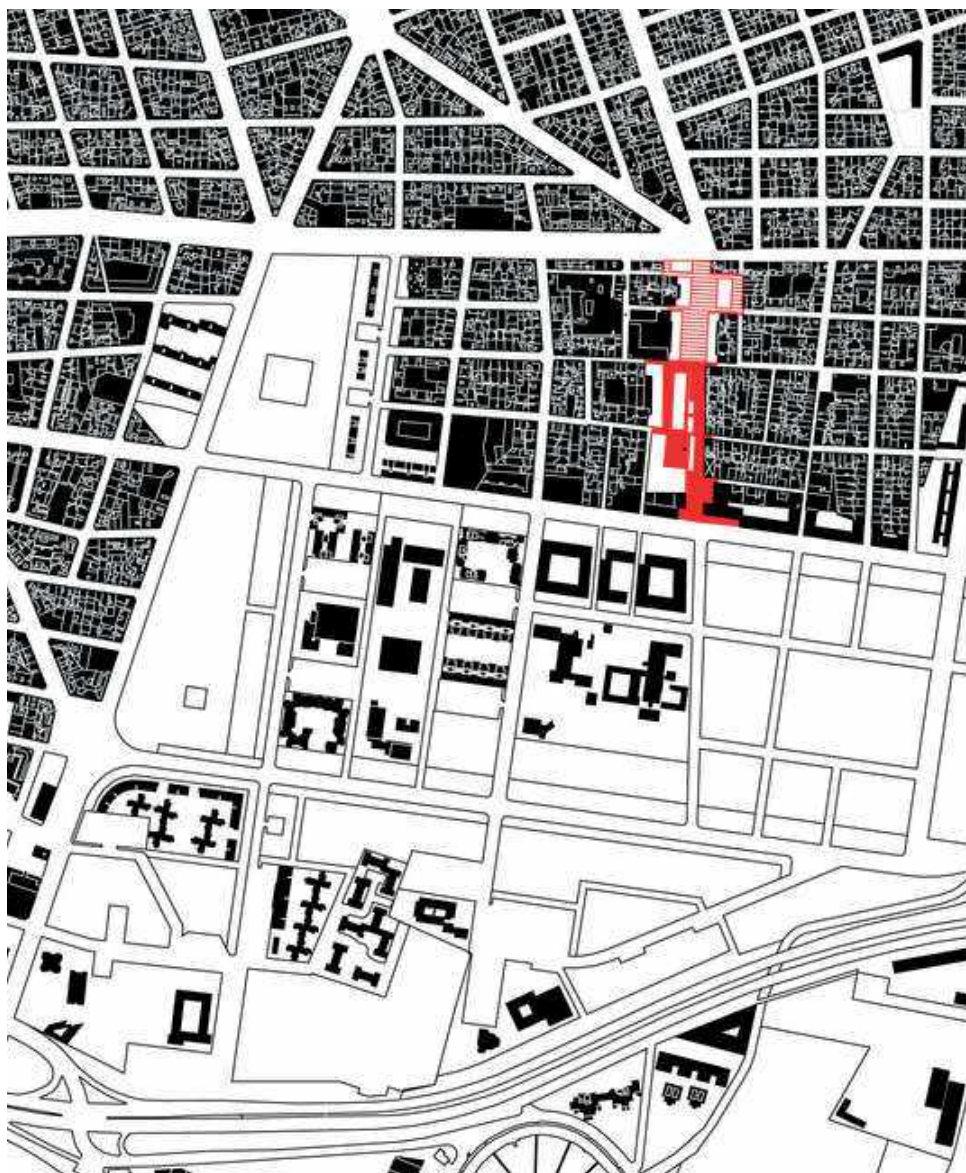
sistema de espaços públicos, a partir das construções de diversas fases da produção têxtil no local. Uma fundação em concreto possibilitou a conexão física e visual entre os lados distintos do bairro, que antes eram interceptados pelos galpões. Ou seja, os elementos históricos da antiga fábrica tornaram-se os próprios elementos de união entre população e bairro, por meio de um rico espaço público.

**FIGURA 2.30**

Implantação do projeto no bairro e suas conexões com o entorno.

fonte: <archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores>  
 acesso: 19 nov. 2017

- Centro Cívico (requalificação do antigo galpão)
- Habitações (novo edifício)
- Espaços públicos avarandados (preservação de partes da antiga fábrica)
- Elementos da antiga fábrica preservados



A partir da compreensão dessa leitura sistêmica (percepção + hierarquia + ordem), juntamente com a ética ecológica, é gerada a dimensão ambiental.

## DIMENSÃO AMBIENTAL



A cidade de São Carlos, assim como as cidade desenvolvidas ao longo do século XIX e XX, produziu um tecido urbano disperso, com baixa densidade, fragmentado e pouco coeso, com invisibilidade aos atributos físicos ambientais do território. (SCHENK, 2016, p.06) Sendo assim, não houve a incorporação dos processos naturais durante seu desenho de cidade. Isso refletiu na dificuldade de compreender os espaços livres da cidade como um sistema, já que foram formados por fragmentos de ocupação e não por um planejamento próprio.

Durante a elaboração do Plano Diretor Municipal da cidade, aprovado em 2005, foram apontados os impactos negativos da especulação imobiliária, que vinham ocorrendo há décadas, além dos impactos ambientais provocados pela ocupação e impermeabilização de grandes áreas sem planejamento. Assim, o município estipulou algumas diretrizes que destacavam a importância de proteger e recuperar as áreas de preservação ambiental, previstas no Zoneamento do Plano Diretor. No entanto, não foram priorizadas as questões ambientais durante o Zoneamento urbano, somente no Macrozoneamento, que atentava para a preservação dos mananciais, ainda embora as propostas tenham sido pouco implementadas.

Para a revisão do Plano Diretor em 2011 (aprovado agora em 2017), existe uma maior consciência da necessidade de reforçar a questão ambiental. Juntamente com a Prefeitura Municipal, foi criado um corpo técnico do IAU-USP (Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo) para auxiliar na revisão do Plano, com a expectativa de conseguir melhores resultados no planejamento da cidade.

# SÃO CARLOS

## UMA PERSPECTIVA AMPLIADA

A partir do entendimento dos fundamentos norteadores, bem como todas as referências e conceitos adotados neste trabalho, a pesquisa se aprofundará no seguinte capítulo a partir de uma leitura específica da região central – utilizando-se da metodologia DUC (Diagrama Unidade Complexa). Com um estudo aprofundado da região é que será possível identificar os potenciais da área, convertendo-os assim em um recorte a ser trabalhado no capítulo 4.



## 3.1 METODOLOGIA { APLICADA }

A escolha de uma metodologia que trabalhe dentro de uma ótica ecológica e sustentável parte da motivação de dialogar não somente com o patrimônio histórico e cultural do espaço urbano, mas também com o natural. Portanto, para o desenvolvimento da etapa final do trabalho, foi utilizada a metodologia de processo projetual DUC – Diagrama Unidade Complexa, estabelecida por Vital (2012). Este método é pautado sob os princípios de ecologia e sustentabilidade, organizado em diferentes categorias de análise, as quais estão contidas dentro de uma perspectiva de redes. Assim, todo o estudo é realizado de maneira integrada, obtendo resultados a partir da complementariedade e conexão entre todos os aspectos analisados.

“ O processo de projeto em si se constitui, desta forma, num processo sistêmico – em redes do pensamento. ”

VITAL, 2012, p. 200

A metodologia DUC é subdividida em quatro dimensões: **filosófica, ambiental, ambiente urbano e teia urbana.**

### DIMENSÃO FILOSÓFICA

Traz os conceitos relativos à consciência ecológica, traduzindo o ser humano, bem como todos os outros animais, como um fio particular na teia da vida, onde todos os fenômenos ocorrem de maneira interdependente. (VITAL, 2012, p. 201)

Segundo Vital, é na dimensão filosófica da **ecologia** que estruturam-se as transformações socioculturais, comportamentais, da produção do conhecimento e dos saberes e da organização comunitária. Essas transformações baseiam-se nos valores da conservação, cooperação, qualidade e parceria. Sendo assim, toda forma de transformação no meio ambiente está relacionada de maneira sistêmica ao espaço urbano. E é por esse motivo que torna-se tão fundamental a preservação dos ecossistemas.

Seguindo este pensamento, Vital

introduz a **percepção sistêmica**, que assim como a fenomenologia, é um mecanismo que possibilita ver a realidade como ela é. Logo, a fenomenologia sistêmica contribui para a percepção do essencial dentre uma variedade de fenômenos. É dessa percepção que observa-se “os processos naturais de seus elementos, dos fluxos, limites, estruturas, sistemas, aberturas e fechamentos” (VITAL, 2012, p. 210)

Para Vital, a melhoria da qualidade ambiental urbana é possibilitada através de ações ancoradas na consciência ecológica. Para atingir esta consciência, é essencial perceber que todos os elementos que garantem a vida se conectam diretamente aos sistemas naturais. Estes sistemas relacionam-se de maneira complexa, em que a soma de todas as partes gera um resultado transdisciplinar

e interconectado. Vital chama este conceito de **hierarquia sistêmica** que, ao ser aliado à percepção sistêmica, consegue identificar uma **ordem sistêmica** no meio urbano. Dessa maneira, é possível espelhar os princípios de redes dentro de redes e traduzi-los em uma organização urbana e em um desenho de cidade.

Para o desenvolvimento da sustentabilidade nos ecossistemas urbanos, é fundamental adotar valores de preservação, conservação e recuperação, valores estes traduzidos como a **ética ecológica**. Ela parte do indivíduo, mas é sob a responsabilidade coletiva que ela se desenvolve plenamente.

Para que uma cidade ou espaço seja pautado em princípios ecológicos, é preciso reconhecer cada elemento e fenômeno que compõe o sistema do espaço urbano. A leitura desses elementos subdivide-se em **seis camadas (layers)**, que abordam em cada uma delas sua questão central:



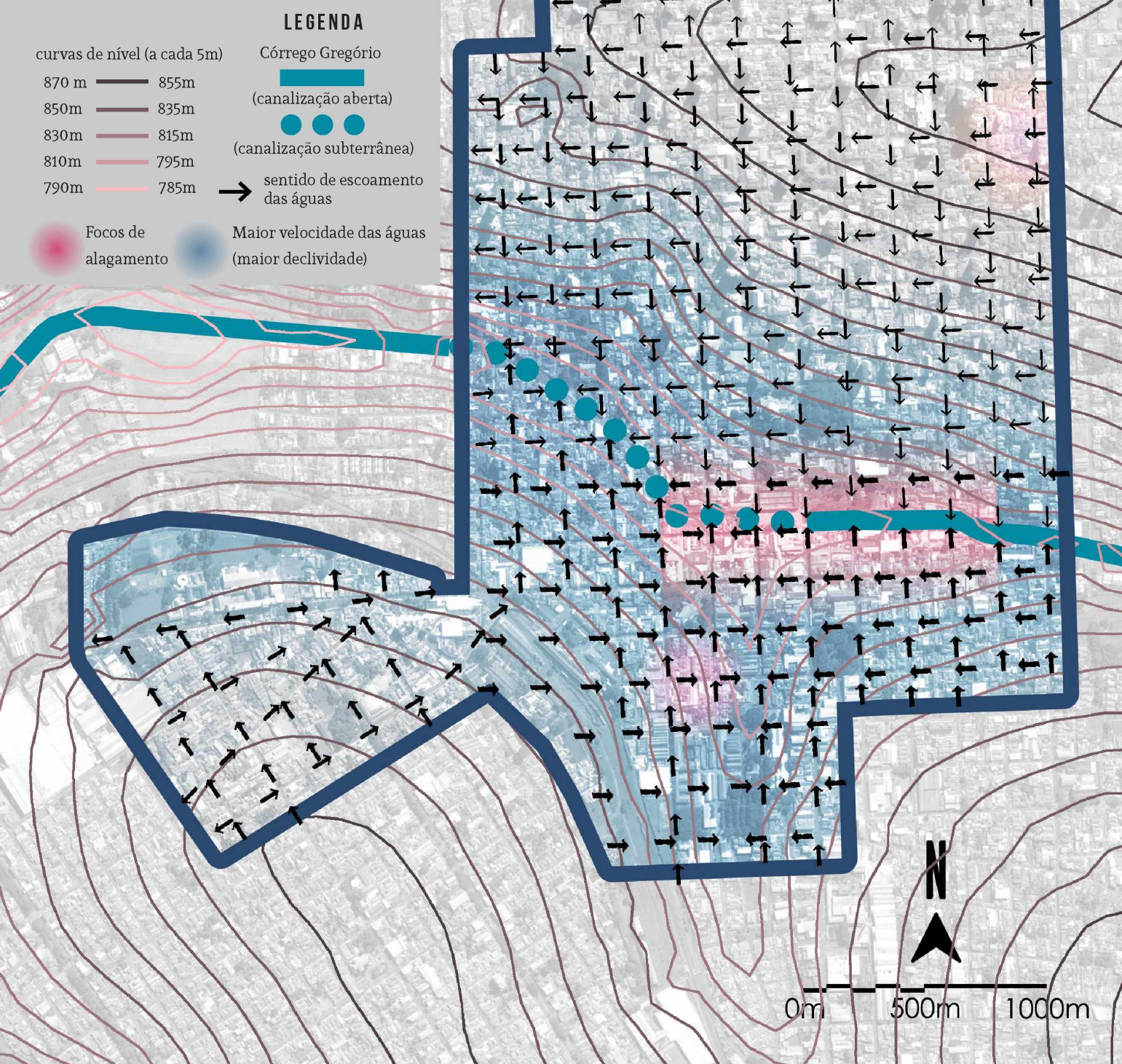
O reconhecimento de conexões, a partir das leituras das camadas (layers), indicam potenciais áreas de restabelecimento da qualidade ambiental urbana, essenciais para o desenvolvimento de uma cidade conectada com seu patrimônio e com seus habitantes. Através da **interpolação** das camadas é que ocorre a síntese da problemática urbana e suas decorrentes propostas estratégicas de projeto.



**FIGURA 3.7**

Aproximação sobre a região histórica da cidade, na bacia do Gregório.

fonte: Mapa Topográfico (Prefeitura Municipal de São Carlos, 2011) e < agora.icmc.usp.br/enchente/> (adaptados pela autora) acesso em: 21 nov. 2017



- Poços d'água
- Estação Elevatória de Água Tratada (propostas)
- Reservatórios
- Estação de Tratamento de Água (ETA)
- Reservatórios propostos (SAAE)
- Poligonal Histórica
- ☀️ Captação de água superficial
- Problemas no abastecimento de água
- Estação Elevatória de Esgoto Bruto
- ⊕ Pontos críticos de alagamento
- Estação Elevatória de Esgoto Bruto propostos (SAAE)
- ✖️ Córregos com despejo de esgoto clandestino
- Estação de Tratamento de Esgoto (ETE)
- Curvas de Nível (a cada 20m)

**FIGURA 3.2**

As araucárias, símbolo da cidade de São Carlos, estão pouco presentes na paisagem atualmente.

fonte: Poliana Cardozo





LAYER AZUL

Uma das principais consequências da falta de incorporação dos elementos naturais no planejamento da cidade - desde de seu princípio - podem ser vistas nos corpos d'água. Até mesmo as casas próximas aos rios foram executadas dando suas costas para a água. Em seu processo de crescimento, a cidade via-os como um obstáculo, executando canalizações sob os rios e córregos, transformando estes fundos de vale em grandes avenidas. As margens impermeabilizadas dos rios transformam-se em dias de chuva, evidenciando a presença da água que um dia tentaram apagar. (figura 3.3 e 3.4)

O desenvolvimento urbano da cidade se iniciou através da instalação de uma malha ortogonal sobre a bacia hidrográfica do córrego do Gregório, localizada na área central da cidade. Hoje, a bacia apresenta-se em sua maior parte impermeabilizada, impedindo as águas de se infiltrarem na terra para a renovação do ciclo, provocando assim diversos alagamentos. Através de uma leitura dessa bacia em meio à região central (figura 3.7), são identificados diversos aspectos: impermeabilização excessiva; marginais em fundos de vales; inundações; leito natural modificado.

A cidade de São Carlos está situada no divisor de águas do estado de São Paulo, entre as bacias hidrográficas Mogi-Guaçu, ao norte, e Tietê-Jacaré, ao sul, em meio a áreas de remanescentes florestais e de preservação, estabelecendo, portanto, uma posição estratégica de conectividade ambiental, garantindo os fluxos biológicos.



FIGURA 3.3

Galeria na Avenida São Carlos (1980).

fonte: <aguasdamemoria.wordpress.com/2011/07/04/como-se-livrar-de-um-corrego/> acesso: 20 nov. 2017

FIGURA 3.4

Enchente no Rio Gregório, 1975.

fonte: <aguasdamemoria.wordpress.com/2011/06/15/as-enchentes-do-gregorio-a-folha-7-de-outubro-de-1975/> acesso: 20 nov. 2017



FIGURA 3.5

Bacia Hidrográfica do Tietê-Jacaré, no estado de São Paulo.

fonte: <sigrh.sp.gov.br/public/uploads/ckfinder/images/mapa\_tj.png> (adaptado pela autora) acesso: 20 nov. 2017

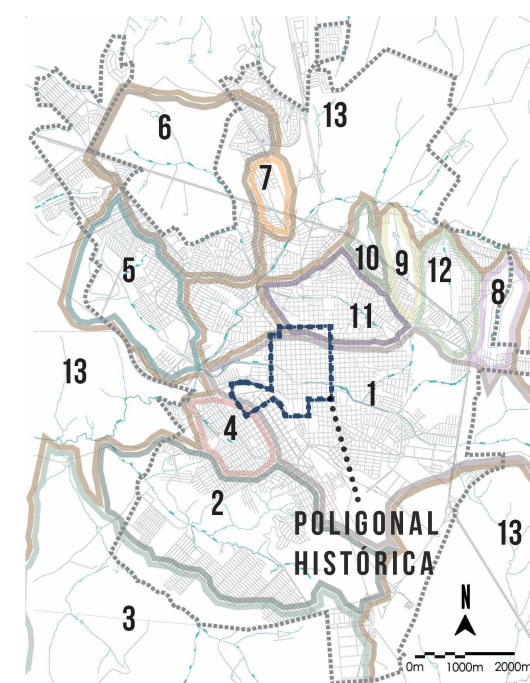


FIGURA 3.6

Sub-bacias da área urbana de São Carlos.

fonte: CDCC (Centro de Divulgação Científica e Cultural) <ufscar.br/aprender/aprender/sub-bacias-da-area-urbana-de-sao-carlos/> (elaborado pela autora)

BACIAS

1. Gregório
2. Água Quente
3. Água Fria
4. Medeiros
5. Mineirinho
6. Madalena
7. Jockey Clube
8. Alto Monjolinho
9. Belvedere
10. Córrego da Federal
11. Tijuco
12. Ponte de Tábua
13. Monjolinho

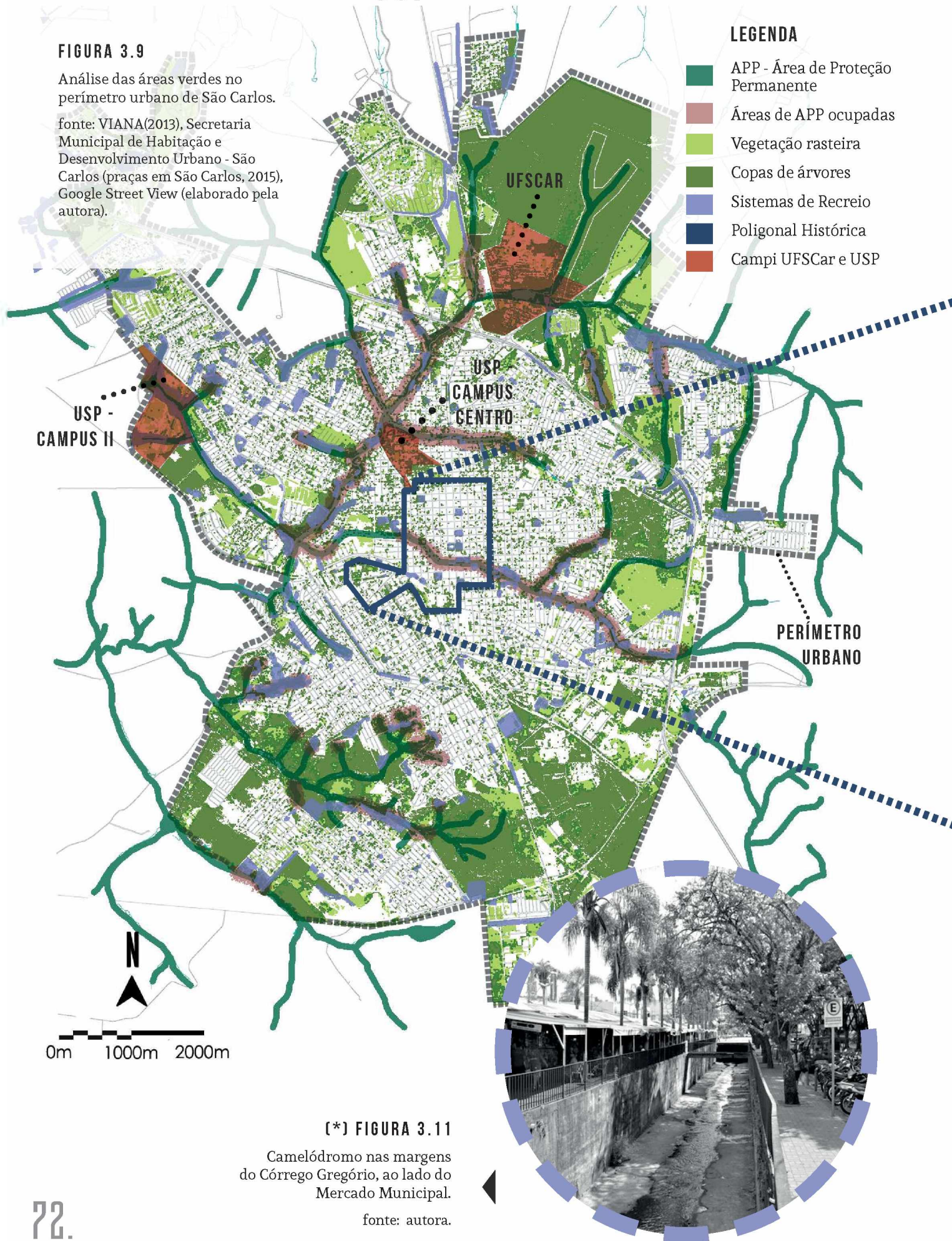
São Carlos localiza-se na Bacia Hidrográfica do rio Monjolinho, o qual situa-se na Bacia do Rio Tietê, inserido na Bacia Hidrográfica do Rio do Prata. O abastecimento da cidade é realizado superficialmente através da captação dos córregos Monjolinho e Ribeirão Feijão. (figura 3.8)



FIGURA 3.9

Análise das áreas verdes no perímetro urbano de São Carlos.

fonte: VIANA(2013), Secretaria Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano - São Carlos (praças em São Carlos, 2015), Google Street View (elaborado pela autora).



(\*) FIGURA 3.11

Camelódromo nas margens do Córrego Gregório, ao lado do Mercado Municipal.

fonte: autora.

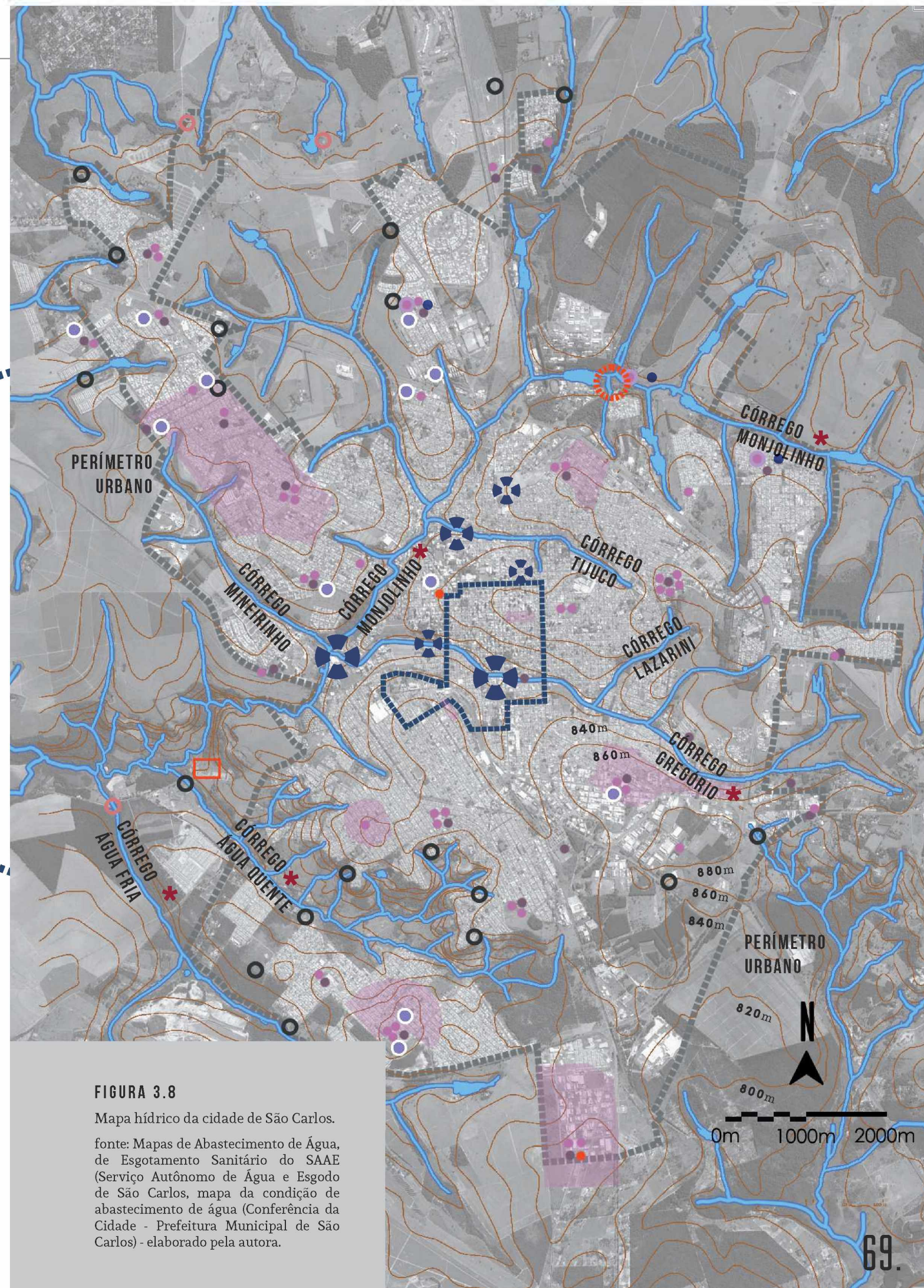


FIGURA 3.8

Mapa hídrico da cidade de São Carlos.

fonte: Mapas de Abastecimento de Água, de Esgotamento Sanitário do SAAE (Serviço Autônomo de Água e Esgoto de São Carlos, mapa da condição de abastecimento de água (Conferência da Cidade - Prefeitura Municipal de São Carlos) - elaborado pela autora.



## LAYER VERDE

Os espaços verdes nas cidades compõem uma rede de conexão ecológica e cultural, relacionando-se diretamente com o patrimônio (construído e natural), uma vez que compõem a paisagem urbana. Ao garantir conexões entre as redes ecológicas e ecossistêmicas de um ambiente urbano, torna-se possível viver em um ambiente sustentável, integrado e equilibrado ambientalmente. A possibilidade de contato com a natureza em meio ao ambiente urbano favorece os moradores de diversas maneiras: estabilização e melhoria microclimática; diminuição da poluição atmosférica e sonora; melhoria da paisagem urbana; melhoria da saúde psicológica e física; benefícios sociais e econômicos.

A presença das áreas verdes nas cidades, além de todos os benefícios citados, funcionam como um respiro em meio ao caos urbano, conectando o homem com seu meio. Por esse motivo, possuem o potencial de estabelecer elos de identidade entre habitantes e patrimônio, estimulando o sentimento de pertencimento e de comunidade.

Na cidade de São Carlos, a vegetação têm se mostrado cada vez mais escassa na paisagem. A partir do estudo de Soares, Silva e Lima (2003), uma avaliação feita a partir de imagens de satélite mapeou a região, e pôde comparar o estado atual da vegetação com uma projeção da vegetação original da região. O resultado mostrou que apenas 7,61% das matas originais ainda resistem na cidade. A utilização do solo para pastos e agricultura foram os principais agentes da destruição vegetal, que se iniciaram em 1860 com o plantio de café, estendendo-se até hoje nos campos de cana-de-açúcar.

A vegetação mais presente hoje na paisagem da cidade é o Cerradão (matas de galeria do cerrado), com apenas 2,5%, comparados à 16% existentes na origem do município. Do Cerrado típico, restaram apenas 2% dos originais 27%. As matas ciliares, que representavam 55% do território, hoje está presente em apenas 1%. Porém, a maior perda da região se deu nas Matas de Araucárias. Antes tida como o símbolo da cidade devido sua peculiaridade e exuberância, essa árvore não se configura mais nas paisagens (0%). Como consequência da devastação das áreas verdes naturais, a fauna também sofre diminuição pela perda de seu habitat natural. E as espécies que conseguem se adaptar nas cidades acabam por desequilibrar o sistema devido à ausência de predadores naturais.

FIGURA 3.8

Parque do Bicão:  
o único parque  
qualificado da cidade.

fonte: < [http://idanca.net/wp-content/uploads/2016/07/12143313\\_1058440550873150\\_31179781157138926\\_n.jpg](http://idanca.net/wp-content/uploads/2016/07/12143313_1058440550873150_31179781157138926_n.jpg) >  
acesso: 21 nov. 2017

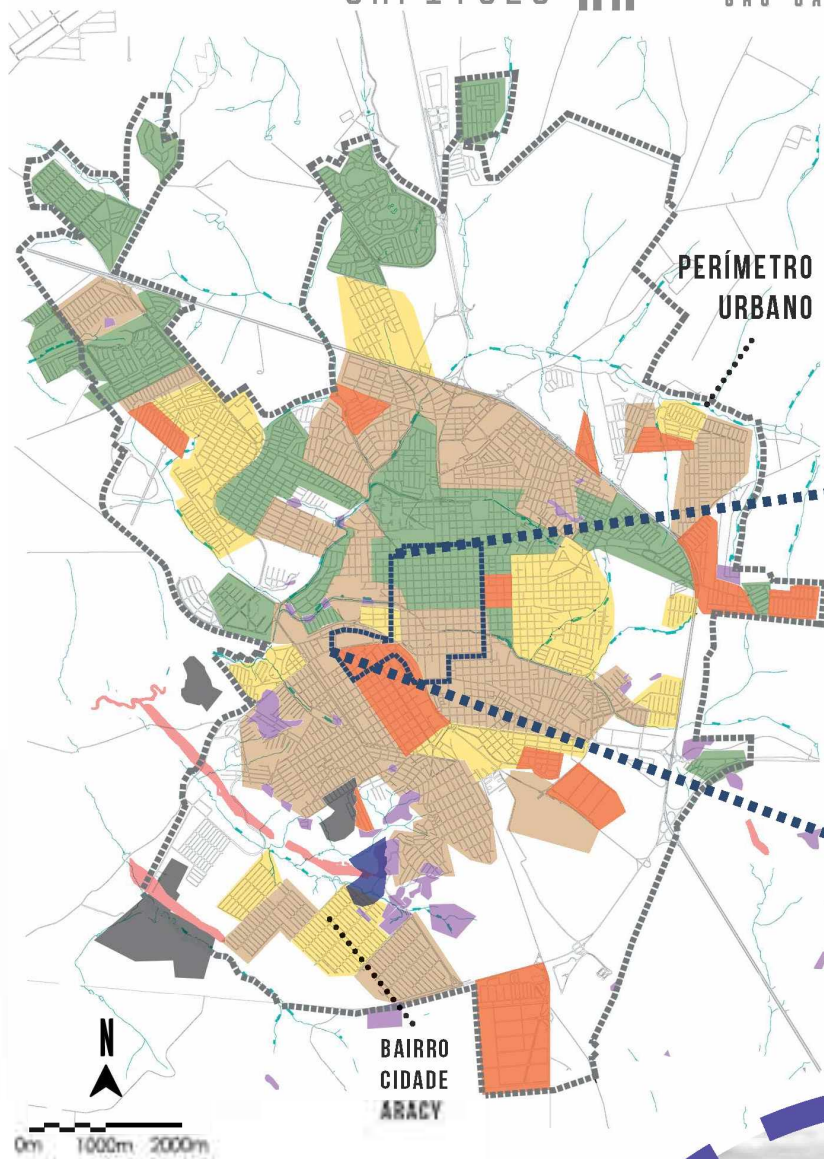
Além da cidade apresentar poucas áreas ambientais preservadas, também não é oferecido ao morador uma grande quantidade ou qualidade de espaços livres. O sistema composto pelos espaços com a finalidade de preservação ambiental e realização de atividades esportivas, culturais e recreativas, que abrange praças e parques, é denominado pelo município como Sistemas de Recreio (SR).

“ Entende-se que o espaço público contemplado pelo que o Plano Diretor denomina Sistema de Recreio apresenta um potencial a ser explorado pelo município para planejar e propor um consistente Sistema de Espaços Livres. Esses espaços, se bem qualificados, promovendo diversidade de usos e funções, podem obter um significativo desempenho ambiental e social, e incrementar a resiliência urbana. A presença de uma densa rede hídrica na área urbana de São Carlos pode também potencializar a instalação de parques lineares e, assim, favorecer um sistema de espaços livres mais conectado e integrado. ”

SCHENK, 2016, p. 18







**FIGURA 3.14**

Solo: permeabilidade e degradação ambiental.

fonte: Mapa da Ocupação Urbana e Degradação Ambiental (PONS, 2006) e Mapa de renagem/erosão/algamento (Conferência da Cidade - Prefeitura Municipal de São Carlos) - elaborado pela autora.

- Solo sem drenagem
- Drenagem insuficiente: mais de 50%
- Drenagem insuficiente: menos de 50%
- Drenagem satisfatória
- Áreas com erosão
- Área de mineração
- Mineração desativada
- Áreas com assoreamento



**FIGURA 3.18**

Visadas: Avenida São Carlos (Catedral).

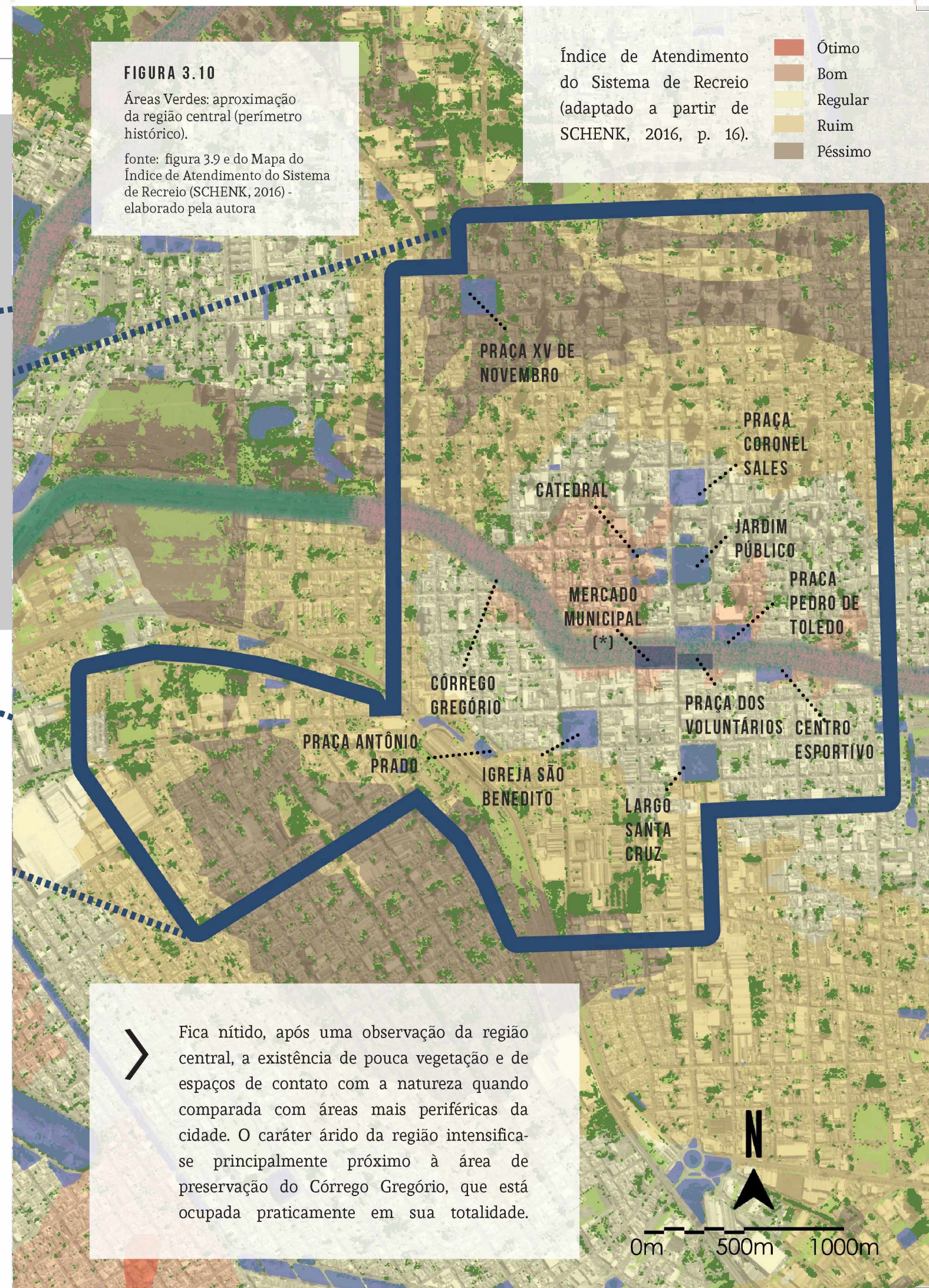
fonte: <a href="https://s2.glbimg.com/IS2L-90eglfis6wli\_LFMIlnOatlOA-/620x465/s.glbimg.com/fo/g1/f/original/2015/09/08/prefeitura\_sao\_carlos\_final.jpg">s2.glbimg.com/IS2L-90eglfis6wli\_LFMIlnOatlOA-/620x465/s.glbimg.com/fo/g1/f/original/2015/09/08/prefeitura\_sao\_carlos\_final.jpg</a>

**FIGURA 3.10**

Áreas Verdes: aproximação da região central (perímetro histórico).

fonte: figura 3.9 e do Mapa do Índice de Atendimento do Sistema de Recreio (SCHENK, 2016) - elaborado pela autora

- Índice de Atendimento do Sistema de Recreio (adaptado a partir de SCHENK, 2016, p. 16).
- Ótimo
  - Bom
  - Regular
  - Ruim
  - Péssimo



> Fica nítido, após uma observação da região central, a existência de pouca vegetação e de espaços de contato com a natureza quando comparada com áreas mais periféricas da cidade. O caráter árido da região intensificase principalmente próximo à área de preservação do Córrego Gregório, que está ocupada praticamente em sua totalidade.



## LAYER MARROM

A cidade de São Carlos insere-se na província geomorfológica das “cuestas basálticas e de arenito” do estado de São Paulo, compostas de remanescentes de rochas vulcânicas. Localizada em uma região de planalto, possui altitudes médias entre 800 e mil metros, com curiosas formações geológicas. Uma das características principais que se observa na paisagem na cidade é o seu relevo variado, que ora varia entre o suave (3 à 8% de declives), ora entre o acidentado (20% de declives). O levantamento pedológico da cidade, que descreve os principais solos encontrados no município, indicam que são encontrados em maior quantidade o latossolo vermelho-amarelo, latossolo roxo, latossolo vermelho escuro e areia quartzosa profunda. (PONS, 2006)

Segundo Pons (2006, p. 128), as formas mais encontradas de degradação ambiental na cidade de São Carlos são: erosões, assoreamentos, minerações ativas e abandonadas e a retirada das matas ciliares e de áreas de nascentes. Na região sudoeste da cidade, mais especificamente na Bacia do Córrego Água Quente, onde encontram-se alguns bairros populares como o Cidade Aracy, houve um intenso e rápido desmatamento para a construção de ocupações residenciais. O solo dessa região, que possui pouca coesão, ao ser exposto à ação de fortes chuvas, sofreu princípios erosivos e de assoreamento, colocando em risco todo seu entorno. (figura 3.14) As altas declividades da região somadas à ausência de vegetação induziram rapidamente esse processo. Outros problemas de degradação nessa mesma região podem ser verificados pela deposição de lixo e entulho em locais inapropriados e pela presença de uma pedreira, desativada em 2001, mas que ainda oferece riscos devido à sua alta declividade e à existência de um poço de 8m de profundidade, que já provocou quedas fatais pela sua falta de proteção.

Ainda na mesma região sudoeste da cidade, mas na Bacia do Córrego Água fria, também existem problemas relativos à mineração, com grandes retiradas de areia. O solo arenoso da região possui alta permeabilidade, possibilitando alta infiltração das água pluviais, porém, pela mesma característica, também torna-se suscetível à contaminações. A presença de uma área de recarga do Aquífero Botucatu no local preocupa os ambientalistas devido ao risco de contaminação.

**FIGURA 3.12**  
Paisagem da zona rural de São Carlos, (cuestas ao fundo).

fonte: autora



**FIGURA 3.13**  
Assoreamento e erosão na margem do Córrego Água Quente, no bairro Cidade Aracy.

fonte: Nívea Pons





- Indústria em atividade (menor conforto ambiental)
- Indústrias desativadas (áreas subutilizadas)
- Áreas sombreadas (maior conforto ambiental)
- Poluição pontual (lançamento de esgoto)

- Eixos Poluidores:
- Tráfego muito intenso
  - Tráfego intenso
  - Tráfego considerável
  - Ferrovia

**FIGURA 3.15**  
Aproximação da Poligonal Histórica: gradiente topográfico (curvas a cada 5m) e eixos de visibilidade.  
fonte: Mapa Topográfico (Prefeitura Municipal de São Carlos, 2011) e visitas ao local (elaborado pela autora).

- 870m  855m
- 850m  835m
- 830m  815m
- 810m  795m
- 790m  785m

**FIGURA 3.16**  
Visada: SESC São Carlos.  
fonte: Google Street View



SESC

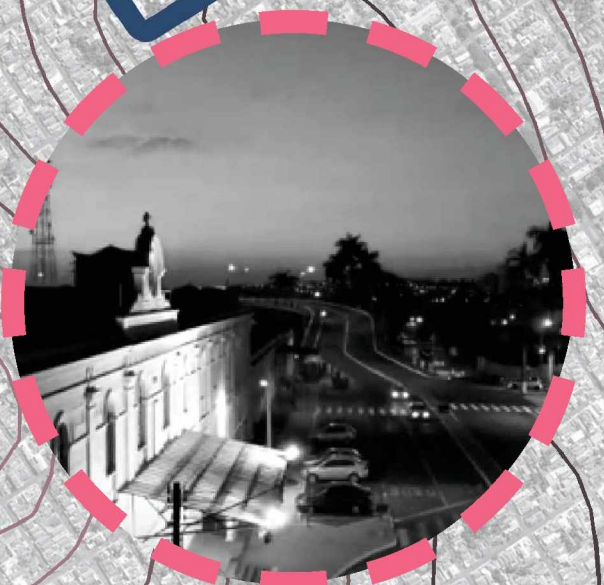
**PERÍMETRO HISTÓRICO**

- 870
- 860
- 850
- 840
- 830
- 820
- 810
- 820
- 830
- 840
- 850
- 860

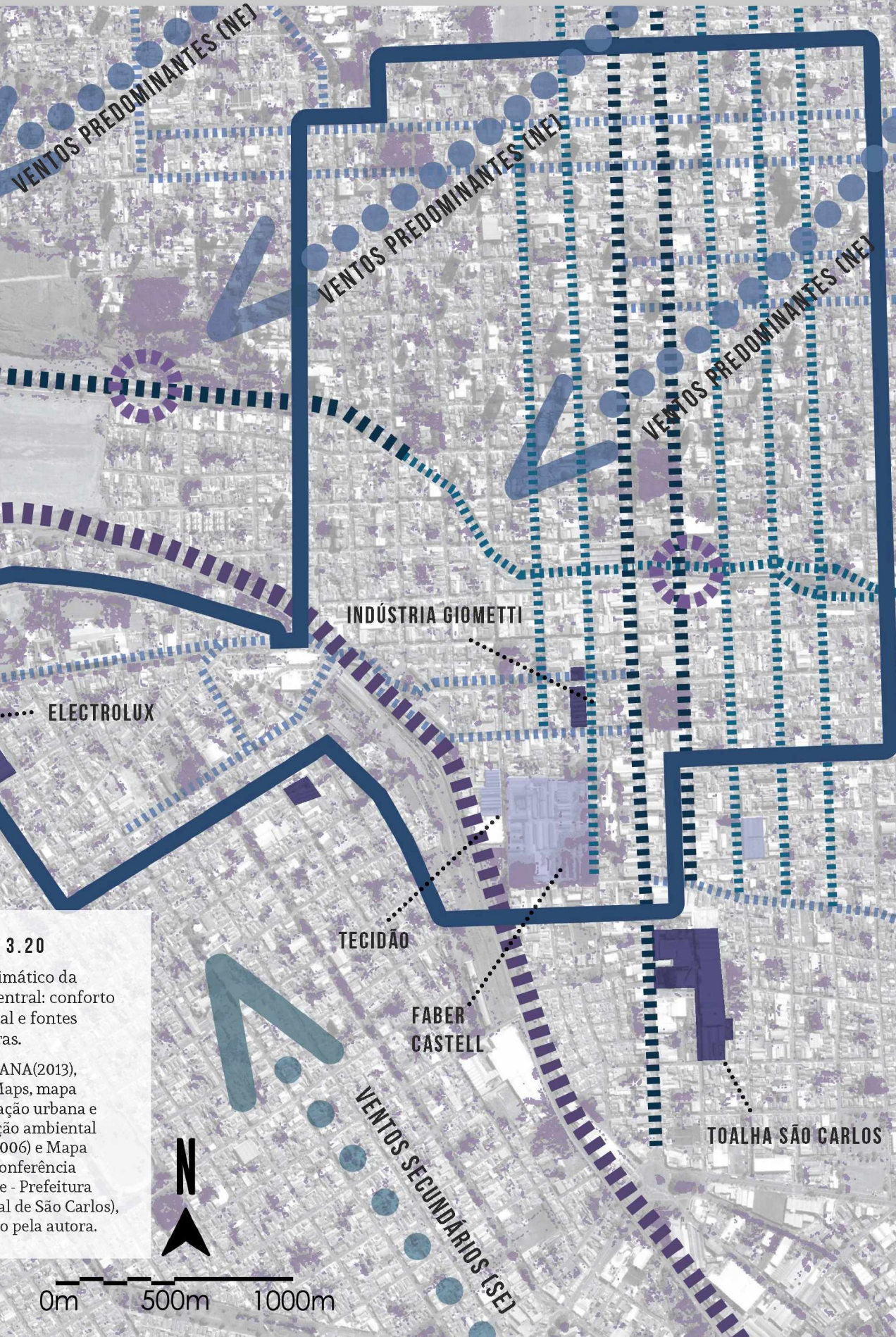
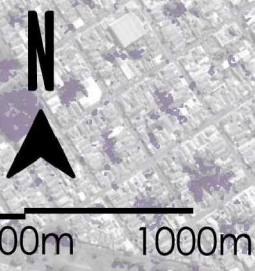
PRACA XV DE NOVEMBRO  
CATEDRAL SÃO CARLOS BORROMEU  
JARDIM PÚBLICO  
PRACA DOS VOLUNTARIOS  
MERCADO MUNICIPAL  
CÓRREGO GREGÓRIO  
LARGO SANTA CRUZ  
PONTILHÃO DA FEPASA  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA



**FIGURA 3.17**  
Visadas: Estação Ferroviária.  
fonte: figura 3.16 e mapa de enchentes, disponível em: <saocarlosemrede.com.br/politica/a-cidade-de-sao-carlos-como-voce-nunca-viu> acesso: 25 nov. 2017



**FIGURA 3.20**  
Mapa climático da região central: conforto ambiental e fontes poluidoras.  
fonte: VIANA(2013), Google Maps, mapa da Ocupação urbana e degradação ambiental (PONS, 2006) e Mapa Viário (Conferência da Cidade - Prefeitura Municipal de São Carlos), elaborado pela autora.



VENTOS PREDOMINANTES (NE)

INDÚSTRIA GIOMETTI

ELECTROLUX

TECIDÃO

FABER CASTELL

TOALHA SÃO CARLOS

VENTOS SECUNDÁRIOS (SE)



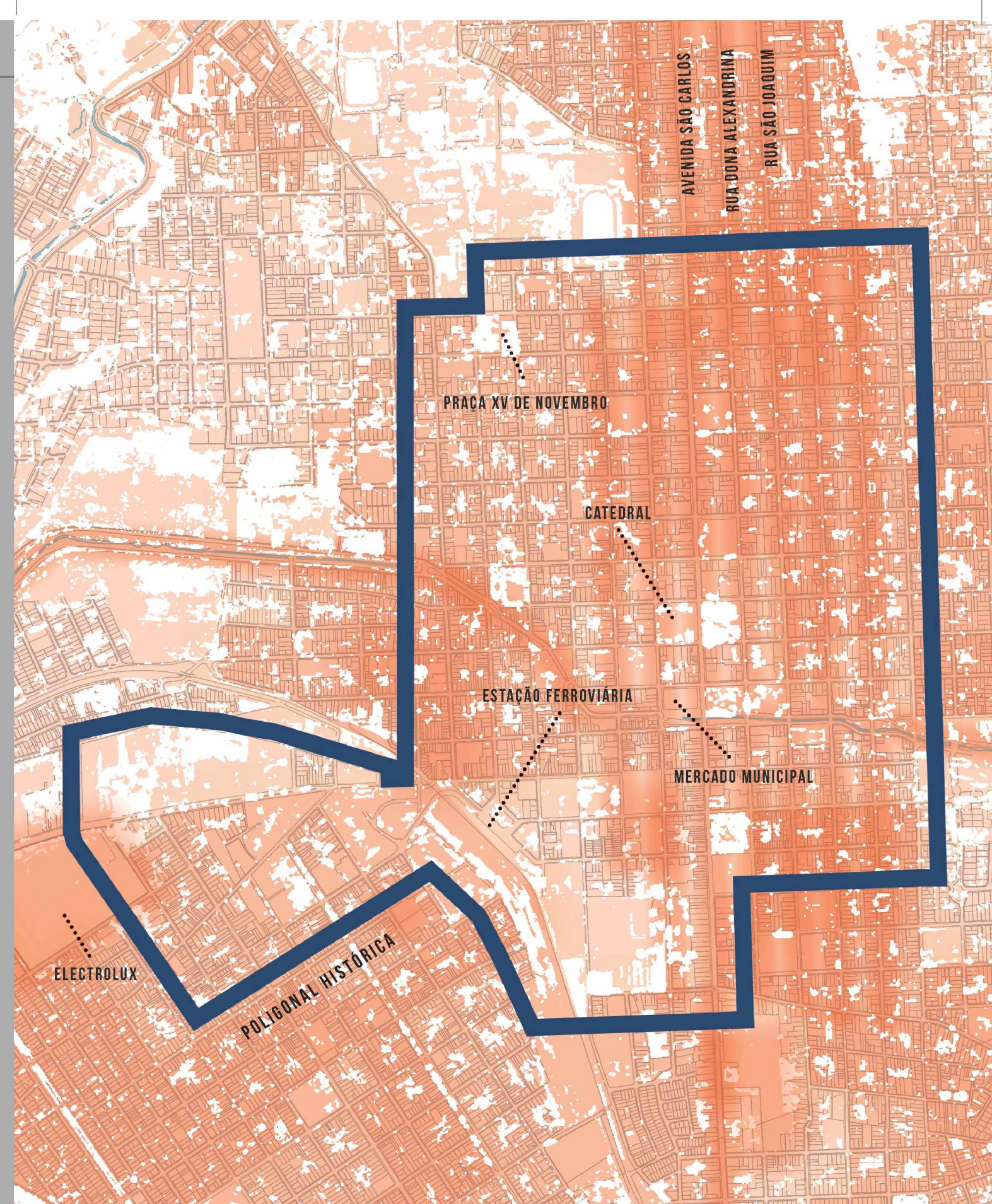
# LAYER CINZA

A cidade de São Carlos, influenciada pela sua localização no topo das Cuestas Basálticas e no início do Planalto Central, manifesta episódios de estresse térmico, ficando exposta a fortes ventos devido à ausência de barreiras que impeçam sua penetração. É comum durante o ano a entrada de diversas massas polares, promovendo mudanças bruscas em poucas horas no tempo da cidade, com queda de temperatura e aumento da umidade relativa do ar com fortes chuvas, provocando grandes estragos, principalmente na região central.

O ambiente urbano possui características climáticas próprias, em grande parte propiciadas pelos fenômenos advindos da urbanização. A tendência em haver um aumento da temperatura nas regiões centrais, quando comparadas às periféricas, é configurada como ilhas de calor, e ocorrem a partir das consequências das alterações humanas sobre o local, tais como poluição do ar, superfícies impermeáveis, propriedades térmicas e geometria urbana. (SOUZA, 1996)

Segundo Modna e Vecchia (2003), os principais elementos de modificação do clima da cidade de São Carlos advém da ausência de vegetação e impermeabilização das superfícies. A presença de vegetação arbórea nos espaços urbanos garante o sombreamento dos pedestres e do solo, impedindo a absorção de radiação solar excessiva, que provocam o aquecimento do ar consequentemente. Ela também exerce efeito sobre a umidade relativa do ar, lançando mais vapor d'água na atmosfera através de seu processo de transpiração. As superfícies impermeabilizadas, além de contribuírem para o fenômeno do albedo – no qual as superfícies, ao refletirem, provocam um aumento de temperatura – aumentam a velocidade de escoamento das águas, carregando ainda mais sedimentos para os rios, agravando os problemas das enchentes.

Apesar da cidade de São Carlos configurar-se como uma cidade média, posicionada em uma altitude elevada com relação às cidades circunvizinhas e com menores temperaturas médias, favorecendo a troca térmica e eliminação de calor, essas características não são suficientes para impedir que ocorram ilhas de calor, principalmente na região central. (figura 3.20)



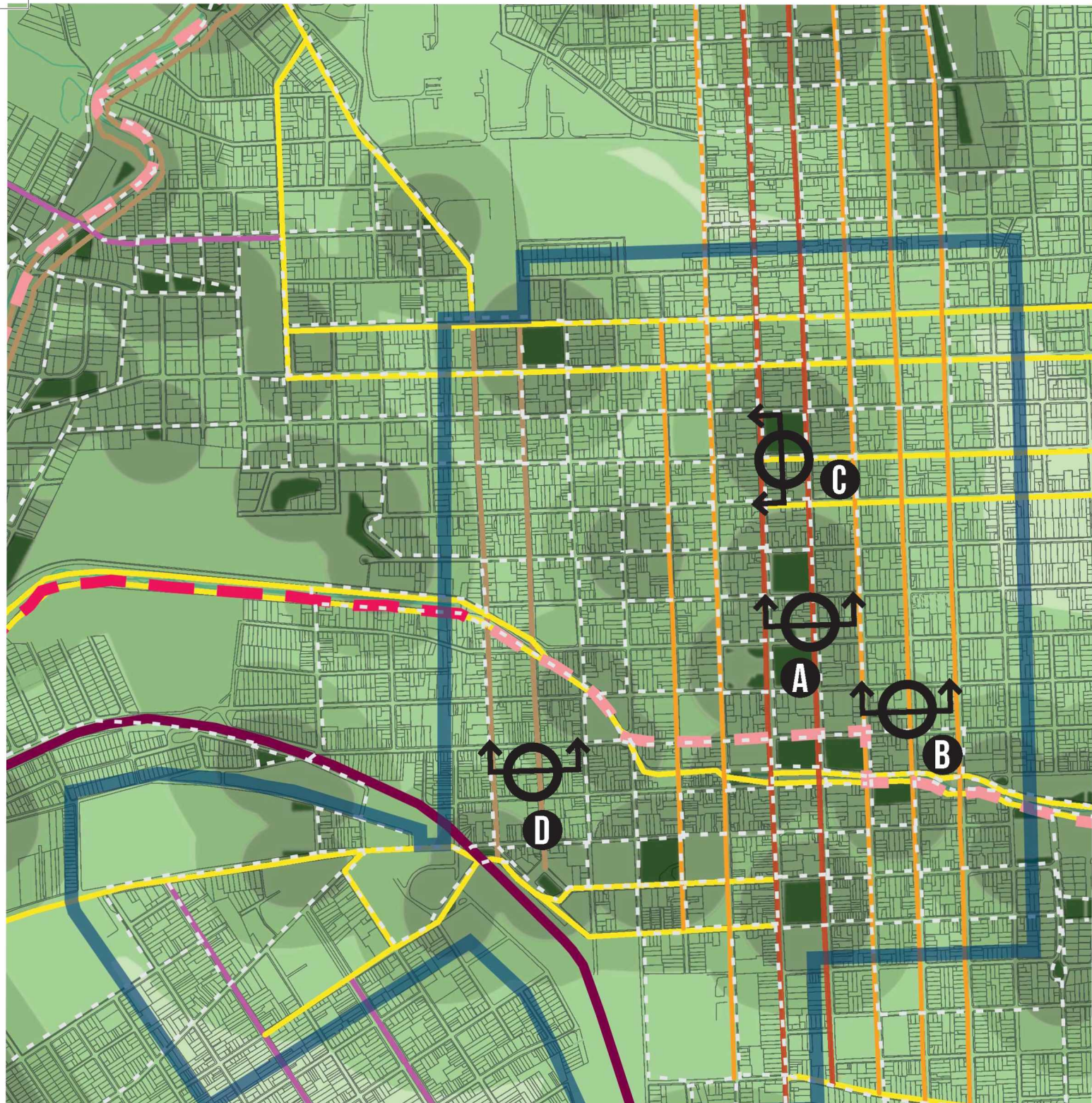
**FIGURA 3.19**

Mapa indicativo de Ilhas de calor: região central.

fonte: elaborado a partir da imagem negativa do mapa de áreas verdes (figura 3.10), do mapa viário (Conferência da Cidade - Prefeitura Municipal de São Carlos), do mapa Densidade da Área Urbanizada de São Carlos (SCHENK, 2016), elaborado pela autora.



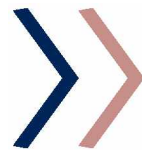






---

# DIMENSÃO DO AMBIENTE URBANO



Em sequência à análise ambiental, o estudo direciona-se ao ambiente urbano construído, na busca de compreender as qualidades existentes nos espaços públicos da cidade de São Carlos. Para Vital (2012), é de suma importância identificar a existência de conexões e links ecológicos no tecido urbano, uma vez que o Desenho Ambiental Urbano influencia diretamente na acessibilidade e mobilidade de um núcleo.

Na cidade de São Carlos, bem como nas cidades brasileiras de modo geral, os espaços públicos têm passado por intensos processos de degradação, gerando experiências problemáticas para os usuários no ambiente urbano. A falta de um planejamento articulado resultou na implantação de espaços públicos desconexos e com baixa qualidade ambiental, deixando de garantir suas funções nas cidades. Segundo Vital (2012), para que as necessidades dos usuários sejam atendidas em um espaço público, sua qualidade ambiental deve estar atrelada:

à preservação dos links ecológicos, através da conectividade entre ambientes naturais e construídos; à acessibilidade e conectividade do



## LAYER VERMELHO

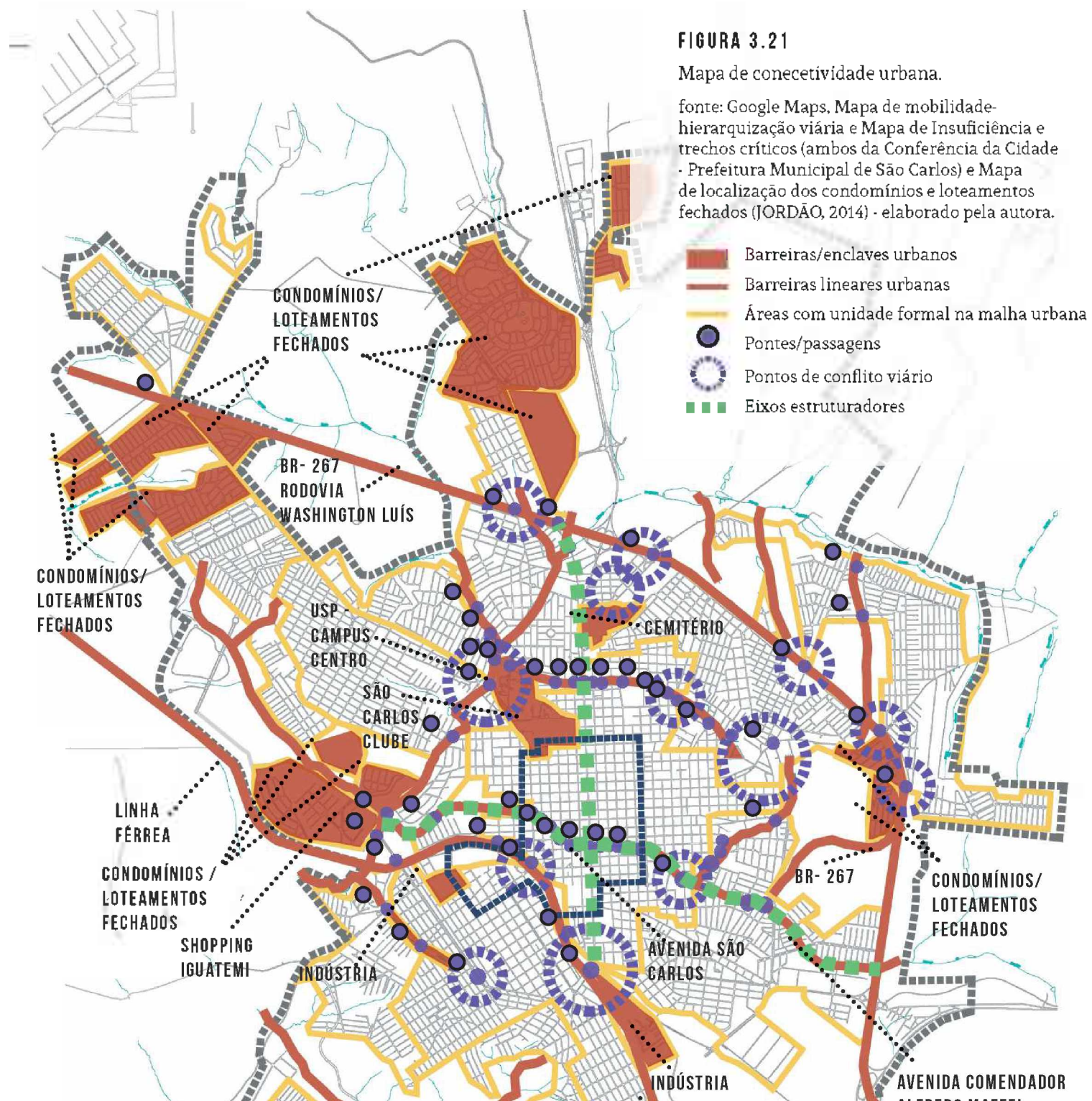
A existência de diversos cursos d'água e um relevo parcialmente acidentado levaram a cidade de São Carlos a expandir-se de maneira descontínua, sendo moldada em um primeiro momento por barreiras naturais. Com o tempo, a cidade passa a produzir seus próprios enclaves urbanos, como a linha férrea e as rodovias. Ao mesmo tempo em que elas têm intenção de gerar conexões com lugares para além da cidade, dentro do tecido urbano comportam-se como barreiras, causando diversos conflitos viários e dificuldades de sobreposição entre malhas.

Assim, os bairros externos à essas barreiras possuem dificuldade em se conectar com o restante da cidade, sendo necessárias pontes para realizar tais conexões. Na figura 3.22 fica claro que muitos dos pontos de conflito viário na cidade ocorrem nos lugares onde existem as pontes de transposição dessas barreiras, tanto das naturais quanto das construídas, que têm se mostrado insuficientes para gerar conexão no tecido urbano.

Os principais eixos que estruturam e conectam a cidade nos sentidos vertical e horizontal são respectivamente a Avenida São Carlos e a Avenida Comendador Alfredo Maffei (figura 3.23). Praticamente todas as vias da cidade são pensadas primeiramente para o tráfego dos veículos, não contemplando sistemas de transporte alternativos, como as bicicletas (figuras 3.24 a 3.33). Embora o relevo da cidade seja em grande parte acidentado, não mostrando-se favorável à locomoção por meio desse tipo de transporte, as avenidas que margeiam os cursos d'água mostram como uma ótima opção para implantação de ciclovias, já que possuem um relevo constante e que cruzam grande parte da cidade.

Ao analisar o potencial de conectividade dos espaços de recreio na região central, nota-se que muitos estão localizados próximos uns aos outros, possibilitando que o usuário locomova-se a pé em curtos trajetos. Ao mesmo tempo,







# DIMENSÃO DA TEIA URBANA



A Teia Urbana conecta-se diretamente com o Ambiente Urbano Construído, sobrepondo-as mutuamente em um sistema de redes dentro de redes. O princípio de mobilidade, também presente na leitura do ambiente construído, se faz presente na teia urbana como um complemento aos princípios de conectividade, âncoras da urbanidade segundo Vital (2012). Sendo assim, nesta quarta e última dimensão, os conceitos de identidade, habitabilidade, urbanidade e paisagem cultural estarão presentes na leitura do layer violeta, buscando reconhecer na cidade de São Carlos os espaços que promovem e induzem a dinâmica urbana, assim como sua vivacidade.

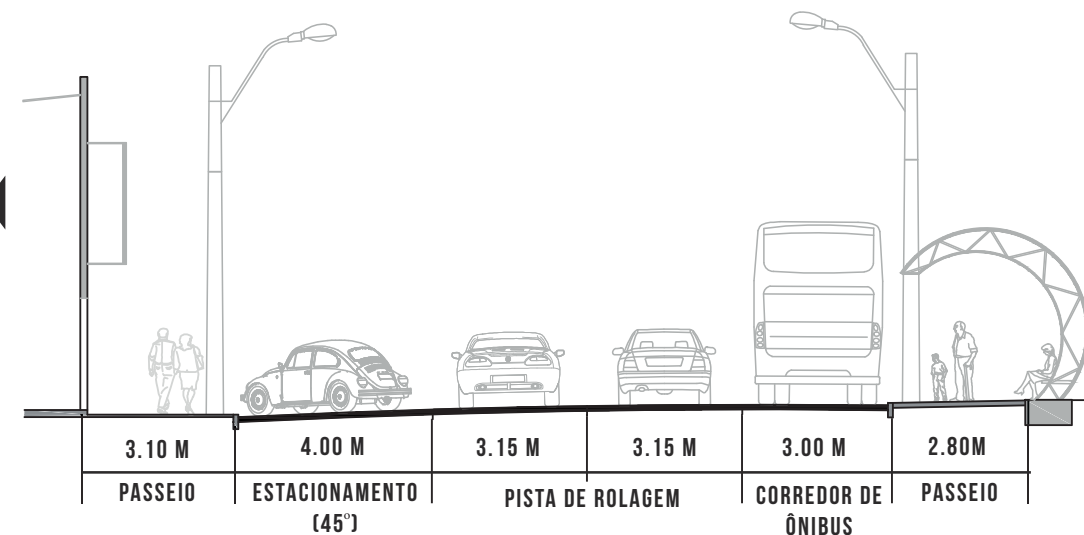
Estes espaços que concentram atividades humanas, tais como escolas, praças, espaços de trabalho e lazer, comportam-se como nós, que conectados entre si reforçam a utilização do espaço público ao tornarem-se pontos de atração e focos de caminhos.

“ A construção de cidades conectadas permite a conectividade entre todos os nós, e a memória coletiva nunca esqueceu a liberdade pessoal e a interação que isto nos dá. ”

SALINGAROS, 2004, p. 09 apud VITAL, 2012, p.249.



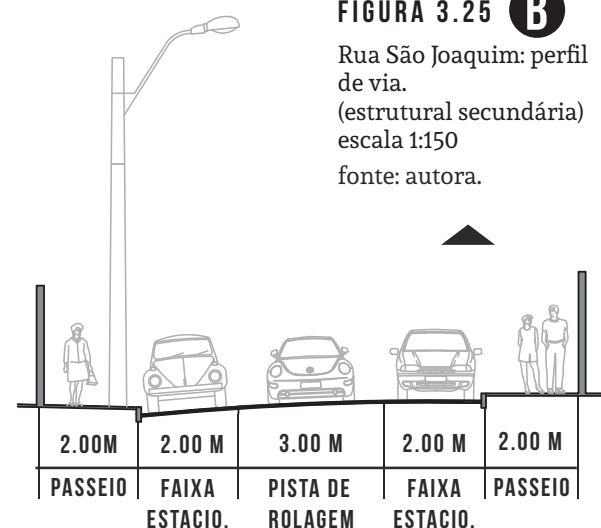
**FIGURA 3.23 A**  
Avenida São Carlos:  
perfil de via (estrutural)  
escala 1:150  
fonte: autora.



**FIGURA 3.24 A**  
Avenida São Carlos.  
fonte: Google Street View (2016).



**FIGURA 3.25 B**  
Rua São Joaquim: perfil de via.  
(estrutural secundária)  
escala 1:150  
fonte: autora.



**FIGURA 3.26 B**  
Rua São Joaquim.  
fonte: Google Street View (2016).



Distância até a área de recreio mais próxima (SHENK, 2016, p. 10):

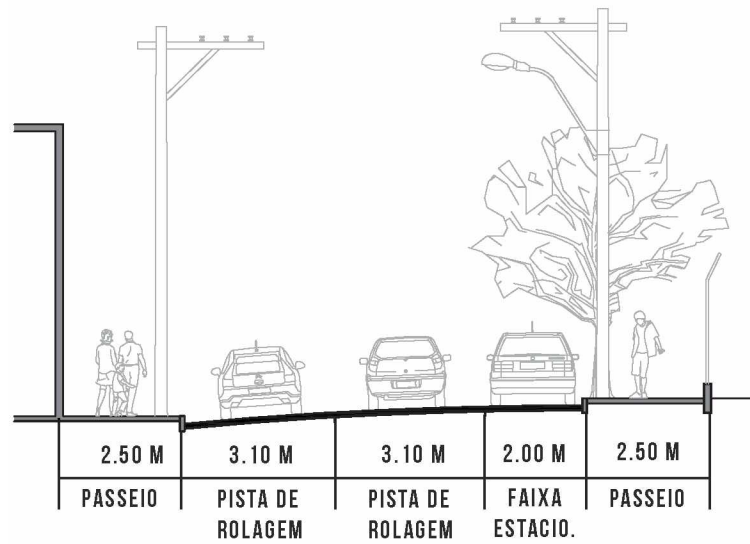
- Até 100m
- 100m a 200m
- 200m a 400m
- 400m a 800m
- 800m a 1400m

- Vias estruturais (E1)
- Vias estruturais secundárias (E2)
- Vias radiais (R)
- Vias coletoras (C)
- Vias perimetrais (P)
- Linha férrea
- Ciclovias projetadas
- Ciclovias existentes
- Percursos de pedestres - menores distâncias que conectam os sistemas de recreio



Perfil de Via

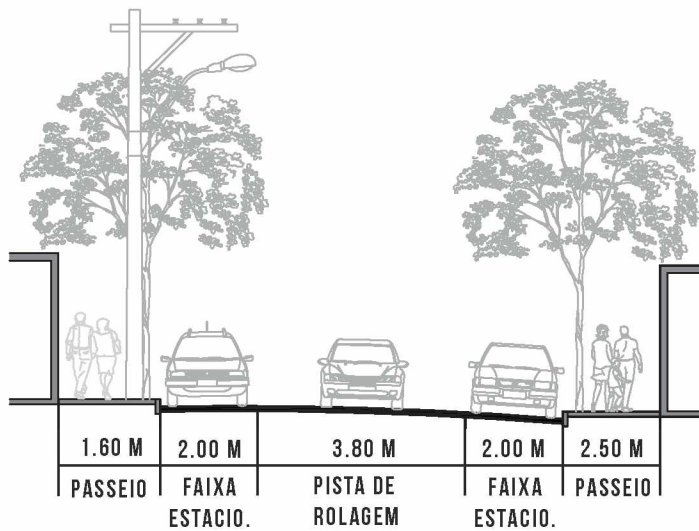




**FIGURA 3.27 C**  
Rua Padre Teixeira: perfil de via (radial) - escala 1:150  
fonte: autora.



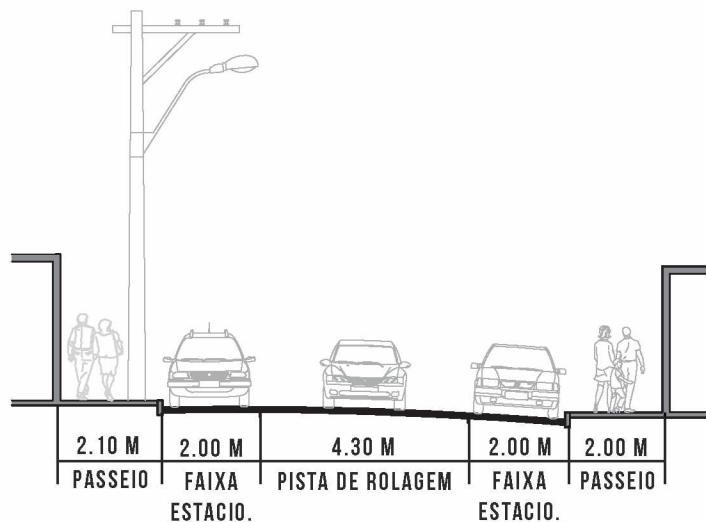
**FIGURA 3.28 C**  
Rua Padre Teixeira.  
fonte: Google Street View (2016).



**FIGURA 3.29 D**  
Rua Riachuelo: perfil de via (perimetral) - escala 1:150  
fonte: autora



**FIGURA 3.30 D**  
Rua Riachuelo.  
fonte: Google Street View (2016).



**FIGURA 3.31 E**  
Rua Itália: perfil de via (coletora) - escala 1:150  
fonte: autora



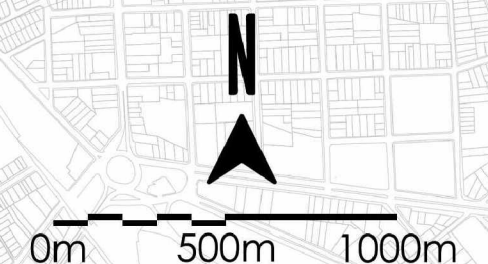
**FIGURA 3.32 E**  
Rua Itália.  
fonte: Google Street View (2016).

A baixa verticalização existente na área indica também uma baixa densidade, analisada na próxima camada, a violeta, dentro da Dimensão da Teia Urbana.



**FIGURA 3.33**  
Gabaritos: região interna à Poligonal Histórica.  
fonte: Google Street View (2016), elaborado pela autora.

- Sem gabarito (não edificado)
- Alto gabarito (mais de 6 pavimentos)
- Baixo gabarito (1 a 2 pavimentos)
- Médio gabarito (3 a 5 pavimentos)
- Área com limite de gabarito (h=9m)
- Poligonal Histórica





e Camelódromo), de cultura (Biblioteca Amadeu Amaral), esporte (Praça Dário Piaceres Junior) e de lazer (praça do Mercado Municipal). Outros nós existentes nessa área central, que também apresentam as características de confluência de fluxos de pessoas e transportes, junto a diferentes núcleos de atividades, são identificados na figura 3.40. Juntamente com o nó da Praça dos Voluntários, os nós do Jardim Público e da Praça VX de Novembro formam os principais pontos aglutinadores de pessoas e fluxos da região central.

Além dos nós identificados na região central da cidade, a paisagem cultural também é um fator que potencializa a confluência de pessoas e a vida urbana, estabelecendo, através da memória coletiva, vínculos afetivos entre população e espaço. Nos nós identificados, embora necessitem ter seus espaços requalificados para alcançar seu potencial como lugar, já apresentam-se consolidados em meio ao espaço e vida urbana. Enquanto isso, na região próxima à Estação Ferroviária, existem indícios que a tornam uma potencial área para

o desenvolvimento e consolidação de um nó. Além da confluência de um núcleo educacional, cultural, e de saúde, localizados no entorno da Praça Antônio Prado – mais conhecida como praça da estação – essa área é um ponto fundamental na conexão da região sul com o restante da cidade. A praça recebe um fluxo intenso de linhas de ônibus, que é um dos pontos principais de troca de linhas entre os moradores da região sul e o centro. Com a barreira física imposta pela linha férrea, muitos conflitos viários ocorrem nessa região, que torna-se sobrecarregada por ser um dos poucos pontos de transposição existentes.

A paisagem cultural da região próxima à Estação Ferroviária, ao sul da área central, ainda encontra-se pouco explorada quando comparada às áreas no entorno dos nós identificados. Ainda sobrevivem algumas edificações de interesse histórico no entorno da estação (figura 2.6, p. 40), porém muito degradadas. A grande quantidade de bens protegidos nessa área indica uma potencialidade a ser desenvolvida, articulando a paisagem cultural com os núcleos de atividades e fluxos existentes, propiciando um ponto nodal consolidado.

**FIGURA 3.37**

Praça Antônio Prado, mais conhecida como praça da estação.  
fonte: Google Street View (2016).



C

D



**FIGURA 3.38**

Ponto nodal na Praça dos Voluntários.  
fonte: <<http://static.panoramio.com/photos/large/64699079.jpg>> acesso: 28 nov. 2017



O layer violeta, responsável pela leitura material e imaterial dos espaços, torna-se fundamental para compreender as relações sociais, a conexão da população com os espaços de lazer, trabalho e moradia. Após essa leitura, a teia urbana completa-se com a sobreposição de todas as camadas estudadas, sintetizando todas as categorias analisadas e evidenciando os pontos fundamentais a serem desenvolvidos como propostas projetuais. Este olhar sistêmico possibilita identificar os elementos-chave estratégicos, capazes de promover a sustentabilidade urbana e o desenvolvimento da identidade sociocultural, que juntos deverão contribuir com os norteadores projetuais definidos nos capítulos 1 e 2 na busca por uma intervenção na região histórica da cidade de São Carlos.



**FIGURA 3.34**

Praça XV de Novembro e vida urbana.  
fonte: <[feiraecosolosaocarlos.files.wordpress.com](http://feiraecosolosaocarlos.files.wordpress.com)> acesso: 28 nov. 2017

A

\*VER FIGURA 3.39



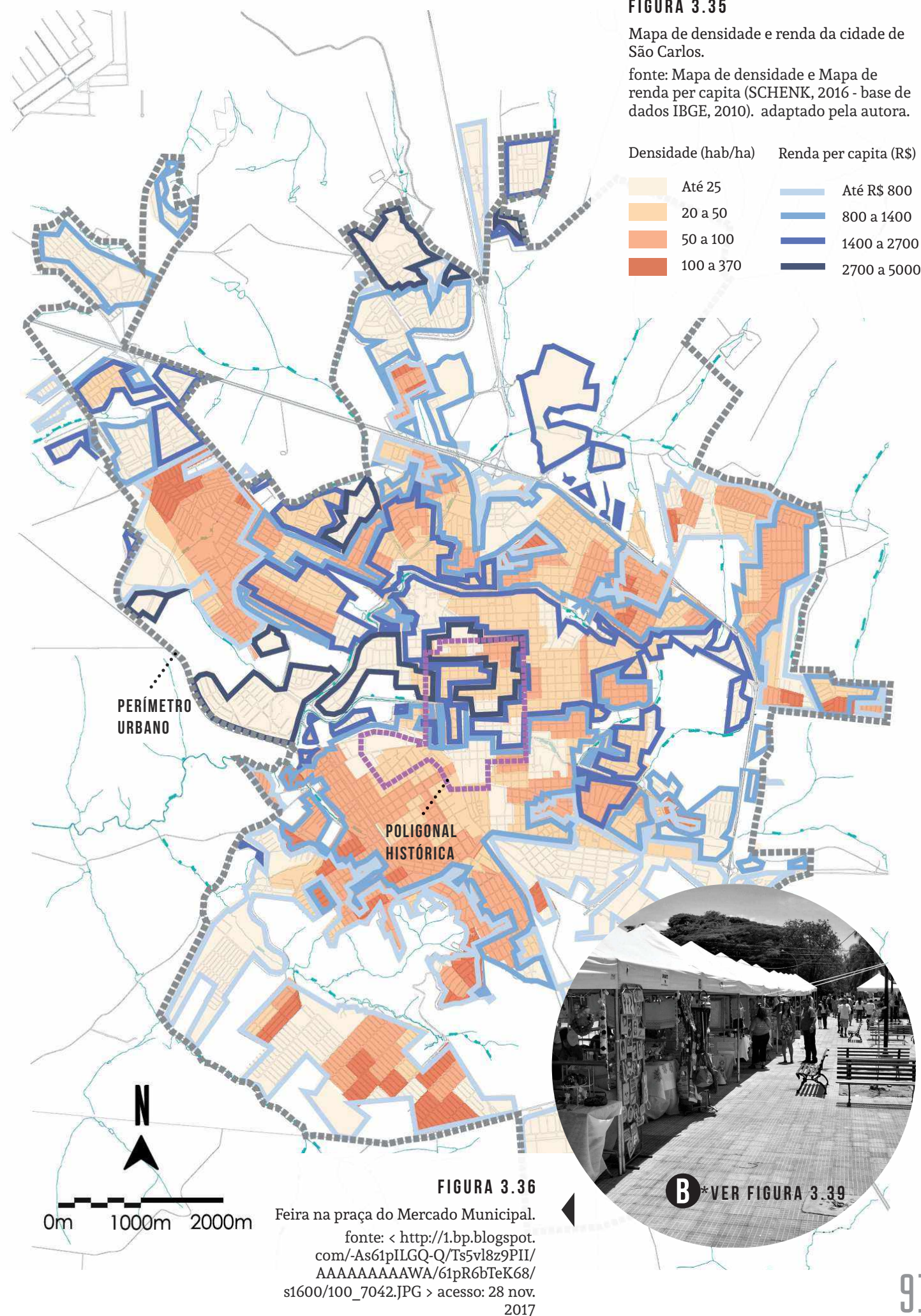
## LAYER VIOLETA

A mudança do caráter habitacional para o comercial na região central gerou uma região de baixo adensamento populacional, compartimentando a cidade através da expansão para as áreas periféricas e ainda menos adensadas (figura 3.36). Nota-se que na porção superior da área histórica existe uma densidade habitacional média, devido à maior verticalização dos edifícios residenciais. É também nessa área que localizam-se as maiores rendas dos habitantes da região central. Já na porção inferior da área histórica, próxima à região da estação ferroviária, a densidade é baixa, bem como a verticalização. Nessa área sul predominam os habitantes com menor renda per capita quando comparados aos moradores da porção superior do recorte.

Com a intensificação do caráter comercial da região e a migração do caráter habitacional para regiões periféricas, intensificou-se o fluxo de passagem dos usuários no centro para cumprir suas atividades cotidianas, obrigando-os a cobrir distâncias cada vez mais longas, dispendendo mais tempo no trajeto casa-trabalho. Assim, região esvazia-se no período noturno e nos finais de semana, quando as lojas e serviços estão fechados, caracterizando a área como um espaço de passagem e não de permanência.

Dentre os fluxos de transporte e pessoas na cidade, praticamente todos eles cruzam a região central devido ao sistema de transporte público na cidade ser diametral. Com isso, as linhas que conectam os bairros, sendo eles distantes ou não, passam sempre pelo centro. As vias que recebem os maiores fluxos são a Avenida São Carlos e a Rua Dona Alexandrina, paralelas entre si (figura 3.40). Entre essas ruas, ao lado do mercado municipal, localiza-se a Praça dos Voluntários, um ponto nodal que gera uma grande confluência de pessoas na região. Os pontos de ônibus localizados ao redor dessa praça a configuram praticamente como um terminal rodoviário pelo seu tipo de uso, que recebe sempre um fluxo constante de pessoas transitando à espera de seus ônibus e alternando entre pontos.

Embora o espaço não possua uma infraestrutura ao nível de um terminal, essa região pode ser considerada um nó, por articular junto com seu entorno imediato núcleos distintos de atividades, confluindo fluxos de pessoas e transportes, com núcleos de comércio (Mercado Municipal





Após finalizadas as análises em camadas, todos os resultados obtidos são cruzados, gerando, ainda na Dimensão da Teia Urbana, uma síntese sobre a área estudada.

As análises sobre a área da Poligonal Histórica, realizadas no caderno, foram de extrema importância para um entendimento global sobre o local e a identificação de um local de intervenção. Essa contextualização permite compreender o quão complexas são as relações existentes em um espaço urbano e central. Todos os elementos analisados ocorrem de maneira sistêmica e interdependentes, portanto não devem ser ponderados sob uma ótica unilateral. Sendo assim, o mapa síntese representa essa visão global, apontando tanto problemáticas sobre a região como também potencialidades a serem exploradas.

De acordo com o mapa final (figura 3.44), a região central de São Carlos mostra que a área possui uma boa quantidade de espaços livres públicos, principalmente praças, que são muito utilizadas no dia a dia da população que ali circula. Mas ao mesmo tempo, percebe-se que estes espaços estão pouco distribuídos ao redor das bordas da área, necessitando percursos de maiores distâncias para servir os moradores com sistemas de recreio, que abrangem as áreas verdes e de lazer. Eles também mostram-se pouco conectados entre si, possuindo uma potencialidade pouco explorada devido à proximidade desses espaços.

Os pontos principais observados na análise da Dimensão Ambiental indicam que a área, fora da área de influência exercida pelas praças, a região possui pouca arborização. Essa aridez influencia também no solo da região, uma vez que estando impermeabilizado causa diversos problemas de alagamento, principalmente nas áreas de maior declividade próximas ao Córrego Gregório. Do ponto de vista ambiental, a área que margeia o córrego mostra-se como uma área crítica, com sua área de preservação praticamente toda ocupada, não existindo nenhum traço de mata ciliar ou de cuidado com o córrego. Canalizado e retificado, sua natureza foi ignorada ao ocuparem as áreas de alagamento naturais que margeiam os cursos d'água, gerando diversos problemas na região.

LEGENDA

- Eixos principais para uma potencial conexão dos sistemas de recreio
- Áreas de desconexão dos eixos do sistema de recreio
- Mancha de influência dos sistemas de recreio
- Mancha principal de fluxos transporte/pessoas
- Edificações subutilizadas
- Vegetação
- Nós urbanos existentes
- Nós potenciais
- Poligonal histórica
- Educação
- Cultura
- Centros comunitários
- Saúde
- Centros comerciais
- Esportes

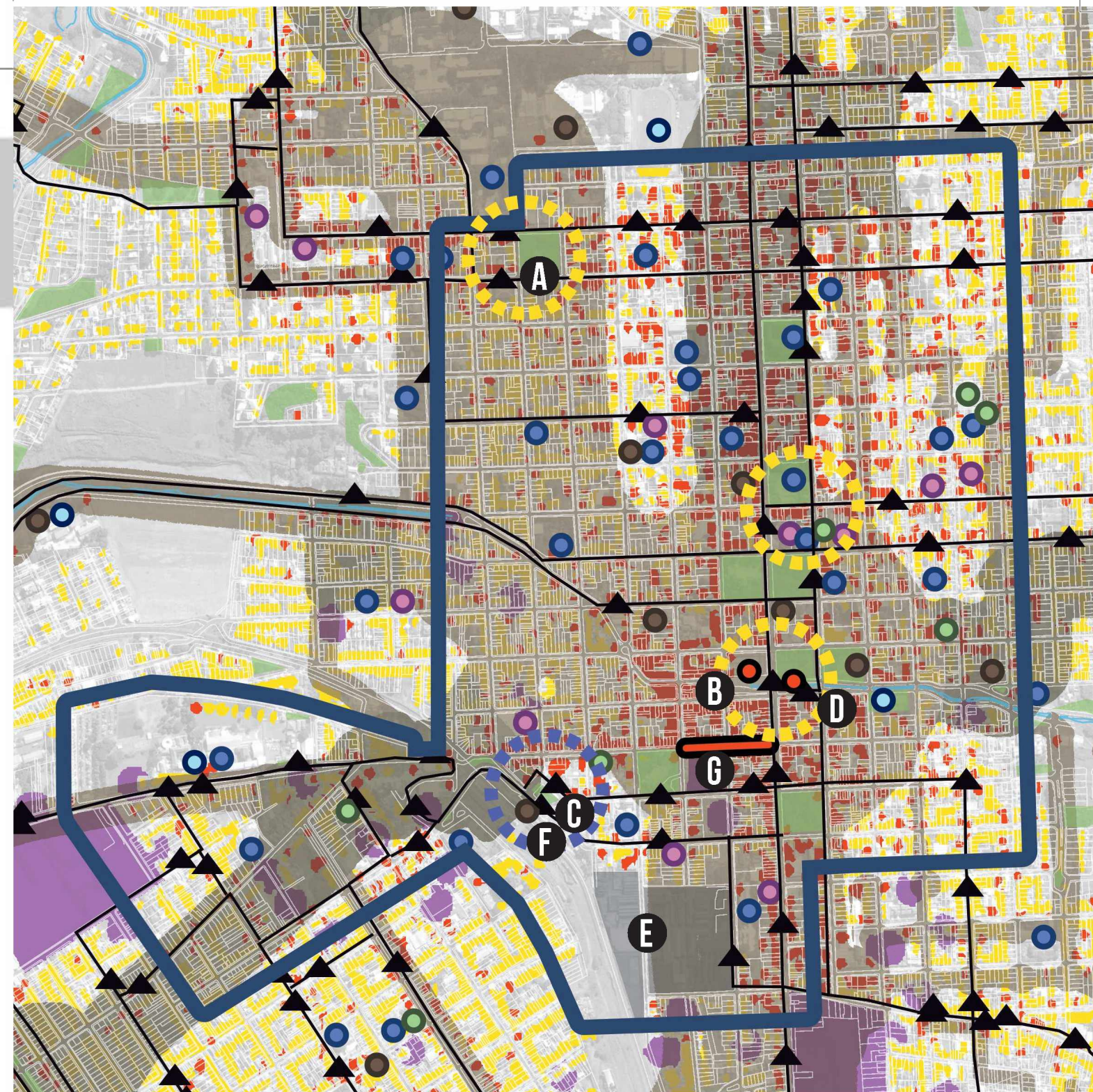


FIGURA 3.39

Layer Violeta: vida urbana e paisagem.

fonte: Google Maps, Mapa Uso do Solo na Área Urbana (Revisão do Plano Diretor de São Carlos, 2011), Mapa de Áreas e Equipamentos públicos (Prefeitura Municipal de São Carlos, 2015), Mapa Padrões de Deslocamento na Cidade de São Carlos-SP (SILVA, A.Nelson, 2010) elaborado pela autora.

- Pontos de ônibus
- Linhas de ônibus
- Educação
- Cultura
- Centros comunitários
- Saúde
- Centros comerciais
- Esportes
- Nós urbanos
- Potencial nó urbano
- Mancha do fluxo de pessoas e transportes
- Poligonal Histórica
- Indústria
- Habitação
- Comércio
- Sem uso
- Praças



**FIGURA 3.40**

Edifícios subutilizados próximos à Estação Ferroviária: à esquerda, antiga Tecelagem São Carlos (Tecedão) e à direita, antiga fábrica Faber Castell.  
fonte: Renan Santos Gomes.

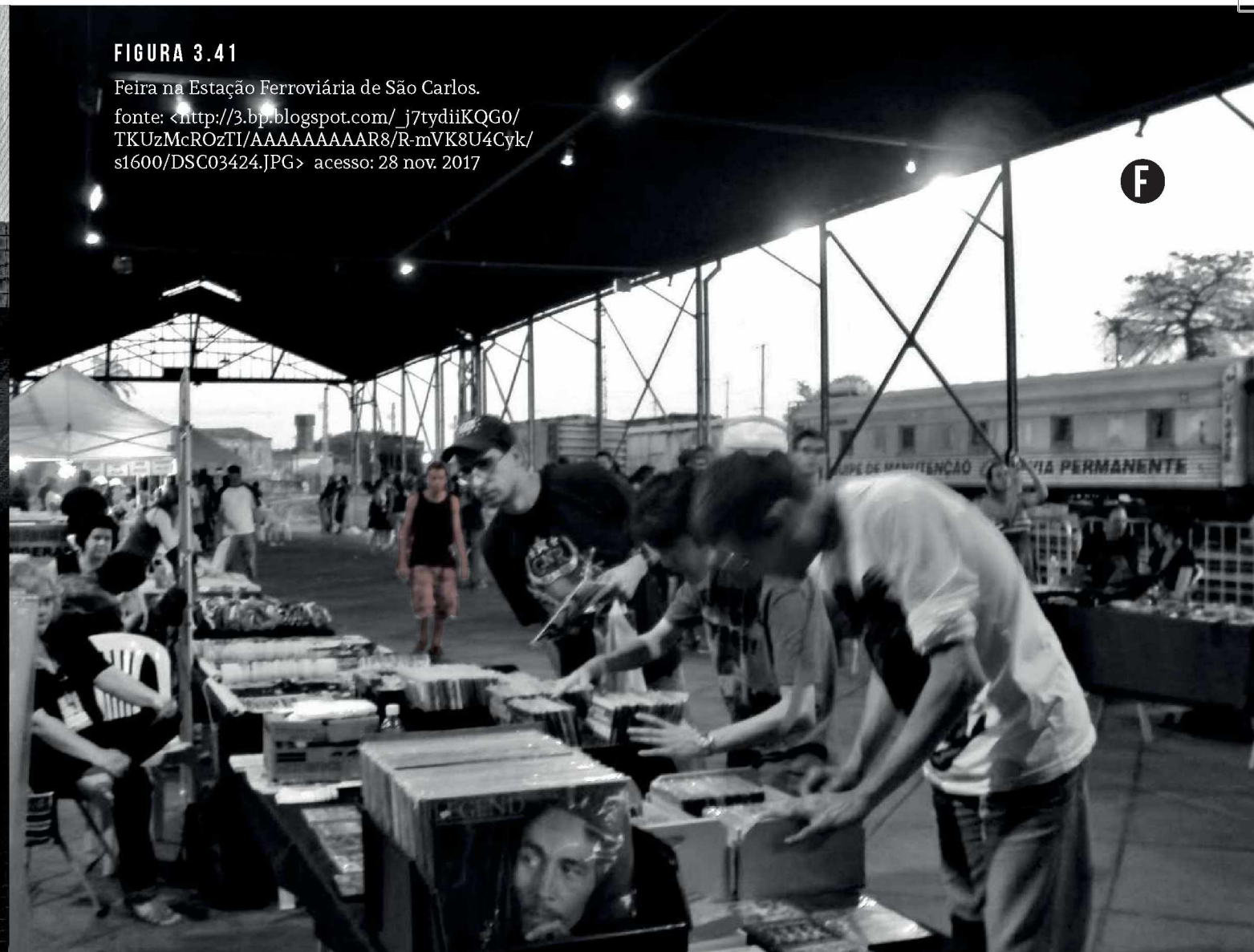
**E**



**FIGURA 3.41**

Feira na Estação Ferroviária de São Carlos.  
fonte: <[http://3.bp.blogspot.com/\\_j7tydiiKQG0/TKUzMcROzTI/AAAAAAAAAR8/R-mVK8U4Cyk/s1600/DSC03424.JPG](http://3.bp.blogspot.com/_j7tydiiKQG0/TKUzMcROzTI/AAAAAAAAAR8/R-mVK8U4Cyk/s1600/DSC03424.JPG)> acesso: 28 nov. 2017

**F**



**FIGURA 3.42**

Calçadão da General em São Carlos: rua de comércio exclusiva para pedestres.

fonte:  
<[saocarlosemrede.com.br/files/noticia/photo/13140/noticia\\_calcao%20sao%20carlos.jpg](http://saocarlosemrede.com.br/files/noticia/photo/13140/noticia_calcao%20sao%20carlos.jpg)> acesso: 28 nov. 2017

**G**



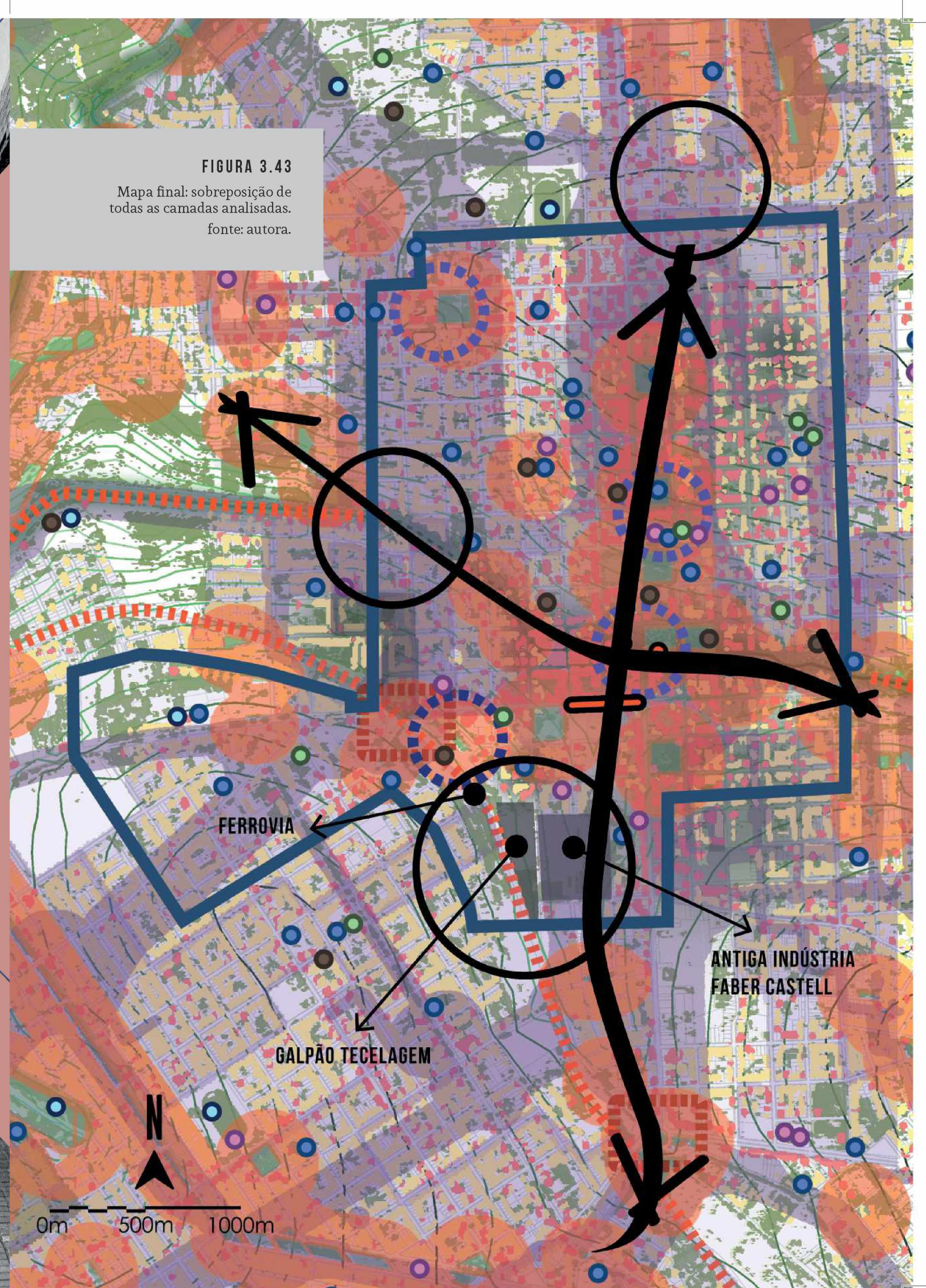


**FIGURA 4.1**  
Edifício da antiga indústria de tecelagem (Tecidão)  
fonte: Renan Santos Gomes.



**FIGURA 3.43**

Mapa final: sobreposição de todas as camadas analisadas.  
fonte: autora.





Já na Dimensão do Ambiente Urbano, os **conflitos viários** são os problemas que mais afetam a população. A **barreira espacial que a linha férrea representa** destaca-se como a maior desconexão da área. Por desconectar a região sudoeste do restante, tanto pelos poucos pontos de conexão viário existentes como pela desconexão com os espaços de recreio, que por estarem localizados principalmente em um eixo vertical da área central, deixam a região próxima da ferrovia com poucas opções **de espaços verdes e de lazer**.

O pouco adensamento da área central indica que a ocupação com mais habitações é favorável. Agregando a isso atividades que possibilitem a área ter um uso noturno, a região poderia tornar-se mais segura e agradável, com uma maior **vitalidade**. Observa-se também, após a análise da Dimensão da Teia Urbana, uma concentração de atividades e comércio consolidada ao longo do eixo vertical que abrange as vias estruturais. A região próxima à Estação Ferroviária mostra-se uma área favorável para otimizar os **fluxos de pessoas e transportes** que transitam pela região, desenvolvendo assim este nó em potencial. Além disso, a área, através da ocupação de bens ociosos, valorizaria **seu patrimônio existente, fortalecendo** as relações do bairro e seu caráter de ponto nodal.

Também foram identificados **dois eixos principais** na região onde, devido à grande influência das áreas de recreio existentes, poderiam configurar um sistema conectado de espaços públicos verdes e de lazer. Porém isso não acontece. Além de não existir um diálogo entre os espaços, percebe-se também que algumas áreas ao longo dos eixos provocam rupturas, impedindo que se crie essa continuidade.

O **eixo vertical** identificado no mapa síntese (figura 3.44) corresponde ao trecho com maior quantidade de praças, formando um alinhamento que segue para o sul da área central, indo além do perímetro histórico. Nessa área encontram-se **duas grandes edificações subutilizadas**, onde ao mesmo tempo em que rompem com a potencialidade de conexão dos espaços ao longo do eixo, configuram uma área de destaque para uma **intervenção conectiva**. Tal conexão, ao estender-se também para **além da ferrovia**, possibilitaria que fossem alcançados os bairros com menores ofertas de espaços públicos verdes e de lazer, além de possibilitar a continuidade do fluxo existente no local, que é bloqueado pela barreira física da ferrovia.

As análises referentes à região central da cidade identificaram diversas potencialidades de áreas para a intervenção. Dentre elas, a região próxima à Estação Ferroviária (figura 3.45) destaca-se como um ponto de interesse principal devido à confluência de conflitos identificados na figura 3.44 (viários, espaciais, sociais, morfológicos e ambientais). Além das questões levantadas pelo resultado da análise, a área, por possuir espaços ociosos e de interesse histórico, torna-se ainda mais relevante, principalmente quando trata-se de uma proposta que busca o contato com a identidade e memória do lugar.

A partir do reconhecimento dessa área de interesse é que o local da intervenção projetual define-se. Assim, algumas ideias iniciais e diretrizes são lançadas para o local durante a primeira etapa do trabalho (figura 3.46), e que serão desenvolvidas no próximo capítulo.

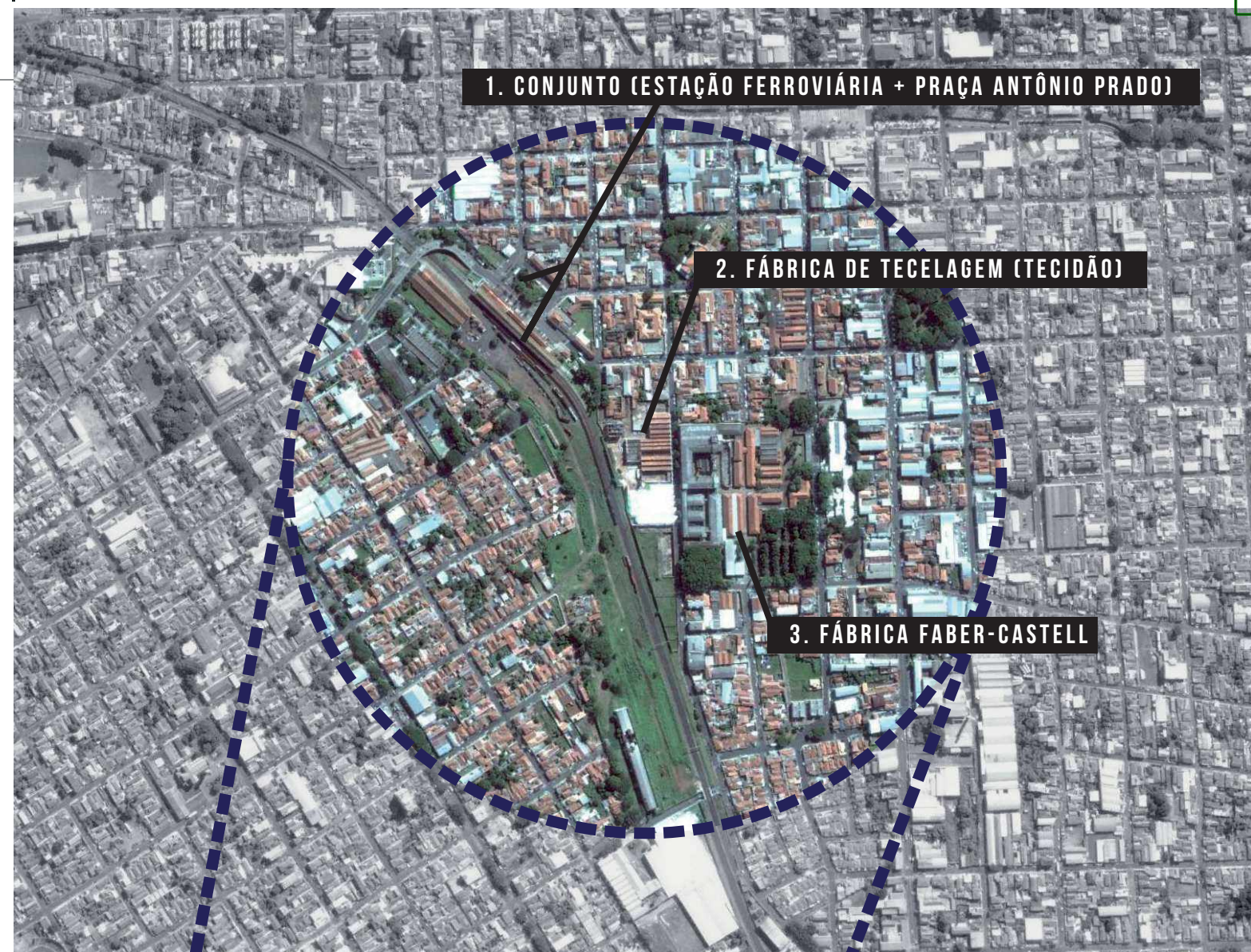


FIGURA 3.44

Área definida para o desenvolvimento da proposta de requalificação, com destaque para as edificações existentes.  
fonte: google maps.

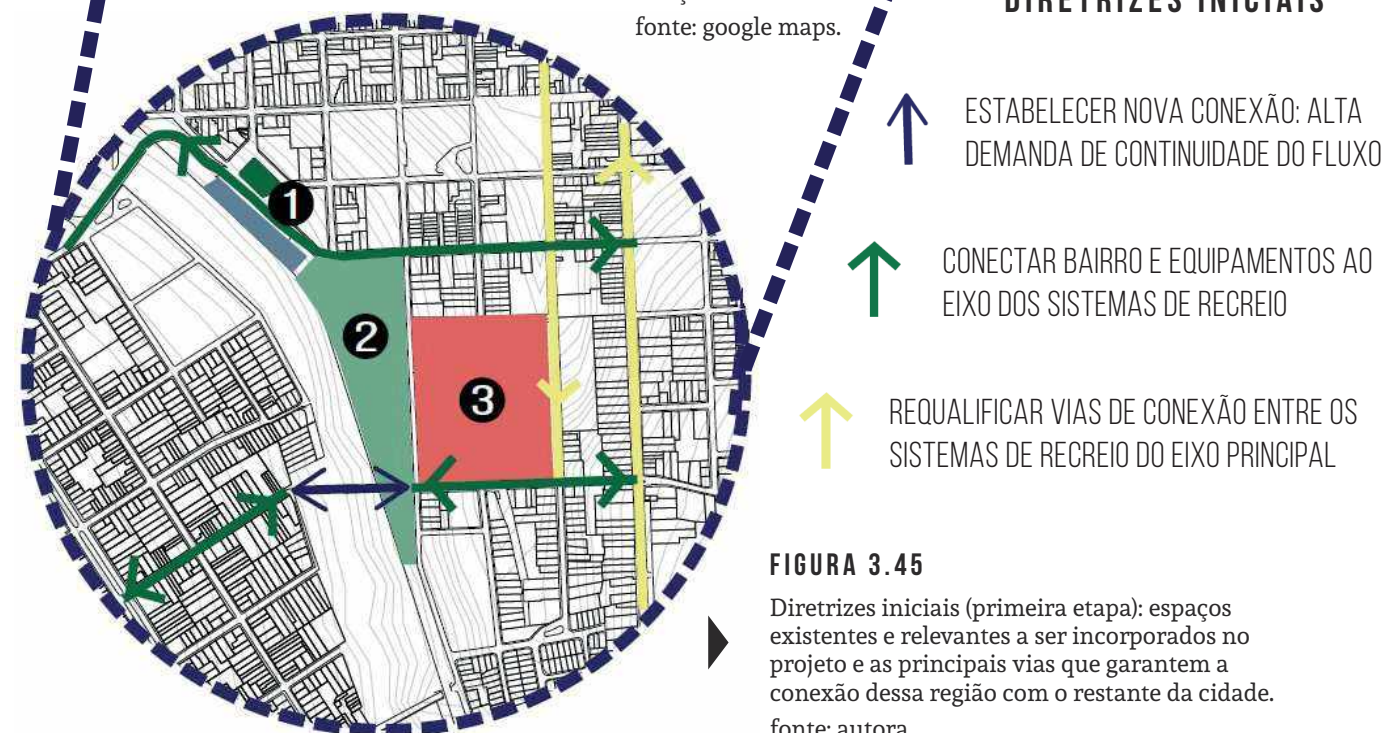
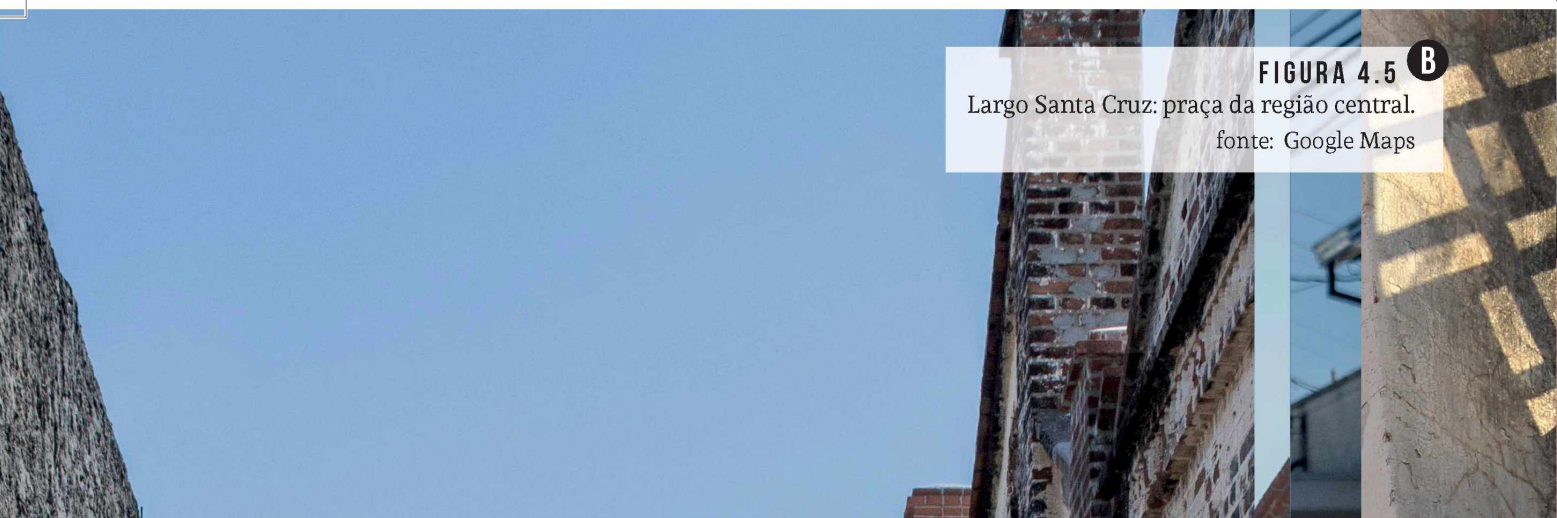


FIGURA 3.45

Diretrizes iniciais (primeira etapa): espaços existentes e relevantes a ser incorporados no projeto e as principais vias que garantem a conexão dessa região com o restante da cidade.  
fonte: autora.






**FIGURA 4.5** **B**  
Largo Santa Cruz: praça da região central.  
fonte: Google Maps

# RECORTE

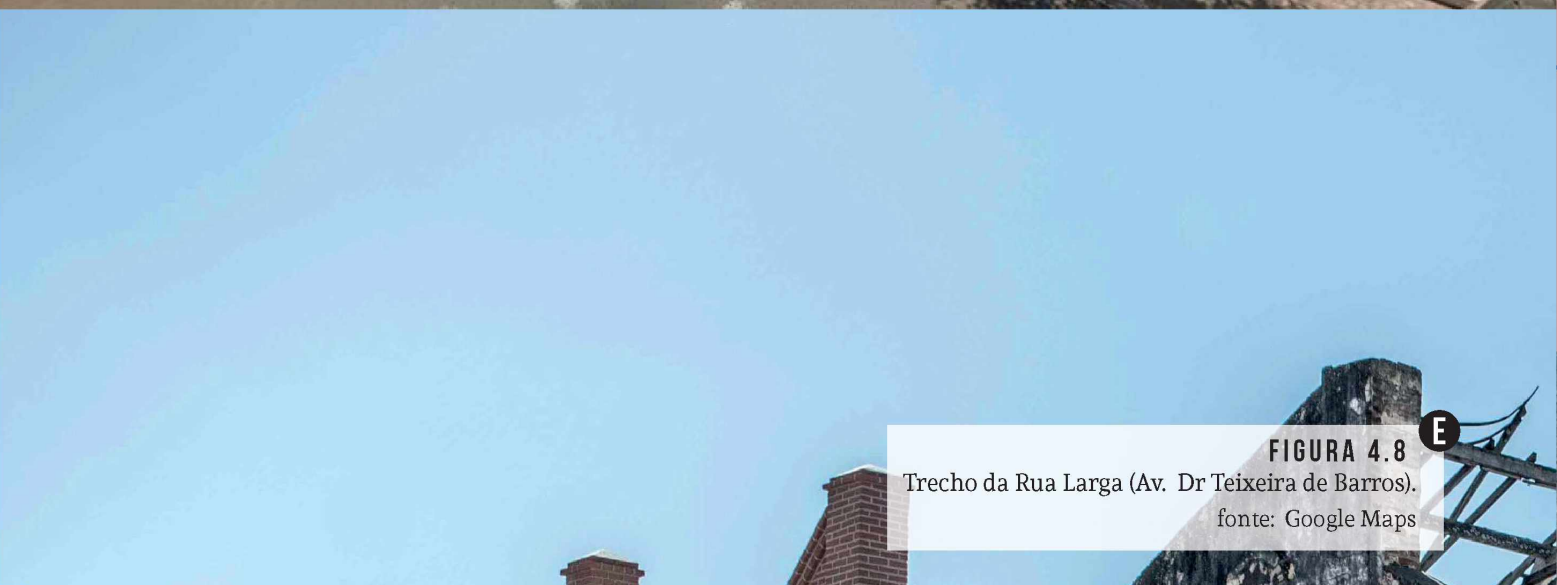
## E O PLANO



**FIGURA 4.6** **C**  
Cruzamento da R. Episcopal com R. Bento Carlos.  
fonte: Google Maps



**D** **FIGURA 4.7**  
Largo Santa Cruz: praça da região central.  
fonte: Google Maps



**FIGURA 4.8** **E**  
Trecho da Rua Larga (Av. Dr. Teixeira de Barros).  
fonte: Google Maps

Com o recorte da área definido, o quarto e último capítulo busca conhecer melhor a região e suas particularidades, para poder então iniciar um planejamento para a área. A partir das diretrizes iniciais definidas no capítulo anterior é que uma proposta de requalificação da área se desenvolve.



## 4.1 UMA ESCALA { LOCAL }

>> A região definida para o desenvolvimento do trabalho está no encontro entre os limites dos bairros do centro e da Vila Prado. Segundo Leila Maria Massarão, historiadora e chefe da divisão de pesquisa e divulgação da Fundação Pró-Memória, geograficamente apenas a linha do trem separa a Vila Prado do centro da cidade, uma separação que teve um grande impacto histórico.

“ Havia o povo de cá e o povo de lá da linha. O povo de cá era conhecido como nobre e culto, andava de bonde e não precisava passar para o outro lado. Já quem morava do lado da Vila Prado era operário, trabalhador braçal, pessoas sem estudo que atravessavam os trilhos para fazer compras. ”

MASSARÃO, kappa magazine, p. 14

Essas características de bairro operário e industrial trouxeram para a área e para os moradores uma identidade muito particular. A partir do bairro Vila Prado é que toda a zona sul da cidade se desenvolveu posteriormente, chegando hoje a compreender aproximadamente ¼ da população da cidade.

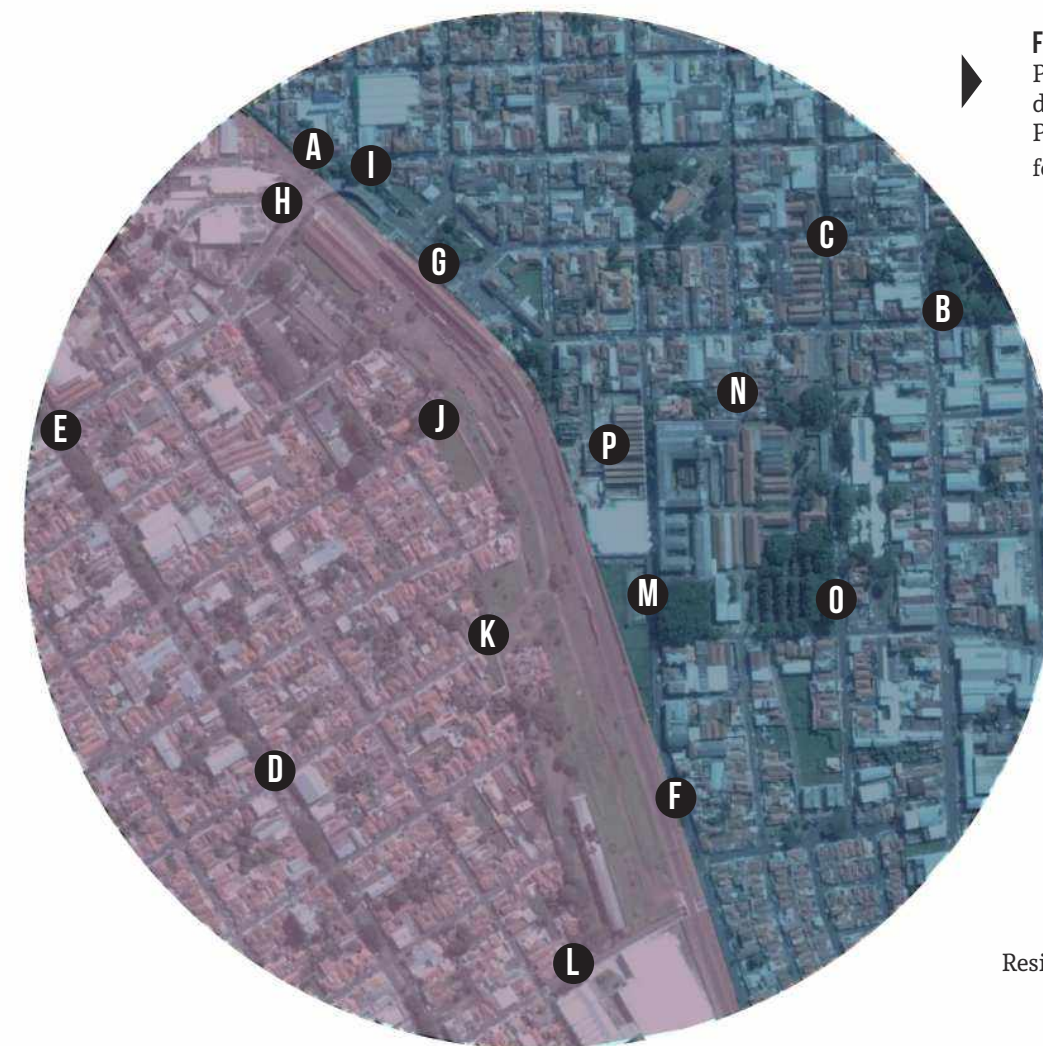


FIGURA 4.3  
Pontos destacados nas regiões do Centro (lado direito) e Vila Prado (lado esquerdo).  
fonte: Google Maps

FIGURA 4.4  
Residências no bairro Vila Prado.  
fonte: Google Maps



Uma vez que o bairro se via delimitado e apartado pela ferrovia, acabou que a região se desenvolveu de certa maneira independente do restante da cidade. Até hoje existe um forte caráter comercial no bairro, concentrado na Avenida Doutor Teixeira de Barros, mais conhecida como Via Larga pelos moradores -devido à presença de um largo canteiro de Flamboyants.

Além dos comércios a região é caracterizada por possuir muitas instituições de educação, públicas e privadas, e residências, onde predomina o baixo gabarito.

O lado da região central é um lugar com maior tráfego de veículos e movimento durante o dia por possuir muitos comércios e serviços por toda a área. Com isso, após às 18 horas a região fica esvaziada e quase sem movimento, com exceção das ruas principais que servem de acesso a outros bairros. Outra característica forte dessa região é a presença das diversas praças, que são amplamente utilizadas pela população e encontram-se em sua maioria em bom estado de conservação e com abundante vegetação.

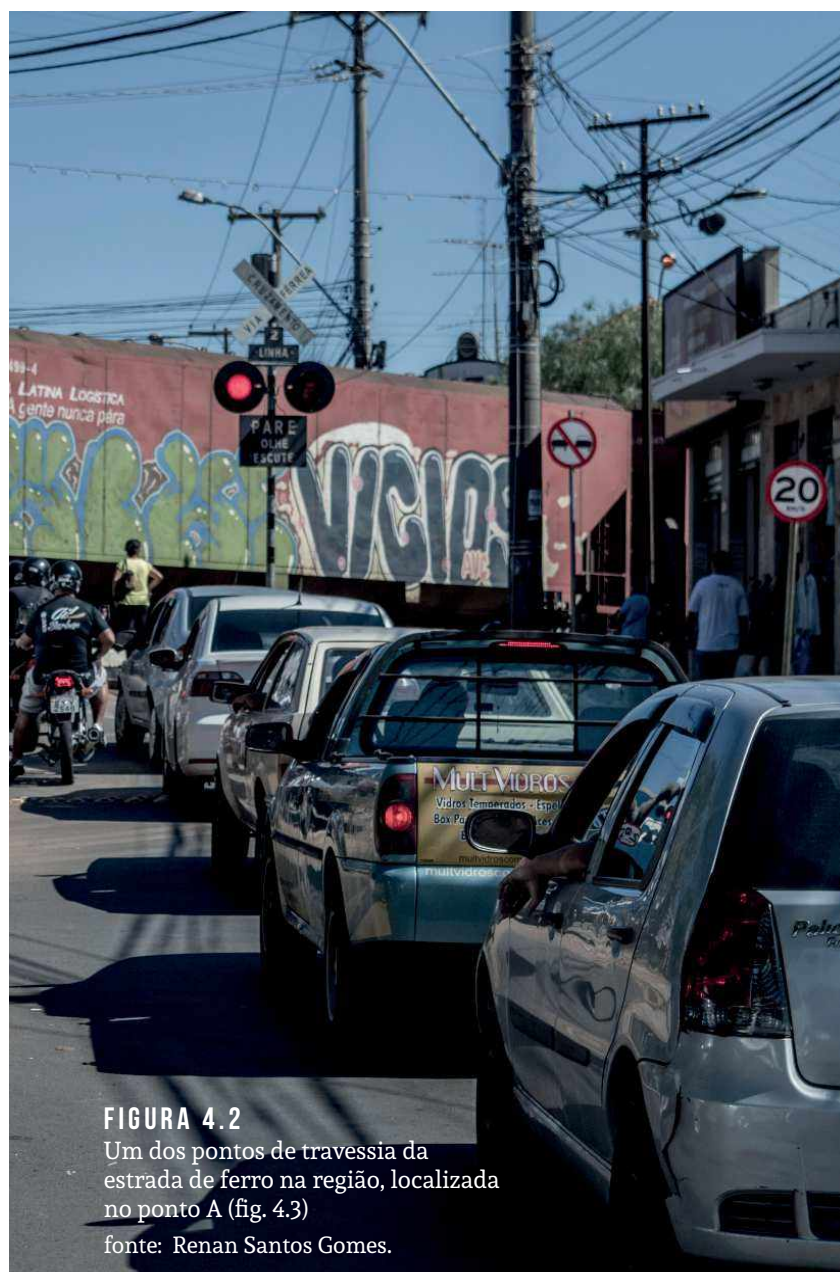


FIGURA 4.2  
Um dos pontos de travessia da estrada de ferro na região, localizada no ponto A (fig. 4.3)  
fonte: Renan Santos Gomes.



M

FIGURA 4.17

Antiga Faber Castell à direita e galpão da antiga Tecelagem à esquerda.

fonte: Google Maps

N

FIGURA 4.18

Rua residencial com entrada para antiga fábrica da Faber.

fonte: Google Maps

O

FIGURA 4.19

Área dentro da antiga fábrica Faber.

fonte: Google Maps

F

FIGURA 4.9

Passeio próximo à linha do trem.

fonte: Renan Santos Gomes



**G**

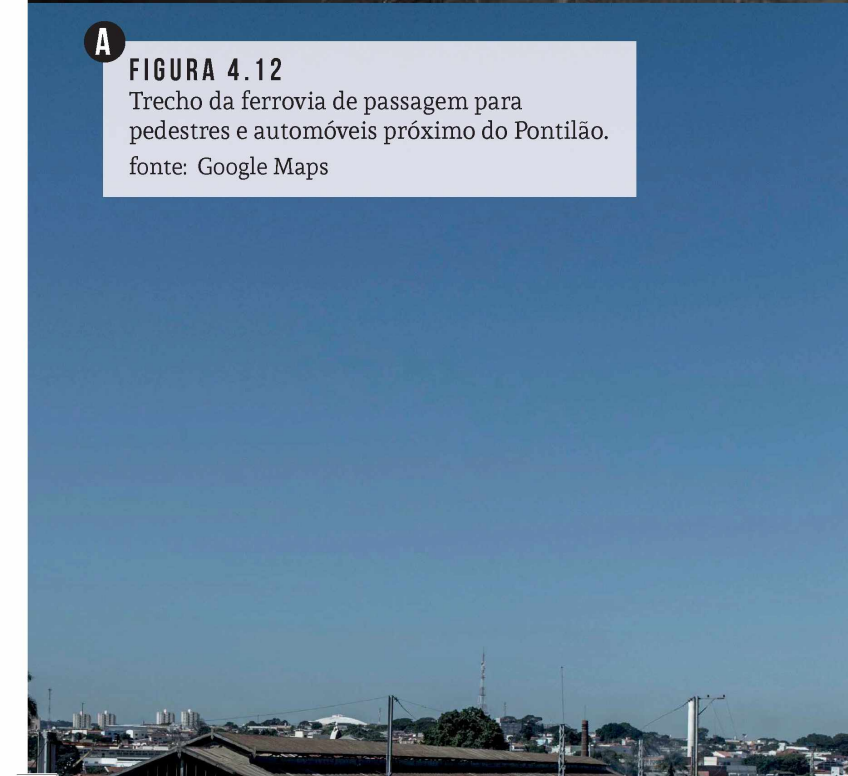
**FIGURA 4.10**  
Estação Ferroviária.  
fonte: Google Maps

**H**

**FIGURA 4.11**  
Vista do Pontilhão para a Estação.  
fonte: Renan Santos Gomes.

**A**

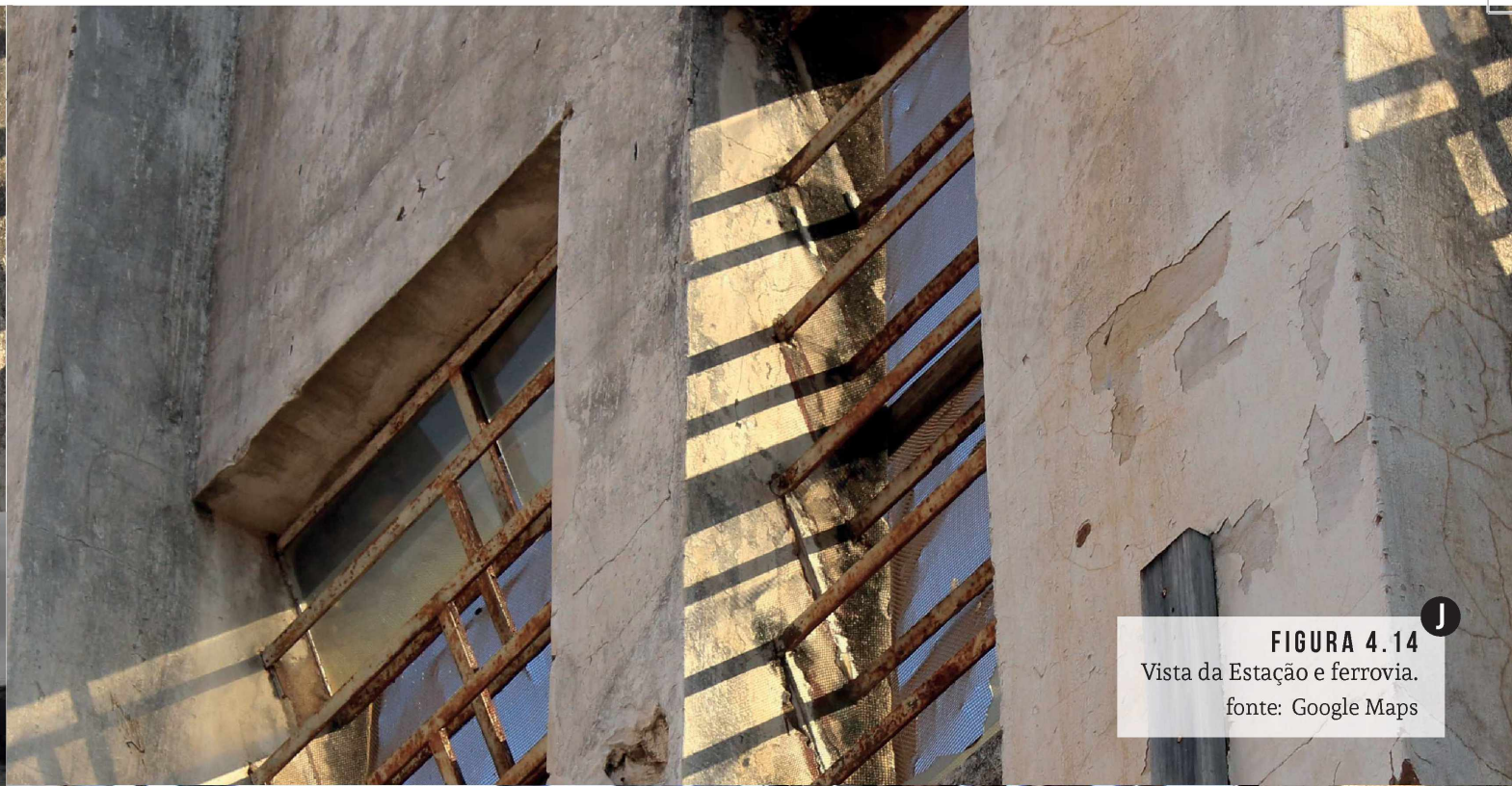
**FIGURA 4.12**  
Trecho da ferrovia de passagem para pedestres e automóveis próximo do Pontilhão.  
fonte: Google Maps

**I**

**FIGURA 4.13**  
Área sob o Pontilhão.  
fonte: Google Maps

**J**

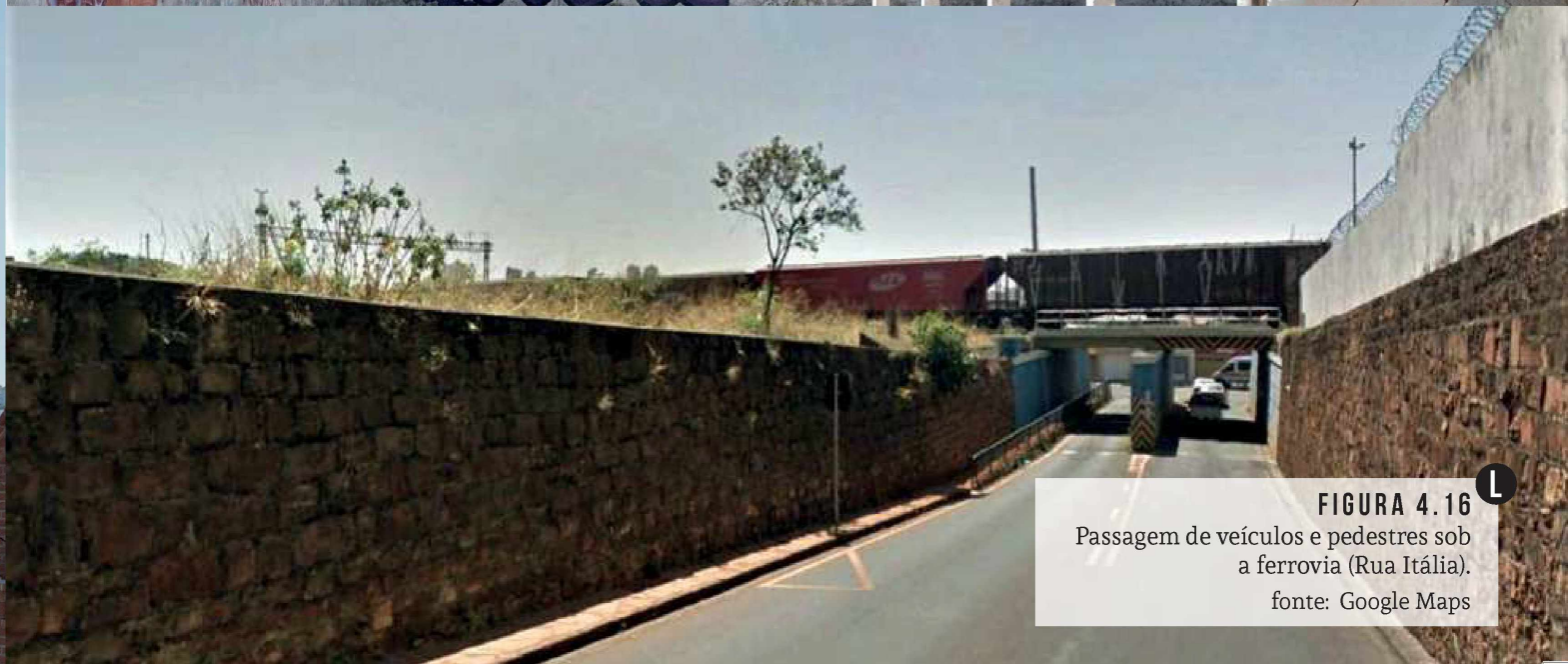
**FIGURA 4.14**  
Vista da Estação e ferrovia.  
fonte: Google Maps

**K**

**FIGURA 4.15**  
Vista da Ferrovia e galpões das indústrias abandonadas.  
fonte: Google Maps

**L**

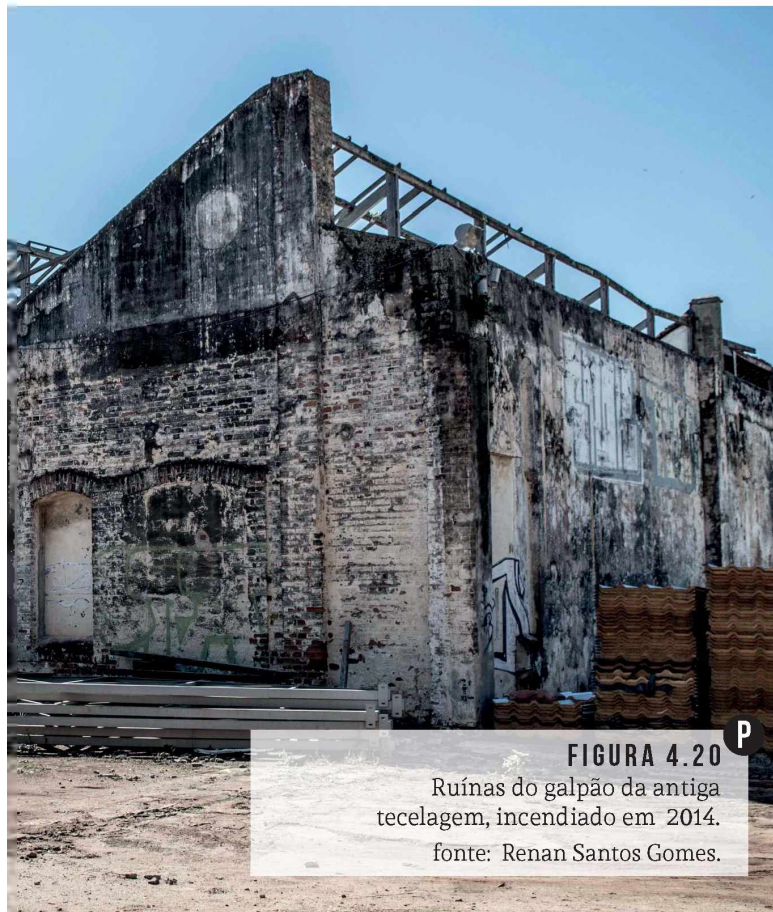
**FIGURA 4.16**  
Passagem de veículos e pedestres sob a ferrovia (Rua Itália).  
fonte: Google Maps





# SÍNTESE A3





**FIGURA 4.20**  
Ruínas do galpão da antiga  
tecelagem, incendiado em 2014.  
fonte: Renan Santos Gomes.



**FIGURA 4.21**  
Galpão da antiga tecelagem (Tecedão).  
fonte: Renan Santos Gomes.





As análises realizadas no capítulo anterior possibilitaram uma leitura ampla da cidade e da região central como um todo. A partir delas foi definido o recorte próximo à Estação Ferroviária, que agora necessita ser compreendido em sua própria escala. A sobreposição de todas as camadas analisadas, que resultou em um mapa final (figura 3.44, pág. 97), agora sintetiza-se em um **Panorama Ambiental Urbano** específico para o recorte. Segundo Vital (2013, p. 475), a constituição do panorama, a partir da sobreposição das camadas analisadas, possibilita identificar com clareza os elementos-chave estratégicos que possam induzir a qualidade ambiental urbana. Os principais pontos observados na síntese da problemática (página 111, figura 4.23) no bairro

**VILA PRADO** (a oeste da ferrovia) e na região do **CENTRO** (a leste da ferrovia) são:

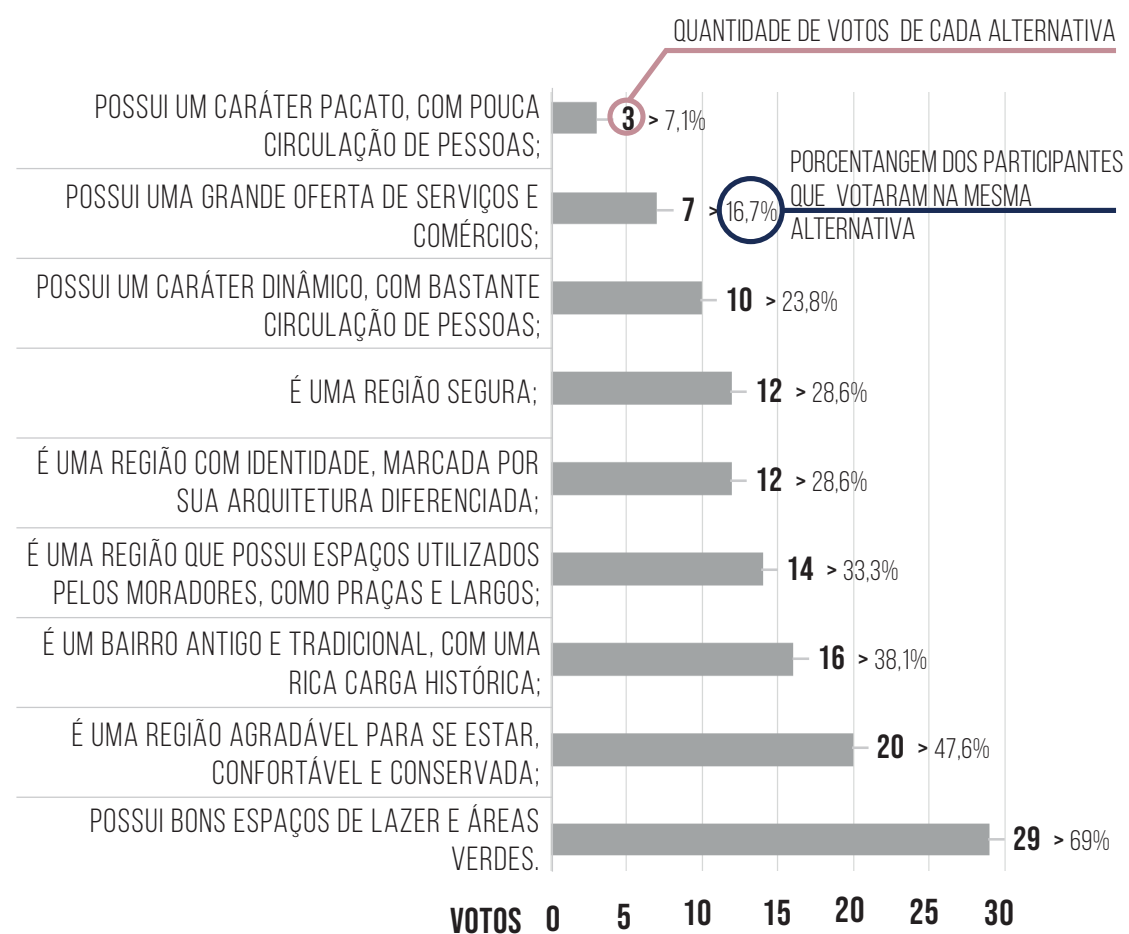
- Poucas áreas verdes se comparada à região central, o que ocasiona uma maior impermeabilidade na região.
- A ausência de vegetação nas margens da linha férrea torna-se um ponto crítico durante o período das chuvas. Pela topografia da área, o escoamento da água pluvial direciona-se em sentido à ferrovia, acumulando-se na região provocando alagamentos e erosão.
- O escoamento das águas pluviais do bairro direciona-se para uma das poucas vias de passagem da barreira da ferrovia (Rua Itália), provocando um grande alagamento e impedindo a passagem pelo local.
- Os principais pontos de conflito entre as conexões viárias ocorrem próximo do Viaduto (ponto de referência 1), onde existe um fluxo muito intenso de carros e ônibus, deixando os pedestres sem opções seguras para circulação. Outro ponto é a passagem sob a ferrovia na Rua Itália, que possui um grande fluxo mas que a via existente não comporta, além de não possuir também uma passagem e passeio adequados para pedestres.
- A Rua Larga (Av. Doutor Teixeira de Barros) possui um alto fluxo de automóveis e ônibus, além da concentração de comércios e serviços ao longo de sua extensão, o que favorecem a formação de ilhas de calor. Porém esse efeito é minimizando pela presença de vegetação e arborização presente no local.
- É uma região menos árida se comparada à Vila Prado, porém ainda muito impermeabilizada. A existência mais sistemas de recreio (pontos de referência 1, 2, 3 e 4) garantem áreas verdes para a população que mora próxima dessa região.
- Por ser uma região mais movimentada, existem mais vias de alto fluxo e um maior caráter comercial, concentrados na Avenida São Carlos e no entorno da Praça da Igreja São Benedito. A avenida São Carlos destaca-se por ser o principal eixo de conexão vertical da cidade, logo possui um grande fluxo e um grande potencial para formação de ilhas de calor.
- A área também sofre com problemas de alagamentos por estar localizada em um fundo de vale, recebendo o escoamento de água de regiões de maior altitude a leste e oeste, que convergem para a Rua Episcopal. A dificuldade de contenção das águas na Vila Prado (a oeste) torna-se um problema para a região central, que acaba recebendo parte desse escoamento.
- A principal área com potencial para desenvolvimento de um nó urbano localiza-se entre a praça Antônio Prado e a Estação Cultura. Este local é um ponto de convergência de paradas de ônibus que se utiliza da praça como apoio.
- O ponto de destaque da área central está nas duas grandes edificações abandonadas. Elas estão estrategicamente posicionadas entre os dois pontos críticos relativos ao escoamento das águas pluviais dos dois bairros. Sua posição junto à ferrovia também configura um grande bloqueio na área, intensificando a desconectividade existente entre ambos os bairros.

# SÍNTESE A3



## QUAIS PONTOS OS MORADORES GOSTARIAM QUE FOSSEM CORRESPONDENTES À SUA REGIÃO

\* VOTARAM NOS CONSIDERADOS PRINCIPAIS, COM A OPÇÃO DE VOTAR EM MAIS DE UM ITEM POR PARTICIPANTE



Para os moradores que participaram da pesquisa, a região hoje define-se positivamente por sua historicidade, pelo caráter comercial e pela sua arquitetura. No projeto, estes pontos deverão ser respeitados e fortalecidos, ao mesmo tempo em que os pontos negativos devem ser minimizados, como o conjunto do espaço urbano, arquitetônico e natural degradados e impossibilitados de uso.

Para realizar uma leitura completa acerca do local é fundamental conhecer o ponto de vista das pessoas que vivem e frequentam a região. A avaliação do espaço urbano da região pela ótica dos moradores é importante pois contribui para que sejam identificadas e legitimadas suas necessidades, desejos e frustrações. Ou seja, para uma proposta de requalificação democrática é essencial, para além de uma visão técnica, considerar as pessoas como atores participativos das decisões e escolhas sobre um plano futuro.

Sendo assim, foi realizada uma pesquisa (extraoficial) envolvendo moradores e frequentadores da região próxima à linha do trem. Por meio de um questionário (disponível em: <http://bit.ly/requalifica2018>), desenvolvido pela autora através da ferramenta online Google Formulários, foi possível conhecer quem são os moradores e frequentadores, o que pensam sobre esse espaço e como gostariam que ele realmente fosse. O questionário foi aplicado digitalmente com início em 11 de maio e encerrado no dia 06 de julho e propagado através de e-mails e redes sociais. A divulgação da pesquisa foi feita pela autora, pela Fundação Pró-Memória de São Carlos e pela página virtual Vila Prado.

TOTAL DE PARTICIPANTES **138** PARTICIPANTES QUE MORAM/FREQUENTAM AS PROXIMIDADES DA LINHA FÉRREA ( DENTRO DO RAIO DESTACADO OU ATÉ 3 QUADRAS DISTANTE DO RAIO )



**42** 30,4%  
MORADOR DA ÁREA

**46** 33,3%  
FREQUENTADOR

**50** 36,2%  
NÃO MORA NEM FREQUENTA

**FIGURA 4.23**  
Figura utilizada na pesquisa para ilustrar a região.  
fonte: Autora



# MORADOR DA ÁREA

Os participantes da pesquisa, além de responderem as questões alternativas – que geraram os resultados e gráficos aqui ilustrados – foram convidados também para compartilhar sugestões, ideias e apontamentos, caso desejassem ir além do contido no questionário.

Alguns dos moradores da região citaram como pontos que menos gostam no local a baixa limpeza, arborização e segurança; os problemas com alagamentos; a dificuldade em andar a pé; as poucas ofertas de lazer; o grande movimento de carros na região:

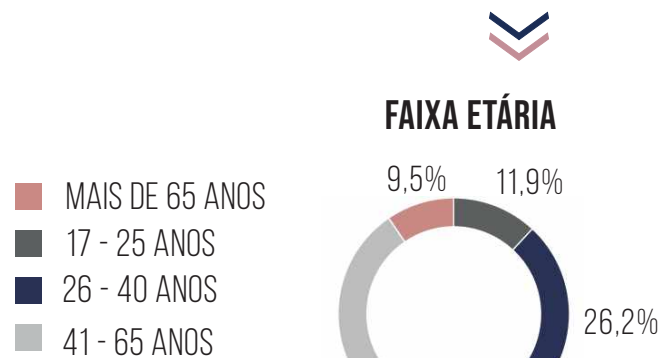
“Com o surgimento de novos bairros o fluxo de veículos aumentou drasticamente, inviabilizando o tráfego e o acesso para outras áreas da cidade em horários de pico”.

“Falta de novas vias de acesso para locomoção para outros pontos da cidade”.

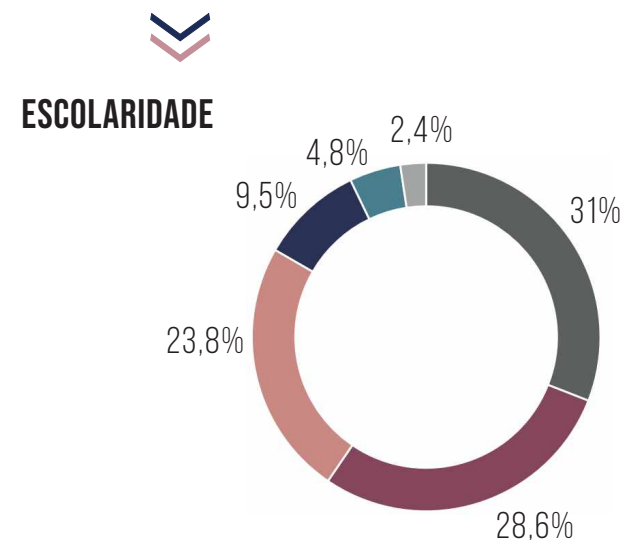
“Atualização nos projetos que evitem alagamentos, a última obra grande em relação a isso foi em 2006”.

**42** 30,4% DOS PARTICIPANTES IDENTIFICARAM-SE COMO MORADORES DA REGIÃO, CITANDO OS BAIRROS DO CENTRO, VILA PRADO, BELA VISTA, BOA VIASTA E VILA MONTEIRO.

**14** 33,3% DOS PARTICIPANTES TRABALHAM E/OU ESTUDAM NA REGIÃO



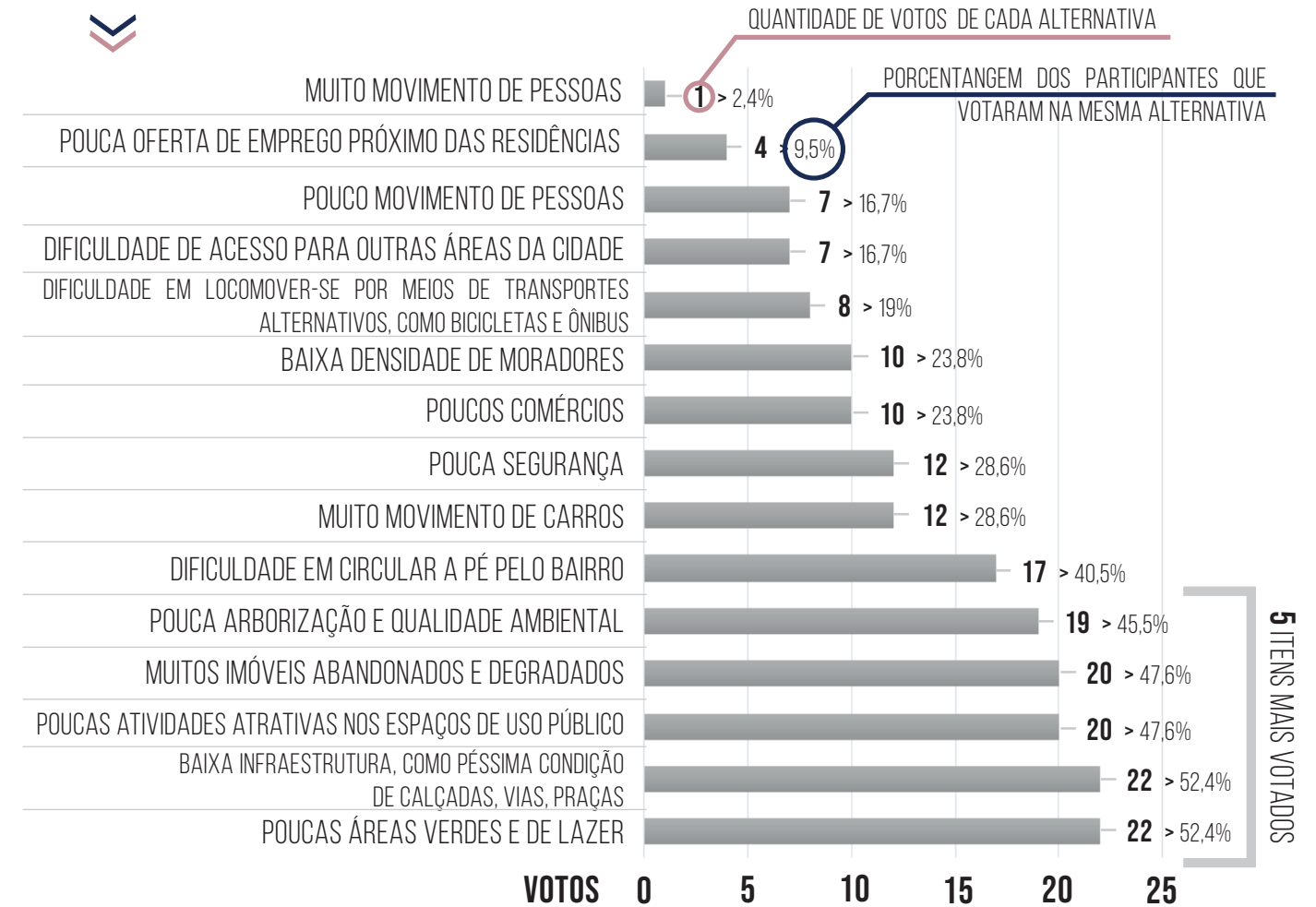
\* NENHUM PARTICIPANTE ATÉ 16 ANOS



MÉDIO INCOMPLETO SUPERIOR INCOMPLETO PÓS-GRADUAÇÃO INCOMPLETA  
MÉDIO COMPLETO SUPERIOR COMPLETO PÓS-GRADUAÇÃO COMPLETA

## PONTOS QUE OS MORADORES CONSIDERAM NEGATIVOS NA REGIÃO

\* VOTARAM NOS CONSIDERADOS PRINCIPAIS, COM A OPÇÃO DE VOTAR EM MAIS DE UM ITEM POR PARTICIPANTE



## PRINCIPAL PONTO POSITIVO QUE OS MORADORES CONSIDERAM NA REGIÃO

\* APENAS 1 ITEM SELECIONADO POR PARTICIPANTE

### MAIS VOTADOS

- 1º** 21,4% É UM BAIRRO ANTIGO E TRADICIONAL, COM UMA RICA CARGA HISTÓRICA;
- 2º** 19% POSSUI UMA GRANDE OFERTA DE SERVIÇOS E COMÉRCIOS;
- 3º** 18,1% É UMA REGIÃO COM IDENTIDADE, MARCADA POR SUA ARQUITETURA DIFERENCIADA;

- 16,7% POSSUI UM CARÁTER DINÂMICO, COM BASTANTE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS;
- 9,5% É UMA REGIÃO QUE POSSUI ESPAÇOS UTILIZADOS PELOS MORADORES, COMO PRAÇAS E LARGOS;
- 9,5% POSSUI UM CARÁTER PACATO, COM POUCA CIRCULAÇÃO DE PESSOAS;
- 2,4% É UMA REGIÃO SEGURA;
- 2,4% É UMA REGIÃO AGRAVÁVEL PARA SE ESTAR, CONFORTÁVEL E CONSERVADA.

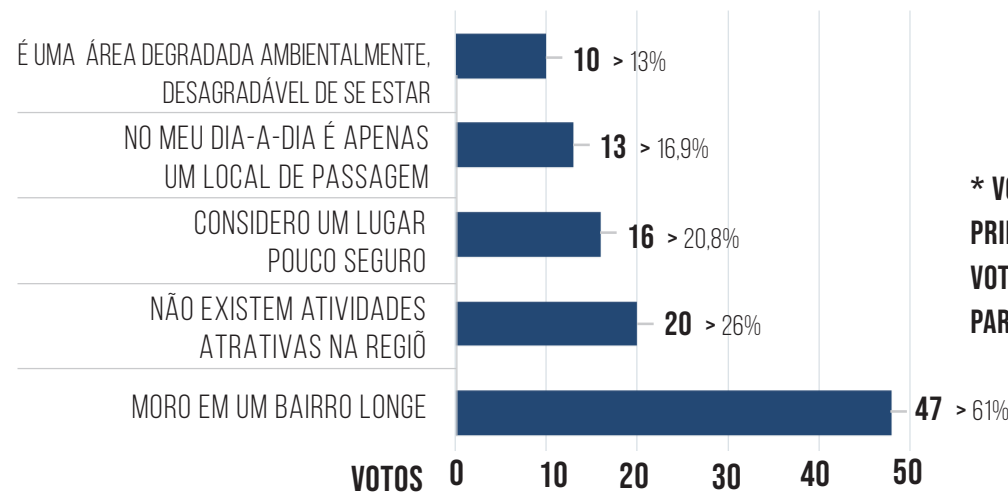


50 DOS PARTICIPANTES  
36,2%

# NÃO MORAM NEM FREQUENTAM

A REGIÃO

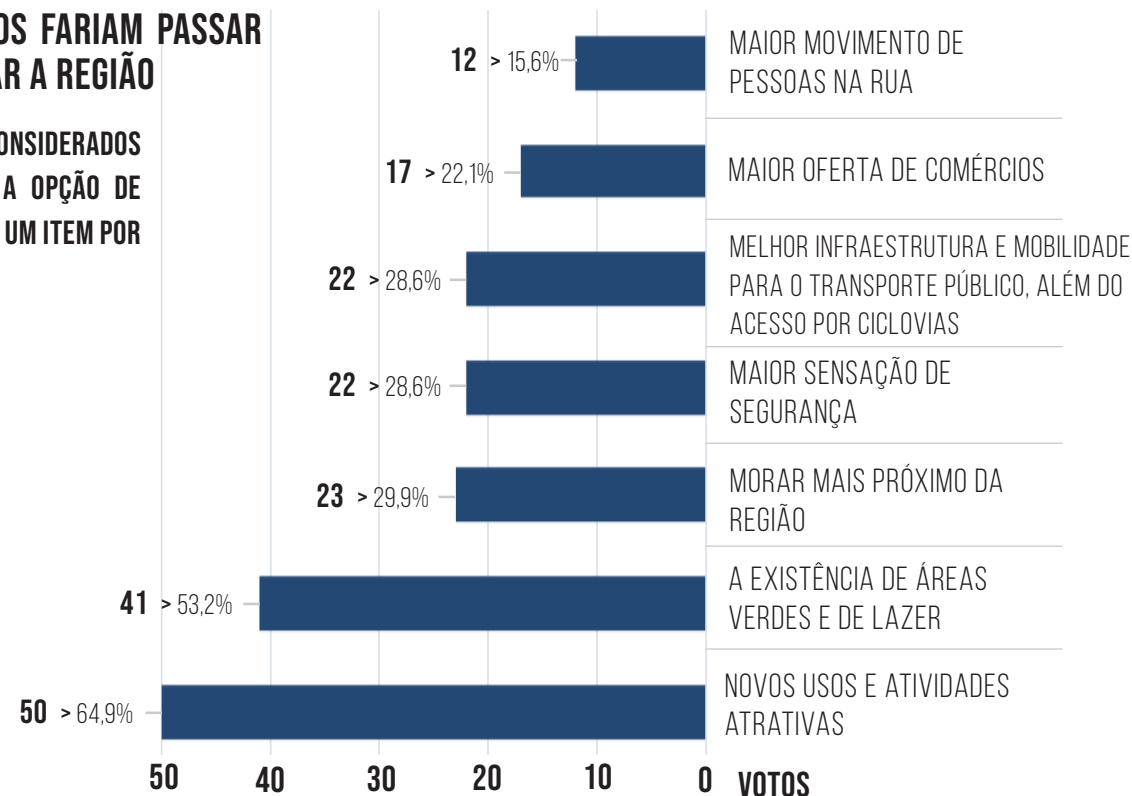
## POR QUAIS MOTIVOS NÃO FREQUENTAM A REGIÃO



\* VOTARAM NOS CONSIDERADOS PRINCIPAIS, COM A OPÇÃO DE VOTAR EM MAIS DE UM ITEM POR PARTICIPANTE

## QUAIS MOTIVOS FARIAM PASSAR A FREQUENTAR A REGIÃO

\* VOTARAM NOS CONSIDERADOS PRINCIPAIS, COM A OPÇÃO DE VOTAR EM MAIS DE UM ITEM POR PARTICIPANTE



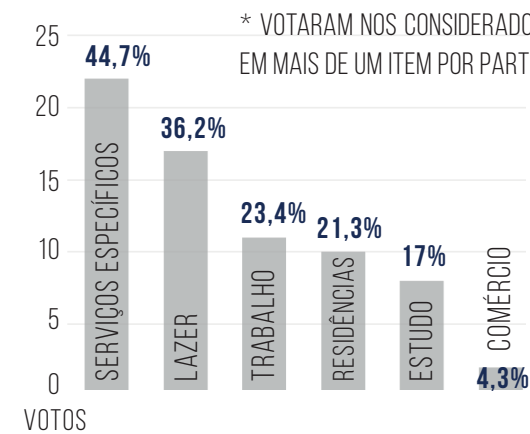
# FREQUENTADOR DA ÁREA

Convidados também para compartilhar sugestões, ideias e apontamentos, alguns dos frequentadores da área citaram o que menos gostam na região, tal como o abandono de imóveis, o trânsito caótico para carros, ônibus e pedestres, a pouca arborização, iluminação e segurança. Pontos citados pelos visitantes:

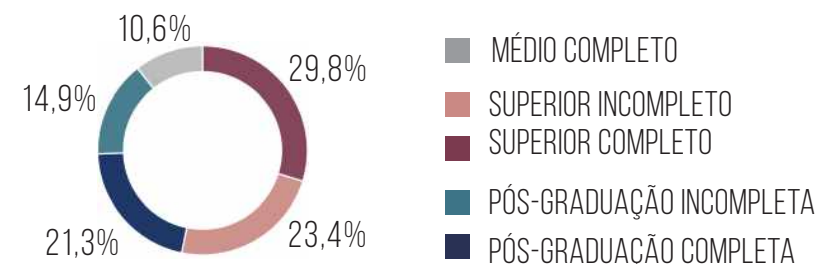
- “Confusão para o pedestre caminhar, em meio a tantos carros e ônibus. Poluição visual, sonora, falta de arborização.”
- “Situação de abandono.”
- “Parece não ser adaptada aos pedestres.”
- “Região sombria.”
- “Falta de espaços verdes e arborizados, assim como em toda a cidade.”
- “Degradação de um espaço historicamente muito importante para a cidade.”

46 DOS PARTICIPANTES IDENTIFICARAM-SE COMO FREQUENTADORES DA REGIÃO.  
33,3%

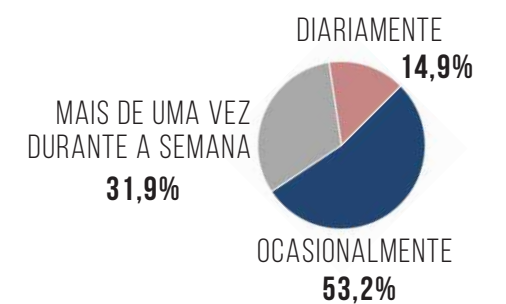
## OBJETIVOS DAS VISITAS



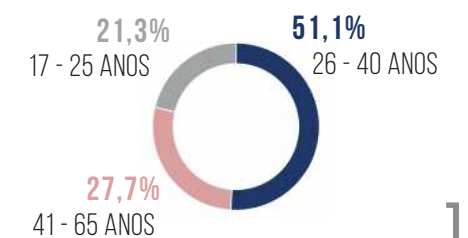
## ESCOLARIDADE



## FREQÜÊNCIA DOS VISITANTES NA REGIÃO



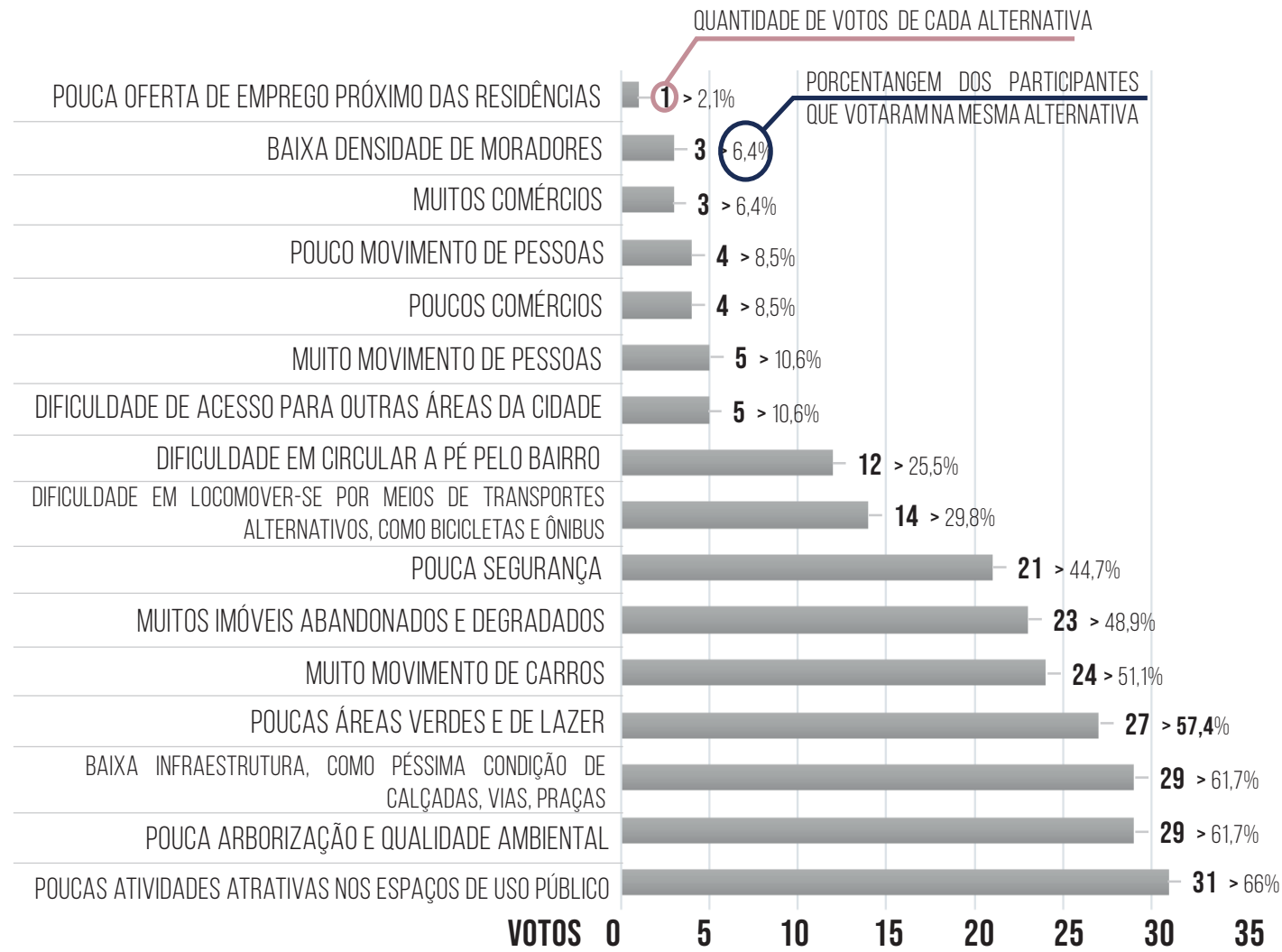
## FAIXA ETÁRIA PARTICIPANTES





### PONTOS QUE OS VISITANTES CONSIDERAM NEGATIVOS NA REGIÃO

\* VOTARAM NOS CONSIDERADOS PRINCIPAIS, COM A OPÇÃO DE VOTAR EM MAIS DE UM ITEM POR PARTICIPANTE



### PRINCIPAL PONTO POSITIVO QUE OS VISITANTES CONSIDERAM NA REGIÃO

\* APENAS 1 ITEM SELECIONADO POR PARTICIPANTE

#### MAIS VOTADOS

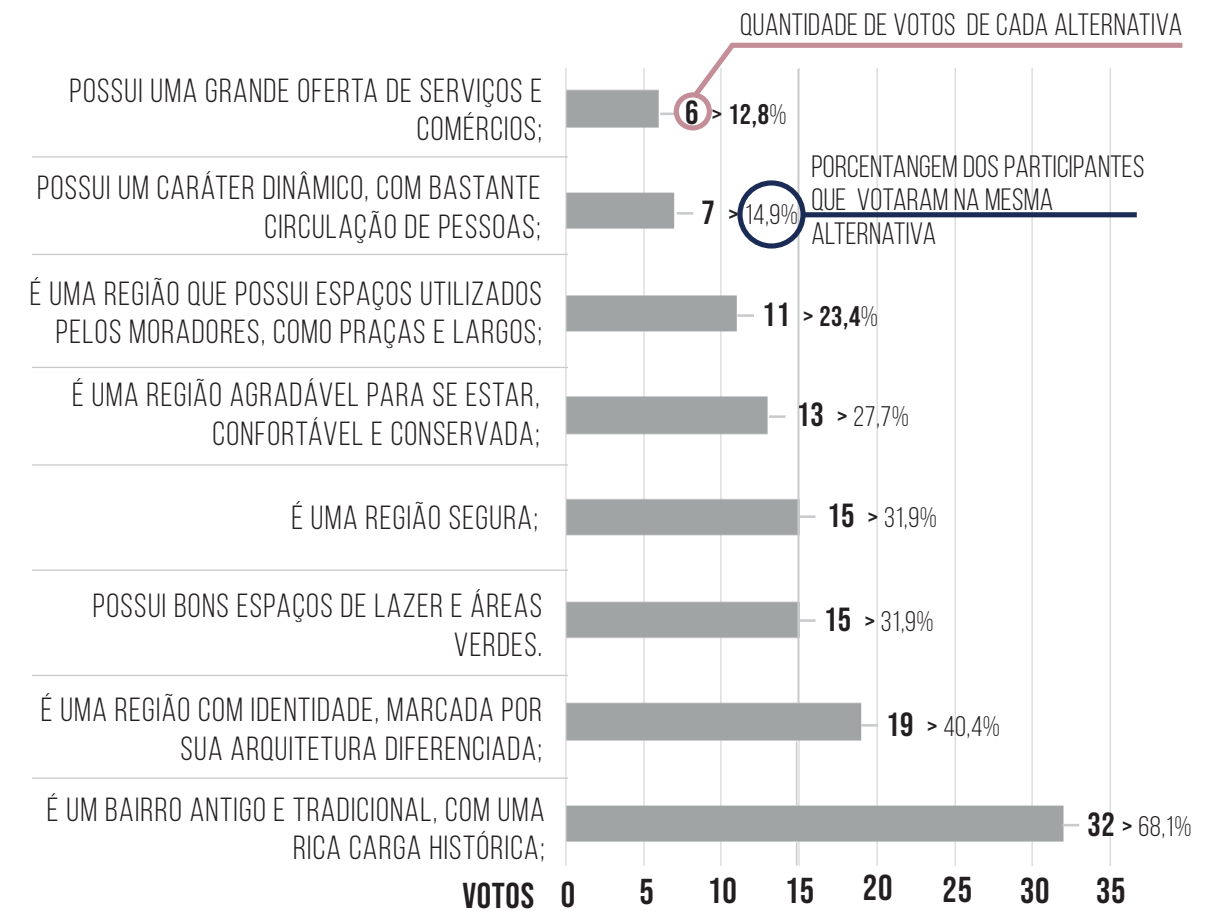
- 1º** É UM BAIRRO ANTIGO E TRADICIONAL, COM UMA RICA CARGA HISTÓRICA; 59,6%
- 2º** É UMA REGIÃO COM IDENTIDADE, MARCADA POR SUA ARQUITETURA DIFERENCIADA; 19,1%
- 3º** POSSUI UMA GRANDE OFERTA DE SERVIÇOS E COMÉRCIOS; 12,8%

Assim como os moradores, os visitantes também identificam positivamente na região um forte caráter histórico, arquitetônico e comercial.



### QUAIS PONTOS OS VISITANTES GOSTARIAM QUE FOSSEM CORRESPONDENTES À REGIÃO

\* VOTARAM NOS CONSIDERADOS PRINCIPAIS, COM A OPÇÃO DE VOTAR EM MAIS DE UM ITEM POR PARTICIPANTE



Vários dos visitantes apontaram em comum para a necessidade de ser remodelada a circulação na região próxima do pontilhão, tanto para os pedestres como para os veículos. Também citaram a necessidade de usos noturnos na região, dentre outras sugestões:

“A Identidade histórica, arquitetônica e urbanística existe, mas deveria ser enfatizada. Mesma atitude deveria ser considerada em relação à dinâmica de usos e apropriações (que também já existe, mas poderia ser melhor explorada e diversificada).”

“utilização de galpões/fábricas abandonadas para realização de eventos noturnos.”  
 “A remodelação dessa região deveria ser acompanhada de melhora em toda a região em que há a linha de trem.”

“Repensar o terminal de ônibus em frente à estação ferroviária, os acessos ao local, circulação de ônibus e automóveis, além dos pedestres.”



# cenário 2



A maior parte dos participantes que não frequentam a região afirmaram que por morarem em locais distantes acabam não se locomovendo até lá, ainda mais por considerarem não existir atualmente atividades atrativas o suficiente que os façam se deslocar até a região. Ou seja, nota-se que muito provavelmente com a implantação de novos usos atrativos e equipamentos para a área, além de áreas verdes e de lazer, alguns novos visitantes passariam a frequentar a região, aumentando o movimento no espaço e trazendo maior sensação de segurança consequentemente, atraindo assim ainda mais novos visitantes.

## 4.2 UM PLANO { LOCAL }



Levando em consideração os principais pontos levantados pelas análises, o planejamento para a área desponta. Estabelecendo como base três níveis diferentes de planejamento, cada um com seu objetivo específico, eles deverão se complementar para definir um cenário futuro final para a área.

Segundo Vital (2013, p. 273), o método de criação de cenários futuros aborda a problemática ambiental urbana por meio da projeção de uma situação futura, no qual é feita uma leitura da realidade a partir de sua diversidade qualitativa, funcional e figurativa, agrupando assim os elementos complementares em composições diversas.

Retomando os eixos norteadores de projeto (Urbanidade a partir do Placemaking, no capítulo 1; e Resgate e Valorização do Patrimônio Ambiental Urbano, no capítulo 2), será possível visualizar quais níveis de planejamento irão compor o projeto, ou seja, a partir de quais cenários futuros o projeto se desenvolverá.



## PLANEJAMENTO

O primeiro nível de planejamento tem como objetivo geral priorizar a escala humana dentro da mobilidade urbana. Aperfeiçoar a acessibilidade na área irá garantir uma maior democratização do espaço, ampliando o acesso da população ao local. Sendo assim, o primeiro cenário, que abrange a circulação de pessoas na região, conta com uma proposta de melhores conectividades espaciais, com destaque para o conforto do pedestre, otimizando o direito de ir e vir.

As intervenções propostas nesse cenário têm como objetivos específicos:

### CENÁRIO 1



- Estabelecer novas conexões entre os bairros Vila Prado e Centro, pensando nos pedestres e ciclistas, que não têm como se locomover pela região de maneira segura, uma vez que as passagens pela ferrovia são prioritárias para os automóveis;
- Diminuir as distâncias dos deslocamentos percorridos pelos moradores a partir da criação de novas passarelas e percursos na região;
- Estabelecer nova conexão cicloviária, implantando-a em continuidade ao projeto existente da cidade (figura 3.23, p. 84) e em vias locais, de menor movimento;
- Requalificar as principais vias e percursos, priorizando o conforto, segurança e acessibilidade ao pedestre;
- Requalificar as transposições existentes da ferrovia, oferecendo uma circulação segura para pedestres e ciclistas.

# cenário 1



# PLANEJAMENTO

O segundo nível de planejamento tem como objetivo geral resgatar o patrimônio ambiental da área e consequentemente o contato da população com a natureza. Essa proposta, no segundo cenário, dialoga diretamente com o meio ambiente, partindo do princípio da infraestrutura verde<sup>1</sup> para reduzir o impacto ambiental negativo existente na região e caminhar em sentido ao equilíbrio. Fora a obtenção de benefícios ecológicos, que garantem serviços ecossistêmicos essenciais para a sustentabilidade urbana a longo prazo, a infraestrutura verde também proporciona ganhos econômicos e sociais.

Através das soluções baseadas na natureza, as cidades tornam-se, além de sustentáveis, mais resilientes para enfrentar os efeitos causados pelas mudanças climáticas. (HERZOG e ROSA, 2010). As intervenções propostas nesse cenário têm como objetivos específicos:

<sup>1</sup> Segundo Herzog e Rosa:  
A infraestrutura verde consiste em redes multifuncionais de fragmentos permeáveis e vegetados, preferencialmente arborizados (inclui ruas e propriedades públicas e privadas), interconectados que reestruturam o mosaico da paisagem. Visa manter ou restabelecer os processos naturais e culturais que asseguram a qualidade de vida urbana. (2010, p. 97)

## CENÁRIO 2



- Diminuir os alagamentos da região com a criação de uma bacia de contenção e também aumentar a permeabilidade do solo nas áreas mais críticas, que são as próximas da ferrovia, na Vila Prado, e na Rua Episcopal, onde converge o escoamento das águas pluviais.

- Conter e direcionar o fluxo das águas pluviais, além de aumentar sua absorção pela implementação de jardins de chuva, biovaletas e pisos permeáveis;

- Melhorar a qualidade ambiental ao longo dos percursos - com arborização e vegetação - e também localmente - estabelecendo um parque com uma grande área verde na região. Com isso obtêm-se consequentemente uma melhor qualidade do ar e a minimização do efeito das ilhas de calor na região;

- Utilização de estratégias sustentáveis, que busquem diminuir o consumo de recursos naturais, como implementação de ciclovias, captação para reuso de água da chuva, priorização dos transportes públicos sobre os individuais, incentivo e utilização de telhados verdes e energia renovável. Além das estratégias sustentáveis que podem ser aplicadas no projeto, também seria interessante a criação de incentivos fiscais e legislativos à população para a implementação dessas tecnologias em suas residências;

- Minimizar a produção de resíduos a partir do aproveitamento de edificações existentes e/ou abandonadas para novos usos, incluindo a coleta de materiais recicláveis e um sistema de compostagem de lixo orgânico junto aos edifícios e residências.



## PLANEJAMENTO

O terceiro e último nível de planejamento tem como objetivo geral a valorização do Patrimônio Urbano através da ressignificação do espaço. A recuperação da região da ferrovia, bem como seus edifícios, a partir do estabelecimento de novos usos e da valorização da identidade própria que configura a região, traz um novo sentido à área, favorecendo a apropriação e o envolvimento da população.

As intervenções propostas nesse terceiro cenário têm como objetivos específicos:

### CENÁRIO 3



- Enaltecer o valor cultural e histórico da ferrovia presente no local pela criação de um parque na área. Responsável por ressignificar uma área atualmente degradada e desvalorizada, o parque irá, ao mesmo tempo, resgatar o sentido de conectividade que o elemento da Estação representa.
- Impulsionar os moradores ao convívio coletivo por meio da criação de novas atividades nos espaços livres da região, como espaços para prática de esportes, lazer e cultura.
- Valorizar a arquitetura e cultura local por meio da reabilitação de edifícios e espaços abandonados e ociosos.
- Estimular a apropriação e o envolvimento da população com a região a partir da concessão de benefícios aos moradores que se voluntariarem na manutenção, vigilância e organização dos eventos realizados pela comunidade no parque.
- Criar uma nova repartição, dentro da existente Fundação Pró-Memória de São Carlos – instituição hoje presente no edifício da Estação Ferroviária – com a finalidade de oferecer consultorias e cursos à população relacionados ao patrimônio arquitetônico.
- Intensificar o lazer e os encontros já existentes na região da Rua Larga por meio de uma requalificação no local, com novas configurações espaciais, mobiliários, e possibilidades de usos noturnos, além da definição de um trecho de uso recreativo aos domingos.
- Integrar a antiga fábrica Faber com a região, retirando os muros existentes e estabelecendo novos espaços livres públicos na área, além da reabilitação do edifício para um novo uso misto (habitação + comércios e serviços).

# cenário 3



## 5.1 UM PROGRAMA { GLOBAL }

» De acordo com o Conselho Nacional do Meio Ambiente, considera-se área verde de o espaço público que desempenhe função ecológica, paisagística e recreativa, propiciando a melhoria da qualidade estética, funcional e ambiental da cidade.

A recreação não é uma atividade supérflua na vida urbana e sim uma necessidade.

A partir dela é que se estabelece o equilíbrio das atividades restantes do cotidiano. Para que isso possa fazer parte da vida de toda a população, principalmente junto dos grupos sociais menos favorecidos, é preciso que o poder público crie condições de utilização dos espaços livres para a finalidade de lazer, uma vez que se constitui um dos direitos do cidadão. Sendo assim, os parques, como equipamentos da cidade, desempenham uma importante função ao proporcionar, além do equilíbrio ecológico já mencionado nos capítulos anteriores, recreação e lazer. Especialmente para a parcela população que não dispõe de outras opções.

A pesquisa feita com moradores e frequentadores da região mostra que existe o desejo de diversas melhorias para a área. Dentre elas, as maiores demandas citadas por eles foram: criação de áreas confortáveis, verdes e de lazer; conservação da historicidade da região e a criação de novos usos para a região, aumentando a atratividade da população para a área.

A partir disso e pela construção dos cenários futuros, percebe-se que estabelecimento de um parque na região, ou seja, um **equipamento urbano** de grande escala, conseguiria **reunir e articular** grande parte dos desejos dos moradores e frequentadores para a área. Além da tentativa de atingir em grande parte os pedidos da população, a extensão da área também demanda uma diversidade de usos e atividades.

“Além de simples e indispensável elemento de regularização do grau higrométrico da atmosfera, eliminação de toxinas, equilíbrio de camadas de ar poluído, de abertura de áreas de luz e sol, os espaços livres têm significado muito maior: é um bem público onde, além de promover-se o reencontro do homem com a natureza, desenvolvem-se as atividades urbanas, com seus ritmos, em todas as escalas, desde a ida diária ao trabalho, à escola, às compras, o passeio domingueiro até a percepção da mudança das estações do ano.” (KLIASS, R.G.; MAGNOLI, M.M., 2006, p. 247)

## CENÁRIO FINAL

A partir da pré-visualização das propostas para a área, nos três cenários distintos, o cenário final (prancha 1) é então gerado. A somatória das três hipóteses resulta em uma proposta final sistêmica e complementar.

Por consequência das principais problemáticas observadas na região, a circulação protagoniza o projeto, juntamente com as ações de requalificação urbano-ambiental. A organicidade do desenho foi concebida partindo dos próprios percursos, fluxos naturais e topografia. Estas ações, dentro do conceito de Desenho Ambiental, pretendem recriar a simbologia da paisagem natural, vinculando-as à recreação e utilizando-se do processo ecológico como suporte e ao mesmo tempo objetivo do equilíbrio ecossistêmico entre meio natural e construído.



O desenvolvimento do projeto da área pode ser acompanhado nas pranchas em anexo. O próximo e último capítulo será dedicado ao aprofundamento da área do parque, bem como seus usos, programa, referências formais, estéticas, materiais e paisagísticas.



# PROJETO

## EM CONSTRUÇÃO

O quinto capítulo do trabalho é um complemento às pranchas em anexo. Nelas, pode-se compreender a conclusão da requalificação da área de maneira geral, além de detalhes pontuais de algumas das regiões que o trabalho abrange. Sendo assim, este último capítulo define o programa de atividades e as referências formais e estéticas utilizadas durante o processo projetual, bem como no processo paisagístico.

FIGURA 5.1  
Vista interna da Estação Cultural.  
fonte: <trave3.com.br/\_uploads/\_  
noticia/2017-04/estacao-  
ferroviaria-de-sao-carlos-foto-ken-  
chu.-2-jpg >  
acesso: 15 set. 2019



CAPÍTULO 05



PAINÉL SEMÂNTICO

A



D



B



C



FIGURA 5.2

Áreas verdes e de socialização do projeto Parque Urbano da Foz do Douro. fonte: Sérgio Emanuel Pereira Pinto.

Sendo assim, o programa definido para a área do parque leva em consideração:

ATIVIDADES SOCIOEDUCATIVAS

CURSOS / PALESTRAS / OFICINAS / CONSULTORIAS (INTERVENÇÕES DE EDIFÍCIOS INSERIDOS EM ÁREAS HISTÓRICAS)

ESPAÇOS CONTEMPLATIVOS

MIRANTES / PASSARELAS / PRAÇAS / MATAS / JARDINS

ATIVIDADES ESPORTIVAS

QUADRAS / PISTA CORRIDA / GAMINHADA

ESPAÇOS DE LAZER

ESPAÇO INFANTIL / CINEMA AR LIVRE / BARES / LACHONETES / HORTAS / FEIRAS



**FIGURA 5.3**  
 Área Esportiva do Parque da Juventude (São Paulo). Exemplo de projeto (por Rosa Kliass) de resignificação espacial, transformando as sofridas marcas históricas do local (antigo Carandiru), em áreas fluidas, verdes e de lazer para a população local.  
 Fonte: Secretaria de Esporte, Lazer e Juventude. <[https://www.flickr.com/photos/selt\\_sp/4269170800/in/photostream/](https://www.flickr.com/photos/selt_sp/4269170800/in/photostream/)> acesso: 08 set. 2019



## 5.2 REFERÊNCIAS {ESTÉTICAS}



A linguagem formal utilizada neste trabalho pode ser dividida em dois níveis e, conseqüentemente, em duas escalas.

Num primeiro nível, foram utilizados os conceitos de Desenho Ambiental no desenvolvimento dos cenários futuros para a área, bem como na implantação do parque. O conceito de Desenho Ambiental Urbano deve ser compreendido nos cenários “inter, multi e trans-escalares” (FRANCO, 1997, p.89), incorporando a visão sistêmica nos ecossistemas urbanos e naturais. Assim, a projeção de situações futuras para o meio ambiente busca solucionar ou amenizar problemas preexistentes da região.

Para além dos cenários, adentrando a escala do parque, o Desenho Ambiental pode ser notado na definição da implantação, pautada na topografia atual do local, que já havia sido alterada durante a implantação da ferrovia na cidade. Buscou-se reestabelecer os fluxos naturais que foram alterados na primeira intervenção. Tanto o de pedestres, com o desenvolvimento de novos percursos para uma melhor circulação na região, quanto os fluxos naturais da água no local, com a implantação de jardins de chuva e biovaletas. Também houve a preocupação de delimitar os percursos, bem como os desenhos dos jardins que os acompanham, com base na organicidade da topografia.

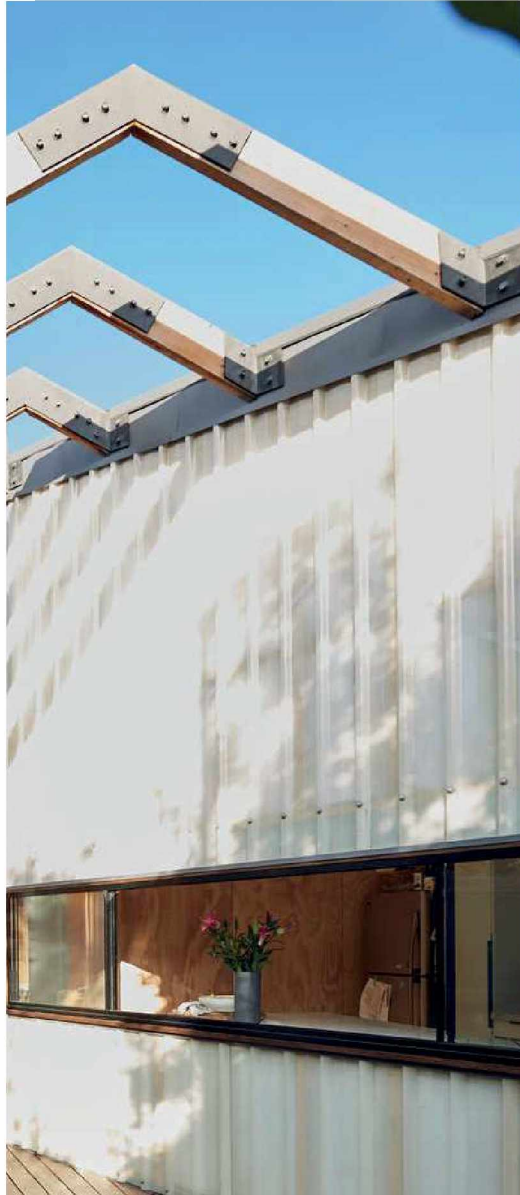
Num segundo nível, as referências formais partiram da identidade existente na região, numa relação direta entre estética e memória. A região possui o histórico de um bairro operário, com um forte caráter industrial. Essas referências foram traduzidas para o projeto do parque em uma menor escala, abrangendo os métodos construtivos, materiais, detalhes, paginações e mobiliários.

A ferrovia também inspira esteticamente o projeto. Não somente pela utilização de materiais comuns nas áreas ferroviárias, como aço, pedra e madeira, mas também pelo sentido de linearidade que os trilhos representam. Tal linearidade é utilizada no projeto como destaque para os eixos principais, para os caminhos e paginações. Os elementos lineares também têm a intenção de trazer a estética contemporânea em contraste com a organicidade implantada pelo Desenho Ambiental. Essa dualidade não é somente estética como também conceitual, uma vez que o velho e novo estão presentes todas as áreas do parque.

**FIGURA 5.4**  
 Preservação da carga histórica existente no local a partir incorporação das estruturas do antigo Complexo Penitenciário do Carandiru em meio ao Parque da Juventude (São Paulo).  
 Fonte: Nelson Kon







F



G





**A**

**FIGURA 5.5**

Encontro entre materiais: pedra/metal/madeira.

fonte: <<https://i.pinimg.com/564x/dc/26/af/dc26af8f2684491b9bc41daa1acd6b18.jpg>> acesso: 21 set. 2019

**B**

**FIGURA 5.6**

Materialidades.

fonte: <[landezine.com/index.php/2009/09/foundries-garden/adh-nantes-jardin-des-fonderies-59/](http://landezine.com/index.php/2009/09/foundries-garden/adh-nantes-jardin-des-fonderies-59/)> acesso: 21 set. 2019

**C**

**FIGURA 5.7**

Exemplo de paginação que se utiliza de elementos lineares em uma disposição orgânica.

fonte: <<https://i.pinimg.com/564x/ba/35/91/ba35919e0dd5c2a613e61a32bf7a6c14.jpg>> acesso: 21 set. 2019

**D**

**FIGURA 5.8**

Utilização de diferentes materiais e técnicas construtivas.

fonte: <[lunchboxarchitect.com/featured/st-kilda-east-house-claire-scorpo-architects/](http://lunchboxarchitect.com/featured/st-kilda-east-house-claire-scorpo-architects/)> acesso: 21 set. 2019

**E**

**FIGURA 5.9**

Estética ferroviária.

fonte: <[pinimg.com/originals/f2/ad/b1/f2adb13bf78b595ccd5527fe1ec8fd67.jpg](http://pinimg.com/originals/f2/ad/b1/f2adb13bf78b595ccd5527fe1ec8fd67.jpg)> acesso: 21 set. 2019

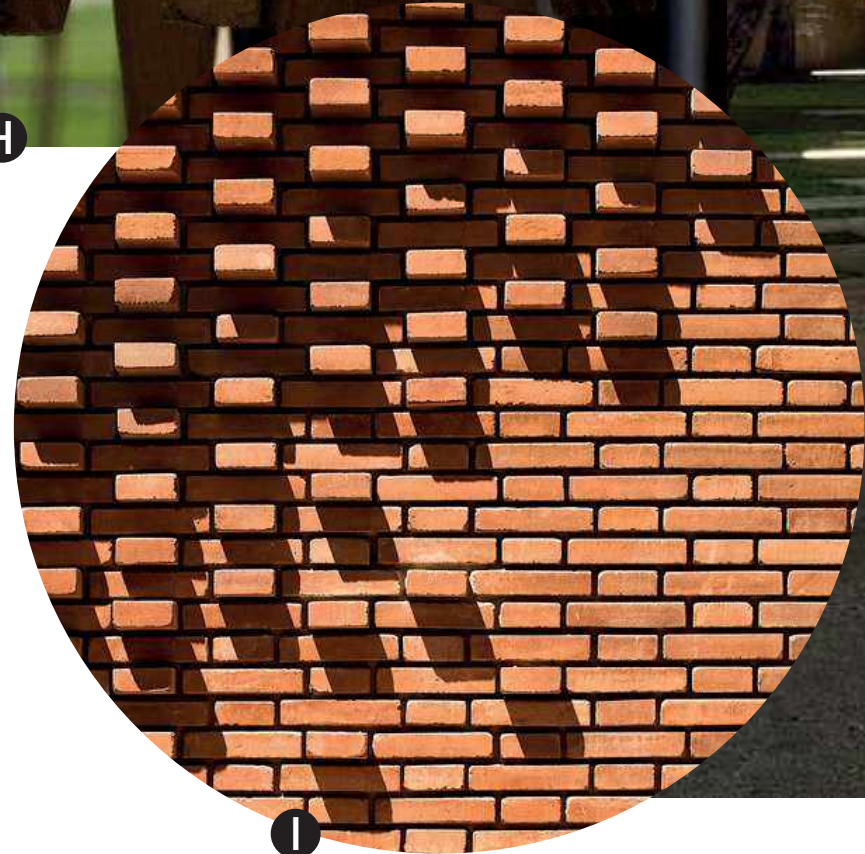




H



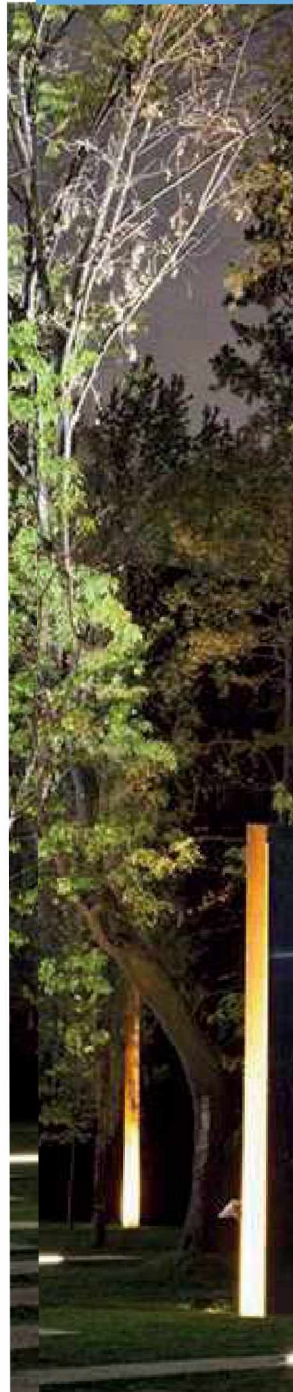
J



I



K



L





**H**

**FIGURA 5.12**

Estruturas em madeira.

fonte: <[archinect.com/silviapiccione/project/smart-pavilion-naples-sixth-world-urban-forum](http://archinect.com/silviapiccione/project/smart-pavilion-naples-sixth-world-urban-forum)> acesso: 21 set. 2019

**I**

**FIGURA 5.13**

Tijolos cerâmicos: materialidade comum à áreas industriais.

fonte: <[aws.revistaad.es/prod/designs/v1/assets/666x1000/28854.jpg](http://aws.revistaad.es/prod/designs/v1/assets/666x1000/28854.jpg)> acesso: 21 set. 2019

**J**

**FIGURA 5.14**

Paginação com destaque para os elementos lineares.

fonte: <[decorfacil.com/wp-content/uploads/2018/08/20180813iluminacao-de-jardim-18.jpg](http://decorfacil.com/wp-content/uploads/2018/08/20180813iluminacao-de-jardim-18.jpg)> acesso: 21 set. 2019

**K**

**FIGURA 5.15**

Teatro Erotide Campos: exemplo de requalificação em antigo galpão industrial.

fonte: <[archdaily.com.br/br/01-78395/teatro-erotides-de-camp-os-engenho-central-brasil-arquitetura](http://archdaily.com.br/br/01-78395/teatro-erotides-de-camp-os-engenho-central-brasil-arquitetura)> acesso: 21 set. 2019

**L**

**FIGURA 5.16**

Exemplos de utilização da materialidade das pedras



## 5.3 UM PAISAGISMO { NATIVO }

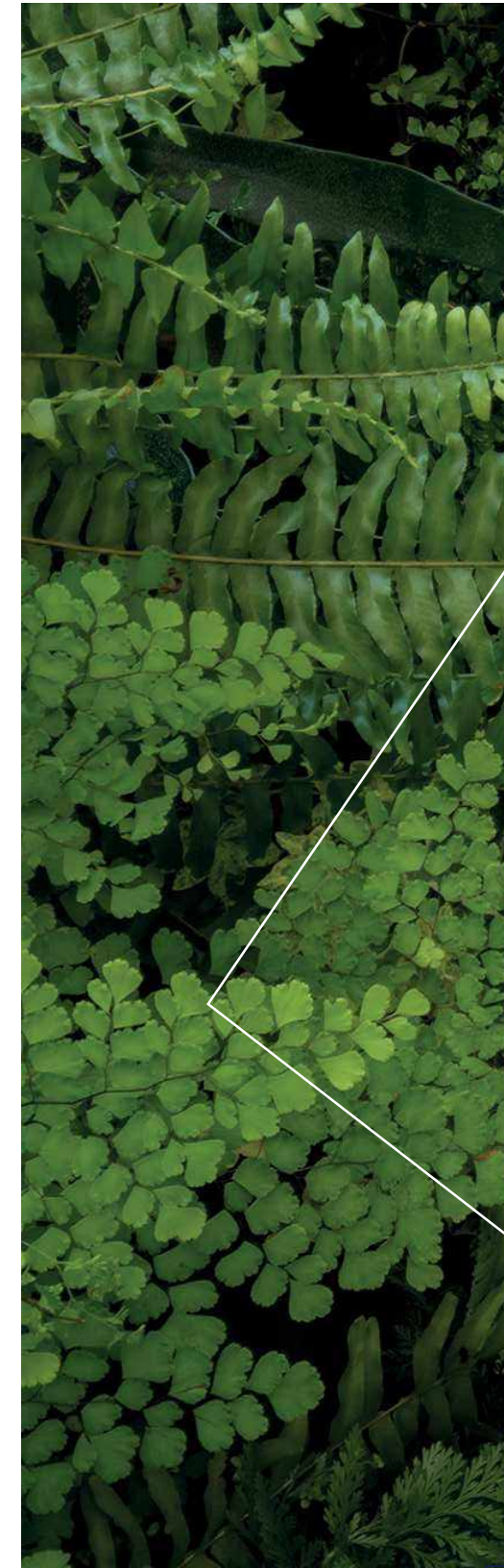


Muito se engana quem associa plantas nativas à pouca exuberância. Várias espécies nativas têm um grande potencial para serem utilizadas no paisagismo, tanto nas áreas de reflorestamento quanto para ornamentação. Recorrer a espécies locais e fazer um paisagismo ecológico sustentável demanda menos manutenção, menos adubos e menos agrotóxicos.

As plantas nativas são adaptadas à determinadas regiões, uma vez que evoluíram e desenvolveram mecanismos para sua sobrevivência em determinado clima e local. Por isso, é importante que as espécies utilizadas sejam originárias do microclima, microrregião ou microbacia onde serão implantadas. No caso do projeto para o Parque, sua região está compreendida entre os biomas da Mata Atlântica e do Cerrado.

Considerada a segunda maior floresta do Brasil em tamanho, a Mata Atlântica fica atrás apenas da Amazônia. É um bioma que foi extremamente devastado, restando apenas uma parte de mata nativa que está presente de forma espalhada na grande maioria dos estados brasileiros. Já chegou a ocupar cerca de 13% até 15% do território nacional, abrangendo uma área de 1.315.460 km<sup>2</sup> de extensão, hoje ocupa apenas 8,5% classificando uma vegetação em extinção.

De modo geral, este bioma caracteriza-se por possuir altas temperaturas durante o ano todo e elevados níveis de umidade. Sua vegetação se caracteriza por árvores mais altas com suas copas mais próximas umas das outras, formando um dossel que controla a quantidade de luz que irá atingir as árvores e as vegetações mais baixas. São comuns arbustos de pequeno porte, além de ervas e gramíneas, musgos e brotos. Sendo um bioma que recebe pouca luz, conforme citado acima, os solos da Mata Atlântica conseguem se manter úmidos por muito





tempo, porém são, em sua maioria, pobres.

A implantação das espécies correspondentes à Mata Atlântica no Parque ficou localizada em maior quantidade na **área próxima à bacia de contenção** pela maior umidade e possibilidade de inundação da área. A partir dessa região, ao sul, a vegetação faz a transição até a outra extremidade do Parque, ao norte, onde predomina a vegetação do cerrado.

A paisagem do **Cerrado** é predominantemente caracterizada por extensas formações savânicas, interceptadas por matas ciliares ao longo dos rios, nos fundos de vale. Abriga, aproximadamente, 11.627 espécies de plantas nativas, sendo que, desse total, cerca de 4.400 espécies são endêmicas (existem apenas nesse bioma). Há espécies de plantas arbóreas, herbáceas, arbustivas e cipós.

Considerado como um hotspots mundiais de biodiversidade, o Cerrado apresenta extrema abundância de espécies endêmicas e sofre uma excepcional perda de habitat. Do ponto de vista da diversidade biológica, o Cerrado brasileiro é reconhecido como a savana mais rica do mundo, abrigando 11.627 espécies de plantas nativas já catalogadas.<sup>1</sup> Contudo, diversas espécies de animais e plantas que ocorrem no Cerrado estão ameaçadas de extinção. Depois da Mata

**FIGURA 5.18**  
 Ilustração de paisagismo com folhagens.  
 Fonte: <<https://liliancasagrande.com.br/os-7-grandes-erros-que-voce-nao-pode-cometer-ao-querer-um-jardim-vertical-na-sua-casa/>> acesso: 08 set. 2019

Atlântica, o Cerrado é o bioma brasileiro que mais sofreu alterações com a ocupação humana. Mesmo com o reconhecimento de sua importância biológica, dentre todos os hotspots mundiais, o Cerrado é o que possui a menor porcentagem de áreas sobre proteção integral.

Outro elemento da paisagem, originário (em pequena escala) na região, era a Floresta Ombrófila Mista, mais conhecida como **Matas de Araucárias**. Esse ecossistema é pertencente à Mata Atlântica e característico pela presença da Araucaria angustifolia, que é considerada o símbolo da cidade. No paisagismo do parque, as araucárias serão utilizadas como elementos de destaque na paisagem, representando os marcos visuais da paisagem.

Para além dos ecossistemas do Cerrado e Mata Atlântica, foi escolhida apenas um tipo de forração não nativa, a grama São Carlos (*Axonopus compressus*). Essa espécie, originária da Austrália, é a mais utilizada pra gramados em áreas públicas pois é resistente, permite pisoteio e se adequa tanto ao sol quanto à sombra.

**FIGURA 5.19**  
 Floresta com araucária e campos naturais.  
 Fonte: Zig Koch



SUMÁRIO DE ESPÉCIES

MATA ATLÂNTICA

CERRADO

FORRAÇÕES

Semânia (*Seemannia sylvatica*)

Amendoim forrageiro (*Arachis pintoi*)  
 Canela de ema (*Vellozia* sp)

ARBUSTOS

Guaimbe (*Philodendron bipinnatifidum*)  
 Philodendron Ondulado (*Philodendron undulatum*)

Anica-da-serra (*Lychnophora pinaster* Mart.)  
 Caliandra (*Calliandra brevipes*)



ÁRVORES MATA ATLÂNTICA

ÁRVORES CERRADO

Araça Amarelo (*Psidium cattleianum*)  
 Casca D'Anta (*Rauvolfia sellowii*)  
 Juquiri (*Mimosa regnellii*)

Guaçatunga (*Casearia sylvestris*)  
 Lixeira (*Aloysia virgata*)  
 Murici do cerrado (*Byrsonima verbacifolia*)  
 Peroba-do-cerrado (*Aspidosperma macrocarpon*)  
 Pitanga (*Eugenia uniflora*)

PEQUENO PORTE

Babosa Branca (*Cordia superba*)  
 Capixingui (*Croton floribundus*)  
 Carne de Vaca (*Cletra scabra*)  
 Castanha do Maranhão (*Bombacopsis glabra*)  
 Cereja do Mato (*Eugenia involucrata*)  
 Chuva de Ouro (*Lophantera lactescens*)  
 Goiabeira (*Psidium guajava*)  
 Guaçatunga (*Casearia sylvestris*)  
 Grumixama (*Eugenia brasiliensis*)  
 Ingá Feijão (*Inga marginata*)  
 Jaboticaba Sabará (*Plinia trunciflora*)  
 Mamica de Porca (*Zanthoxylum rhoifolium*)  
 Maricá (*Mimosa bimucronata*)  
 Pata de Vaca (*Bauhinia forficata*)  
 Tamanqueiro (*Aegiphila sellowina*)

Angico do Cerrado (*Anadenanthera falcata*)  
 Araticum (*Annona coriacea*)  
 Embaúba (*Cecropia pachystachya*)  
 Falso barbatimão (*Dimorphandra mollis*)  
 Fedegoso (*Senna macranthera*)  
 Folha De Serra (*Sorocea bonplandii*)  
 Gonçalves Alves (*Astronium fraxinifolium*)  
 Ipê amarelo (*Tabebuia ochracea*)  
 Jacarandá caroba (*Jacaranda cuspidifolia*)  
 Mulungu (*Erythrina sp.*)

MÉDIO PORTE

Angico-amarelo (*Peltophorum dubium*)  
 Canela Amarela (*Ocotea corymbosa*)  
 Carobão (*Jacaranda micrantha*)  
 Embira de Sapo (*Lonchocarpus cultratus*)  
 Guajuvira (*Cordia americana*)  
 Monjoleiro (*Senegalia polyphylla*)  
 Morototo (*Schefflera morototoni*)  
 Pau Cigarra (*Senna multijuga*)  
 Pau Ferro (*Caesalpinia ferrea*)  
 Pau Jacaré (*Piptadenia gonoacantha*)

Angico Vermelho (*Parapitadenia rigida*)  
 Aroeira (*Miracruodron urundeuva*)  
 Bálsamo (*Miroxylon peruiferum*)  
 Braúna (*Schinopsis brasiliensis*)  
 Capitão do mato (*Terminalia argentea*)  
 Cedro (*Cedrela fissilis*)  
 Guapuruvu (*Schizolobium parahyba*)  
 Gurucaia (*Parapiptadenia rigida*)  
 Imbiruçu (*Pseudobombax grandiflorum*)  
 Ipê Branco (*Tabebuia dura*)  
 Ipê Rosa (*Handroanthus pentaphylla*)  
 Jatobá do cerrado (*Hymenaea stigonocarpa*)  
 Sibipiruna (*Caesalpinia Pluviosa*)

GRANDE PORTE



**FIGURA 5.20**

Semânia – *Seemannia sylvatica*  
 fonte: <floresefolhagens.com.br/semania-seemannia-sylvatica/>  
 acesso: 15 set. 2019

MATA ATLÂNTICA



**FIGURA 5.21**

Guaimbé - *Philodendron bipinnatifidum*  
 fonte: <espacobotanico.com.br/plantas/ornamentais/guaimbe>  
 acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.22**

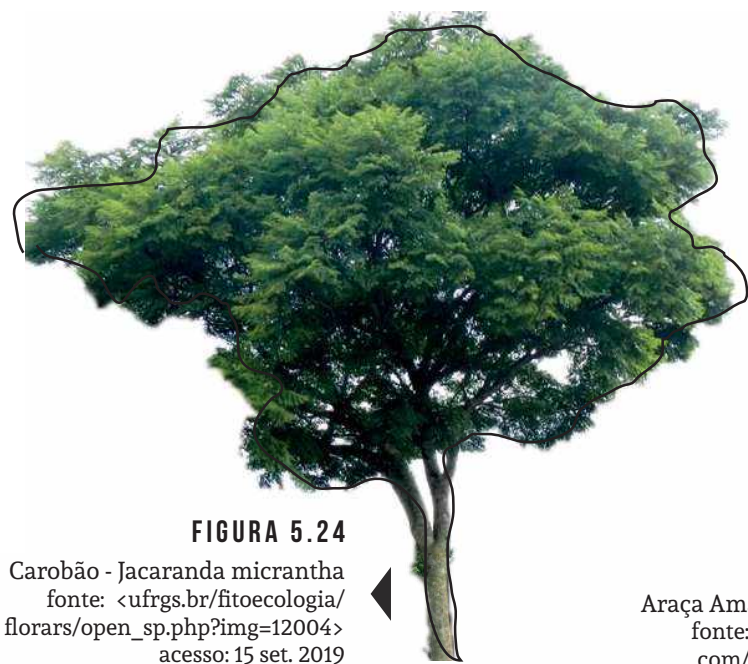
Philodendro Ondulado - *Philodendron undulatum*  
 fonte: <espacobotanico.com.br/plantas/ornamentais/philodendron-ondulados>  
 acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.23**

Chuva de Ouro - *Lophantera lactescens*  
 fonte: <multiflorafernandopolis.blogspot.com/2016/11/lophantera-lactescens-chuva-de-ouro.html > acesso: 15 set. 2019

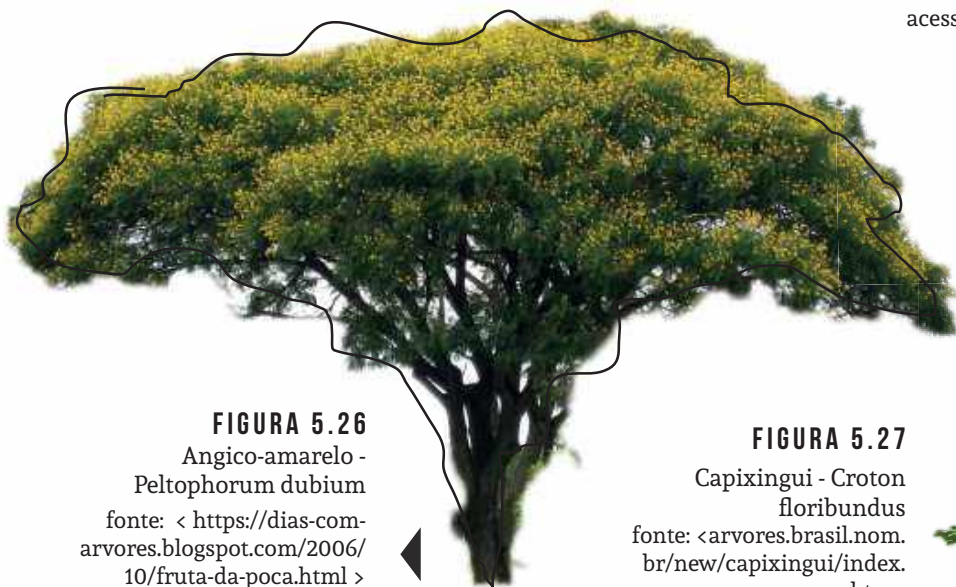




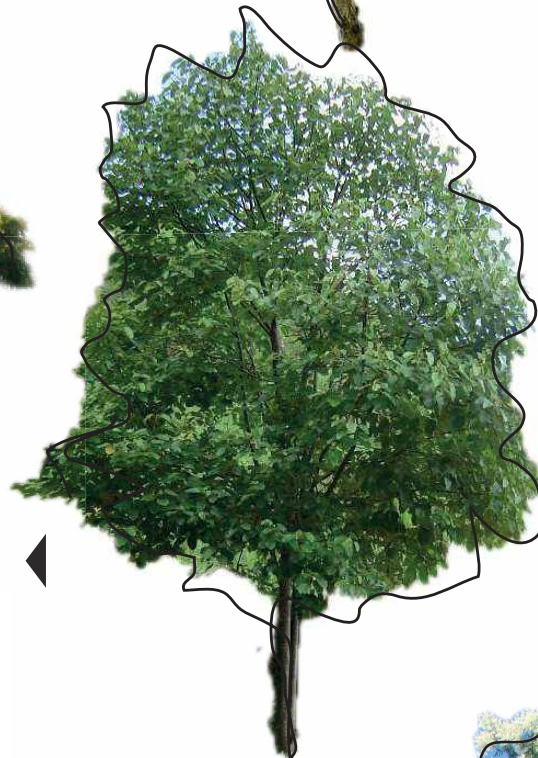
**FIGURA 5.24**  
Carobão - *Jacaranda micrantha*  
fonte: <ufrgs.br/fitoecologia/florars/open\_sp.php?img=12004>  
acesso: 15 set. 2019



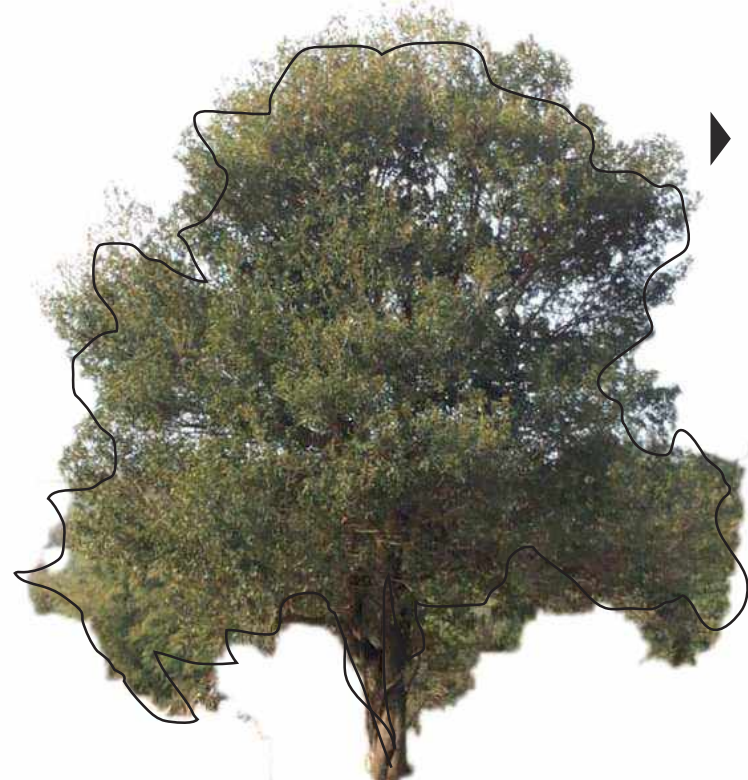
**FIGURA 5.25**  
Araça Amarelo - *Psidium cattleianum*  
fonte: <dias-com-arvores.blogspot.com/2006/10/fruta-da-poca.html>  
acesso: 15 set. 2019



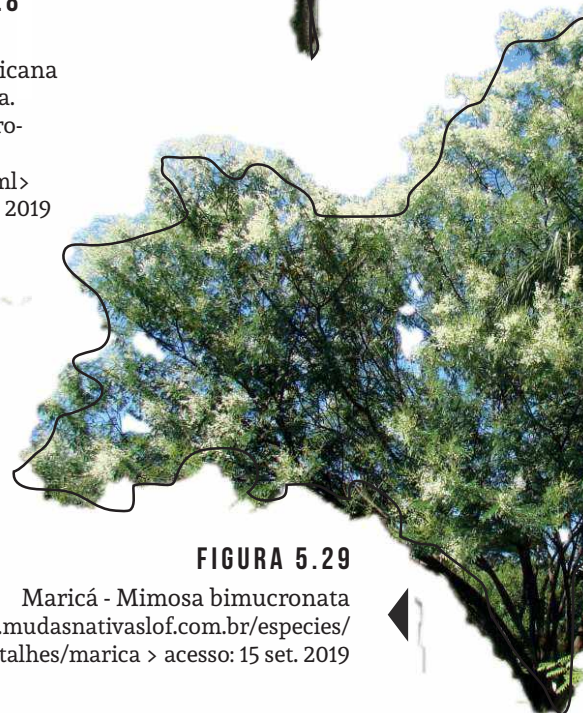
**FIGURA 5.26**  
Angico-amarelo - *Peltophorum dubium*  
fonte: <https://dias-com-arvores.blogspot.com/2006/10/fruta-da-poca.html >  
acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.27**  
Capixingui - *Croton floribundus*  
fonte: <arvores.brasil.nom.br/new/capixingui/index.htm>  
acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.28**  
Guajuvira - *Cordia americana*  
fonte: <afubra.com.br/viveiro-muda/96/guajuvira.html>  
acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.29**  
Maricá - *Mimosa bimucronata*  
fonte: <www.mudasnativaslof.com.br/especies/detalhes/marica > acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.30**  
Amendoim forrageiro - *Arachis pintoii*  
fonte: <realpecuaria.com.br/detalhes-do-produto?id=29>  
acesso: 15 set. 2019

## CERRADO



**FIGURA 5.31**  
Caliandra Branca - *Calliandra inaequilatera*  
fonte: <http://www.viveiroipe.com.br/?mudas=caliandra-branca >  
acesso: 15 set. 2019

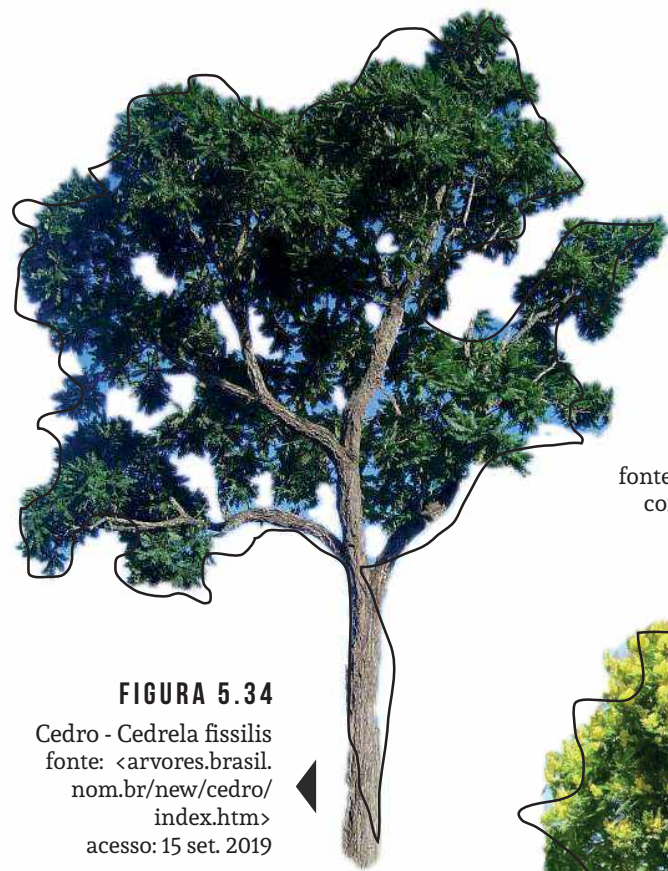


**FIGURA 5.32**  
Canela de Ema - *Vellozia squamata*  
fonte: <fotonatural.photoshelter.com/image/I0000J09n1vWim\_Q>  
acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.33**  
Arnica-da-serra - *Lychnophora pinaster*  
fonte: <link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-024-1552-0\_27>  
acesso: 15 set. 2019





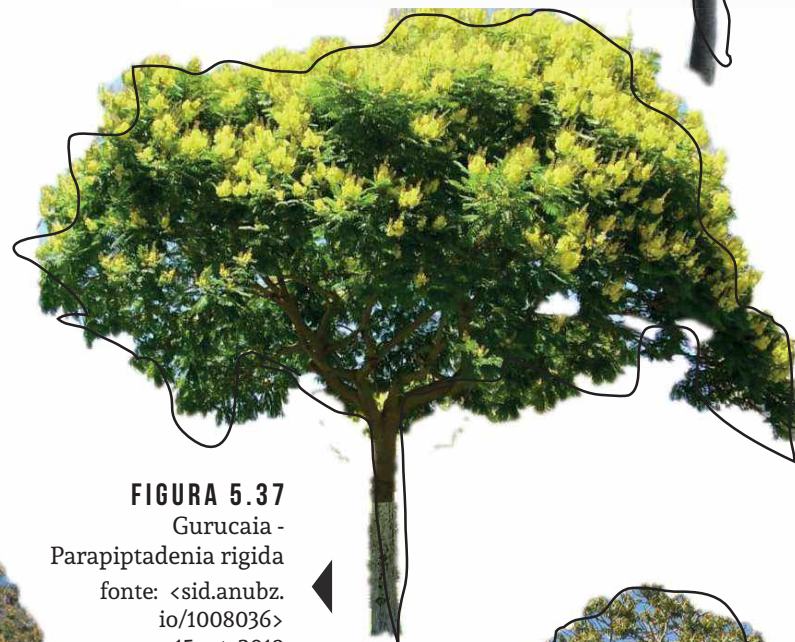
**FIGURA 5.34**

Cedro - *Cedrela fissilis*  
fonte: <arvores.brasil.nom.br/new/cedro/index.htm>  
acesso: 15 set. 2019



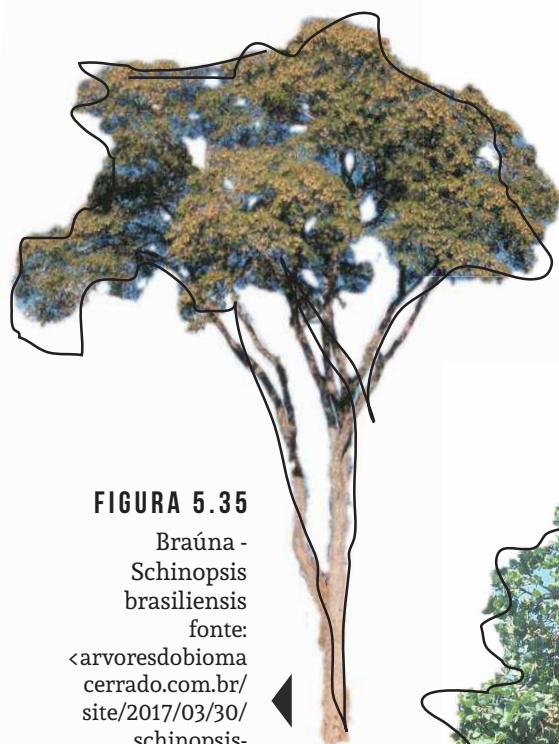
**FIGURA 5.36**

Guapuruvu - *Schizolobium parahyba*  
fonte: <tudosobreplantas.wordpress.com/2014/10/13/sistsp-guapuruvu-schizolobium-parahyba/>



**FIGURA 5.37**

Gurucaia - *Parapiptadenia rigida*  
fonte: <sid.anubz.io/1008036>  
acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.35**

Braúna - *Schinopsis brasiliensis*  
fonte: <arvoresdobiomacerrado.com.br/site/2017/03/30/schinopsis-brasiliensis-engl/>  
acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.38**

Araticum - *Annona coriacea*  
fonte: <arvoresdobiomacerrado.com.br/site/2017/04/03/annona-coriacea-mart/>  
acesso: 15 set. 2019



**FIGURA 5.39**

Gonçalo Alves - *Astronium fraxinifolium*  
fonte: <arvoresdobiomacerrado.com.br/site/2017/03/28/astronium-fraxinifolium-schott-ex-spreng/> acesso: 15 set. 2019

# CONSIDERAÇÕES FINAIS





Esse trabalho evidencia, diante dos resultados obtidos nos estudos da área e da bibliografia, a importância e necessidade do planejamento urbano pautado na preservação do patrimônio natural e histórico. A partir das análises urbanas realizadas na cidade de São Carlos, chegou-se a área central, onde foram gerados cenários futuros que indicaram possíveis caminhos para o planejamento da região, de forma a solucionar os problemas ambientais e espaciais ilustrados. O cenário final foi apresentado como o ponto culminante do trabalho, no qual fica clara a justificativa para as soluções oferecidas à área como um todo. Para além do planejamento, foi possível adentrar na escala humana e gerar a imagética de algumas das áreas planejadas.

Tal resultado foi alcançado não somente pelos estudos realizados da região, mas também a partir da visão da própria população sobre o local. Fator este importantíssimo para que não fosse realizada uma proposta incompatível com o que foi desejado pelas pessoas que ali vivem e convivem.

Embora a pesquisa tenha sido feita com apenas uma parcela da população, uma vez que este trabalho faz parte de um estudo acadêmico, fica clara a importância de se utilizar da sabedoria da população para qualquer projeto urbano que venha a ocorrer nas cidades. Mesmo que se tenha o conhecimento de que um projeto, seja ele na escala urbana ou não, vá gerar discordâncias e opiniões conflituosas, ter a maior parcela dos usuários a favor das propostas deve sempre ser um dos objetivos principais de qualquer intervenção.

Neste trabalho, para além desse objetivo, também buscou-se solucionar os problemas ambientais e espaciais da região através da conectividade. Viária, espacial, natural, ecológica, social, histórica. Conexão física e imaterial traduzidas em planejamento.

A cidade, em sua condição mutável, estará sempre suscetível a apropriação e reapropriação de seus lugares. Sua ressignificação e reconexão com as histórias, pessoas e espaços não é somente inevitável. É também, muitas vezes, bem-vinda.

# REFERÊNCIAS



AGUIAR, Douglas. **Urbanidade e a qualidade da cidade**. Arquitectos, São Paulo, ano 12, n. 141.08, Vitruvius, mar. 2012 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/12.141/4221>

ARAÚJO, Eloisa Carvalho; RODRIGUES, Carina Gagliano. **Programas De Revitalização Urbana: Novos Sentidos Do Projeto Urbano Em Áreas Centrais**. Urbicentros, Salvador, 2012.

ARCHDAILY. **Can Ribas / Jaime J. Ferrer Forés**. Disponível em: < <http://www.archdaily.com.br/br/01-125315/can-ribas-slash-jaime-j-ferrer-fores> > Acesso em: 28 out. 2017

ARCHDAILY. **Primeiro Lugar no concurso para a Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC**. Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc> > Acesso em: 28 out. 2017

AZEVEDO, Paulo O. **A Cidade como Obra Aberta. Patrimônio: Atualizando o Debate**. IPHAN, São Paulo, 2006.

BALULA, Luís. **Planejamento Urbano, Espaço Público e Criatividade. Estudos de caso: Lisboa, Barcelona, São Paulo**. DINÂMIA-CET/ISCTE–Universidade de Lisboa, 2010.

BORJA, Jordi. **Espaço público, condição da cidade democrática. A criação de um lugar de intercâmbio**. Arquitectos, São Paulo, ano 06, n. 072.03, Vitruvius, maio 2006 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/06.072/353>>.

BORTOLOZZI, Arlêude. **Patrimônio cultural em território urbanizado e a reconstrução das cidades contemporâneas: caminhos e possibilidades da educação patrimonial**. Coloquio Internacional de Geocrítica, Barcelona, 2008.

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. **O QUE É ESPAÇO PÚBLICO?** – 2013. Disponível em: < <http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/232/o-que-e-espaco-publico-292045-1.aspx> > Acesso em: 10 set. 2017

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/Editora UNESP, 2001.

Fundação Pró-memória de São Carlos – FPMSC. Divisão de Pesquisa e Divulgação. **Os Primeiros Tempos e a Formação Da Cidade de São Carlos**. São Carlos, 2006. Disponível em: [http://www.promemoria.saocarlos.sp.gov.br/acervo-files/historias-sc/historico-saocarlos-\(XVIII-XIX\).pdf](http://www.promemoria.saocarlos.sp.gov.br/acervo-files/historias-sc/historico-saocarlos-(XVIII-XIX).pdf) Acesso em: 15 out. 2017

FRANCO, Maria de Assunção Ribeiro. **Desenho Ambiental – Introdução à Arquitetura da Paisagem com o Paradigma Ecológico**. São Paulo, Annablume, 1997.

FRONER, Yacy-ara. **Patrimônio Arquitetônico: Conceitos Contemporâneos Nas Cartas Do ICOMOS**. Oculum ens., Campinas, 2013.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

GOMES, Renan Santos. **Habitação e Habitat: Refuncionalização de áreas ociosas contra a cidade especuladora**. TCC - Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP, São Carlos, 2017.



HERZOG, Cecília Polacow; Rosa, Lourdes Zunino. **Infraestrutura Verde: Sustentabilidade e Resiliência para a Paisagem Urbana**. Revista LABVERDE, (1), p. 92-115; 2010.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Coleção a, São Paulo, WMF Martins Fontes, 2000.

JORDÃO, Larissa C. S. **[Sub]Urbanização: A Expansão Urbana de São Carlos por Meio dos Condomínios**. 2014. 185 f. Dissertação - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

KLIASS, R. G.; MAGNOLI, M.M. **Áreas verdes de recreação**. Paisagem e Ambiente, São Paulo, n. 21, p. 245-256, 2006.

LAMAS, J. M. R.G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, s/d.

MARCELLINO, Nelson; BARBOSA, Felipe; MARIANO, Stéphanie. **LAZER, CULTURA E PATRIMÔNIO AMBIENTAL URBANO – RELAÇÕES E POSSIBILIDADES**. Piracicaba, 2007.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. **Espaços públicos e apropriações: conceitos, metodologias e experiências**. In: III Seminário de Pesquisa e Iniciação Científica do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo – NAU. Anais. Vitória: Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo - NAU/UFES, junho de 2007.

MINDA, J. E. C. **Os espaços Livres Públicos e o Contexto Local: o caso da praça principal de pitalito** – huila. Colômbia, 2009. MESTRADO

MOREIRA, Maria da Graça Santos Antunes. **Requalificação Urbana: Alguns Conceitos Básicos**. Artitextos. ISBN 978-972-9346-03-3. Nº 5 (p.117-129), Lisboa, 2007.

MUSSI, Andréa Quadrado; GOMES, Daniela; FARIAS, Vanderlei de Oliveira. **Estatuto da Cidade – Os Desafios da Cidade Justa**. IMED Editora, Passo Fundo, 2011.

NEVES, Ary Pinto das. **São Carlos na Esteira do Tempo**. São Carlos, 1984.

**ÔNIBUS IRREGULARES EM SÃO CARLOS-SP CHEGAM A TER ATÉ 20 ANOS DE SERVIÇO** – 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2015/09/onibus-irregulares-em-sao-carlos-sp-chegam-ter-ate-20-anos-de-servico.html>> Acesso em: 02 set. 2017.

PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. **Origens da Noção de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil**. Risco - Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (IAU-USP), São Carlos, 2006.

PONS, Nívea Adriana Dias. **Levantamento e diagnóstico geológico-geotécnico de áreas degradadas na cidade de São Carlos- SP**, com auxílio de geoprocessamento. Tese – Escola de Engenharia de São Carlos-USP. São Carlos, 2006.

**PROJECT FOR PUBLIC SPACES**. Disponível em: < <https://www.pps.org/> > Acesso em: 01 nov. 2017

QUEIROGA, Eugenio Fernandes; BENFATTI, Denio Munia. **Sistemas de Espaços Livres Urbanos: Construindo um Referencial Teórico**. Paisagem Ambiente: ensaios - n. 24 - São Paulo - p. 81 - 88 – 2007.

RIBEIRO, Cláudio Rezende; SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Relações e contradições: direito à cidade e patrimônio urbano**. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva. São Paulo, 2014.

RODRIGUES, Marly. TOURINHO, Andréa de Oliveira. **Patrimônio Ambiental Urbano: Uma Retomada**. Revista CPC, n.22, p.70-91. São Paulo, 2016.

ROGERS, Richard E GUMUCHDIAM, Philip. **Cidades Para Um Pequeno Planeta**. Barcelona: [S.N.], 2001.

SANTOS, Milton. **O Espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 2000.

SILVA, Maiane Ramos. **Reabilitação de edifícios e sustentabilidade no contexto das obras do Museu de Arte do Rio (MAR)**. UFRJ - Escola Politécnica Rio de Janeiro, 2017.

SILVA, Ana Marina Ribeiro. **REQUALIFICAÇÃO URBANA. O exemplo da intervenção Polis em Leiria**. Dissertação - Universidade de Coimbra, 2011.

SCHENK, Luciana Bongiovanni Martins; FANTIN, Marcel; PERES, Renata Bovo. **A Revisão do Plano Diretor da Cidade de São Carlos e as Novas Formas Urbanas em Curso**. X Colóquio QUAPÁ-SEL, Brasília, 2015.

SCHENK, Luciana B. M. **Análise de Potencialidades dos espaços livres de São Carlos (SP) na composição de um Sistema**. XI COLÓQUIO QUAPA SEL, Salvador, 2016.

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro, SILVA, Milena Dutra da, COSTA, Angelina Dias Leão. **Espaços Livres públicos: lugares e suas interfaces intraurbanas**. AB Editora. João Pessoa, 2016.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do Patrimônio Cultural em Cidades**. Autêntica, 2ª ed. Belo Horizonte, 2013.

SOARES, J. J.; SILVA, D. W. da; LIMA, M. I. S. **O município de São Carlos, São Paulo, Brasil: vegetação original e situação atual**. UFSCar, São Carlos, 2003.

SOUZA, L.C.L. **Influência da geometria urbana na temperatura do ar ao nível do pedestre**. Tese – Escola de Engenharia de São Carlos – USP. São Carlos, 1996.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). ISBN 978-85-7334-279-6.

**SUZANTUR COMEÇA A OPERAR EM SÃO CARLOS** – 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2016/08/suzantur-comeca-operar-em-sao-carlos-veja-lista-das-primeiras-linhas.html>> Acesso em: 02 set. 2017

TARDIN, Raquel. **Espaços Livres: Sistema e Projeto territorial**. Rio de Janeiro. 7letras, 2008.

TONASSO, Mariana Cavalcanti Pessoa. **O Patrimônio Ambiental Urbano E Sua Relação Com Os Instrumentos Urbanísticos De Preservação Na Cidade De São Paulo**. Rev. CPC, p. 12-39. São Paulo, 2017.

VIANA, Sabrina Mieko. **Percepção e quantificação das árvores na área urbana do município de São Carlos, SP**. Tese – Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” – USP. Piracicaba, 2013.

VILLAÇA, Flávio. **O Espaço Intra-urbano no Brasil**. Studio Nobel. São Paulo, Brasil, 1998.

VITAL, Giovanna Teixeira Damis. **Projeto sustentável para a cidade: o caso de Uberlândia**. Tese (doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - USP - São Paulo, 2013.

YÁZIGI, Eduardo. **O patrimônio ambiental urbano: uma conceituação ampliada e aperfeiçoada**. Revista Hospitalidade. São Paulo, v. IX, n. 1, p. 22 - 51, junho 2012.

ZANCHETI, S.M., LACERDA, N. - **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos**. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012.



DETALHE 3

PRANCHA 3

DETALHE 1

PRANCHA 2

PRANCHA 4

TRECHO 1/2

TRECHO 2/2

PRANCHA 5

DETALHE 2

PRANCHA 2

CENÁRIO FINAL

1:1500

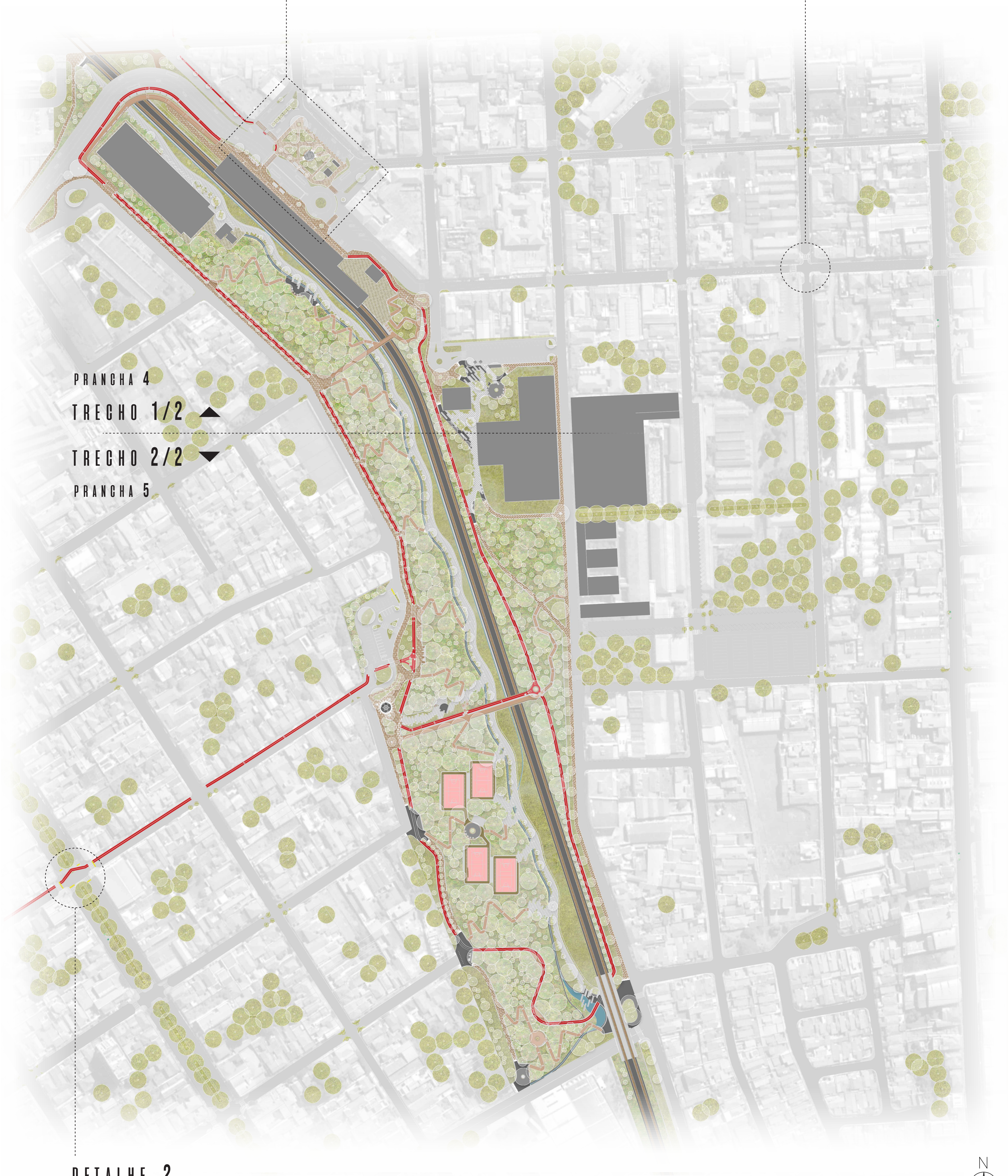
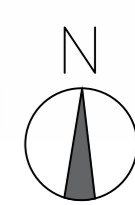
PARQUE E ENTORNO - ÁREAS DE DETALHES DESTACADAS

PRANCHA 1

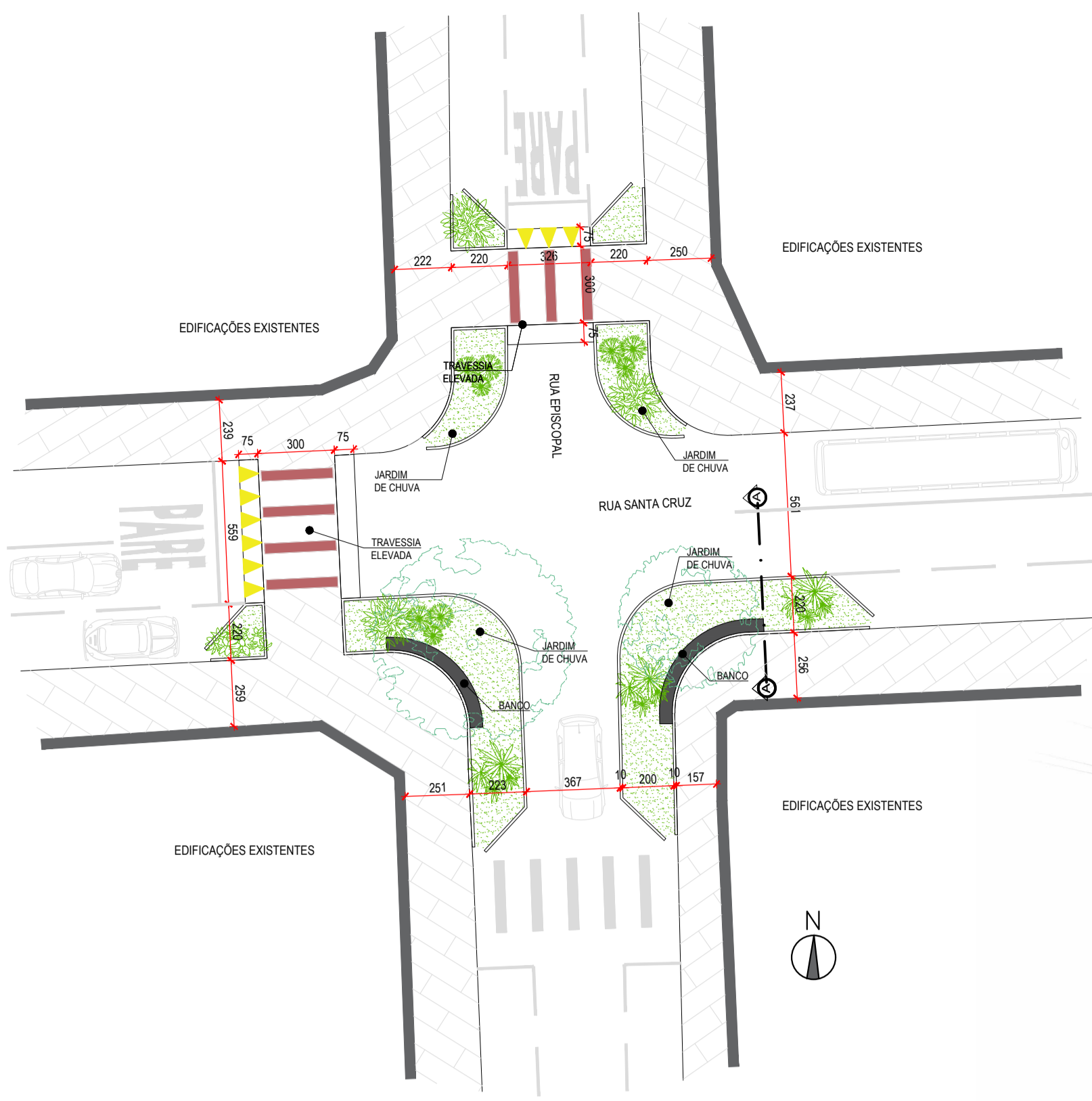
CENÁRIO FINAL

MAPA GERAL DA ÁREA

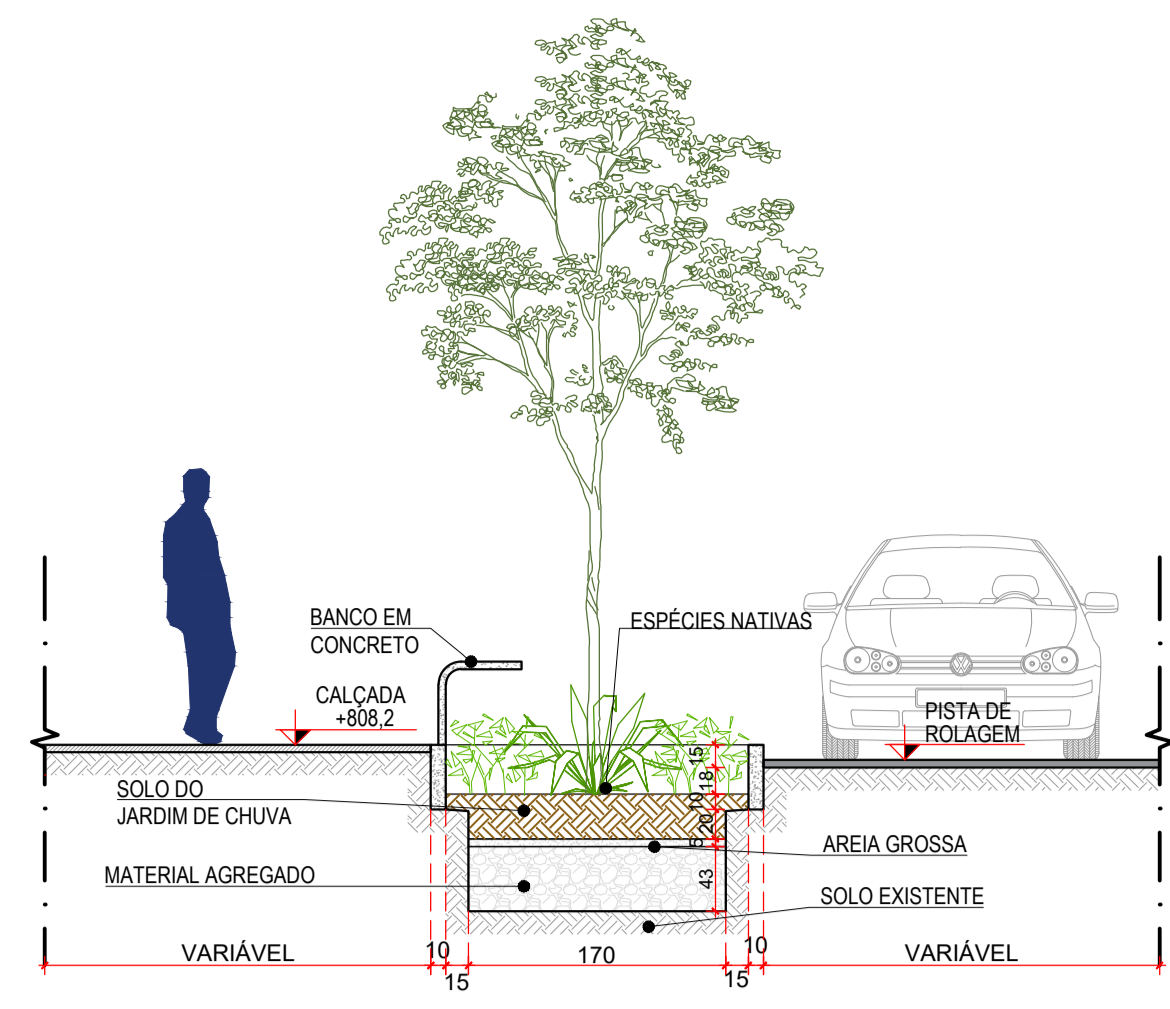
MARINA MIRANDA GAIOTO







**DETALHE 1** 1:200  
PLANTA - RUA SANTA CRUZ E RUA EPISCOPAL



**CORTE A** 1:50  
DETALHE JARDIM DE CHUVA



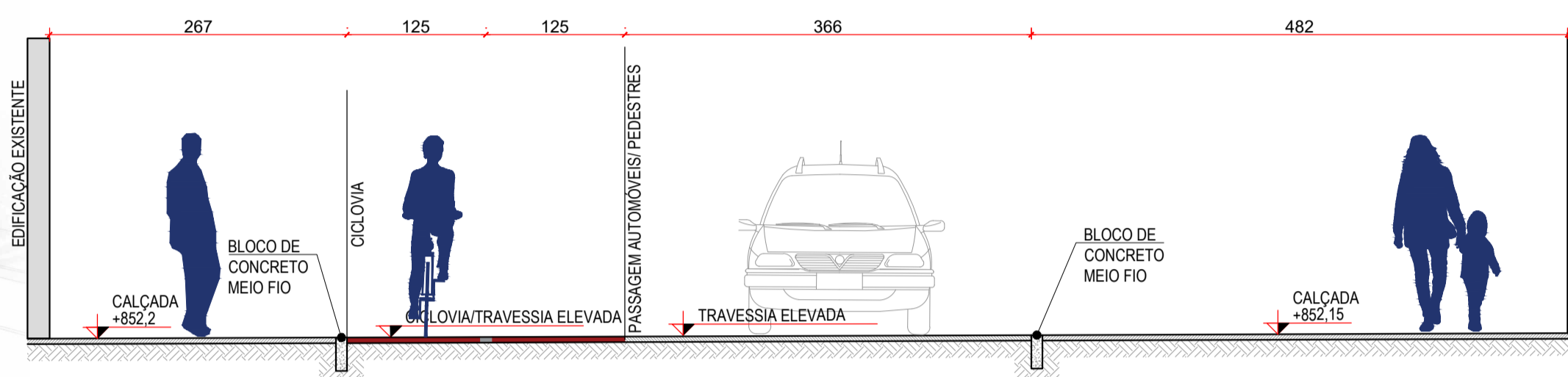
**DETALHE 1**  
PERSPECTIVA



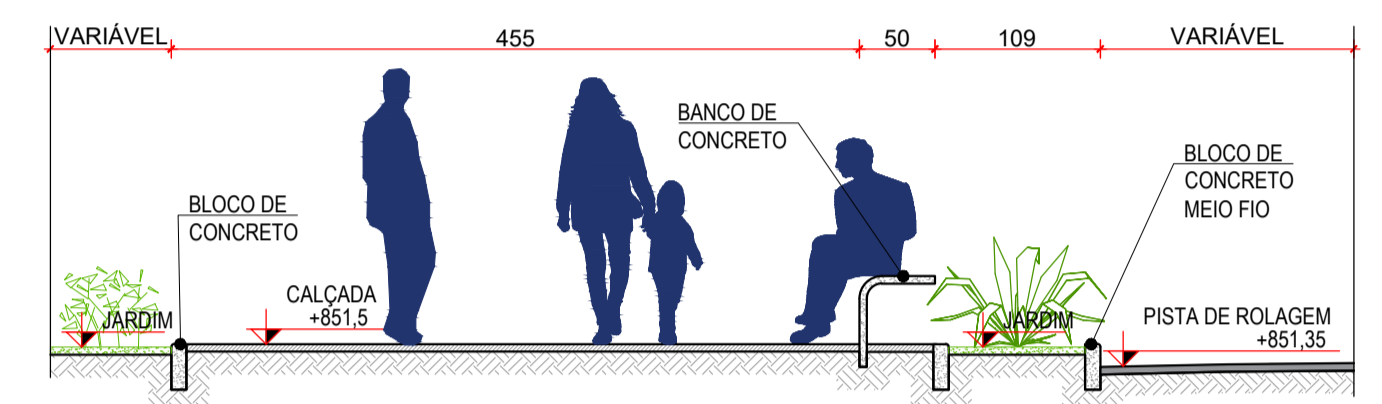
**DETALHE 2** 1:200  
PLANTA - CRUZAMENTO AV. DR. TEIXEIRA DE BARROS E RUA ANTÔNIO BOTELHO



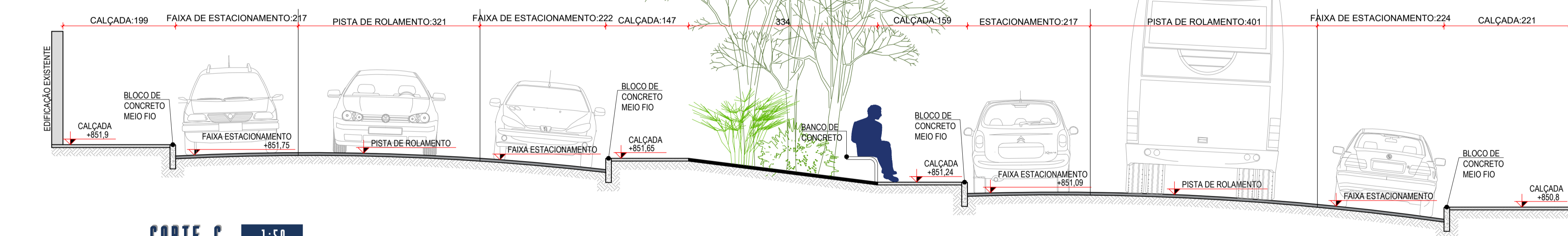
**DETALHE 2**  
PERSPECTIVA



**CORTE B** 1:50  
DETALHE TRAVESSIA ELEVADA - RUA ANTÔNIO BOTELHO



**CORTE D** 1:50  
CANTEIRO CENTRAL - AV. DR. TEIXEIRA DE BARROS



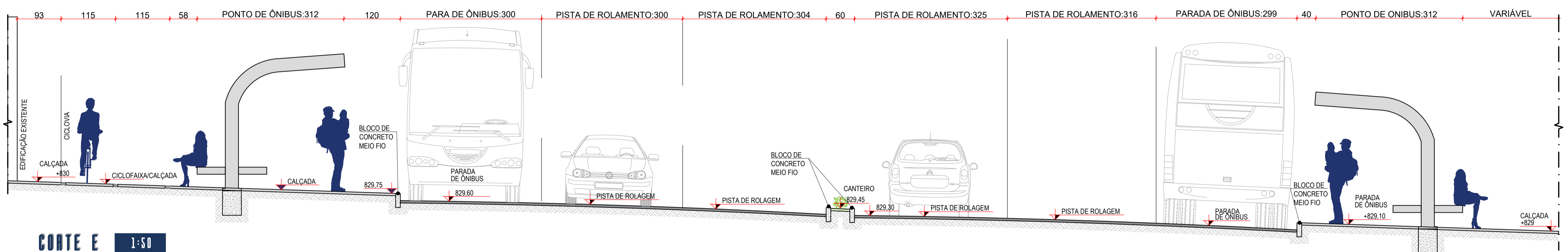
**CORTE C** 1:50  
AV. DR. TEIXEIRA DE BARROS (RUA LARGA)

**PRANCHA 2**

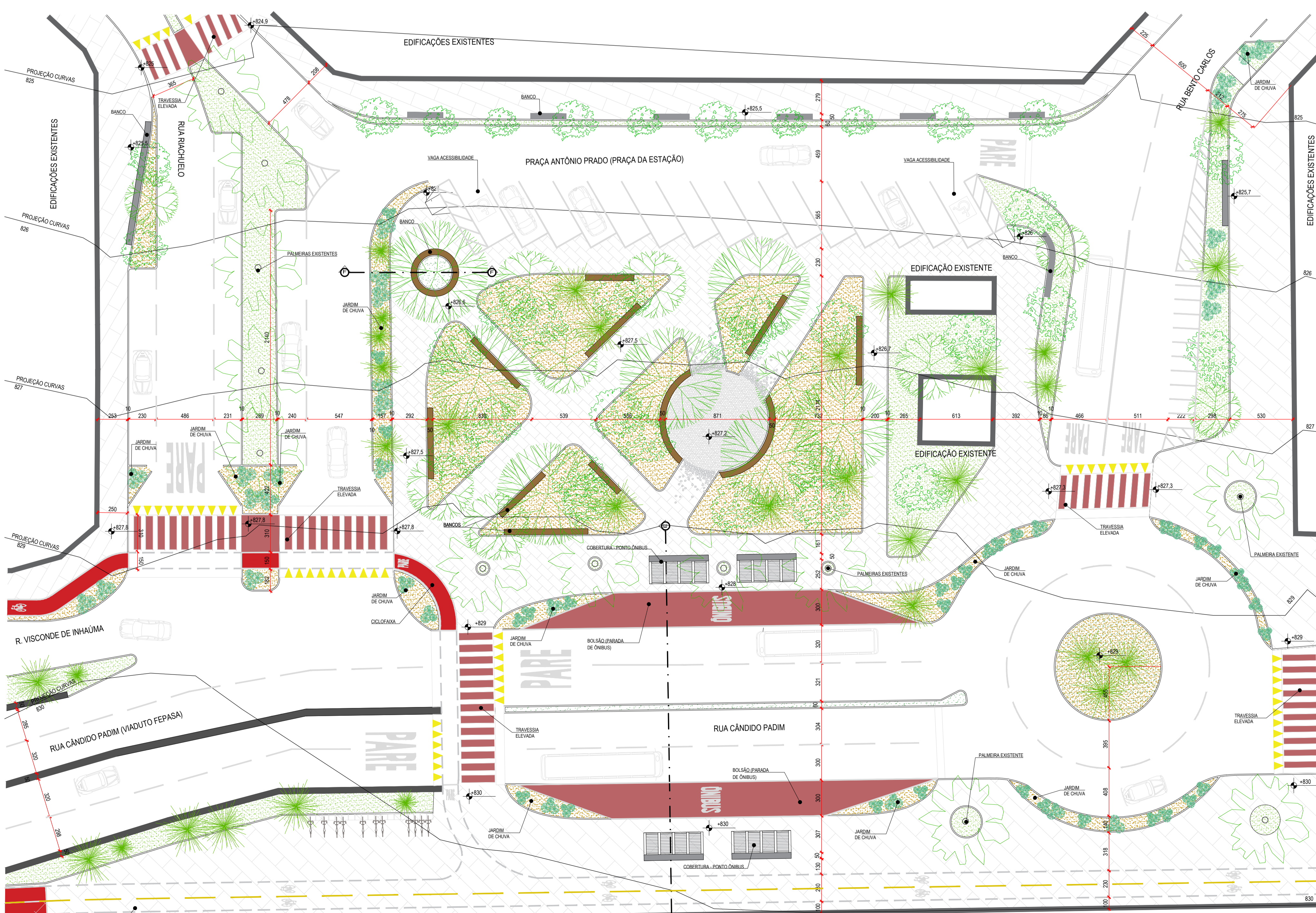
DETALHES 1 E 2 DA ÁREA (CENÁRIO FINAL)

PLANTAS / CORTES / PERSPECTIVAS

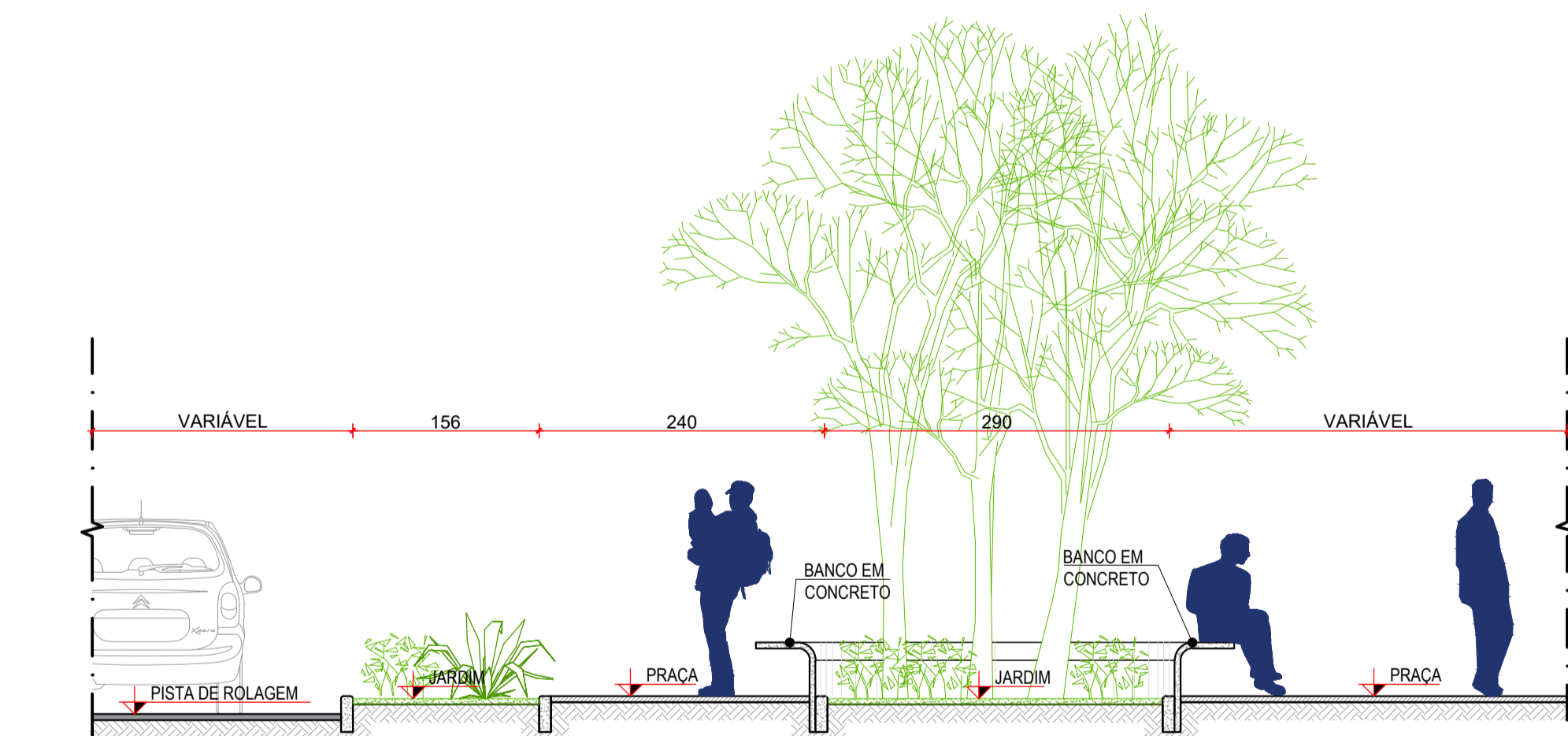
MARINA MIRANDA GAIOTO



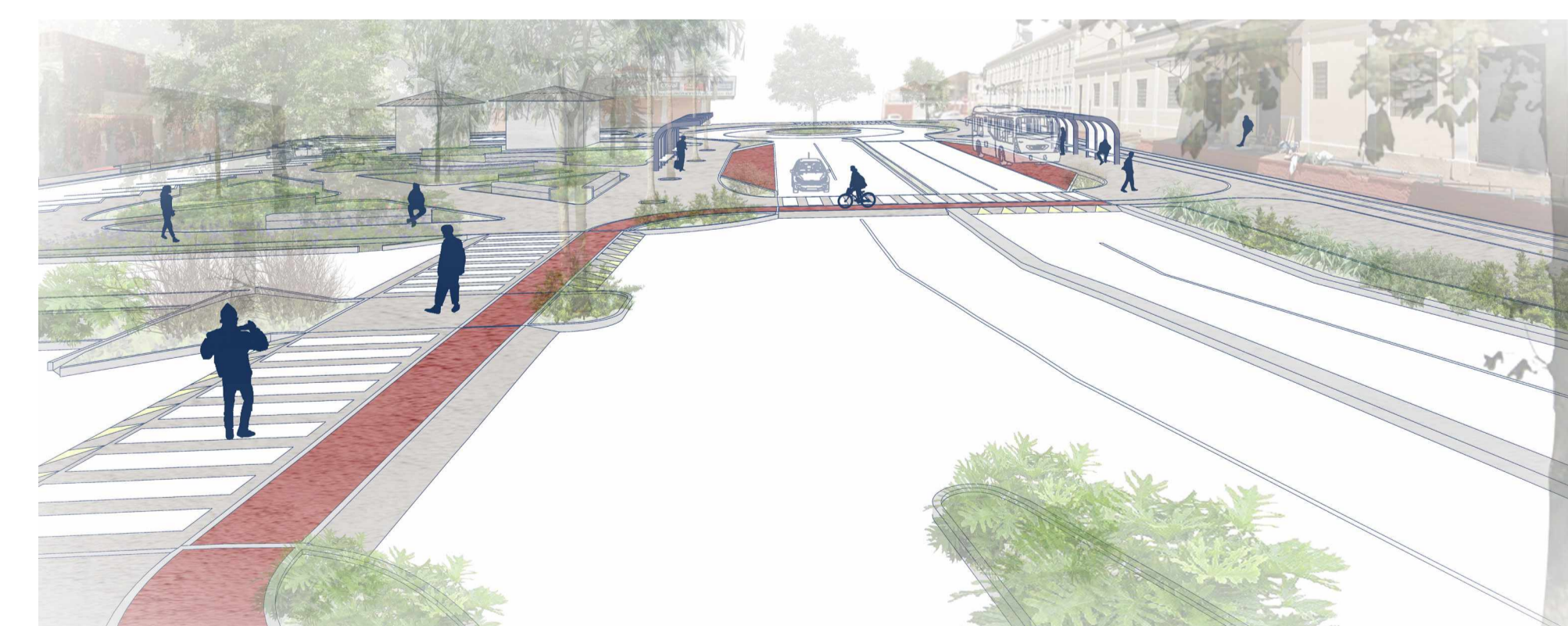
**CORTE E** 1:50  
RUA CÂNDIDO PADIM



**DETALHE 3** 1:200  
PLANTA - PRAÇA ANTÔNIO PRADO



**CORTE F** 1:50  
PRAÇA ANTÔNIO PRADO



**DETALHE 3**  
PERSPECTIVA

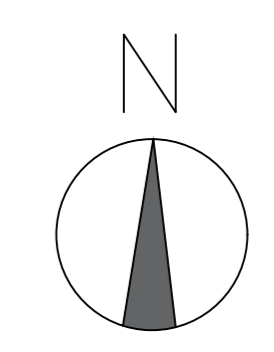
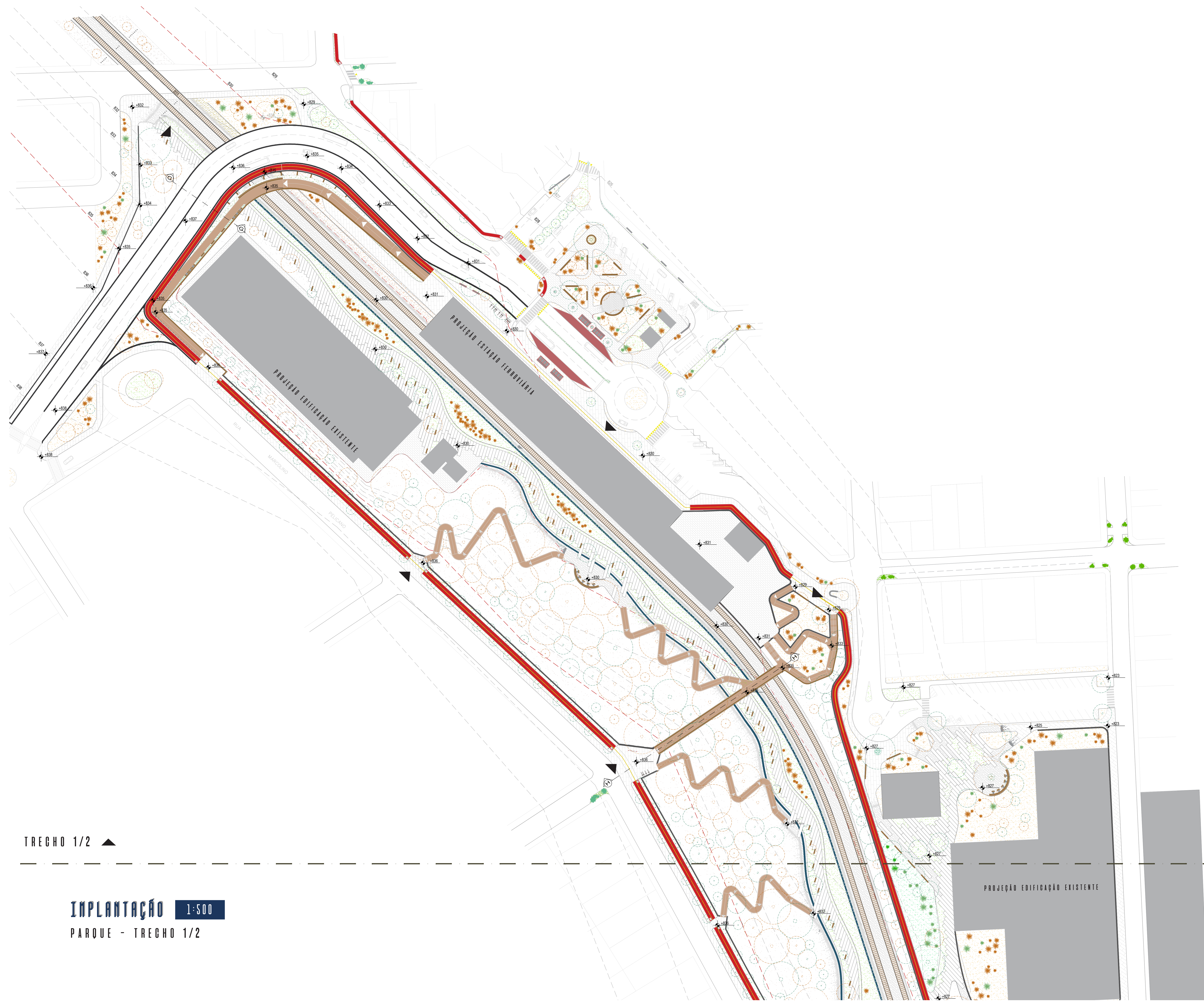
**PRANCHA 3**

DETALHE 3 DA ÁREA (CENÁRIO FINAL)

PLANTA / CORTES / PERSPECTIVA

MARINA MIRANDA GAIOTO





-  BICLOVIA
-  CAMINHOS EM PISO DECK  
PASSARELAS/RAMPAS/ESCADAS
-  MOBILIÁRIO EM PEDRA  
OU CONCRETO
-  MOBILIÁRIO EM MADEIRA
-  PEDRA NATURAL/SEIXOS
-  VEGETAÇÃO: FORRAÇÃO  
TÍPICA DO CERRADO
-  VEGETAÇÃO: FORRAÇÃO  
TÍPICA DA MATA ATLÂNTICA
-  GRAMADO
-  SUBSTRATO NATURAL/  
FOLHAGENS SECAS
-  PAISAGISMO:  
ESPÉCIES DE PREDOMINÂNCIA  
NO CERRADO POR PORTE
-  PAISAGISMO:  
ESPÉCIES DE PREDOMINÂNCIA  
NA MATA ATLÂNTICA POR PORTE

TRECHO 1/2 ▲

**IMPLANTAÇÃO** 1:500  
PARQUE - TRECHO 1/2

TRECHO 1/2 ▲

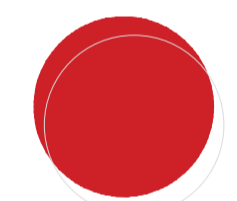
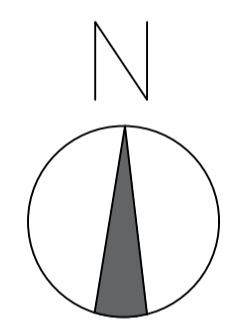
**PRANCHA 4**  
IMPLANTAÇÃO PARQUE  
TRECHO 1/2



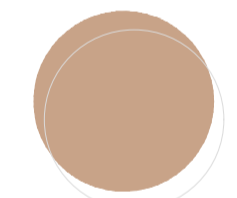
TRECHO 2/2

TRECHO 2/2

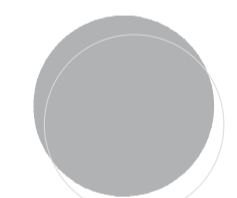
**IMPLANTAÇÃO** 1:500  
PARQUE - TRECHO 2/2



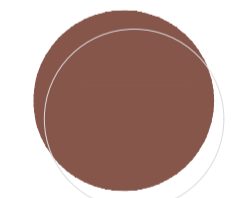
BICLOVIA



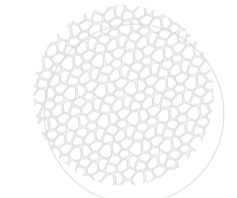
GAMINHOS EM PISO DECK  
PASSARELAS/RAMPAS/ESCADAS



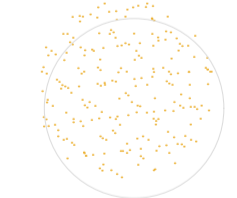
MOBILIÁRIO EM PEDRA  
OU CONCRETO



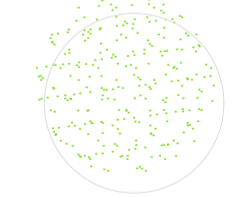
MOBILIÁRIO EM MADEIRA



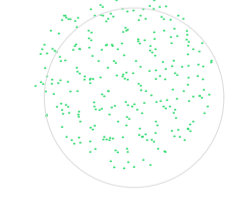
PEDRA NATURAL/SEIXOS



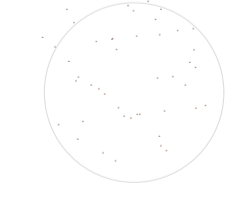
VEGETAÇÃO: FORRAÇÃO  
TÍPICA DO CERRADO



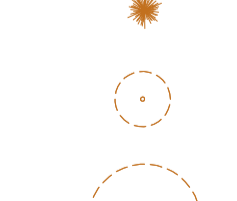
VEGETAÇÃO: FORRAÇÃO  
TÍPICA DA MATA ATLÂNTICA



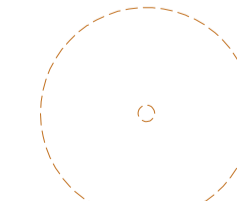
GRAMADO



SUBSTRATO NATURAL/  
FOLHAGENS SECAS



PAISAGISMO:  
ESPÉCIES DE PREDOMINÂNCIA  
NO CERRADO POR PORTE



PAISAGISMO:  
ESPÉCIES DE PREDOMINÂNCIA  
NA MATA ATLÂNTICA POR PORTE



**PRANCHA 5**

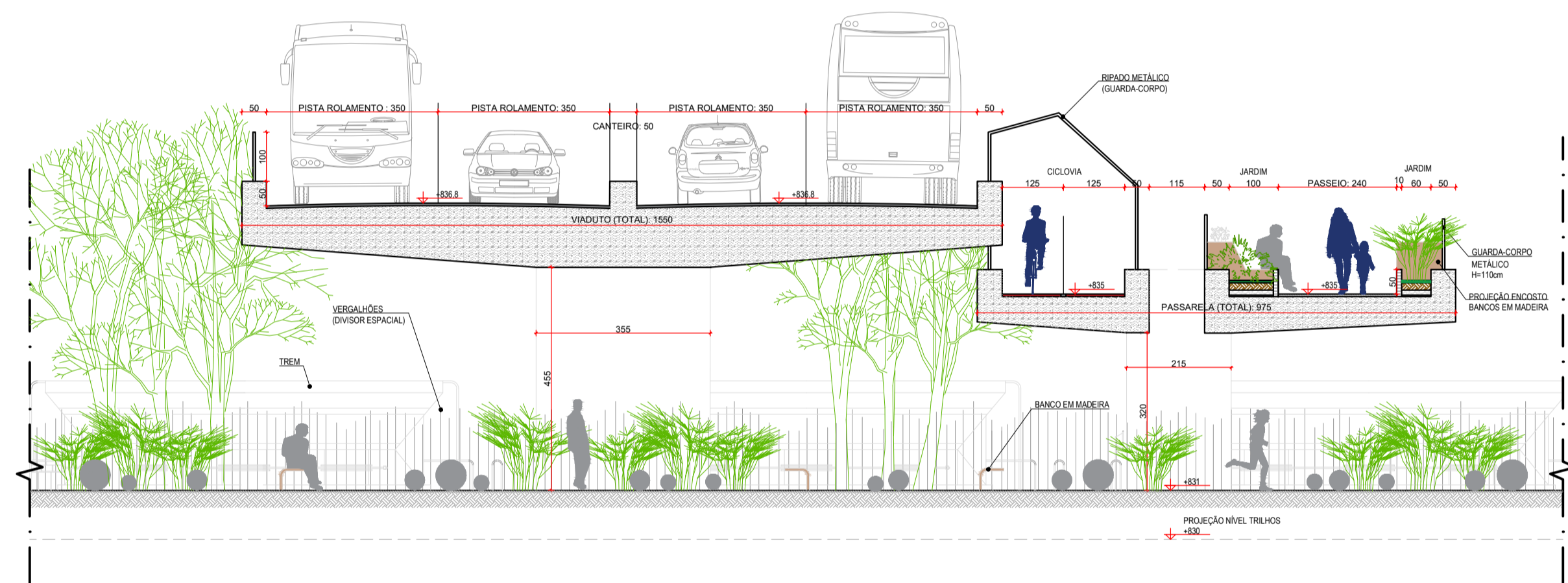
IMPLANTAÇÃO PARQUE

TRECHO 2/2

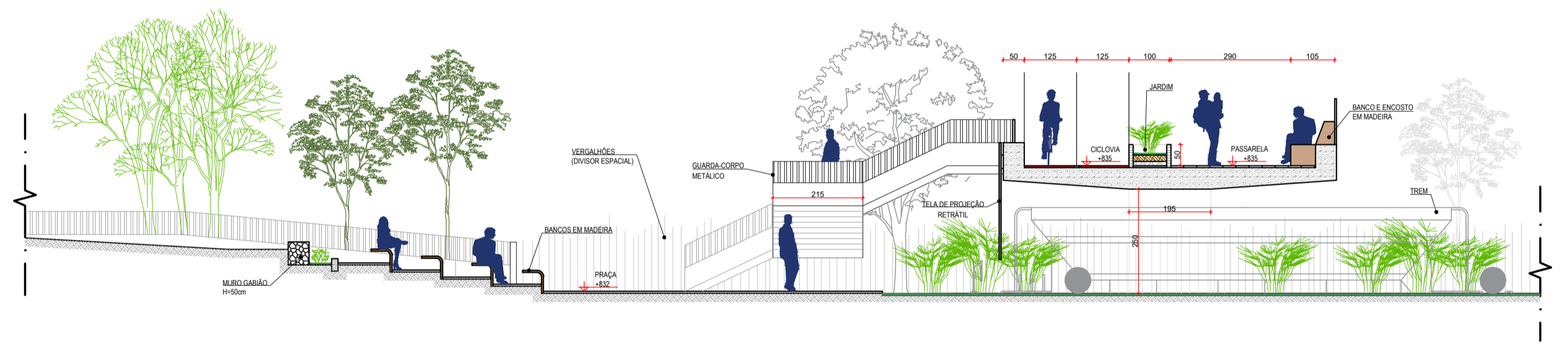




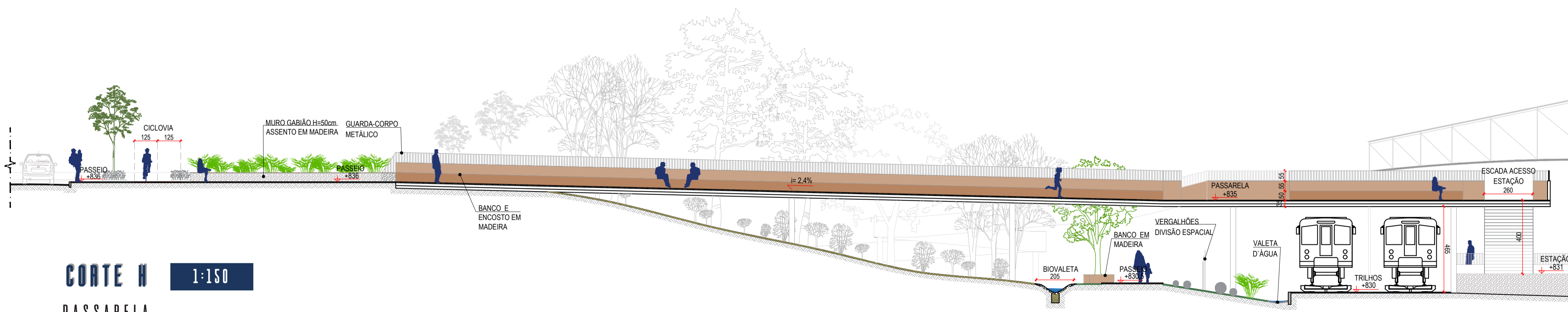
**CORTE J** 1:150  
TRAVESSIA SOB FERROVIA



**CORTE G** 1:100  
VIADUTO ANTÔNIO MASSEI (FEPASA)



**CORTE I** 1:100  
PASSARELA COM CICLOVIA



**CORTE H** 1:150  
PASSARELA

**PRANCHA 6**

PARQUE

CORTES G / H / I / J /

MARINA MIRANDA GAIOTO