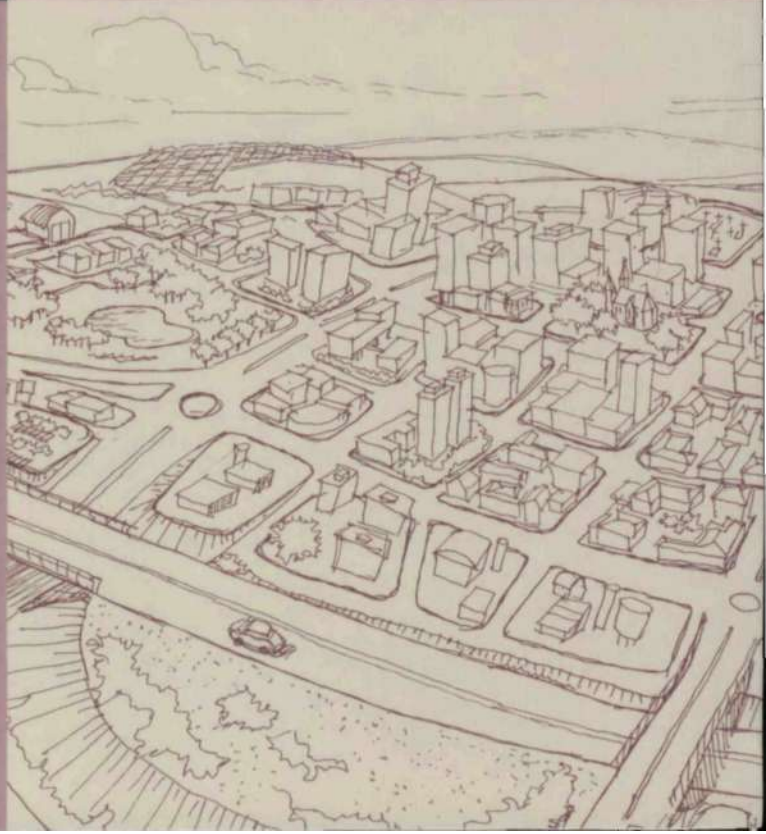


Paula da Cruz Landim

Editora
UNESP

Desenho de paisagem urbana

As cidades do interior paulista



Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

O estudo da paisagem urbana no Brasil teve, a partir do final do século XX, sobretudo na sua última década, uma evolução significativa, especialmente no tocante à compreensão da estrutura morfológico-paisagística dos grandes centros, como Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Brasília.

A compreensão da paisagem da cidade de porte médio, contudo, carece de parâmetros de avaliação, na medida em que os estudos existentes ainda são poucos em relação à demanda e, em geral, não saem das estantes das bibliotecas universitárias e centros de pesquisa, a maioria sob a forma de teses e relatórios de difícil acesso e consulta.

O trabalho de Paula da Cruz Landim, produto de uma pesquisa de doutorado, nos traz uma compreensão particular da formatação morfológica padrão da cidade média do interior paulista, com base em estudo comparativo de quatro cidades - Bauru, Piracicaba, Rio Claro e São Carlos -, utilizadas como referências no estabelecimento de padrões genéricos de análise para tal tipo de aglomerado urbano.

São identificadas as principais configurações paisagísticas existentes, os tecidos e marcos urbanos, como bairros-jardim, praça da matriz, centro, bairros verticais e outros mais, que se constituem em figuras de referência, identificação e compreensão não só das cidades em estudo, mas também de um sem-número de aglomerados urbanos pelo país afora.

A leitura do texto permite ao leitor, por comparação imediata, a identificação das características paisagísticas das cidades brasileiras de porte médio, tanto no interior quanto no litoral, nas quais processos sociais similares levam, com variações e em virtude das características de suporte físico e desenvolvimento urbano local, à constituição de configurações paisagísticas urbanas padrão, em relação às quais este trabalho facilitará a compreensão e o estudo.

DESENHO DE
PAISAGEM URBANA

FUNDAÇÃO EDITORA DA UNESP

Presidente do Conselho Curador

José Carlos Souza Trindade

Diretor-Presidente

José Castilho Marques Neto

Editor Executivo

Jézio Hernani Bomfim Gutierre

Assessor Editorial

João Luís C. T. Ceccantini

Conselho Editorial Acadêmico

Alberto Ikeda

Alfredo Pereira Junior

Antonio Carlos Carrera de Souza

Elizabeth Berwerth Stucchi

Kester Carrara

Lourdes A. M. dos Santos Pinto

Maria Heloísa Martins Dias

Paulo José Brando Santilli

Ruben Aldrovandi

Tania Regina de Luca

Editora Assistente

Denise Katchuian Dognini

PAULA DA CRUZ LANDIM

DESENHO DE
PAISAGEM URBANA

AS CIDADES DO
INTERIOR PAULISTA

U^{Editora}
UNESP

©2003 Editora UNESP

Direitos de publicação reservados à:

Fundação Editora da UNESP (FEU)

Praça da Sé, 108

01001-900-São Paulo-SP

Tel.: (0xx11)3242-7171

Fax: (0xx11)3242-7172

www.editoraunesp.com.br

feu@editora.unesp.br

CIP - Brasil. Catalogação na fonte

Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ

L246d

Landim, Paula da Cruz

Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista /
Paula da Cruz Landim. - São Paulo: Editora UNESP, 2004

Inclui bibliografia

ISBN 85-7139-550-0

1. Cidades e vilas - São Paulo (Estado) - História. 2.
Crescimento urbano - São Paulo (Estado). 3. Cidades e vilas -
São Paulo (Estado) - Condições sociais. 4. Cidades e vilas -
São Paulo (Estado) - Condições econômicas. I. Título.

04-2301.

CDD 307.76098162

CDU 316.334.56(815.62)

Este livro é publicado pelo projeto *Edição de Textos de Docentes e Pós-Graduados da UNESP*- Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa da UNESP (PROPP) / Fundação Editora da UNESP (FEU)

Editora afiliada:



Asociación de Editoriales Universitarias
de América Latina y el Caribe



Associação Brasileira de
Editoras Universitárias



*A minha irmã Fernanda, pelas
similaridades e pelas diferenças,
mas, de qualquer forma, uma unidade.*

AGRADECIMENTOS

Este livro é resultado da pesquisa desenvolvida para a tese de doutorado, apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em março de 2001, e só foi possível sua realização graças ao apoio inestimável de pessoas e instituições.

Aos que me apoiaram e ajudaram a chegar ao resultado final, entre elas meus pais, meus filhos, meus amigos, meus alunos, e particularmente meu orientador, Prof. Dr. Silvio Soares Macedo. A Capes, pela bolsa de doutorado; e à Fundunesp, pelo auxílio-pesquisa. A todos, o meu reconhecimento e o meu muito obrigada.

SUMÁRIO

Prefácio 11

Introdução 15

1 A cidade e sua paisagem: determinantes estruturais
locais e globais 25

Mutação e identidade urbana 42

Ícones e símbolos 46

Qualidade visual 49

2 Configuração morfológica: elementos característicos da
paisagem da cidade média padrão do interior paulista 59

A paisagem da ferrovia: primeiros tempos e consolidação 64

A paisagem da rodovia 68

A paisagem contemporânea 74

Estudo de caso: Bauru, Piracicaba, Rio Claro e São Carlos 77

Referências bibliográficas 127

PREFÁCIO

Que cidade é essa? Será a cidade do Tudo? A cidade em que todas as partes se conjugam, as escolhas se contrabalançam, onde se enche o vazio que existe sempre entre o que se espera da vida e aquilo que nos toca? (Ítalo Calvino, *O castelo dos destinos cruzados*)

Um livro a mais sobre a cidade, e em especial sobre cidades do interior paulista, é sempre uma alegria para os olhos e um deleite para a leitura. Pois, à leitura de uma obra destinada a uma gama variada de leitores, não se pode permanecer alheio ou manter posições neutras em relação à cidade e à sua paisagem.

Desde as primeiras palavras deste livro, concorda-se com suas "determinantes estruturais locais e globais": é ampliar a compreensão dos problemas das cidades de porte médio.

Esta obra é como abrir uma janela e debruçar-se sobre uma paisagem procurando seus segredos, anseios e expectativas; procurando desvendar os seus futuros, os seus rumos, o core de suas cidades. E por que não lançar mão das palavras do mago Calvino, em sua clássica *As cidades invisíveis*, à página 44, quando assim se expressa:

As cidades, como os sonhos, são construídos por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.

O que assegura o nosso interesse nesta leitura é a justaposição, o entrelaçamento dessa mostra de cidades semelhantes em seus aspectos configurativos, históricos e geográficos, é um liame tênue, que só se revelam no estabelecimento da continuidade e na identidade própria às várias urbes.

A rapidez e velocidade com que o trem de ferro imprimiu as paisagens paulistas, derrubando árvores, desviando rios, construindo pontes, cortando barrancos, foi o meio de transporte marco do século XIX e início do XX. A estrada de ferro foi uma construtora de cidades, como bem relata a autora em seus capítulos. Antes da ferrovia, o emblema da velocidade era o cavalo; depois dela, a rodovia.

A estrada de rodagem tornou visíveis as cidades, adensando a rede urbana em um rosário de lugares. Umas maiores, outras menores, mas todas desempenhando um papel de destaque. Umas se subordinando a outras, realçando a importância da posição intermediária das cidades de porte médio no território do Estado de São Paulo.

As quatro cidades escolhidas são exemplos felizes, especialmente pelas suas localizações geográficas. Pois, todas elas, de início, foram fruto, direta ou indiretamente, da ferrovia. E depois, com o desenvolvimento frenético do interior paulista, foram uma verdadeira explosão econômica, comandada pela rodovia. Esta cruzando todas as regiões, ligando-as à capital, aos portos, aos outros Estados do mundo, criando paisagens citadinas, com configurações baseadas na expansão e no adensamento da mancha urbana.

Ao chegar a este ponto, a questão à qual não se pode esquivar diz respeito à paisagem contemporânea, muito bem descrita mediante a estrutura espacial, quer pela malha urbana, quer pelo tecido urbano e pelos referenciais urbanos. As cidades de Bauru, Piracicaba, Rio Claro e São Carlos se caracterizam como uma área central, organizada com edifícios altos e algumas casas antigas remanescentes, em geral

alinhados ao redor da praça da matriz. Depois, a expansão se estendeu por terrenos antes vazios, ligando bairros, ampliando a mancha urbana, fazendo surgir arranha-céus, condomínios abertos ou fechados, constituindo-se em cidades modernas, com belas avenidas arborizadas, escolas e paisagens marcantes. Todas elas com inúmeras dimensões, podendo-se dar destaque a duas: a visível e tangível e a oculta, misteriosa e sagrada, que está à espera de ser desvendada.

Possam aqueles que percorrerem estas páginas estabelecer um diálogo com estas e outras cidades. Possam, também:

Contemplar essas paisagens essenciais, Kuhlai refletia sobre a ordem invisível que governava a cidade, sobre as regras a que responderam o seu surgir e formar-se e prosperar e adaptar-se às estações e definir e cair em decadência. (Calvino, 1995, p.112)

Não se espera e não se deseja, contudo, que essas cidades entrem em decadência, mas que continuem florescendo como este livro, renovando-se e trazendo novas abordagens para enriquecer nossas leituras.

Lívia de Oliveira

INTRODUÇÃO

A homogeneidade da paisagem urbana das cidades de porte médio do interior do Estado de São Paulo pode ser compreendida com base em dois componentes: seus determinantes locais, fundamentados nas origens semelhantes das cidades, e as atuais aspirações da população por padrões das grandes cidades, considerados representantes de um *status* civilizado e moderno.

As cidades de Bauru, Jaú, São Carlos, localizadas¹ no Planalto Ocidental, e Limeira, Piracicaba e São Carlos, na Depressão Periférica, são o objeto deste estudo. Nessas cidades, observou-se a maneira como suas paisagens se formalizam e se organizam. Mediante a análise de suas configurações, identificaram-se agentes homogeneizadores e verificou-se como a paisagem se estruturou a partir desses elementos.

A abordagem é *morfológica*, e as questões pertinentes à urbanização e aos aspectos socioeconômicos aparecem como subsídios. A idéia principal é a discussão da cidade do *cotidiano*, o lado da paisagem urbana que é totalmente desprovido de *glamour*, onde a similaridade morfológica na paisagem da cidade de porte médio do interior é

1 IPT. *Mapa Geomorfológico do Estado de São Paulo*, 1981.

evidente, especialmente por tratar-se de cidades com origem e formação similar e onde, paralelamente, o sítio natural não apresenta grandes particularidades.

Os elementos ditos excepcionais de suas paisagens são os mesmos que identificam morfologicamente trechos importantes das grandes cidades, verdadeiros ícones funcionais e paisagísticos, e que, pela sua adequação ao perfil sociofuncional das cidades em questão, reproduzem-se com os mesmos critérios locais e formais por todo o interior paulista.

Podem ser considerados como tais os *shopping centers*, os centros culturais, as rodoviárias e até mesmo as áreas verticalizadas, nessas urbes, restritas a trechos-padrão, como áreas centrais e vizinhanças. Esses marcos se contrapõem à homogeneidade do casario, reforçando formalmente os padrões de similaridade. A reprodução de modelos de uso e organização do espaço, está associado um conceito cultural de valor (estético e de uso do espaço urbano).

A influência social, cultural e econômica reflete-se na organização do espaço urbano, e, em razão desses reflexos dominantes, reproduzem-se, até com certo sucesso, os elementos presentes nas paisagens dos centros com maior influência. Assim, as imagens formais das grandes cidades são claramente representadas de um modo específico na paisagem urbana das cidades médias. Os reflexos formais e funcionais das paisagens dos grandes centros projetam-se sobre a paisagem das cidades do interior, gerando um valor relacionado aos seus aspectos formais e visuais, cujo processo de influência é claramente representado na paisagem urbana das cidades interioranas paulistas. Essas cidades incorporam valores que sintetizam padrões qualitativos da cidade brasileira, e nelas elementos e estruturas dos grandes centros estão presentes, ainda que organizados de uma maneira mais simples e com um porte menor.

A relativa facilidade encontrada na substituição de elementos originais de épocas passadas se deve especialmente à inexistência de características marcantes desses elementos na paisagem, tornado-os facilmente descartáveis e substituíveis por outras estruturas advindas dos centros de dominação sociocultural e, portanto, pelas novas

formas de representação dos valores socioeconômicos vigentes em outros centros maiores, tanto nacionais como internacionais; pois, de acordo com Santos (1999, p.78):

A cada novo momento, impõe-se captar o que é mais característico do novo sistema de objetos e do novo sistema de ações. Os conjuntos formados por objetos novos e ações novas tendem a ser mais produtivos e constituem, num dado lugar, situações hegemônicas. Os novos sistemas de objetos põem-se à disposição das forças sociais mais poderosas, quando não são deliberadamente produzidos para o seu exercício.

A cidade de São Paulo, um dos grandes referenciais e geradora de padrões urbanísticos brasileiros, é a síntese de um processo socioeconômico geral do país, que se representa formalmente em escalas diversas, nos grandes centros e nas cidades de porte médio. No caso das cidades do interior do Estado de São Paulo, o processo de influência da paisagem urbana se estrutura a partir da paisagem que se configura na cidade de São Paulo e em cidades do porte de Campinas e/ou Ribeirão Preto, as quais, por sua vez, se referenciam. Por exemplo: os novos padrões de uso do solo, como os condomínios fechados e a verticalização; o tratamento das áreas públicas de edificação, como o padrão de arborização e jardinagem urbana; as tipologias arquitetônicas; o desenho de pisos e calçamentos; e ainda por meio da arquitetura símbolo de edifícios, como redes de lojas e instituições financeiras.

Esses novos elementos constituem-se em representações de uma influência cultural que indica "modernidades formais", uma representação de estruturas do poder; assim sendo, as manifestações locais tendem a tomá-las como modelo, realimentando o ciclo da homogeneização da paisagem por meio de um processo contínuo de importação de formas e de reprodução mimética de ícones espaciais e arquitetônicos exógenos.

Esses elementos estão presentes no repertório formal criado a partir de viagens feitas aos centros de onde emanam esses valores, dos manuais e revistas de construção civil, e ainda dos padrões determinados pelo mercado imobiliário, como ilustram as Figuras 1A e 1B.



Figura 1A - Bairro residencial de classe média alta, em Florianópolis, SC. Os padrões arquitetônicos aqui presentes fornecem o repertório formal, e, por sua vez, também são cópias de elementos encontrados em outros centros, num processo de retroalimentação.

Figura 1B- Ilustração de propaganda imobiliária. Notar a similaridade dos padrões fornecidos pelo mercado imobiliário.

Essa homogeneização formal urbana por si só não conduz a situações de degradação ou de baixa qualidade de vida, pois "a forma física não é a variável fundamental cuja manipulação deverá provocar a mudança. O nosso cenário físico é um resultado direto do gênero de sociedade em que vivemos" (Lynch, 1999, p.101). A questão está na extrema centralização e padronização de soluções urbanísticas e arquitetônicas assumidas, tanto pelo Poder Público quanto pela iniciativa privada, que simplesmente adotam e sobrepõem aos mais diversos tipos de paisagens e ambientes padrões urbanísticos e arquitetônicos arquetipados, eximindo-se de propor outras soluções mais próprias às realidades locais e correndo o risco de incorrer nos mesmos erros praticados nos grandes centros, nos quais a crise paisagística-ambiental é um fato. Adotam-se, por exemplo, padrões urbanísticos de zoneamento para áreas verticalizadas menos rígidos

que os da cidade de São Paulo, que conta com restrições até avançadas, mas ainda insuficientes.

O espaço urbano é, dessa forma, construído a partir de generalizações técnicas que desrespeitam e desconsideram outras possíveis soluções mais adequadas às características locais. A qualidade urbana se perde com legislações malfeitas, com a importação de ícones e com o fato de a perda de oportunidade de identidade própria não ser uma questão em discussão.

Partindo do pressuposto de que a qualidade formal é a união entre os cidadãos e sua cidade, mediante a criação de mapas mentais, há que fomentar a elaboração de soluções urbanísticas que atribuam uma identidade visual a essas cidades, reforçando e/ou construindo elementos e espaços que fortaleçam a legibilidade do espaço urbano, pois "uma boa correspondência funcional normalmente significa uma paisagem mais congruente e freqüentemente (embora nem sempre) uma paisagem mais transparente, mais significativa e mais identificável" (ibidem, p.141-4).

Constata-se, porém, um balizamento formal urbano segundo padrões altamente genéricos, e mais simplificados, que não representam de fato as condições urbanísticas viáveis de implementação em cada núcleo. O que ocorre é uma reprodução dos espaços da classe dominante, ainda que em dimensões reduzidas, reforçando os arquétipos sociais e os modelos de dominação.

Na tentativa de alcançar um grau de satisfação pertencente às elites, até como forma de aspiração social, já que não pertencem à classe dominante, as classes médias, em especial, que nessas cidades constituem o segmento mais importante da população urbana, copiam ao menos seu repertório formal.

Paralelamente, a adoção de planos e normas urbanísticas que fortalecem e ratificam o surgimento de formas urbanas não necessárias, como a já citada verticalização, fortalece o processo de cópia, que é gerenciado em grande parte pelo mercado imobiliário.

Ao copiar, porém, a forma sem seu contexto, surgem soluções inadequadas em relação à morfologia do relevo e ao clima local, e

ainda a criação de uma estética desvinculada do comportamento local. Essa prática, ao mesmo tempo que não possibilita atingir o ideal de aspiração social, impede a experimentação de soluções mais adequadas a cada caso.

O paradigma projetual urbano adotado é um arquétipo da rua e da casa características do bairro-jardim paulistano, arborizado, com edificações isoladas no lote. Esse padrão simplificado é adotado sem reflexão sobre as particularidades de uso, clima e forma das diferentes áreas urbanas, e totalmente respaldado pelas legislações municipais.

Paralelamente, observa-se a constituição de um casario comum, que abriga as classes média e baixa, reproduzindo, em miniatura, o paradigma elitista, de forma mais acessível a essas classes sociais.

Na impossibilidade de adquirir um lote que permita implantação semelhante à elite, a classe média permite-se adaptações sobre a malha urbana convencional, dando origem a construções com recuo frontal e ao fundo.

A legislação que define os padrões de ocupação urbana, os quais por sua vez definem a configuração física da paisagem, versa basicamente sobre o espaço físico-territorial, alienando-se dos demais componentes da problemática urbana. Dessa forma, as cidades homogeneizam-se, em razão de um discurso urbanístico baixo, generalista e que colabora para a pasteurização arquitetônica.

Assim, ao balizar-se pelos parâmetros das elites, a obrigatoriedade de padrões para a cidade como um todo, mesmo onde essas soluções não tenham as mínimas condições reais de ocorrer, resulta numa má qualidade de vida urbana, que irá se refletir na formação da paisagem, haja visto que a paisagem reflete uma realidade determinada por parâmetros vários.

Desde os tempos do Brasil Colônia, a classe dominante dita as regras na produção do espaço urbano. Antes da Independência, a normatização vinha de Portugal, como forma de controlar a vida na colônia e reforçar a dependência desta última em relação à metrópole. No século XIX, a modernização da cidade é feita por e para as elites, e se estende até os dias de hoje. A legislação sempre refletiu os interesses da classe dominante, sendo criada para e por ela, e direcionou a configuração urbana e, conseqüentemente, a formação da paisagem.

A industrialização da Europa e dos Estados Unidos, na segunda metade do século XIX, significou uma grande transformação nas cidades, fazendo que elas assumissem a forma que ainda hoje se desenvolve, ou seja, "uma pequena classe construiu uma nova paisagem para permitir uma produção mais rentável e uma concentração acumulada de capital", e onde:

sempre que possível, o trabalho e a residência foram separados por tipo e por classe - em certa medida para melhorar a eficiência, mas especialmente para controlar a ameaça da violência e da doença, e para afastar dos olhares da classe superior a mão-de-obra laboriosa que sustentava os seus rendimentos, (ibidem, p.27-30)

Ou ainda, segundo Benevolo (1991, p.22);

A cidade burguesa que se desenvolve depois da Revolução Industrial é, com certeza, diferente de todo modelo anterior, antes de tudo por seus elementos mensuráveis: as quantidades em jogo (número de habitantes, número de casas, quilômetros de estradas, número e variedade dos serviços e das aparelhagens) e a velocidade das transformações; as diversidades quantitativas produzem, somando-se, uma diversidade qualitativa, isto é, tornam impraticáveis os antigos instrumentos de controle, que estão baseados justamente numa limitação conhecida das quantidades e das velocidades, e propiciam o surgimento de novas oportunidades e de novos riscos que só podem ser comparados com novos instrumentos de projeção e de gestão: voltam a propor, por conseguinte, de maneira integral e pela primeira vez depois da Idade Média, o problema do planejamento urbano.

Segundo Macedo (1998), esse controle acentua-se com as alterações sobre a posse da terra na formação da moderna nação brasileira e com as respectivas formas de controle exercidas pelo Estado, representadas especialmente pelo poder municipal como forma de ordenar as formas de ocupação urbana.

De acordo com Villaça (1998, p.12), "a estrutura territorial é socialmente produzida e ao mesmo tempo reage sobre o social"; ou ainda, segundo Reis Filho (1994, p.9), "nas obras e nas formas de

sua produção e uso, é possível compreender as condições de vida e as etapas de evolução das cidades".

O espaço construído a partir de generalizações técnicas impede e/ou desconsidera outras soluções mais adequadas às características locais.

Como contraposição à paisagem homogênea, o desenvolvimento de valores estéticos a partir de condições ambientais e paisagísticas locais pode servir como ferramenta para projetos urbanísticos/paisagísticos diferenciados e característicos para cada cidade, obtendo, dessa forma, paisagens urbanas particularizadas, respeitando os referenciais e as especificidades próprias, podendo até contribuir para uma melhor qualidade ambiental das cidades.

A homogeneidade dos padrões morfológicos está vinculada a ciclos de desenvolvimento semelhantes. A expansão da produção cafeeira no início do século XX, o conseqüente incremento da rede ferroviária e posteriormente o ciclo rodoviário imprimiram às cidades um padrão de urbanização bastante similar, pois a ocupação do território paulista aconteceu pela criação de cidades de fronteira. Segundo Matos² (1981, p. 157), é indiscutível a importância da ferrovia na paisagem urbana das cidades do interior do Estado de São Paulo.

Aliado a esse fator, convém ressaltar que, ao repetir nas cidades do interior os elementos formais urbanísticos ou arquitetônicos das cidades de São Paulo ou do Rio de Janeiro, procurou-se uma sintonia com esse mesmo poder e/ou uma identidade com a modernidade vigente. Segundo Marx (1980, p.36):

2 "Consideremos que a ferrovia modelou a paisagem urbana. A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, ponto de cruzamento de trens e local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas. Casos existem de cidades que chegaram a depender de sua função ferroviária. Foi o caso, por exemplo, de Bauru, no seu início, ou de Rio Claro, que durante muito tempo praticamente viveu em função das oficinas da Paulista, ali localizadas."

As peculiaridades destas centenas de aglomerações novas são excepcionais entre nós pela regularidade de conjunto em cada uma. Como Mococa, Matão, Bauru ou Gália, os espigões ou chapadas acomodam ruas em tabuleiro de xadrez e uma sempre presente praça central, a matriz. Paisagem e referência usuais no oeste paulista, que conferem feição marcante monótona, tanto aos estabelecimentos rurais como aos urbanos.

Paralelamente, em razão de sua pouca idade, nessas e noutras cidades - diferentemente da cidade de São Paulo, onde ainda podemos encontrar vestígios de um centro histórico, ainda que conurbado, resultante da não-adaptação dos usos atuais àquele espaço de implantação colonial, ou ainda, cidades como o Rio de Janeiro, onde, além dos mesmos elementos igualmente presentes em São Paulo, a natureza é parte integrante e significativa da paisagem urbana —, a monotonia é reforçada pela falta de tais elementos. E ainda, não é possível verificar nessas estruturas urbanas, calcadas no reticulado xadrez e projetadas para a escala do automóvel, percursos que despertem a curiosidade para o que acontecerá na próxima esquina.

De fato, essas situações só ocorrem em contextos particulares, como no caso de condomínios fechados, em alguns projetos de praças e parques urbanos, em cidades turísticas e/ou históricas, ou qualquer situação na qual o enfoque esteja no pedestre e no estar em público, e não na área de passagem, como pode ser observado nas Figuras 2A e 2B.



Figura 2A - Águas de Lindóia, SP.



Figura 2B - Bauru, SP.

Essa ocorrência pode ser também observada em assentamentos espontâneos, como favelas, onde a organização independe do automóvel.

As paisagens dessas cidades de fato nunca apresentaram características particulares significativas, e isso também não seria possível se pensarmos na sua origem comum e, principalmente, na sua formação urbana similar.

Em seus agenciamentos originais, o sítio natural não propicia pontos especiais passíveis de destaque, fato que justifica também a falta de identidade própria nessas cidades. Dessa forma, os elementos originais da paisagem das cidades paulistas são bastante simplificados, podendo-se observar apenas alguma distinção quanto à organização das áreas públicas livres de edificações. Esses elementos originais raramente se apresentam como um elemento configurador da paisagem, não chegando mesmo a constituir imagens plenas de significado para sua população.

São muitas cidades com origem ferroviárias, outras feitas diretamente pela companhia ferroviária, outras tantas construídas ao longo de rodovias, e que são resultado de um processo de urbanização extensa e homogênea, típica da formação urbana do interior do Estado de São Paulo.

Assim, pode-se afirmar que esses padrões morfológicos fornecem um modelo de paisagem, ao qual está ligado um modelo de qualidade de vida, em que a sociedade passa a valorizar a presença dos elementos globais que estão em sintonia com os centros de poder.

A cidade pode ser reconhecida somente por intermédio da sua paisagem urbana, e essa paisagem é resultante dos elementos econômicos, sociais e culturais que a produziram num determinado período e contexto.

A paisagem da cidade média paulista é então homogênea como consequência dessa forma de ocupação homogênea, a qual é decorrente de códigos de obras e planos diretores padronizados, bem como de ciclos de desenvolvimento semelhantes, o que resulta em padrões de urbanização uniformes, associados a tipologias arquitetônicas e materiais de acabamento similares.

1

A CIDADE E SUA PAISAGEM: DETERMINANTES ESTRUTURAIS LOCAIS E GLOBAIS

Pode-se afirmar que, dentre os espaços construídos pelo homem, a forma mais importante é aquela referente ao ambiente construído para seu uso mais constante e diário, o abrigo de seu grupo social, ou seja, as cidades: desde as pequenas vilas, com a paisagem ainda estruturada em grande parte pelo ambiente rural e exemplificadas pelas Figuras 1.1A e 1.1B, até a grande cidade, onde o homem no seu cotidiano está habituado a um horizonte completamente edificado, ilustrada nas Figuras 1.1C e 1.1D.

Como objeto de análise, a cidade pode ser encarada de variadas formas: como um conjunto de imagens, ou como unidade estatística e espacial. São justamente essas diferentes formas de abordar o espaço urbano que subsidiam as perspectivas para a compreensão e resolução de muitos dos problemas urbanos contemporâneos (Clark, 1985, p.59).

As formas de aglomeração humana não se limitam simplesmente a suas dimensões e funções. Trata-se de espaços que, para o homem, diferem em qualidade e significação. Assim Santos (Figura 1.2A), a mais importante cidade portuária brasileira, apresenta uma urbanização compatível com a dinâmica do contato constante com o exterior, enquanto Óbidos, em Portugal (Figuras 1.2B), uma cidade medieval preservada, apresenta características que poderiam ser

consideradas obsoletas pelos padrões atuais, mas que representam uma vivência passada, assim como Parati, RJ, e Ouro Preto, MG, são representantes brasileiras dessa última realidade.



Figura 1.1 A-Portugal.



Figura 1.1B Cajuru, SP.



Figura 1.1 C- Lisboa, Portugal.



Figura 1.1 D- Porto Alegre, RS.



Figura 1.2A-Santos, SP.



Figura 1.2B- Óbidos, Portugal.

Embora a cidade também possa ser encarada como um horizonte geográfico, ela não é apenas um panorama para ser visto. A cidade é constituída basicamente por estruturas morfológicas, arranjos organizados de volumes e subparcelamentos que expressam formas de acesso e propriedade, situados em um determinado suporte físico.

Os espaços edificados (residências, edificações institucionais, comerciais e industriais, entre outros) e os denominados espaços livres (ruas, avenidas, jardins e praças, entre outros), como ilustram as Figuras de 1.3A até 1.3D, constituem essa estrutura morfológica e volumétrica.



Figura 1.3A- Barcelos, Portugal.



Figura 1.3B- Porto Alegre, RS.



Figura 1.3C- Rio de Janeiro, RJ.



Figura 1.3D- São Vicente, SP.

Figuras de 1.3A até 1.3D - Exemplos de volumetria construída e seu contraponto com os espaços livres.

A função básica dos espaços livres é justamente possibilitar a circulação na cidade. Ou seja, em última análise, os espaços livres são um elemento de aglutinação entre os diversos tipos de espaços edificados, permitindo assim também a apreensão, a compreensão e o uso da forma urbana. Os espaços cheios são percebidos a partir dos espaços vazios, numa relação dialética em que um constrói o outro. A cidade flui por seus espaços vazios. A cidade é o espaço da rua, vista como centro e cenário da vida cotidiana. A rua é um ponto de

fixação do homem ao seu universo urbano, ponto de onde vivencia a cidade, seu espaço concreto e familiar. E essa rua, apesar de aparentemente ser um espaço bastante ordinário, dependendo de sua dimensão ou de seu calçamento, ou de seu uso, pode variar enormemente. Uma rua estreita e sinuosa, repleta de veículos, pessoas, sons e odores difere de uma avenida larga e bem arborizada (Figuras de 1.4A até 1.4D). A maneira como percorremos essa rua- como pedestres ou de automóvel, a que hora do dia- também nos trará uma noção diferente desse espaço.



Figura 1.4A Rio de Janeiro, RJ



Figura 1.4B -Óbidos, Portugal.



Figura 1.4C Porto Alegre, RS.



Figura 1.4D-- Florianópolis, SC.

As edificações e aos espaços livres, associam-se o suporte físico, a vegetação e os elementos de publicidade, que concorrem para a estruturação e qualificação do ambiente.

Assim, a paisagem urbana configura-se e qualifica-se basicamente por meio desses elementos: o suporte físico, ou seja, o relevo, o solo, o subsolo e as águas, a cobertura vegetal original ou não, as

estruturas urbanas ou massas de edificações e sua relação dialética com os espaços livres, o uso do solo, os loteamentos e o clima com suas alterações de ciclo diurno/noturno e as estações do ano. Contudo, a paisagem urbana não é delimitada apenas por esses elementos. Ela é uma imagem, uma criação mental e social; está na mente das pessoas, nas relações de uso que se estabelecem entre os cidadãos, e entre estes e os elementos citados. A paisagem não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores e sons.

A produção e construção da paisagem urbana varia de acordo com as técnicas, modos de produção e ainda de acordo com as relações sociais e culturais vigentes em cada período.

Assim sendo, a cidade e sua paisagem não se apresentam apenas por seus aspectos formais e construídos, tais como praças, casas, jardins e avenidas, entre outros. A cidade é fruto de um contexto social e caracteriza-se também pelas relações de uso e apropriação dos espaços construídos, estabelecidas pelos usuários desse cenário urbano. Com isso, a cidade transforma-se em fonte geradora de estímulos perceptivos para quem a habita, entendendo por percepção basicamente a capacidade de gerar informação nova e diferenciada a partir dos elementos percebidos. Assim, cada espaço é entendido a partir das informações que se têm sobre ele, surgindo uma relação de interdependência entre o espaço e a informação. A apreensão de cada espaço ocorre por meio das formas de apropriação que se faz dele. Portanto, todo espaço edificado é identificado por determinadas características que compõem sua particularidade, transformando-o num LUGAR para aquela comunidade que o habita. Essas características são resultado do domínio e da utilização, por parte dos habitantes, dos elementos naturais, tais como clima e topografia, de acordo com suas necessidades, seja como moradia, circulação, lazer, trabalho, seja também como resultado de sua cultura.

Tuan (1983, p.114), quando discorre sobre os espaços construídos pelo homem, afirma que:

O espaço construído pelo homem pode aperfeiçoar a sensação e a percepção humana. E verdade que, mesmo sem forma arquitetônica, as

pessoas são capazes de sentir a diferença entre interior e exterior, fechado e aberto, escuridão e luz, privada e pública. Mas este tipo de conhecimento é rudimentar. O espaço arquitetônico - até uma simples choça rodeada por uma clareira - pode definir estas sensações e transformá-las em algo concreto.

Assim, as atividades de uma população nesse espaço, a cidade, geram padrões espaciais, requerendo formas arquitetônicas, que, por sua vez, vão influenciar essas mesmas atividades.

Como qualquer desenho, a síntese dessas relações não é um processo lógico, de traçado simples, resultado do conhecimento dessas mesmas relações. As atividades não são entidades separadas e determinadas por si mesmas, estando intimamente ligadas aos esquemas de circulação, e suas implicações na forma física e visual devem ser sempre mantidas em mente.

Poderá a ordenação do sítio permitir uma clara expressão das principais funções? Terá a organização das atividades um resultado de efeito visual desejável? O equívoco mais sério está na tendência de pensar em termos de denominações superficiais levadas ao papel, esquecendo-se de que se trata de formas em três dimensões. Falta uma paisagem organizada tecnicamente, de maneira que suas partes se harmonizem, mas também que sejam coerentes para os sentidos, que sua imagem seja congruente com sua vida e utilização (Lynch, 1980).

Na escala da cidade, entretanto, essa questão é complexa, em parte porque os elementos que compõem e definem a paisagem urbana se alteram ou persistem em razão dos usos que lhes são atribuídos. A forma urbana pode, então, ser considerada um produto de forças emergentes associadas às relações de produção e atividades reprodutivas entre si e aos grupos sociais definidos. A estrutura urbana pode ser entendida como resultado de um processo individual, particular, de tomadas de decisão, que pode perfeitamente ser entendido em termos cognitivos.

O conceito de espaço, no sentido arquitetônico, tem tido suas definições acrescidas com base em sua dimensionalidade e morfologia, e tem sido considerado um conjunto de percepções que levam o indivíduo ao conhecimento de seu entorno. Essas idéias, referentes à percepção do espaço, têm se refletido no estudo do espaço urbano pela arquitetura, onde duas noções são levadas em consideração: a percepção do meio ambiente, entendida como o processo pelo qual as pessoas atribuem significado ao ambiente natural, e a percepção do ambiente urbano, entendida como a assimilação de um esquema perceptivo da paisagem urbana. Dessa forma, o estudo dessas diversas relações pode nos levar a uma melhor compreensão da cidade, fornecendo subsídios projetuais para uma melhora na qualidade da estrutura urbana.

A cidade, pela sua paisagem, é então, para quem vive nela, uma fonte de percepção por meio dos elementos que a compõem. Para o usuário, a paisagem urbana é mais do que simplesmente a configuração morfológica da cidade, concorrendo para a sua formação, além dos elementos físicos, outros de natureza perceptiva.

A cidade é uma das resultantes da ação da sociedade sobre um meio físico. Ao produzir e utilizar o espaço urbano, este se configura numa espécie de retrato, um espelho no qual a sociedade é refletida. Ou seja, sua história, sua cultura, seu meio de produção, seu estágio técnico e tecnológico, a divisão de classes, a luta pelo poder, entre outros fatores, estão espelhados na configuração espacial da cidade. As sociedades mudam ou evoluem ao longo da história, assim como mudam as condições físicas na superfície do planeta. Essa injunção de história-sociedade e meio físico gera uma diversidade de soluções, uma diversidade de formas urbanas. As cidades constroem-se, mudam e diversificam-se por dois vetores: o espacial, que corresponde ao território, e o temporal, que corresponde à história. Assim, a paisagem urbana que se apresenta num determinado momento reflete a história da relação homem/meio ambiente nesse dado momento. De acordo com Galender (1994, p.25):

Diante destas, a reflexão sobre a Paisagem Urbana, deve considerar a evolução dos instrumentos de domínio humano sobre a natureza, não somente limitando-se à oposição entre Homem e Natureza, mas incluindo as condicionantes funcionais, técnicas, estéticas e culturais, reais e atuais, transpondo para o desenho a dialética da sociedade em que se insere o espaço.

A cidade é, portanto, resultante dos agentes econômicos, sociais, técnicos e culturais que a produziram, num determinado tempo e contexto. Entretanto, a cidade somente pode ser reconhecida e caracterizada por meio da sua paisagem, que, todavia, se atualiza em razão dos usos que são atribuídos aos lugares urbanos.

Entendendo a paisagem urbana como a relação de usos que se fazem do espaço arquitetônico, entende-se também quais atividades econômicas distintas irão, por sua vez, gerar paisagens distintas. Segundo Amador (1990, p.218):

Assim sendo, permite-se entender que a Natureza conjugada com a Arquitetura determinam a Paisagem Urbana; enquanto a primeira constitui-se em uma condição existente concretamente, de fácil interpretação e operacionalização, a segunda é definida pela sociedade, seu trabalho, sua história, desenvolvimento tecnológico e evolução econômica.

A paisagem pode ser entendida como as relações entre o homem e o meio ambiente. Dessa forma, o espaço, entendido como campo de trabalho da paisagem, pode ser definido como um reflexo dessa relação homem/meio ambiente; e a cidade, por sua vez, pode ser considerada o maior exemplo de como o homem interage com o meio ambiente. Em resumo, a paisagem seria resultante dos processos naturais, o meio ambiente; e das condicionantes socioeconômicas e culturais, o homem. A partir do que afirma Spiern (1995, p.20), pode-se considerar que a paisagem não é nem totalmente natural nem totalmente artificial. Ela é resultante duma transformação da natureza pelos seres humanos para servir às suas necessidades.

Em cidades com topografia montanhosa, a facilitação do acesso rápido de um local a outro muitas vezes promove a construção de túneis, como no Rio de Janeiro, RJ, e em Santos, SP (Figura 1.5).



Figura 1.5 - Santos, SP. Um exemplo de intervenção humana na paisagem original para melhor atender às suas necessidades.

Sendo a construção de cidades uma das maiores criações humanas, suas formas têm sido, e sempre o serão, um indicador do estágio de civilização de uma sociedade. Sua forma é determinada pela multiplicidade de decisões tomadas pelas pessoas que nela vivem, e, em determinadas circunstâncias, essas decisões interagem para produzir uma força de tamanha clareza e forma com que uma nobre cidade surge (Bacon, 1982, p.13).

A partir do momento que essa relação homem/meio ambiente é dinâmica, a paisagem torna-se o resultado de um processo de contínua transformação. De acordo com Pereira Leite (1994, p.7):

A paisagem é resultado do equilíbrio entre múltiplas forças e processos temporais e espaciais. Em certa medida, a paisagem é um reflexo da visão social do sistema produtivo e suas formas transformam-se ou desaparecem sempre que as teorias, filosofias e necessidades que as criaram não são mais reais ou auto-evidentes.

A percepção do tempo, do espaço e da natureza muda com a evolução cultural, o que exige a procura de novas formas de organização do

território que melhor expressem o universo contemporâneo, formas que capturem o conhecimento, as crenças, os propósitos e os valores da sociedade.

A sociedade é um organismo ativo, empreendedor, ambicioso, que pode selecionar e modificar sua própria paisagem. A paisagem, entendida aqui como forma de organizar o meio natural, é uma atividade observada em toda a história da humanidade.

A paisagem se altera em razão das peculiaridades fisiológicas e ambientais do sítio natural e em razão da história do homem. Assim, a paisagem é um reflexo dos sistemas climáticos, naturais e sociais (Laurie, 1983).

Desde a Antigüidade, é possível encontrar exemplos de como o homem manipula e altera o sítio natural em razão das suas necessidades, ao mesmo tempo que também se adapta aos sistemas naturais, sendo a velocidade das alterações proporcional ao desenvolvimento tecnológico, como representado nas Figuras 1.6A e 1.6B.



Figura 1.6A - Portugal: a topografia acidentada facilita a segurança, assim como ilustra a hierarquia social mediante a organização do espaço físico.

Figura 1.6B Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, RJ. Transformação da paisagem original em razão do crescimento urbano.

A história do homem sobre a Terra está diretamente ligada às relações que ele estabelece com o ambiente. Esse processo acelera-se no momento que o homem descobre meios mecânicos eficientes que dispensam a sua força física no intento da dominação do ambiente natural. Dessa forma, a natureza construída, ou a construção da pai-

sagem, pode ser considerada um marco na história da humanidade (Santos, 1996, p.17). Porém, essa relação de interferência não é passiva nem unilateral. Collot (1990, p.21), quando discorre sobre a percepção das paisagens, afirma que:

Não se pode falar em paisagem a não ser a partir de sua percepção. Com efeito, diferentemente de outras entidades espaciais, construídas por intermédio de um sistema simbólico, científico (o mapa) ou socio-cultural (o território), a paisagem se define incontinente como um espaço percebido: constitui "o aspecto visível, perceptível do espaço".

Mas, se essa percepção se distingue das construções e simbolismo elaborados a partir dela e exige outros métodos de análise, seu imediatismo não deve omitir que ela não se limita a receber passivamente os dados sensoriais, mas os organiza para lhes dar um sentido. A paisagem percebida é, já, então construída e simbólica.

O indivíduo sofre um constante bombardeamento de informações perceptivas por parte da paisagem, dando origem a emoções, sentimentos, atitudes e valores. Segundo Machado (1988):

As paisagens se apresentam como ambientes sensíveis, palpáveis, têm conteúdo e substância e são cenários significantes das experiências, tanto diárias como excepcionais, sendo presenças constantes e inevitáveis e, conseqüentemente, não há experiência ambiental que não seja, em algum sentido e grau, uma experiência de paisagem. A ligação interna que une os elementos da paisagem é a presença do homem, o seu envolvimento nela, numa interação incessante, dinâmica, onde a paisagem experienciada dá colorido à existência humana e é por ela colorida.

A paisagem, entendida como a inter-relação homem/ambiente, seria definida por fatores predominantemente culturais, e ainda, a partir de uma análise perceptiva dessa relação bilateral do homem com seu meio.

A paisagem urbana é, então, resultado da experimentação de espaços construídos pelo homem, dos quais a cidade, como já foi afirmado, pode ser considerada uma das maiores intervenções do homem no

meio ambiente. Dessa forma, pode-se considerar que a paisagem urbana configura-se como um espaço de sensações e experimentação.

A paisagem urbana representa a cidade, e assim torna-se possível conhecer a cidade por meio de sua paisagem, pois, enquanto a cidade se configura como linguagem, a paisagem urbana apresenta-se como a sua representação, a qual torna possível esse conhecimento, estabelecendo relações entre o modo de representar, no caso, a paisagem urbana, e o objeto a ser representado, no caso, a cidade.

Considera-se então a paisagem urbana a porção ou a face da estrutura urbana que se revela aos nossos sentidos. Ou seja, a estrutura urbana somente pode ser dada a conhecer por meio da sua paisagem, pois somente esse elemento pode ser percebido pelas nossas sensações espaciais.

A forma das cidades e o modo como elas se organizam refletem-se na paisagem, e esse reflexo é vital para entender como a cidade funciona.

A paisagem urbana é composta de edificações, espaços livres, ar-mamentos, vegetação, entre outros. Esses elementos se alteram ou persistem na maioria das grandes e médias cidades, de acordo com o uso que os habitantes fazem desse espaço construído. Alterando-se as relações de uso desse espaço, as quais são ditadas por condicionantes culturais e econômicas, basicamente se altera a configuração morfológica do espaço e, por conseqüência, da paisagem urbana. Assim, seria possível dizer que a paisagem urbana se altera em razão dos usos que a sociedade faz daquele espaço; e, desse modo, a paisagem urbana seria gerada não pelo espaço físico propriamente dito, mas sim pelo uso que dele se faz.

Manipula-se o ambiente para que as pessoas possam fazer nele mais facilmente o que queiram, ou para dar a elas mais oportunidades de ação. O meio ambiente é uma parte intimamente ligada à conduta humana. O espaço e as construções, juntamente com as idéias das pessoas, organizam a gama de atividades do lugar: jogar bola, fazer um piquenique, esperar um ônibus, vender alimentos, construir uma casa, entre outros. O uso e o espaço podem ir bem conjuntamente ou podem ser antagônicos, estáveis ou fluidos, exi-

gentes ou permissivos, repetitivos ou únicos. A organização do uso e sua fixação no tempo e no espaço são a contribuição essencial de um projeto do local (Lynch, 1980, p.30).

Assim como a sociedade, a cidade não é um elemento estático. Esta se atualiza por meio da construção de novos espaços e em razão dos usos que são atribuídos aos lugares urbanos. Ela se vivifica mediante sua paisagem, estabelecida pelo indivíduo que percebe o espaço urbano.

Na cidade persistem elementos de vários tempos. Edificações e configurações de seu assentamento primitivo convivem com elementos de um passado mais próximo e/ou construções contemporâneas, refletindo a história dos grupos sociais que sucessivamente geraram esse espaço, como ilustrado nas Figuras de 1.7A até 1.7C. Assim, a cidade pode ser lida e entendida por meio da sua história, na medida em que essa história se encontra representada nesses elementos construídos que compõem a paisagem urbana.



Figura 1.7A- Barcelos, Portugal.

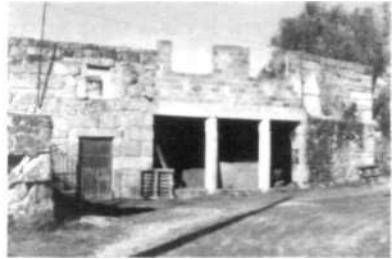


Figura 1.7B- Portugal.



Figura 1.7C - Rio de Janeiro, RJ.

Figuras de 1.7A até 1.7C- Exemplos de espaços urbanos onde se observa a presença de construções de variados momentos históricos.

Aquilo que somos neste momento e aquilo que faremos a seguir dependem de uma infinidade de fatos que representam nossa história. Sem um passado não há expectativa de presente ou de futuro. De forma análoga, a lembrança de uma sociedade, de um povo ou de uma nação significa sua segurança em relação ao futuro.

Somente seremos capazes de realmente apreender, entender e reconhecer a cidade por meio de sua paisagem se nesta estiverem presentes elementos remanescentes de outros tempos.

Uma vez que a sociedade se faz presente por meio de seus objetos, e considerando a paisagem urbana como um produto resultante de vários fatores que poderiam ser sintetizados em História e Natureza, onde a História é uma intervenção cultural do homem num determinado momento e a Natureza, uma base física qualquer, pode-se dizer que teoricamente a Paisagem Urbana deve refletir, ou pelo menos denunciar, o momento histórico em que está inserida.

No final do século XX, a velocidade, a racionalização e a tecnologia são algumas das características da cidade contemporânea que parecem levar a uma virtualização do espaço urbano. A rua principal, a avenida, antes um espaço de convívio, passa a ser tão-somente um espaço de circulação entre um edifício e outro. A velocidade é sempre almejada, e a rua passa a ser o espaço do congestionamento e do medo, compartimentada em uma fileira sem-fim de letreiros e *outdoors* feericamente iluminados. Algumas das observações de Appleyard (1964) ou ainda de Venturi et al. (1978) podem ser constatadas em qualquer avenida de nossas cidades médias. A paisagem da rua deixa de ser uma via de circulação e passagem para o ritmo do pedestre, passando a sê-lo para o automóvel.

Nesse mesmo sentido, os centros de compras fazem de seus corredores e galerias ruas e praças. Estes espaços poderiam ser denominados cenográficos, pois copiam aspectos específicos das ruas tradicionais (Figuras de 1.8A até 1.8C), sem, entretanto, incorporar todas as suas características formais e funcionais, tornando-se espaços de segregação social. Se a praça convencional, ilustrada nas Figuras 1.9 A e 1.9B, sempre foi um espaço comum, a praça de um *shopping* é sua antítese.



Figura 1.8A- Lisboa, Portugal.



Figura 1.8B - Rio de Janeiro, RJ.



Figura 1.8C Rio de Janeiro, RJ.

Figuras de 1.8A até 1.8C - Apesar da organização distinta dos *shopping centers* convencionais, essas figuras ilustram um centro de compras que simula o espaço urbano com todas as suas variáveis.



Figura 1.9A- Porto Alegre. RS.



Figura 1.9B- Rio de Janeiro, RJ

Ora, se a paisagem urbana se constrói a partir dos espaços livres, as novas características atribuídas à cidade contemporânea configuram e colaboram para a criação de uma cidade cada vez menos visível e perceptível, distanciando cada vez mais homem e lugar, dificultando a percepção dos espaços. Como prolongamento

desse distanciamento, ocorre uma ruptura, em que o homem independe, ou parece independe, do lugar; e o lugar, do homem. Na cidade contemporânea, os deslocamentos baseiam-se não em referências urbanas, mas sim num amplo sistema artificial representado pelas placas de sinalização de trânsito. Ou ainda, como nos ensina Holanda (1984, p.35):

as transformações recentes ... significam uma verdadeira inversão na estrutura do tecido urbano: *passamos de uma paisagem de lugares para uma paisagem de objetos*. Há um duplo sentido nessa afirmação. Primeiro, num sentido mais estritamente físico, antes a referência à cidade se fazia não pelos seus edifícios, pela sua massa construída, pelos seus espaços fechados, mas sim pelos "occos" definidos por aqueles "cheios": eram as ruas, as praças, os largos, os becos, as vielas...

Somando-se a isso, ocorre a perda da identidade urbana pela destruição de seus elementos. De acordo com Toledo (1984, p.29):

a perda das manifestações arquitetônicas e paisagísticas expressivas, impossíveis de serem criadas fora dos quadros que as geraram, leva à perda justamente dos referenciais que permitem a identificação do cidadão com sua cidade.

Isso acarreta um desequilíbrio e um desprendimento da realidade e dos espaços urbanos. O cidadão deixa de reconhecer as paisagens altamente padronizadas e, conseqüentemente, perde a capacidade de encontrar nelas vestígios e marcas da permanência de sua própria existência e da produção cultural de seu grupo social.

Em geral, a organização espacial e estrutural das cidades ocorre em razão da conjuntura socioeconômica e das demandas percebidas ou projetadas pelos dirigentes ou pelas pessoas que detêm o "poder". Não atende aos interesses gerais, mas aos interesses da classe hegemônica.

Essa classe pode estar representada pela Igreja, pelo senhor feudal, pelos fazendeiros, numa sociedade agrícola, pelos comerciantes, pelos industriais etc. Esses são os segmentos da sociedade que,

juntamente com a Igreja, movem o mecanismo social, pois representam o setor produtivo, teoricamente pagam os impostos, trazem riqueza, conferem *status*. Assim, a cidade se organiza em torno da Igreja, do castelo, da ferrovia, do porto, da feira regional, da praça. Nesse sentido, a cidade é sempre "planejada", ou regularmente constituída de acordo com os interesses dominantes. O plano consiste em adequá-la às situações atuantes no momento.

A demanda do setor hegemônico é imposta ao restante da sociedade como adequada e necessária, e, por isso, todas as sociedades urbanas "aspiram" a ter as mesmas condições, o mesmo tipo de organização e de disponibilidades, e não sentem as mudanças como uma descaracterização. Pelo contrário, sentem-se orgulhosas de seus estádios de futebol, de suas fontes luminosas, de seus *shopping*, de seus "McDonald's", de sua iluminação pública com luz amarela, de suas praças, de seus bairros "residenciais", de seus condomínios fechados, tudo segundo a "onda" do momento. Quanto disso é espontâneo, quanto é imposto? A propaganda, pelos meios de comunicação, ajuda em muito nessa imposição.

A falta de identidade é, na verdade, uma identidade. A identificação de uma cidade com outra tem por fim colocar-se dentro da concepção corrente de modernidade e de boas condições de vida. Não é isso que acontece com o adolescente e a sua "turma"?

Se os centros das cidades foram abandonados como zonas residenciais, isso ocorreu em razão de um "plano" ou interesse social de concentração do comércio e serviços nessa região. Se hoje se pensa em revitalizá-los, é porque essa distribuição está se tornando cada vez menos eficiente, sobretudo com a concorrência dos *shopping*, e as instalações não podem ficar abandonadas.

Se as cidades se identificam com a sua não-identificação, há sempre momentos em que as pessoas que nela vivem se sentem desconfortáveis. Algo está faltando. Por exemplo, o centro; ele é atávico. E a *ágora* dos gregos, a praça pública, central. O referencial das pessoas está no centro.

Durante o século XIX, na Europa, já havia queixas de que todas as cidades estavam começando a tornar-se iguais, especialmente nas novas zonas industriais. Havia, contudo, diferenças consideráveis de aparência e de estrutura social entre cidades como Manchester, Birmingham, Lille e Essen. Ainda havia uma ampla esfera para as manifestações especiais de orgulho em relação a cada localidade.

No século XX, passa-se a ter menos variedade no aspecto das cidades, sobretudo nos novos projetos coletivos de moradia. Os mesmos materiais passaram a ser empregados em regiões bastante diferentes do mundo. Disso resultou uma menor variação visual. A iniciativa local também foi limitada pela crescente centralização dos governos, enquanto as expectativas dos consumidores tornavam-se cada vez mais determinadas (nacional e mesmo internacionalmente) por produtos industriais padronizados. Isso foi exacerbado nos países capitalistas pela especulação imobiliária, que estimulou certa padronização de gosto que lhe era conveniente.

Mutação e identidade urbana

A produção cultural se dá no espaço e no tempo, e os momentos históricos refletem-se nas paisagens. As características morfológicas das cidades espelham então as etapas de construção do espaço urbano, e a paisagem urbana é constituída pela similaridade, que confere homogeneidade, ou pela especificidade, que confere particularidade de alguns períodos. Ou seja, quanto de cada período, resultado de um processo histórico/cultural, sobrevive em cada nova paisagem. As estruturas urbanas remanescentes nas novas paisagens é que irão conferir a particularidade daquele espaço, justamente porque ilustram sua história, restando-nos, então, identificar quais são os elementos configuradores que caracterizariam a transformação.

Segundo Kohlsdorf (1998, p.28), "é como se a paisagem falasse, nos contando histórias, despertando afetividade e evocando nossas lembranças, pois a memória dos entes queridos contém espaços em que viveram".

Assim sendo, entendendo por processo histórico e cultural o produto resultante da ação física e/ou conceitual do homem sobre os espaços, pode-se dizer que cidade, paisagem urbana, cidadão e percepção, inseridos no espaço e no tempo, criam diversas relações que configuram o processo histórico e cultural.

Numa análise do período histórico atual, podem-se detectar algumas características que, se, por um lado, dão significado e configuram a cidade contemporânea do interior paulista, por outro, prejudicam a sua percepção e apreensão, colocando intermediários entre sujeito e objeto e prejudicando, conseqüentemente, a própria produção cultural.

Essa questão pode ser exemplificada com fatores intermediadores de sujeito e objeto: a velocidade, que atua para desprender o cidadão do seu espaço, de sua realidade, provocando também um achatamento e uma abreviação da paisagem; a tecnologização dos espaços em razão de um valor global, que desrespeita as características e os valores locais, como no caso das cadeias de lojas, *shopping*, e mesmo edifícios que abrigam grandes corporações internacionais ou nacionais, que possuem a mesma aparência, independentemente da cidade ou da paisagem em que se inserem (Figuras de 1.10A até 1.10C).



Figuras 1.10A e 1.10B - Bauru, SP.



Figura 1.10C - Rio Claro, SP.

Figuras de 1.10A até 1.10C - Exemplos de cadeias de lojas alimentícias onde a arquitetura é padrão, independentemente do sítio em que as lojas se encontram.

Ou seja, segundo Santos (1994, p.36-7), "nestas condições, o que globaliza separa; é o local que permite a união. O lugar, a região, não é mais fruto de uma solidariedade orgânica, mas de uma solidariedade regulada ou organizacional".

Trata-se do alto grau de racionalismo na indústria das construções em geral, que, se, por um lado, realiza a utopia industrial da produção em larga escala, por outro, colabora para banalizar os espaços urbanos, repetindo ao exagero elementos e tipologias construtivas tanto nos edifícios quanto nos equipamentos urbanos, como pode ser observado nos conjuntos habitacionais ilustrados nas Figuras 1.11A e 1.11B.



Figura LHA Portugal.



Figura 1.11B- Florianópolis, SC.

É a partir desses elementos globais que a paisagem se homogeneiza. Pois, ao ser bombardeado com um grande número de elementos e/ou informações desconectadas, fragmentos referenciais de um grande número de lugares, o homem não mais identifica seu entorno, a sua porção do território (ibidem, p.18-9).

Essas questões, somadas a muitas outras, entre as quais a virtualização, comentada anteriormente, ajudam a criar cidades cuja paisagem torna-se cada vez mais invisível. Invisível não no sentido de inexistente, mas de não-vivenciada, de não-experimentada, de não-percebida. A cidade passa a ser percebida como um conjunto de interiores de edificações que se conectam por um espaço externo anódino, que deve ser o mais rapidamente possível ultrapassado, um empecilho a ser vencido pela velocidade.

A alteração do uso dos espaços livres urbanos merece nossa atenção, pois, como comentado anteriormente, é a partir desse uso que se percebe e se constrói a paisagem, tendo ele um papel fundamental na apreensão do espaço. Essa questão pode ser ilustrada analisando-se os espaços públicos ao longo do tempo.

Os espaços públicos sempre foram caracterizados pela permanência. Na cidade do século XX, esses mesmos espaços são caracterizados pela passagem. O estar em público outrora assumia um papel de representação social, hoje é um estar em movimento; *o flaneur* é substituído pelo movimento com uma direção precisa. Essa questão está tão presente em nossa vida, que nem nos damos conta de seus efeitos, que atuam no sentido de nos desprender de nosso espaço e nossa realidade. A apreensão e o contato com a cidade, e principalmente com a paisagem, tornam-se superficiais ou até mesmo abstratos.

A velocidade e/ou aceleração da vida contemporânea prejudica também a "memória" por meio do esquecimento. O olhar em velocidade não fixa a imagem e também não permite tempo suficiente para que os demais sentidos atuem tornando o ato de apreensão mais completo. Ao virtualizar o espaço urbano, ou melhor, ao construir o espaço urbano contemporâneo a partir da virtualidade, sua imagem - ou seja, a paisagem -, passa-se a depender quase que exclusivamente das sensações visuais. Ao deixar os outros sentidos em segundo plano, constrói-se uma paisagem em simulação àquela que as gerações urbanas sempre puderam compreender e com a qual se identificar.

Segundo Santos (1996, p.76):

A cidade como um todo, teatro da existência de todos os seus moradores, superpõe-se essa nova cidade moderna seletiva, cidade técnico-científica-informacional, cheia de intencionalidades do novo modo de produzir, criada, na superfície e no subsolo, nos objetos visíveis e nas infra-estruturas, ao sabor das exigências sempre renovadas da ciência e da tecnologia.

ícones e símbolos

A paisagem virtualizada nos leva a uma outra característica da cidade atual: o excesso de símbolos e imagens, a substituição do objeto por uma imagem que muitas vezes pouco referencia o objeto, como em uma imensa logomarca de um refrigerante ou de um calçado esportivo que parece substituí-los por completo (Figuras 1.12A e 1.12B).



Figura 1.12A- Porto Alegre, RS.



Figura 1.12B Rio de Janeiro, RJ

Figuras 1.12A e 1.12B- Exemplos de construções onde a propaganda comercial se destaca em relação ao valor da própria edificação.

Esse é outro fator que prejudica a fixação da paisagem pela complexidade de elementos visuais encontrados principalmente nas grandes metrópoles e nos centros comerciais. Essa configuração acaba criando uma poluição visual, uma sobrecarga informativa que, em vez de "heterogeneizar" um lugar, acaba "homogeneizando-o", prejudicando sua leitura.

De acordo com Santos (1996, p.29-30), "vivemos plenamente a época dos signos... adoradores da velocidade", e ainda

a aceleração contemporânea é, por isso mesmo, um resultado também da banalização da invenção, do perecimento prematuro dos engenhos e de sua sucessão alucinante. São, na verdade, acelerações superpostas, concomitantes, as que hoje assistimos. Daí a sensação de um presente que foge.

A relação paisagem-espço, enfocada pela percepção, forma um par dialético, "complementam-se e se opõem", mas juntos conferem materialidade e espiritualidade aos lugares.

A paisagem, por ser algo com que interagimos diariamente, tem um papel fundamental na formação do ser humano. São bastante claras nas cidades paulistas essas injunções: as cidades mais antigas foram fundadas num primeiro momento próximas a grandes cursos d'água, pois os rios eram a principal via de transporte; o núcleo urbano inicial era estabelecido a partir de uma igreja, localizada sempre em um divisor de águas e com a entrada voltada para o nascente, definindo a posição da praça e a hierarquização do espaço.

As ferrovias, que, por uma limitação tecnológica, foram implantadas em terrenos menos íngremes, dão às cidades mais novas, que se estabelecem a partir de uma estação ferroviária, uma outra configuração e hierarquização do espaço urbano.

Por sua vez, serão diferentes também as cidades que surgem ou se desenvolvem a partir das rotas rodoviárias, ou do que vem ocorrendo atualmente com as cidades ao longo do percurso da hidrovía que nos anos 90 se implantou no interior do Estado de São Paulo.

Se, por um lado, o partido adotado para o lançamento de uma malha urbana é um elemento a ser considerado, por outro, não será de forma alguma, por si só, o elemento definidor da paisagem. A cidade é algo extremamente dinâmico e está constantemente passando por processos de transformação mais ou menos drásticos.

Todas as questões envolvidas na formação e transformação do espaço urbano determinam uma configuração física, portanto uma paisagem, que certamente se altera conforme se alteram também as funções primeiramente estabelecidas. As condicionantes presentes no aparecimento de uma cidade - tais como as das vilas mineradoras surgidas na região das Minas Gerais na época da exploração de ouro no Brasil Colônia; ou as das surgidas com o avanço do cultivo do café no Oeste Paulista e posteriormente no norte do Paraná; ou ainda mais recentemente com a construção de barragens hidroelétricas - direcionam e influem na formação e transformação de sua paisagem, determinando uma configuração física que certamente se altera quando as funções desempenhadas por esse núcleo urbano também se alteram, ou ainda quando as aspirações de seus habitantes mudam.

À medida que o homem se defronta com a natureza pelos mais variados motivos e a modifica de alguma forma, ocorre entre os dois uma relação cultural, que é também política, técnica etc. Cada pessoa, cada objeto, cada relação é um produto histórico. Assim, com a produção humana há a produção do espaço, da paisagem, sendo este resultado de todo um contexto histórico na qual está inserida. Contexto esse representado pelas diferentes formas materiais e técnica de produção.

Dessa forma, a paisagem consiste num conjunto heterogêneo de formas em razão da diversidade e da multiplicidade das relações: homem-homem, homem-meio ambiente, em cada espaço e em cada tempo.

Pode-se estabelecer assim uma estrita relação entre paisagem e produção, de modo que, quando ocorre uma mudança muito grande nas formas e materiais de produção do espaço, ocorre também uma revolução na paisagem. A inovação traz a revolução.

A sociedade vai descobrindo novas maneiras de construir as coisas, as quais caracterizam cada momento. No entanto, a paisagem não se cria de uma vez. Há todo um processo técnico, filosófico e social que embasa o modo de construir.

De acordo com Santos (1999, p.47):

A tendência universalizante dos primórdios da história humana permitia criar, em diversos lugares, soluções técnicas próprias mas convergentes, mas não havia simultaneidade em sua aparição, nem o seu surgimento em um dado ponto da superfície da terra acarretava obrigatoriamente repercussões em outros lugares. Já o processo iniciado com o capitalismo, e hoje plenamente afirmado com a globalização, permite falar em uma idade universal das técnicas, idade que pode ser contada a partir do momento em que surgem (cada uma dessas técnicas).

A própria escolha do sítio e a maneira pela qual se origina ou se orienta a malha urbana são atitudes determinadas pela relação sociedade-ambiente. Segundo Spirn (1995, p.27):

No ambiente natural de cada cidade, existem elementos diferenciados e elementos comuns. Muitas cidades devem sua localização, seu crescimento e histórico e a distribuição da população, bem como o caráter de seus edifícios, ruas e parques, às características diferenciadas de seu ambiente natural. Muitas cidades ocupam o sítio de antigas aldeias, escolhido pelos primeiros habitantes por causa da facilidade de defesa, acesso à água, combustível e material para construção, além da proximidade das rotas de transporte.

Assim, a paisagem urbana é sempre resultado de uma interação entre a configuração física e sua percepção, na qual a modificação desses elementos leva necessariamente a uma outra paisagem urbana.

Qualidade visual

A abordagem perceptiva no desenho das cidades permite justamente buscar um resgate das qualidades visuais que poderiam desperdiçar enfoques cognitivos no tocante à organização do espaço urbano.

Segundo Santos (1999, p.45):

As técnicas participam na produção da percepção do espaço, e também da percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo seu imaginário. Esse imaginário tem uma forte base empírica. O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condição de "viver bem".

A abordagem perceptiva no estudo da paisagem urbana se interessa pelo modo como os indivíduos percebem e tomam decisões a respeito da cidade. Tal enfoque procura redirecionar os processos que dão origem ao padrão urbano. Ou seja, é essa estrutura cognitiva da cidade que oferece novos padrões e influencia a interação com os espaços urbanos e as tomadas de decisão no tocante a áreas para compras, moradias ou lazer, e não a estrutura física da cidade, composta por edifícios, ruas e avenidas.

Segundo Del Rio (1990, p.92):

O estudo da percepção ambiental interessa-nos enquanto compreensão das unidades selecionadas para compor a experiência visual... A partir do estudo do que os usuários percebem, como e com que intensidade podem-se montar diretrizes para a organização físico-ambiental.

A construção de uma imagem do ambiente urbano, fruto da percepção e da cognição, é um processo bilateral existente entre a cidade e seus cidadãos, mediante o qual o cidadão atribui valores a esse espaço urbano, sendo, portanto, algo extremamente subjetivo e particular. A cidade, por sua vez, também influencia o cidadão diferentemente. Mas, de qualquer forma, parece existir uma imagem entre indivíduos de um mesmo grupo, e é essa imagem que nos interessa preservar, resgatando-a de nossa memória e de gerações anteriores, como um instrumento de identificação, de ligação, entre os cidadãos e sua cidade. Segundo Del Rio & Oliveira (1996, p.XI):

As obras de Kevin Lynch e Gordon Cullen foram as pioneiras em encorajar o desenvolvimento de metodologias projetuais com base em estudos de percepção ambiental. Ambos admitiam que os atributos do meio ambiente - natural ou construído - influenciam o processo perceptivo da população, particularmente o visual, o que possibilita o reconhecimento de qualidades ambientais e a formação de imagens compartilhadas pela população. Enquanto os estudos influenciados por Lynch, por exemplo, procuram responder a ideais qualitativos, tais como legibilidade, orientabilidade e identidade, aqueles influenciados por Cullen buscam sensações visuais topológicas.

A percepção do meio ambiente urbano tem sido colocada como elemento vital para a sobrevivência urbana. A problemática ambiental urbana atual é resultado de uma época em que a renovação das cidades é intensa, profunda e acentuada, justificando uma preocupação com seus aspectos visuais. De acordo com Bartalini(1986, p.49):

Um dos problemas mais freqüentes que podem ser detectados na paisagem urbana é a falta, ou perda, de identidade visual. Preocupados, e com razão, com a localização das funções, estabelecimento de densidades, dimensionamentos da infra-estrutura ou com a eficiência do sistema viário, os planos geralmente minimizam ou ignoram um aspecto fundamental para a qualidade de vida dos cidadãos: a criação ou valorização de referenciais urbanos, a caracterização fisionômica das cidades.

Qualquer interpretação sobre o espaço deve, portanto, considerar a ação cognitiva sobre ele, e também a percepção e a visão, lembrando-se de que a percepção compreende a visão, além dos demais órgãos dos sentidos - como tato, olfato, audição, sinestesia - e, de resto, todo o organismo.

Apesar de a visão ser predominante na percepção espacial, cheiros e sons, sensações de calor e de frio também colaboram com a visão na percepção do espaço. E ainda, a percepção depende do fator cultural associado a esses sentidos.

Por esse tipo de análise é que se começou a considerar a percepção como importante elemento mediador entre o homem e seu ambiente urbano. Os estudos baseiam-se especialmente na observação da realidade, utilizando-se de técnicas fornecidas pela psicologia e trabalhando com grupos e espaços bem definidos.

Pode-se afirmar que cidades desprovidas de elementos marcantes em sua paisagem estão destinadas a uma não-caracterização e homogeneização de sua paisagem.

Entretanto, segundo Padovano (1987, p.213), nas conclusões de sua tese de doutorado, na qual trata da legibilidade do espaço urbano, tendo em vista a comunicação visual nos centros urbanos:

Seria ingênuo pensar que a organização, melhora ou complementação da forma física e visual do meio urbano possam significar, per si, a melhoria da qualidade de vida de uma população. A qualidade visual do meio urbano pode representar, no máximo, um grau maior ou menor de organização social, de bem-estar de uma população. No entanto, jamais será capaz, mesmo em casos em que esta organização formal do espaço antecipe os progressos estruturais de uma sociedade, de substituir a evolução material e espiritual de um povo, expressa em seu sistema social, político e econômico.

Ainda são poucos, contudo, os estudos perceptivos da cidade visando a uma melhor qualidade de vida urbana, ou seja, aqueles que oferecem um redirecionamento da paisagem urbana, entendida como o resultado perceptivo/imaginário interagindo com um objeto, no caso, a configuração ou o ambiente urbano. Entendendo essa relação como interativa, acreditamos que a modificação de uma determinada paisagem dar-se-ia por duas vias não excludentes. Uma, mediante a transformação da paisagem pelo câmbio dos elementos culturais que estruturam a percepção; outra, mediante a alteração da porção geométrica da estrutura urbana, reforçando sua imaginabilidade/legibilidade. Em outras palavras, poder-se-ia dizer que seria necessário tanto promover uma educação que não aliene o cidadão do espaço urbano, como, simultaneamente, dotar os elementos físicos do espaço de maior legibilidade ou de uma maior caracterização e especificidade.

De acordo com Padovano (1987, p.7):

Perceber visualmente a pobreza construtiva de uma fachada de um edifício na periferia é perceber a própria pobreza que está por trás desta fachada. No entanto, esta passagem não é linear, pois as fachadas podem também esconder grande parte dos fenômenos sociais que as geram. Assim, compreendemos o visualmente percebido apenas como um nível de representação da realidade e não como a exteriorização formal desta realidade, em termos globais e absolutos.

Essas assertivas, entretanto, não invalidam a afirmação de que o principal elo entre o cidadão e o espaço urbano se dá por intermédio da paisagem, ou seja, no nível de representação do espaço da cidade, haja vista que essa é a única maneira que o objeto, a cidade, se permite conhecer, ou seja, por meio da sua representação, a paisagem, constituída por seus objetos móveis e volumes construídos.

Geralmente percebemos nossa cidade não como um todo, mas de uma maneira fragmentada; ou seja, percebemos partes dela, como os bairros em que trabalhamos ou moramos, ou ainda os percursos de nosso cotidiano; o caminho que percorremos até nosso local de trabalho, ou para irmos ao mercado, ao banco ou à escola dos filhos. To-

dos os nossos sentidos estão envolvidos nessa percepção, e a imagem resultante está repleta de lembranças e significados.

A cidade, porém, não é apenas para ser percebida pelas mais variadas pessoas que a habitam, das mais diversas classes sociais e personalidades, e com os mais diversos interesses. A cidade também deve ser legível. E o que confere legibilidade a uma cidade? O que a transforma num LUGAR para seus cidadãos? A resposta está nas construções e logradouros que estruturam o ambiente urbano: essas construções que identificamos diariamente, atribuindo significados aos marcos desse sítio urbano, como as casas, as praças, ou bares e cafés.

É por meio da identificação diária desse espaço edificado que nos orientamos dentro de nossa cidade. Pela verificação dos marcos urbanos é que criamos referências que fazem que não nos sintamos perdidos. A verificação desses marcos urbanos não é fruto só de nossa percepção imediata, mas também de nossa percepção passada, de nossa memória e de nossa inteligência.

O reconhecimento dessas edificações ou logradouros, representativos da história urbana, nos percursos de nosso cotidiano, é que promovem o elo entre o cidadão e sua cidade, fazendo que o espaço urbano assuma uma conotação de LUGAR.

Sociedades diferentes, por sua vez, irão gerar espaços similares, e a particularidade será obtida com base em elementos morfológicos específicos. A não-caracterização da paisagem nasce de uma caracterização genérica, ou ainda da não-especificação.

Paralelamente, a forma física construída num determinado contexto social pode perfeitamente abrigar outra estruturação da sociedade, pois a forma física pode sobreviver justamente porque a velocidade das transformações sociais é mais rápida que a dos espaços construídos. Por exemplo, podemos citar a cidade de Havana, em Cuba, construída sob a égide do capitalismo, imutável na sua configuração morfológica, mas abrigando uma sociedade totalmente diversa. E ainda São Petersburgo, a cidade dos czares, na Rússia, cuja forma igualmente sobreviveu a uma nova organização da sociedade.

Segundo Lynch (1999, p.39):

Podem procurar-se exemplos da cidade socialista, construída para se adequar aos motivos e às circunstâncias dessa nova ordem da sociedade. Contudo, não se consegue encontrar muitos exemplos devidamente ajustados. Foram construídas muitas cidades e reconstruídas muitas cidades antigas na U.R.S.S. e na Europa de Leste, mas assemelham-se bastante às cidades do mundo capitalista ocidental, apesar de, porventura, não terem aquela segregação residencial por classes que deforma as cidades ocidentais.

Existem redes de cidades similares entre si, seja no interior do Estado de São Paulo, no meio-oeste americano, ou ainda nas vilas e aldeias portuguesas, partindo do pressuposto de que todas elas apresentam uma lógica de organização própria, pois, de acordo com Lynch (1999, p.39):

a cidade islâmica medieval, por exemplo, com a sua ênfase na privacidade, é bastante diferente das cidades a que estamos habituados. O seu padrão denso e dentrítico parece-nos, a princípio, extremamente misterioso, até se compreenderem os valores que lhe são subjacentes.

Existe uma paisagem nascida da relação entre o espaço físico assim configurado e o uso que se faz dele. Essa paisagem, aparentemente homogênea, possui referenciais que a particularizam para os cidadãos, resultantes das diferenças entre o que se poderia denominar fenômeno mundial e fenômeno globalizado:

- Por fenômeno mundial, entendem-se aquelas ocorrências em tempos simultâneos, porém em espaços distintos, e com respeito às características sociais locais, diferentemente dos fenômenos globais, que independem dos referenciais locais. Assim, pode-se afirmar que as especificidades na produção da paisagem urbana estariam, no passado, relacionadas com o que se denomina fenômeno mundial, completamente diferente dos fenômenos globais que se observam atualmente. Ou seja, no tocante à produção da paisagem urbana, apesar dos modelos centrais, ainda assim existia um respeito às especificidades locais quanto a cor, materiais construtivos, avanços técnicos e tecnológicos, adaptações dos

programas aos climas e necessidades locais, ou ainda às referências culturais, entre outros elementos. Assim, apesar de uma aparente homogeneidade da paisagem, cada uma guardava as suas particularidades.

- Já um fenômeno globalizado caracteriza-se igualmente pela ocorrência simultânea, porém com a perda dos referenciais locais anteriormente estabelecidos. Assim sendo, pode-se afirmar que a arquitetura e o urbanismo moderno são globalizantes, sobrepondo-se às estruturas preexistentes, sem necessidade do referencial local, gerando, dessa forma, paisagens homogêneas. Dessa maneira, a cidade se transforma num cenário, entendendo-se por cenário a representação pictórica da paisagem, independentemente da vida que ali se processa. Os símbolos e valores desse cenário que é a nova cidade, onde os espaços tendem a um valor global, ou seja, não se esgotam no limite do lugar, estão caminhando para virar simulacros, códigos de imagens universais que caracterizam um novo estilo de vida. A cidade começa a valer não mais pelo que ela é, mas pelo que ela tem: McDonald's, *shopping centers*, entre outros, isto é, quais os códigos globais de imagem que abriga.

Segundo Kohlsdorf (1998, p.28):

Nesse sentido, a paisagem informa, e a primeira noção que transmite refere-se a sua identidade, quando nos diz onde estamos e como podemos ir dali para outro lugar ... Qualquer pessoa apreende certas características morfológicas do espaço onde se encontra que lhe informam que lugar é aquele, identificando-se e orientando-a ... Quanto maior a presteza da comunicação da noção de lugar, mais forte sua identidade, à qual os antigos chamavam de espírito do lugar, o *genius loci* que os habitava e se manifestava em organizações únicas de ruas, árvores, edifícios, praças, monumentos, bosques, montanhas, rios e praias.

Ao trabalhar com espaços urbanos, porém, o corpo técnico ainda considera o projeto para esse espaço independentemente das expectativas da população usuária desse mesmo espaço, e a forma como essa população apreende esse espaço raramente é considerada.

Segundo Leite (1998, p.100):

As cidades possuem imagens próprias, e os habitantes criam imagens mentais de suas cidades, imagens que podem ser pesquisadas e analisadas, revelando uma visão pública ou coletiva que, por sua vez, identifica atributos arquitetônicos positivos ou negativos - marcos referenciais para a coletividade ou paisagens urbanas pobres e sem significado. Essas pesquisas podem servir como instrumento para a implementação de um desenho urbano adequado, que responda aos anseios da população. Próximo da virada do milênio e em meio ao caos urbano das maiores metrópoles, tais conceituações parecem ganhar mais força do que à época em que foram lançadas por Lynch em 1960. Agora as imagens das cidades são muito preciosas. Por um lado, foram transformadas em *marketing* e utilizadas para vender um produto que atraia investimentos e turismo, ou como exemplos de boa administração pública. Por outro lado, atestam o quanto está longe de uma paisagem urbana adequada, resultado de um desenho urbano responsável nas nossas cidades.

Com esse novo enfoque dado à cidade, todos os estudos preocupados em como a cidade é percebida pelo cidadão são, mais do que nunca, relevantes. Segundo Del Rio & Oliveira (1996, p.IX):

Ao se admitir a importância desse tema, é mais fácil entender por que ambientes construídos que apresentam pouca qualidade físico - espacial são comumente vandalizados em todas as partes do mundo, num dos fenômenos transculturais mais evidentes dos nossos tempos. Constantemente e não sem razão, os cidadãos expressam o seu descontentamento ou descuido para com o meio ambiente construído das cidades, particularmente em se tratando das comunidades menos afluentes da sociedade. Isto porque, principalmente nos grandes centros urbanos, o sofrimento dessas comunidades não se resume à questão sócio-econômica e ao conflito de classes. Em seu uso cotidiano dos espaços, equipamentos e serviços urbanos, elas sentem diretamente os impactos da qualidade ambiental, desde aqueles relativos à complexa problemática dos transportes urbanos até a baixíssima *performance* ambiental dos bairros de periferia, conjuntos habitacionais, hospitais, escolas públicas, dentre outros.

Pode-se, entretanto, estabelecer um diálogo com a cidade. A facilidade de entendimento está diretamente ligada às formas que o espaço urbano possui, e espera-se que os projetos urbanísticos melhorem esse diálogo. Nesse sentido, é oportuno salientar a opinião de Kohlsdorf (1996, p.53) sobre a relação entre o projeto e o espaço real:

Entretanto, as características trazidas por esse sistema (como as representações em plantas e elevações) não são captadas pela percepção, que é nível essencial da apreensão. E como se o espaço se apresentasse de maneiras diferentes, quando o percebemos e quando o consideramos de forma abstrata, em seus predicados "objetivos". Não se pode, portanto, trabalhar com apenas um desses tipos de informação; como técnicos e estudiosos, nosso problema reside em fazer a ponte entre as informações próprias a tais níveis de conhecimento.

O processo de Desenho Urbano, preocupado com a qualidade físico-ambiental do meio ambiente, admite o potencial da contribuição do estudo da percepção ambiental para a intervenção urbanística como fundamental, por tratar de interferir na cidade, na sua reconstrução mental e em suas imagens, atributos e qualidades percebidas pela população. Pois, novamente de acordo com Del Rio & Oliveira (1996, p.IX), "o estudo dos processos mentais relativos à percepção ambiental é fundamental para compreendermos melhor as inter-relações entre o homem e o meio ambiente, suas expectativas, julgamentos e condutas".

O Desenho Urbano, como ação de projeto, seria o "criador" de imagens urbanas visualmente fortes, baseando-se na "análise da forma existente e em seus efeitos no cidadão" (Lynch, 1982, p.25). A velocidade das transformações no ambiente urbano "perturba" o cidadão, entretanto, mantendo-se as boas qualidades visuais da forma urbana, mediante a ênfase das características dos elementos componentes da imagem da cidade, o desconforto emocional poderá ser amenizado (ibidem, p.129).

De acordo com Del Rio (1990, p.92), "para o Desenho Urbano, os objetivos principais destes estudos se tornam claros: a identificação de imagens públicas e da memória coletiva".

A importância da abordagem perceptiva no Desenho Urbano está justamente na tentativa de retomar essas especificidades. Dessa maneira, a arquitetura passa a buscar um resgate das qualidades visuais anteriormente existentes, as quais poderiam despertar enfoques cognitivos no tocante à organização do espaço urbano.

2

CONFIGURAÇÃO MORFOLÓGICA: ELEMENTOS CARACTERÍSTICOS DA PAISAGEM DA CIDADE MÉDIA PADRÃO DO INTERIOR PAULISTA

As primeiras cidades brasileiras, assim como as cidades medievais portuguesas, acomodavam-se ao terreno de uma maneira bastante irregular. Um dos exemplos ainda existentes é a cidade de Tiradentes (Marx, 1980), ilustrada na Figura 2.1.



Figura2.1 Tiradentes, MG.

A partir do século XIX, tornou-se comum o traçado mais reticulado, conquanto o fato de que muitas das expansões urbanas ainda deixam de respeitar o reticulado original, adaptando-se à topografia do sítio, resultando em uma mancha urbana bastante heterogênea. Um bom exemplo são as cidades do Oeste Paulista e do norte do Paraná, surgidas em razão da expansão cafeeira, onde à malha ortogonal original foram justapostas outras formas de loteamento, criando assim uma verdadeira colcha de retalhos, sem que houvesse uma unidade espacial.

Essas cidades surgiram com a mesma formação social e no mesmo momento histórico de formação da nação, após a Independência, sob

a égide do mesmo modo de produção - a monocultura voltada para a exportação, no caso, o café -, e por meio das mesmas relações sociais e sob o mesmo Estado.

Tal fato refletiu não somente nas relações econômicas e de trabalho da sociedade como um todo, mas também em sua produção arquitetônica, tanto no ambiente rural como nas áreas urbanas. Modificações ocorreram em razão da nova riqueza, tanto nos aspectos construtivo-tecnológicos como no partido arquitetônico do casario que sucedeu as obras de taipa características do período colonial, e ainda nos traçados urbanos, implicando transformações significativas nos elementos estruturadores das paisagens.

A cidade brasileira tradicional estrutura-se numa relação espacial bastante rígida entre o público e o privado, onde o privado comparece sob a forma do lote urbano.

A forma de parcelamento do solo baseia-se em lotes retangulares, alinhados, com as laterais maiores, e perpendiculares às vias públicas, e esse modelo só é abandonado em áreas industriais, conjuntos habitacionais e nas superquadras de Brasília.

Para Reis Filho (1970), uma característica da arquitetura urbana é estar fortemente ligada ao lote onde está implantada, desde as casas do período colonial até as superquadras de Brasília. Ambas constituem unidades tão coerentes que não é possível descrever a arquitetura sem fazer referência à sua implantação.

Tanto construções coloniais quanto palacetes ecléticos ou os arranha-céus estão implantados nessa mesma estrutura de lote colonial. Como escreve Benevolo (apud Toledo, 1981, p.7) sobre a cidade brasileira:

de fato, a cada reconstrução feita, guardam-se, da cidade anterior, somente os vínculos inúteis: os limites dos terrenos, os alinhamentos das vias públicas, que antes eram coerentes com os volumes edificados e que se tornaram cada vez mais incoerentes.

Apesar de todas as transformações ocorridas na arquitetura brasileira na segunda metade do século XIX, principalmente em razão

dos condicionantes do ecletismo arquitetônico, que produziu assim modificações nos lotes, de maneira a adaptá-los às novas condições arquitetônicas, as cidades cresceram com as mesmas soluções urbanísticas, ou seja, repetiu-se, de uma maneira geral, a forma do lote colonial, conservando-se muitas das antigas relações entre a habitação e o lote urbano vigente no século anterior, em que as edificações avançavam sobre os limites laterais e sobre o alinhamento das ruas.

O caso de Belo Horizonte, cidade planejada para ser uma capital, é uma exceção; com um sistema de avenidas radiais, foge dos esquemas anteriormente descritos, e, segundo Reis Filho (1970, p.54):

Belo Horizonte, surgida com o século, teria código ainda com a exigência de alinhamento das construções sobre a via pública. Todavia, seu plano, concebido para a circulação de veículos de tração animal, já apresentava um esquema viário amplo e claro.

Com o início do desenvolvimento industrial, após a Primeira Guerra Mundial até o começo da Segunda, ocorrerão as primeiras transformações tecnológicas significativas no país. Entretanto, essas transformações ocorreram apenas em relação à arquitetura, persistindo os mesmos esquemas urbanísticos de implantação, com exceção apenas dos bairros-jardim de São Paulo.

Ou seja, "ocupavam-se os antigos lotes com inúmeros edifícios de concreto, aplicando-se necessariamente os mesmos esquemas que vinham dos tempos coloniais, retocados apenas com pequenas modificações" (ibidem, p.84).

Quantitativamente modificados, nossos principais centros urbanos conservaram, porém, os mesmos esquemas urbanísticos gerais de origem renascentista, sem procurar uma atualização qualitativa. Nas mesmas ruas em que haviam circulado as carroças e carruagens, circulavam agora os automóveis, caminhões e ônibus, preparando o congestionamento dos dias de hoje; recebiam uma população cada dia maior, sem atualizar os meios de transporte e de abastecimento; entravam na era industrial equipados com instrumentos dos tempos da pedra lascada. (ibidem, p.66)

Após a Segunda Guerra Mundial até a fundação de Brasília, com um período de intensa industrialização, a arquitetura moderna começa a instalar-se no país, ainda que de forma incipiente, e procura apropriar-se dos recursos oferecidos por essa indústria. A partir daí, a relação entre a arquitetura e a estrutura urbana passa a ser revista e reformulada, pela primeira vez desde a Colônia.

Essas experiências modernistas, entretanto, não são a regra, e o que ocorre ainda é a estruturação urbana convencional. Nesse aspecto poderíamos afirmar que, em termos de estruturação da paisagem, a arquitetura edificada sobre esses lotes pouco importa, incorrendo numa paisagem urbana homogênea. Ou seja, tendo a calha da rua como referencial, torna-se evidente a paisagem repetitiva. Na verdade, a grande mudança na paisagem urbana nesse momento é a verticalização, ainda que implantada sobre uma estrutura urbana convencional e restrita aos centros das grandes cidades e a um ou outro bairro de elite, como se pode observar nas Figuras de 2.2A até 2.2D.



Figura 2.2A - Jaú, SP.



Figura 2.2B - Limeira, SP.



Figura 2.2C - Piracicaba, SP



Figura 2.2D - São Carlos, SP.

Figuras de 2.2A até 2.2D - Observa-se nesses exemplos a área de verticalização mais antiga, geralmente na área central da cidade, onde as construções alinham-se nas divisas do lote e da rua.

Tratando-se dos padrões modernistas aplicados à cidade convencional, a maior contribuição do modernismo foi quanto às relações entre o lote e a quadra. O edifício isolado passa a ser considerado padrão especialmente na segunda metade do século XX, redirecionando as novas paisagens urbanas e passando a fazer parte do imaginário coletivo de contemporaneidade, tal como antes haviam sido os palacetes ecléticos. Assim, a casa isolada passa a ser reforçada como característica do casario nos bairros adjacentes à área central (Macedo, 1995, p.39).

Dentro de uma visão que desconsidera as especificidades locais, tanto físicas como perceptivas, as formas urbanas tornam-se decorrência de códigos de obras e planos diretores, também semelhantes, partindo de uma base comum, gerando, assim, novamente, paisagens homogêneas.

Apesar de esses planos diretores nunca efetivamente terem sido colocados em prática, sendo apenas teóricos e burocráticos, e, portanto, sem uma influência real no traçado das cidades, verifica-se nesse período uma padronização dos planos diretores, como decorrência da metodologia única aplicada em praticamente todo o país, na qual o espaço passava a ser visto de forma integrada às demais dimensões da cidade que não as físico-morfológicas.

No início da década de 1970, quando foi elaborada a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, predominava uma visão mecanicista do espaço urbano na qual "o crescimento urbano era compreendido como o desenvolvimento das funções industriais, terciárias, a atração da oferta de empregos e suas implicações: demandas crescentes por habitação, equipamentos e emprego" (Souza, 1999).¹ Assim sendo, dentro dessa óptica, torna-se evidente a necessidade de uma política urbana que exerça um papel regulador, em todo o território nacional, mediante a criação de planos diretores.

1 É interessante lembrar a visão tecnocrata, baseada na neutralidade científica. Assim sendo, esses planos não passavam de documentos técnicos, sem correspondência com a realidade urbana de cada cidade, pois a eficácia deles dependia de fatores diversos, peculiares a cada região, sendo impossível a sua generalização em âmbito nacional.

Com a crescente urbanização, um núcleo central densamente verticalizado torna-se cada vez mais presente, e, de acordo com Marx (1980, p. 106-7):

Sua imagem comum e que vulgariza o perfil das cidades por todo o mundo uniformiza. Em todos os quadrantes do país encontramos-a hoje, embora em diferentes proporções. E é assim que, por vezes, a pequena cidade interiorana ostenta orgulhosa seu arranha-céu que, ao corromper o quadro homogêneo do casario baixo de outrora, exhibe, na verdade, o símbolo da sua entrada na desajeitada adolescência dum mundo novo.

Marx também aponta esse desejo de cópia dos padrões das cidades centrais e para o fato de que o orgulho urbano dessas realizações se faz presente na própria toponímia. Os freqüentes epítetos "Pioneiro", assim como "Ouro Verde", "Ouro Branco", "Capital", ou, ainda, a homonímia com seu idealizador, procuram denotar tanto a pujança da cidade quanto o caráter de força renovadora e de sincronia com os principais centros que essas edificações se propõem a demonstrar.

Esses edifícios, num primeiro momento, corrompem a homogeneidade da paisagem anterior, funcionando como novos ícones e se constituindo em marcos e referenciais urbanos, sendo assim freqüente no interior paulista não se declinar o endereço, mas sim o nome do edifício em que se habita.

A paisagem da ferrovia: primeiros tempos e consolidação



Pode-se afirmar que, historicamente, essas cidades tiveram configurações bastante semelhantes, guardando algumas especificidades, geralmente ligadas à morfologia do sítio natural e especialmente ligadas às relações que a população estabelece com o uso cotidiano do espaço urbano.

A homogeneidade está calcada na própria origem dessas cidades, que tiveram um incremento urbano ou, ainda, foram fundadas a partir do assentamento da ferrovia, como forma de escoamento da produção, a qual, por sua vez, abria caminhos para a expansão da lavoura cafeeira. Como consequência, essas cidades apresentam traçado e relações urbanas similares.

Elas se constituíram em um anel de núcleos urbanos pioneiros de ocupação do território paulista (Schiffer, 1999, p.81);² e apesar da frente pioneira que cidades como Bauru, São José do Rio Preto e outras representaram quanto à ocupação territorial do Estado de São Paulo, não apresentaram nenhuma novidade morfológica nas suas formas de urbanização. Nas suas fundações, essas cidades geralmente se estruturam sobre soluções urbanísticas em xadrez, e não com uma implantação especial, projetada e cuidadosa, que, baseada em um projeto próprio, visasse imprimir uma característica urbana notável. Assim, o parcelamento em tabuleiro de xadrez se apresentou como uma solução rápida, independentemente do sítio natural, e foi adotado à larga. Dessa forma, segundo Bruand (1981, p.345), "não é de espantar que todas essas aglomerações acabem parecendo-se estranhamente, em sua monotonia, sua falta de caráter".

A paisagem era então estruturada pela estação ferroviária, pela praça principal, geralmente aquela fronteira à Igreja Matriz, rodeada pelos palacetes dos plantadores de café, ligada à estação pela rua principal de comércio, e onde a linha férrea representava um obstáculo à expansão da mancha urbana.

2 De acordo com Schiffer (1999), com o ciclo do café tem início a hegemonia econômica do Estado de São Paulo, que perdura até o final do século XX.

Esse setor era ocupado por uma arquitetura padrão, contida em lotes alinhados na via pública, com quintais ao fundo, eventualmente um ou outro palacete isolado no lote. A arborização urbana era praticamente inexistente e a torre da Igreja Matriz funcionava como um marco referencial urbano.

Em seus agenciamentos originais, o sítio natural não oferecia pontos especiais passíveis de destaque, fato que justifica também a falta de identidade dessas cidades. De acordo com Ghirardello (1992, p.56):

Nestes casos o traçado em grade serviu muito bem para a criação dessas cidades do Oeste, que ao contrário da maioria das cidades brasileiras, tinha seu armamento definido antes mesmo de sua ocupação.

De certa forma, essas novas cidades sofrerão pela falta da naturalidade espontânea das antigas cidades coloniais, sem serem necessariamente "cidades planejadas" como Belo Horizonte, Goiânia ou Brasília. Ficarão em uma terceira categoria, onde se destacarão pela falta de personalidade própria e pela monotonia urbana.

Os construtores das ferrovias, responsáveis por muitos desses processos de urbanização, por sua vez procuravam as áreas mais planas, que possibilitassem o desenvolvimento retilíneo dos trilhos, as quais estavam geralmente situadas nos fundos de vale, junto aos cursos d'água.

Partindo da cota mais baixa, era possível encontrar o curso d'água e o conjunto da esplanada formado pelo pátio de manobras, a estação ferroviária e a "praça da estação", situada em frente à estação, constituindo-se em amplo espaço livre para carga e descarga, parada de veículos, comércio ambulante, bebedouro de animais, entre outros usos (Ghirardello, 1999, p.144-5).

Nas cidades paulistas, particularmente naquelas fundadas e/ou desenvolvidas em razão da ferrovia, a malha urbana organizou-se por causa da estação ferroviária, ou teve seu eixo principal deslocado da Igreja Matriz para a estação ferroviária, e a área frontal à estação passou, assim, a ser o principal espaço urbano dessas cidades. Segundo Ghirardello (1999, p.146):

O largo, junto à capela das cidades do século XIX, será substituído pela área descampada fronteiriça à estação, a "Praça da Estação" ou "Largo da Estação". Esta cidade ainda, diferentemente daquela, terá ocupação de seus lotes de forma linear, paralelamente aos trilhos e daí para as vias subseqüentes, sempre paralelamente, em direção aos limites da cidade.

Dessa forma, o traçado urbano organizou-se originariamente em razão desses elementos, e a ferrovia acabou por gerar a configuração urbana, dando as diretrizes para a configuração das cidades.

Essa configuração urbana é, portanto, monótona e uniforme, sem nenhuma surpresa ou realce especial, e a exceção, nada excepcional, ficava por conta da ferrovia, da esplanada e da estação, elementos estruturadores da paisagem dessas cidades num primeiro momento.

Fundadas, na sua maioria, no último quartel do século XIX e na primeira metade do século XX, tem-se que estas últimas são maiores que aquelas formadas anteriormente, ou seja, não são muito compactas, formando-se muitas em tempos que a rodovia, e não mais a ferrovia, se torna o canal de expansão e transporte regional. Assim, o casario alinhava-se ao longo da rodovia e não mais em torno da estação ferroviária. Por esse motivo, as cidades do Estado de São Paulo não são compactas, como ilustram as Figuras de 2.3A até 2.3E, são extensas em eixo paralelo à rodovia, e estreitas perpendicularmente a ela.



Figura 2.3A- Bauri.

SP



Figura 2.3B Jau, SP,



Figura 2.3C- Limeira, SP.

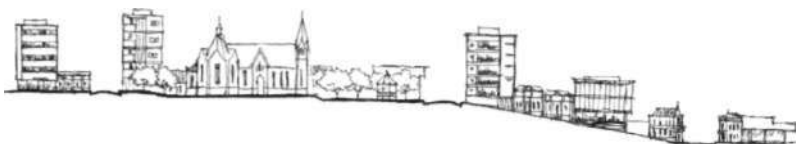


Figura 2.3D - Rio Claro, SP.



Figura 2.3E - São Carlos, SP.

A paisagem da rodovia



A partir especialmente da década de 1950, essas cidades, cujos municípios até então baseavam sua economia sobretudo na monocultura cafeeira, passaram a ter sua base econômica em uma produção agrícola mais diversificada, efetivando-se, a partir dessa década, um processo de industrialização cujo capital formador baseou-se na acumulação de capitais advindos da agroindústria.

Nesses anos, novas forças do capitalismo industrial agem sobre o país, com a implantação de uma indústria de base na qual o parque industrial automobilístico constitui uma das suas bases mais sólidas, com o apoio do Estado.

O transporte ferroviário entra em declínio, e a distribuição da produção agrícola passa a ocorrer especialmente via transporte rodoviário, em razão da larga rede de estradas que agora cobre o país, em especial o Estado de São Paulo, fato que por sua vez vai gerar um novo desenho de paisagem (Villaça, 1998).³

O crescimento dos núcleos urbanos ocorreu, então, por adição de novos loteamentos, mantendo-se mais ou menos a mesma forma de estruturação anterior, mas com inúmeras alterações morfológicas, como a introdução das casas isoladas no lote nos bairros mais novos, a construção de clubes de recreação, e ainda a construção de um ou outro prédio alto, na área central, destinado à moradia.

O surgimento desses loteamentos está totalmente relacionado a toda uma série de modificações socioeconômicas, tais como o declínio da produção agrícola baseada na grande propriedade, quando aquelas propriedades próximas à cidade puderam ser fracionadas em outras menores, voltadas especialmente para a agricultura de abastecimento urbano. Esse fato ainda permite a implantação de indústrias nesse novo anel urbano que se configura, num processo que se retroalimenta, ou seja: fracionamento, produção de alimentos, população urbana industrial, novas áreas de expansão urbana. É notável que, nas cidades onde não houve o fracionamento das áreas próximas a elas, a industrialização e, conseqüentemente, a expansão urbana não ocorreram.

3 Segundo Villaça (1998), existe uma íntima ligação entre as vias de transporte regional e o crescimento físico das cidades. A ferrovia provoca um crescimento contínuo e fortemente nucleado, geralmente junto às estações, ao passo que as rodovias provocam um crescimento descontínuo e menos nucleado. Essas diferenças explicam-se pelas diferenças de acesso: o acesso à ferrovia depende da estação, ao passo que a rodovia não necessariamente. E ainda, as necessidades e as condições de deslocamento espaciais dos seres humanos, ou seja, o transporte, constituem força dominante da estruturação espacial urbana, atuando dentro de um quadro de relações sociais, as quais, por sua vez, definem as condições de deslocamento.

A estrutura morfológica urbana, entretanto, praticamente se mantém com os novos traçados que procuram, nem sempre com êxito, continuar o padrão existente, apesar de uma evidente disjunção entre as malhas, a qual muitas vezes é resolvida por meio do desenho de uma avenida marginal ou circular na mancha preexistente, que, em tese, contornaria o setor urbano anteriormente consolidado. Entretanto, pela parca ação dos poderes atuantes sobre os órgãos de planejamento ou gestão urbana, essa solução raras vezes chega a consolidar-se, sendo comum nas cidades do interior paulista as chamadas "avenidas que levam de nenhum lugar para lugar nenhum", ou seja, completamente dissociadas da malha urbana, pois não têm continuidade.

A novidade, nessa altura, é a implantação de leis de uso e parcelamento do solo, na qual recuos laterais e frontais são estabelecidos, assim como o dimensionamento mais rígido de largura de vias públicas e calçadas para pedestres, além da exigência de áreas livres e institucionais, o que trará, de novo, uma certa homogeneidade às novas estruturas paisagísticas que se estabelecem.

Nas áreas centrais, percebe-se, à semelhança dos centros maiores, a presença de altos edifícios, fator de orgulho para as cidades do interior paulista. Deve-se notar que não existia, na época, a necessidade de tal adensamento, mas a verticalização é um elemento de *status* urbano, e o mercado imobiliário se apropria desse filão, visando a seu consumidor potencial. Tais edifícios muitas vezes reproduzem, de um modo simplificado, a estrutura do sobrado colonial, com comércio no térreo e moradias nos demais andares.

Esse binômio comércio/moradia indica de onde vem o capital para a construção de tais edifícios. Surge uma nova classe de construtores da paisagem, cujo capital provém do comércio local.

Tal estrutura mantém-se até a década de 1970, quando surgem os primeiros edifícios centrais de uso exclusivamente residencial. Entretanto, apesar de, genericamente, o modelo adotado no país para essa verticalização desejar o prédio isolado no lote e cercado por

jardins, nessas cidades a verticalização das áreas centrais se deu pela substituição do casario pelos arranha-céus, seguindo a mesma implantação anterior: construções alinhadas na via pública e nos limites do lote, causando uma sensação de desfiladeiro.

Com o adensamento urbano, mesmo nas cidades menores, tanto pela verticalização como pelo parcelamento e redução das dimensões dos lotes, ocorre uma diminuição nas áreas livres particulares. Segundo Macedo (1999, p.63), "o quintal, agora também denominado área de serviço, é reduzido, servindo basicamente para o lavar e estender roupas. Ocupa muito pouco espaço no lote, abrigando, além das instalações de serviço, áreas de estacionamento de automóveis". Esse fato se dá especialmente junto ao núcleo central em áreas em verticalização.

Com a necessidade do uso de tais espaços, antes locais de atividades de lazer, e o aumento do tráfego, que retira também da calha da rua tais atividades, verifica-se o surgimento de um novo elemento urbano, o clube. É interessante notar que os clubes anteriores à década de 1950 privilegiavam o salão de baile e de jogos de azar. Os novos clubes contarão, além desses elementos, com conjuntos aquáticos, quadras esportivas e outras atividades ao ar livre. Muitas vezes os clubes tradicionais terão, a partir da década de 1970, uma extensão na periferia das cidades, os chamados "clubes de campo".

Morfologicamente, a torre da igreja ainda funciona, como nos primeiros tempos, como um marco urbano e, juntamente com o edifício de apartamentos, nos permite uma orientação visual e formal da localização da área central no *skyline* da cidade.

No início dos anos 70, a economia brasileira vive uma fase de expansão acentuada, batendo todos os recordes de crescimento. É o "milagre brasileiro", que tem por base uma política de desenvolvimento acelerado, liderada pelo setor industrial.

Nos anos 60/70, desenvolveram-se projetos oficiais para o desenvolvimento de cidades médias na forma de convênios entre os governos federal e estadual. A industrialização do interior do Estado foi incentivada, passando a ter papel decisivo na economia dos municípios, seja por meio de benefícios fiscais, seja, ainda, pela criação por parte

das municipalidades de distritos industriais, os quais facilitarão, tanto espacial quanto fisicamente, a instalação de indústrias. Os distritos industriais, em geral, ocuparão vastas glebas de terra vizinhas ao limites das cidades e/ou ao longo das principais rodovias.

O modelo de desenvolvimento adotado para o país privilegiou o transporte rodoviário, tanto de gente como de carga, e para tanto foi consolidada e expandida a já vasta e intrincada rede de rodovias, que concorre para - e causa - a obsolescência de muitas ferrovias, que deixaram de receber novos investimentos públicos ou privados. Paralelamente, o automóvel tornou-se acessível a extensos setores da classe média, graças às facilidades de crédito e ao aumento geral do poder aquisitivo desse segmento social.

Instala-se no período a chamada "ditadura do automóvel". É interessante notar que, se na década de 1950 o *status* urbano era determinado pela fonte luminosa de águas dançantes na praça principal ou pela presença de edifícios altos na área central, nas décadas seguintes veremos na construção de viadutos um forte índice do *status* urbano, sendo as obras acompanhadas com avidez pela imprensa e pela população locais.

Com a consolidação da rede rodoviária como principal meio de transporte, o transporte intermunicipal passa a ser feito por ônibus, e os acanhados terminais rodoviários dão lugar a luxuosos e sofisticados terminais rodoviários, geralmente obras encomendadas a arquitetos famosos.

O desenvolvimento da malha rodoviária e o aumento do trânsito urbano têm como reflexo a construção de avenidas de acesso, geralmente em fundos de vale, que passam a funcionar como um cartão-postal da cidade.

Com a expansão da rede pública de nível superior de ensino aparece um novo modelo: o câmpus universitário, isolado da mancha urbana, inserido dentro dos padrões formais de construção oficial de novos câmpus - as faculdades, que até então ocupavam construções adaptadas para esse fim, e geralmente estavam espalhadas pela cidade, o que dificultava o seu funcionamento. Com a destinação de uma gleba de terra para a implantação do câmpus universitário, toda

a infra-estrutura acadêmica é para lá transferida, em construções próprias para esse fim, e muitas delas, assim como as rodoviárias, encomendadas a arquitetos de renome.

A partir dos anos 70, expressivos investimentos são feitos na habitação popular, com a criação, nas grandes e médias cidades, dos chamados conjuntos habitacionais, funcionando como um elemento aglutinador do processo de homogeneização da paisagem.

Esses conjuntos são, na sua maioria, constituídos de um casario modesto e homogêneo, e são construídos nas cidades por todo o interior do Estado. De um modo não tão intenso como nos grandes centros, são também construídos alguns conjuntos habitacionais verticalizados, tão homogêneos e monótonos como os horizontais, e estruturados morfologicamente dentro dos padrões mais rígidos e preceitos mais pobres do urbanismo moderno, isto é, prédios isolados em meio a espaços "verdes", no caso, sem projeto e meramente gramados.

Com o crescimento das cidades, os conjuntos horizontais, inicialmente localizados em glebas distantes da mancha urbana, são incorporados ao tecido urbano e, com o passar do tempo, vão sendo qualitativamente modificados por reformas, perdendo sua monotonia original e sendo incorporados física e formalmente à mancha urbana.

Esses conjuntos verticais irão sempre funcionar como um elemento alóctone à paisagem, tanto pela homogeneidade como pelo fato de interromperem morfologicamente o tecido urbano.

Esses e outros novos elementos passam a compor a morfologia da paisagem urbana: a verticalização da área central, a construção dos clubes de campo, a construção de teatros e/ou centros culturais e ainda o bairro-jardim, arborizado, dotado de vias mais largas do que no restante da cidade e com as construções afastadas dos limites do lote e da via pública. Esses bairros irão direcionar o crescimento da cidade na sua direção, dotando essa porção urbana do centro de infra-estrutura e de prestação de serviços.

As áreas centrais requalificam-se mediante a criação de áreas para pedestres, descongestionando o trânsito no antigo centro comercial.

A construção de calçadas prolifera nas cidades, tendo como padrão principalmente a cidade de Curitiba, mesmo que, segundo Macedo (1999, p.74), "o projeto de calçadas na cidade brasileira (seja) feito dentro de um modismo projetual, que aplica a todos os lugares uma mesma receita, independente do contexto ou lugar em que são implementados".

A paisagem contemporânea



Nos anos 80/90, as principais condicionantes sociais para a configuração da paisagem urbana são basicamente a expansão urbana e o adensamento da mancha preexistente, em razão de um aumento de população. Essa expansão ocorre de dois modos: de um lado, os bairros das elites, arborizados e dotados de infra-estrutura, com grandes casas imersas em jardins; de outro, o casario composto por construções mais modestas, térreas ou assobradadas, em ruas nem sempre arborizadas, geralmente com ocupação máxima do lote. Já o adensamento ocorre pelo aumento da verticalização preexistente e/ou pelo surgimento de novas áreas verticalizadas, em áreas em geral ocupadas por antigos bairros de elite ou classe média.

Paralelamente, o automóvel se torna popular para a classe média, gerando assim novas configurações urbanas. A rede rodoviária consolida-se como principal via de acesso, estabelecendo suas várias conexões. Nos anos 80, apoiada nessa forma de circulação e transporte, surge uma série de novas estruturas comerciais, de serviços e de lazer, como a construção de *shopping centers*, hipermercados e *outlets*, geralmente localizados nos limites da cidade, como forma de atender tanto à população local como à de cidades vizinhas menores.

A produção agrícola já está totalmente diferenciada, e os distritos industriais, já consolidados e/ou em franca expansão, situam-se ao longo das rodovias de conexão.

Outros elementos, como os cemitérios-jardim e os parques urbanos, são novidades marcantes na paisagem urbana a partir desse período. Os parques urbanos surgem não apenas como áreas verdes ou de lazer contemplativo, mas também como áreas dotadas de infra-estrutura para atividades esportivas, geralmente pistas de *cooper* e/ou ciclovias e *playgrounds*, podendo até, eventualmente, abrigar espaço para espetáculos ao ar livre. O câmpus universitário, já consolidado e incorporado ao tecido urbano, funciona muitas vezes também como um parque urbano e/ou área verde. Nesse contexto, apesar da política expressivamente viária, os fundos de vale e cursos d'água passam a ser requalificados dentro de uma óptica de melhoria do meio-ambiente urbano, eventualmente dotando-os de infraestrutura de lazer e/ou cultural.

Os bairros-jardim consolidam-se como os arquétipos de moradia, com suas ruas arborizadas, edificações isoladas no lote, onde se podem notar o uso de novos materiais e a concepção de novas fachadas, como a casa de tijolinho aparente, por exemplo.

Na última década do século XX, o condomínio fechado passa a ser o local de moradia das elites. Localizado fora dos limites urbanos, induz o crescimento da cidade naquela direção, impulsionando a dotação de infra-estrutura urbana em glebas de terra próximas a ele. São espaços de exclusão, onde, em princípio, a classe dominante se isola em uma área murada, com guaritas, distante de toda a problemática urbana dos tempos atuais. Observa-se aí uma profusão formal e estilística, baseada num repertório adquirido em viagens feitas a Miami e a Las Vegas, da mesma forma como antes o ecletismo europeu servia de fonte de inspiração para os barões do café.

A verticalização é expandida para além dos limites da área central, em bairros de classe média alta, onde uma menor metragem por apartamento é compensada por uma infra-estrutura de lazer coletiva: com *playground*, salão de festas, piscinas, churrasqueiras e, eventualmente, até sala de ginástica. Essa área de lazer comum repete os padrões de

comportamento das moradias das décadas de 1960 e 1970, quando o sonho de consumo imobiliário eram as casas com piscina e churrasqueira, para reuniões de fim de semana, segundo o modelo formal/funcional daquelas casas construídas nas grandes metrópoles referenciais, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Em razão disso, surge uma avenida com grande concentração de atividades noturnas, tais como bares, restaurantes e casas de espetáculos, projetada geralmente de forma a atender especialmente essa população moradora dos condomínios fechados e da área verticalizada fora da área central. Para atender essa população, proliferaram os *mini-shopping*, os bancos, as instituições financeiras; os colégios particulares deslocam-se e/ou abrem filiais próximas a essa nova área verticalizada, e o centro da cidade passa a ser ocupado especialmente pelo comércio popular.

Com a predominância da função comercial e/ou de prestação de serviços, e ainda com a construção de calçadas, o que limita a vida da área central basicamente ao período diurno e aos dias úteis da semana, a área central degrada-se rapidamente, sendo comum a intenção da implementação de projetos de revitalização para o centro.

Como exemplo, podemos citar o calçadão implantado na Rua Batista de Carvalho, a principal rua de comércio de Bauru. Inaugurado no início da década de 1990, tinha por objetivo "revitalizar" o comércio na área central, que se sentia ameaçado pela então recente construção do Bauru Shopping, inaugurado em 1989. Na tentativa de competição, a idéia era que, com o calçadão, a área não perderia parte de sua clientela para o *shopping*, deixando o centro completamente à mercê das camadas mais baixas da população.

O que ocorreu de fato foi o incremento de centros de bairros pertencentes à classe dominante, mais próximos aos *shoppings*, situados em regiões menos congestionadas da cidade, e com melhor facilidade de acesso.

Passados praticamente dez anos de implantação do calçadão em Bauru, as críticas a ele vêm sendo feitas pela população de uma maneira geral e até pelos próprios comerciantes. Com a construção do calçadão, eliminou-se uma das principais artérias de fluxo do tráfego

go na cidade, desviando seu trânsito para as paralelas e transversais, complicando em muito a circulação na região. Ao mesmo tempo, a área não tem vida noturna, transformando-se num convite à marginalidade e à prostituição.

Recentemente, o jornal local noticiou as visitas feitas por representantes dos comerciantes, bem como do Poder Municipal, à cidade de Curitiba, na tentativa de verificar o que se poderia fazer para que o quadro de abandono e marginalidade do calçadão fosse revertido.

Novamente se incorre no mesmo erro anterior, pintado com outras cores: o que foi solução em Curitiba, num determinado contexto, não necessariamente se aplica a Bauru. O que interessou politicamente no momento de sua implementação foi a mensagem subliminar de que "teremos um calçadão nos moldes de Curitiba" e, portanto, seremos "modernos", sem verificar se esta seria realmente a melhor solução para a cidade.

A morfologia urbana reflete, em cada momento, as formas de uso do solo e do espaço urbano, as quais correspondem a novos perfis socioeconômicos e às aspirações da sociedade. Por sua vez, a arquitetura reflete os padrões de consumo e de hábitos da classe média, isto é, os modismos divulgados a partir dos anos 50 e 60 pelo rádio e posteriormente pela TV, e ainda o repertório existente em revistas de decoração, os quais são fornecidos pelo mercado imobiliário e/ou pela indústria da construção civil, e essa arquitetura está sempre vinculada a padrões urbanísticos socialmente generalizados.

Estudo de caso: Bauru, Piracicaba, Rio Claro e São Carlos

Pode-se, então, pela leitura das configurações urbanas, observar como as paisagens se formalizam e se organizam, identificando quais seriam os agentes homogeneizadores e verificando como a paisagem se estrutura a partir desses elementos.

A homogeneidade dos padrões morfológicos urbanos no interior paulista está ligada a ciclos de desenvolvimento semelhantes, tais

como a expansão cafeeira e o conseqüente incremento da rede ferroviária, e depois rodoviária, que imprimiram às cidades um padrão de urbanização bastante similar.

Em princípio, a arquitetura edificada sobre os lotes é bastante convencional e simples, constituída de um casario baixo e térreo, nos primeiros tempos da urbanização, e assobradado nos anos 80 e 90, fornecendo uma configuração de paisagem urbana homogênea. A rua é o espaço livre inicial, constituída por parcelamento e construções similares, formando calhas que se repetem.

Nessas cidades, a topografia geralmente não apresenta características suficientemente marcantes para constituir paisagens diferenciadas, e, paralelamente, a legislação sempre reforçou a homogeneidade, ao mesmo tempo que a similaridade nas formas de apropriação e parcelamento do solo retroalimenta o processo.

Os padrões homogêneos estão, então, basicamente relacionados ao papel da legislação, ao parcelamento do solo, ao sítio e ao suporte físico.

A legislação urbanística fortalece e/ou direciona a estrutura similar de paisagem e representa a possibilidade oficial de manutenção, reforço, ou ainda destruição da paisagem; pois, segundo Macedo (1998, p.79),

um outro caso de aplicação indiscriminada de um modelo se deu na definição das leis orgânicas municipais, também nos pequenos municípios, que em muitos casos são meras cópias de "cartilhas", sem nenhuma consideração com a identidade social, ambiental e paisagística do município.

Os padrões morfológicos fornecem um modelo de paisagem, ao qual está ligado um modelo de qualidade de vida, em que a sociedade passa a valorizar a presença dos elementos morfológicos globais que estão em sintonia com os centros de poder. Novamente, segundo Macedo (1995, p.50), "os padrões de organização espacial dos mais ricos, paradoxalmente, são reproduzidos, como todos os demais, típicos das elites sociais, de um modo reduzido, e na medida possível por todas as camadas sociais".

Esses elementos e a sua organização em pouco diferem, em termos de representação e significado, daqueles encontrados em paisagens representativas de outros momentos históricos, que igualmente se constituíam em modelos. Os elementos que conferem legibilidade ao espaço urbano são os mesmos, mas a leitura é diferente.

Para a população, o que muitos consideram como estruturas alóctones da paisagem local substituída, como os prédios de apartamento ou o *shopping*, são justamente aqueles elementos que conferem um sentido de modernidade à sua cidade.

Dois fatores são fundamentais para justificar tais configurações e posturas: a velocidade com que as estruturas originais são substituídas por outras e a disponibilidade tecnológica que permite a reprodução fiel de estruturas e formas alóctones, em que os processos e materiais não mais ilustram as características e os recursos locais.

As cidades do interior central paulista, no final do século XX, caracterizam-se todas por se situarem em áreas praticamente planas, como ilustra a Figura 2.4A, apenas com leves ondulações, cortadas por rios ou não, observado na Figura 2.4B, pela ferrovia, como é o caso da Figura 2.4C, e/ou por grandes eixos rodoviários, presente no exemplo da Figura 2.4D. Essas barreiras, naturais ou construídas, já foram, na sua maioria, ultrapassadas pelo crescimento da mancha urbana.

São cidades horizontais, na sua maioria, com a verticalização pontual ou restrita à área central, com significativa arborização urbana.



Figura 2.4A- Limeira, SP.



Figura 2.4B Piracicaba, SP



Figura 2.4C Limeira, SP.



Figura 2.4D Rio Claro, SP.

Essas cidades tendem a crescer ao longo da barreira, seja ela qual for, e os bairros populares localizam-se além da barreira, e os da classe mais abastada, do mesmo lado do centro. Essa área central geralmente está próxima à ferrovia ou à antiga ferrovia, e distante das rodovias.

Os bairros residenciais das elites geralmente ocupam os melhores lugares, refletindo seus valores sociais, as exigências de condições de segurança, salubridade e beleza, que variam no contexto de cada situação histórica. Atende-se prioritariamente o requisito da acessibilidade, ilustrado nos exemplos das Figuras 2.5A e 2.5B.



Figura 2.5A Rio Claro, SP.



Figura 2.5B Bauru, SP.

As camadas de alta renda dispõem de infra-estrutura urbana, passando a haver uma intensa segregação dos usos do solo em áreas específicas.

As camadas populares ocupam os resíduos do espaço urbano e têm como mercado de trabalho a indústria, o setor terciário ou o subemprego. Comumente, habitam perto dos locais de trabalho.

Nos bairros mais antigos e centrais, as construções são alinhadas na via pública e nas divisas do lote, observando-se uma monotonia construtiva muito grande nas fachadas, raramente quebrada pelos materiais e/ou pelas cores utilizadas, exemplificado nas Figuras 2.6A e 2.6B. Nos bairros mais novos, encontram-se casas com gabaritos diferentes, algumas com recuo frontal e/ou lateral, obedecendo aos recuos permitidos em cada bairro, como ilustrado nas Figuras de 2.7A até 2.7D.



Figura 2.6A Limeira, SP.



Figura 2.6B- Rio Claro, SP



Figura 2.7A São Carlos, SP.



Figura 2.7B- Limeira, SP.



Figura 2.7C Bauru, SP.



Figura 2.7D - Jaú, SP.

A organização básica e homogênea das periferias formais da cidade média está calcada especialmente na legislação municipal de loteamento e uso do solo, que reflete os interesses de incorporadores e dos proprietários do solo urbano, ou seja, os grandes proprietários de glebas de terra adquiridas em áreas distantes do centro, tendo em vista a futura especulação imobiliária. Em razão do crescimento urbano, essas porções de terra são transformadas em loteamentos residenciais dos mais variados tipos, ou ainda desapropriadas por parte do Poder Público municipal para construção dos conjuntos habitacionais e distritos industriais, e a configuração final é fornecida pelo mercado imobiliário, que vai determinar, com a instalação de seus empreendimentos, os elementos formais da paisagem urbana.

As formas urbanas são decorrências, nessas cidades, de códigos de obras e planos diretores bastante semelhantes, que vão determinar as larguras das vias e calçadas, a altura das edificações, os recuos nos lotes, a localização de praças e afins, a locação de terminais de carga, as rodoviárias, os distritos industriais e o aeroporto, entre outros, partindo de um ideal comum, determinado pelo mercado imobiliário. Códigos e planos, portanto, foram criados para regulamentar a espontaneidade do crescimento original das cidades, gerando, assim, novamente, paisagens homogêneas.

Associadas às formas de ocupação urbana semelhantes, encontram-se as mesmas formas de tipologias arquitetônicas, às quais se associa também a utilização de materiais de acabamento comuns. Esses elementos ordinários, pertencentes ao repertório formal da grande maioria da população, especialmente no que se refere às moradias, geram soluções espaciais e volumétricas que dão forma à cidade, o que as homogeneiza, conforme ilustrado nas Figuras de 2.8A até 2.8D.

A partir da configuração morfológica e espacial anteriormente descrita, identificam-se os tipos de tecidos urbanos e de elementos construídos. Dentre esses elementos construídos, muitos são marcos referenciais que estruturam a paisagem urbana das cidades de porte médio do interior paulista.



Figura 2.8A - São Carlos, SP.



Figura 2.8B Limeira, SP.



Figura 2.8C - Piracicaba, SP.



Figura 2.8D - Bauru, SP.

Esses padrões morfológicos são identificados em qualquer conjunto urbano de médio porte do interior. A espacialização desses padrões obedece a uma lógica similar que se baseia em antecedentes comuns de formação urbana.

Pode-se, então, construir uma paisagem padrão, uma imagem dessas cidades por meio de uma representação hipotética, como se observa a seguir:



Tem-se que sua estrutura espacial pode ser subdividida basicamente em: *malha urbana*, *tecido urbano* e *referenciais urbanos*. Seus elementos, por suas características e similaridades, eventualmente podem aparecer em mais de um grupo.

Na *malha urbana*, inclui-se a estrutura viária propriamente dita e suas articulações. Sobre essa malha, formam-se diferentes tipos de *tecido urbano*, constituídos por volumetrias construídas e plantadas similares, destinadas a uso específico e espaços livres de diferentes funções.

O *tecido urbano* é subdividido em *tecido convencional* - onde se incluem a área central, o centro expandido, a área habitacional central e o casario convencional, numa espacialização concêntrica -, *tecido jardim* - constituído dos bairros-jardim e dos condomínios fechados, na periferia urbana - e *tecido-habitação popular* - que diz respeito aos conjuntos habitacionais, tanto os unifamiliares como os verticais e os não-institucionais, e ainda o casario popular. Situam-se na periferia da mancha urbana, muitas vezes além das barreiras construídas, especialmente rodovias, e são geralmente desarticulados do tecido urbano original, justamente pela localização que impede essa articulação. E ainda a *área verticalizada*, o *câmpus universitário*, o *distrito industrial*, e os *ce-mitérios*, fragmentos de tecido urbano, que também funcionam como marco referencial.

Os *referenciais urbanos* podem ser construções significativas e de algum destaque, seja pela dimensão seja pelo uso, ou por ambos, ou estruturas urbanas e/ou trechos do tecido urbano que funcionam como marco dentro da paisagem.

Entendemos por *construções significativas* as instalações ferroviárias, os colégios tradicionais, o centro cultural e/ou teatro, os clubes, os ginásios esportivos, o terminal rodoviário, o aeroporto, e os *shopping centers* e/ou entrepostos comerciais. As construções significativas não apresentam uma tipologia arquitetônica semelhante, entretanto obedecem a uma localização similar.

As *estruturas urbanas* seriam aquelas que funcionam como referenciais e/ou marco na paisagem: a rua principal de comércio, a praça principal, os parques urbanos e/ou grandes massas de vegetação, as avenidas de acesso, os centros de bairro, a avenida com atrações noturnas, as rodovias e/ou anel viário e os cursos e/ou corpos d'água.

A análise da estrutura morfológica das cidades de Bauru, Piracicaba, Rio Claro e São Carlos permite montar um quadro claro dessa similaridade/especificidade.

1 A *malha urbana* nas cidades paulistas é, em geral, reticulada, ortogonal, fragmentada, e ao ser implantada parece que independe, em geral, da morfologia do sítio original. Essa malha é interrompida por barreiras naturais, como o rio, no caso de Piracicaba, ou barreiras construídas, como as linhas férreas e/ou avenidas construídas em fundos de vale, com o corpo d'água canalizado, como em Bauru, Rio Claro e São Carlos. Ou ainda a rodovia, com trechos já incorporados ao tecido urbano em várias cidades. No momento em que foram transpostos, esses elementos que se constituíram em barreiras para o crescimento urbano interrompem a malha, a qual se reconstitui além do obstáculo, nem sempre bem articulada com a preexistente.

2 A *área central* pode ou não ter arranha-céus, e organiza-se espacialmente ao redor da Igreja Matriz e/ou da estação ferroviária. Sobre a malha reticulada, construções térreas e/ou assobradadas, alinhadas nos limites do lote e da via pública, com um arruamento mais estreito, e praticamente sem nenhuma arborização nas ruas, destinadas ao comércio e à prestação de serviços, entremeadas de prédios altos.

Geralmente, o núcleo inicial de fundação da cidade é densamente ocupado por uma massa verticalizada antiga, via de regra destinada à habitação, e nos oferece uma orientação da localização da área central. As construções representativas do patrimônio arquitetônico local, antigas ou não, quando existentes, normalmente também se encontram nessa área. Seu uso baseia-se especialmente em comércio e prestação de serviços, o que significa que são áreas com uma intensa atividade diurna, mas somente durante os dias úteis. O centro das cidades fica destinado sobretudo ao comércio varejista e às instituições financeiras, bem como hotéis, restaurantes, escritórios em geral, cinemas, entre outros. Nas cidades de porte médio, a área central também é ocupada por habitações, as quais vão sendo gradativamente utilizadas para comércio e prestação de serviços. Os primeiros prédios de

apartamentos das classes média e alta igualmente surgiram nessa área da cidade.

Bauru historicamente se desenvolveu em virtude do entroncamento ferroviário e do comércio e prestação de serviços. A arquitetura da área central reflete essas condicionantes, caracterizando-se por construções assobradadas, com comércio no térreo e moradia no piso superior.

Atualmente, os comerciantes não mais residem nos piso superior de seus estabelecimentos, em geral utilizados como depósitos e/ou escritórios, ou ainda alugados para repúblicas de estudantes universitários.

Apesar de a maioria das construções estar recoberta por elementos de propaganda, verifica-se uma tendência de reformulação das fachadas, recuperando-se sua arquitetura original, numa óptica de revitalização da área central. Essa tipologia convive com uma verticalização datada dos anos 60/70.

Em Piracicaba, Rio Claro e São Carlos, essa tipologia volumétrica não é uma constante, apesar de existir. As antigas residências é que foram reformadas e/ou demolidas para outros usos. Em Piracicaba a área central é mais verticalizada do que em Rio Claro e São Carlos. No mais, observam-se basicamente as mesmas características.

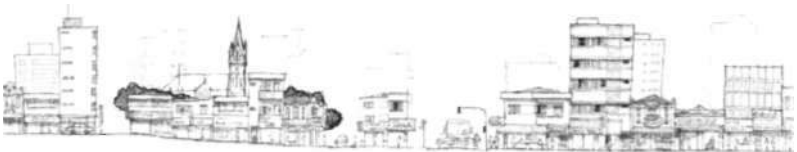


Figura 2.9A- Bauru.



Figura 2.9B- Piracicaba.



Figura 2.9C - Rio Claro.



Figura 2.9D - São Carlos,

3 O *centro expandido* sempre circunda a área central, onde o uso residencial, constituído de um casario baixo, de não mais de dois andares, convive com o comércio e a prestação de serviços também instalados em edificações baixas. A tipologia volumétrica mantém-se, mas já se observam algumas construções afastadas dos limites do lote e da via pública, e uma incipiente arborização nas ruas.

Trata-se de uma área onde o uso residencial convive com o comércio e a prestação de serviços. Notadamente, porém, a tendência é transformar-se em área comercial. De fato, há uma expansão do centro atual para a sua periferia adjacente. Nesse caso, a reestruturação é mais funcional do que construtiva. Nessa expansão, as construções são geralmente mantidas e adaptadas para o uso comercial. De qualquer maneira, a PAISAGEM muda consideravelmente.

A volumetria dessa área é, pois, bastante similar nessas cidades, assim como a arquitetura, que segue os mesmos padrões; e em Rio Claro e São Carlos a arborização é maior do que em Bauru e Piracicaba.

Essa volumetria é caracterizada por uma arquitetura vernacular, marcada por reformas com a intenção de modernizar as construções. Nota-se a constante presença de grades, pois a segurança é uma preocupação de quem reside no centro. As construções comerciais, quando instaladas em antigas residências, transformando o uso original, ou em prédios específicos, tentam tirar proveito da arquitetura como forma de destacar o estabelecimento.



Figura 2.10A Bauru.



Figura 2.10B Piracicaba.



Figura 2.10C Rio Claro.



Figura 2.10D São Carlos.

4 A *área habitacional central* envolve o centro expandido. A densidade construída de ocupação do solo vai diminuindo, ao mesmo tempo que aumentam a volumetria construída, os recuos, os jardins e os quintais, conforme se distanciam da área central. Da mesma forma, o uso do solo se altera, de modo que o comércio e a prestação de serviços típico da área central deixam de existir, alterando-se

para uso misto no centro expandido, e depois predominantemente residencial. A malha e a tipologia mantêm-se e observa-se um aumento na arborização das ruas.

De modo geral, a volumetria das construções segue os padrões do centro expandido: casario baixo, alinhado nas divisas do lote e na via pública. Entretanto, observam-se outros padrões, tais como casas geminadas, originariamente iguais e atualmente diferenciadas apenas pelos materiais de acabamento e/ou reformas nas fachadas, além da existência de varandas e de garagens cobertas.

Essa porção da cidade é constituída por bairros já consolidados e próximos à área central, mas com uso eminentemente residencial. A malha urbana obedece aos padrões da área central e eventualmente notamos a presença de arborização. Quanto à implantação das construções, nos bairros mais antigos as construções são alinhadas na via pública e nas divisas do lote, as quais possuem praticamente as mesmas dimensões, e há uma similaridade construtiva muito grande nas fachadas, o que leva a uma monotonia formal que só raramente é quebrada pelos materiais e/ou pelas cores utilizadas. Encontramos também casas com gabaritos diferentes do anteriormente descrito em lotes de tamanhos variados e algumas com recuo frontal. A classe média, na impossibilidade de adquirir um lote que permita outra forma de implantação, permite-se adaptações sobre a malha urbana convencional, dando origem a construções com recuo frontal e ao fundo. Nesses bairros, o que se observa é uma constante tentativa de reprodução dos espaços das elites, ainda que em dimensões reduzidas, reforçando os arquétipos e os modelos de dominação.





Figura 2.11A Bauri.



Figura 2.11B Piracicaba.



Figura 2.11C Rio Claro.



Figura 2.11D São Carlos.

5 O *casario comum* é estruturado por bairros já consolidados, que circundam a área central, ocupados pela classe média baixa. De uso eminentemente residencial, com ocupação máxima do lote e/ou em alguns casos com recuo frontal, onde a monotonia formal só é eventualmente quebrada por reformas e/ou ampliações, apenas em virtude dos materiais de acabamento empregados. Essas reformas estão ligadas à busca de identidade, a modismos e aos materiais disponíveis. Entretanto, no geral, o gabarito e a disposição no lote continuam os mesmos. A arborização nas ruas é maior que em áreas mais próximas à área central.

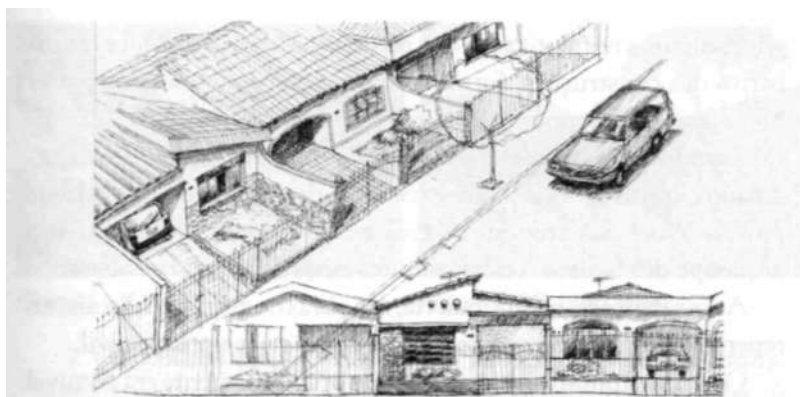


Figura 2.12A Bauru.



Figura 2.12B- Piracicaba.



Figura 2.12C - Rio Claro.



Figura 2.12D- São Carlos.

6 Os *bairros-jardim*⁴ eram inicialmente situados nos limites da mancha urbana, entretanto esta já os envolveu e/ou ultrapassou-os. Mais recentes, com implantação datada da década de 1970,

4 Inspirado no bairro Jardim Paulistano, que surge pela primeira vez na cidade de São Paulo na década de 1920, implantado pela Cia. City.

possuem uma normatização dos recuos dos limites do lote e do gabarito das construções, fornecida por códigos de obras do poder municipal e determinada pelo mercado imobiliário.

Dotados de vias mais largas, com passeios arborizados e/ou ajardinados, construções isoladas e recuadas dos limites do lote e da via pública e lotes maiores que no tecido convencional, tornaram-se o arquétipo dos bairros residenciais das elites do interior paulista.

As construções, na sua maioria, são obras de arquitetos locais, e o repertório formal é fornecido pelas revistas de construção civil.

O jardim frontal é uma constante, e originariamente era possível encontrar residências sem muro e/ou grades fronteiriças, já que se pressupunha uma maior segurança em relação à área central. Entretanto, com o aumento da marginalidade, algumas residências passaram por reformas, com a introdução de grades, assim como de muros mais altos e guaritas.



Figura 2.13A- Bauru.



Figura 2.13B- Piracicaba.



Figura 2.13C - Rio Claro.



Figura 2.13D- São Carlos.

7 Os *condomínios fechados*, uma "variação" do bairro-jardim, também primordialmente destinados a moradias das camadas de alta renda, localizam-se algumas vezes em glebas de terra fora dos limites da cidade, mas geralmente próximos a grandes avenidas, como forma de garantir o acesso fácil à cidade.

O grande elemento favorável desse espaço de exclusão é a segurança, bem como a possibilidade maior de convívio entre os moradores. Apesar, porém, de esse tipo de tecido urbano permitir áreas de lazer comum e ausência de muros, tais condomínios apresentam a mesma organização formal e funcional dos bairros-jardim, com a diferença de serem murados e com guaritas.

Uma variação de condomínio fechado que tem se tornado freqüente nas cidades de porte médio é aquele destinado à classe média: com as dimensões do lote reduzidas, tendo a área de lazer comunitária, os projetos das habitações são fornecidos pelo responsável do empreendimento, sendo praticamente os mesmos, oferecendo poucas possibilidades de modificações. Essas habitações são adquiridas pelo sistema de consórcio. Em Bauru, por exemplo, existe um condomínio fechado onde a área de lazer é coletiva, os lotes não são murados e as casas, padronizadas, foram construídas pela mesma empreiteira.





Figura 2.14A Bauru.



Figura 2.14B Piracicaba.



Figura 2.14C - Rio Claro.



Figura 2.14D - São Carlos.

8 Os conjuntos habitacionais unifamiliares em alguns casos já foram incorporados à mancha urbana e recategorizados, mediante reformas, com a introdução de materiais de revestimento nas fachadas, esquadrias diferentes das originais, grades e/ou portões, e ampliação da área construída. Os mais antigos, com o passar dos anos, foram incorporados à malha urbana, a ponto de não ser mais possível atualmente identificá-los como conjuntos habitacionais, e sim como bairros. Porém, os mais recentes ainda guardam a sua excessiva monotonia construtiva. Geralmente são casas térreas, com ocupação máxima dos lotes.





Figura 2.15A - Bauru.



Figura 2.15B - Piracicaba.



Figura 2.15C - Rio Claro.



Figura 2.15D - São Carlos.

9 Os *conjuntos habitacionais* verticais geralmente se situam em glebas de terra distantes da malha urbana preexistente. São separados dessas glebas por vazios urbanos, constituindo elementos marcantes na organização do espaço por meio da sua excessiva monotonia construtiva, constituída de prédios de três ou quatro andares, situados em grandes porções de terra, completamente desvinculados da malha urbana preexistente, interrompendo-a, já que geralmente são fechados e de grande porte, quebrando a lógica seqüencial de ruas quando a cidade chega até eles. Mesmo no *skyline* da cidade, a quebra causada no desenho por esses conjuntos é notável.

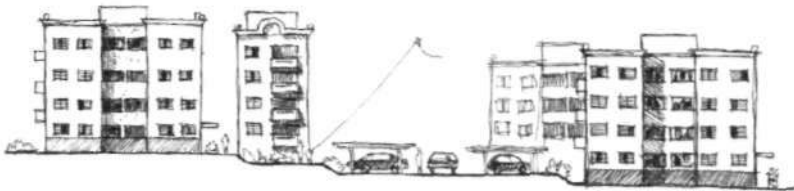




Figura 2.16A Bauru.



Figura 2.16B - Piracicaba.



Figura 2.16C - Rio Claro.



Figura 2.16D - São Carlos.

10 Os *conjuntos habitacionais não institucionais* localizam-se também na periferia. Em nada diferem em tipologia e implantação daqueles construídos com recursos governamentais, igualmente constituídos de construções unifamiliares ou edifícios de no máximo quatro andares. O diferencial desses conjuntos não institucionais é a existência de algum tratamento paisagístico e/ou áreas de lazer comuns. São cercados e/ou murados, com guaritas e com um padrão construtivo típico de classe média.





Figura 2.17A- Bauru.



Figura 2.17B- Piracicaba.



Figura 2.17C- Rio Claro.



Figura 2.17D- São Carlos.

11 O *casario popular* é caracterizado por casas térreas, onde são significativas a simplicidade de materiais de acabamento nas casas e a falta de arborização das ruas, bem como de uma infra-estrutura urbana, como asfalto e iluminação pública. Faltam, ainda, serviços públicos, como transporte coletivo, escolas, creches e postos de saúde. O comércio que se desenvolve nessas áreas também é bastante rarefeito e não atende às demandas locais.

Caracteriza-se por lotes com ocupação máxima, com ausência de jardins e recuos, onde é nítida a predominância do bloco aparente, conseqüência tanto da falta de acabamento e de preocupações estéticas como do uso de refugos diversos. Essas edificações são geralmente autoconstrução e, na sua maioria, casas térreas, já que o prédio de apartamento é incompatível com a autoconstrução, confirmando-se a impossibilidade de uso de novas tecnologias, assim como a presença de condições sanitárias perigosas e o uso clandestino das redes de infra-estrutura (luz, água etc).



Figura 2.18A - Bauru.



Figura 2.18B- Piracicaba.



Figura 2.18C- RioClaro.



Figura 2.18D- São Carlos

12 A *área verticalizada* mais antiga e central, com aproximadamente trinta anos de existência, onde as edificações ocupam o lote todo, sendo que o térreo é destinado ao comércio e prestação de serviços. As construções são alinhadas na via pública e nas divisas do lote, causando uma sensação de desfiladeiro. É rara a existência de edifícios apenas comerciais, tanto na verticalização mais antiga quanto na mais recente. Em contrapartida, na *área verticalizada* mais recente, com menos de dez anos, geralmente próximas aos bairros-jardim, e eventualmente avançando sobre eles, as edificações são eminentemente residenciais, afastadas dos limites do lote e da rua, com alguma preocupação com o ajardinamento.



Figura 2.19A- Bauru.



Figura 2.19B - Piracicaba.



Figura 2.19C Rio Claro.



Figura 2.19D São Carlos.

13 O *câmpus universitário* nessas cidades é de dois tipos: os que estão inseridos na malha urbana, identificados como referencial pela sua volumetria, constituídos de prédios de vários andares, que ocupam o espaço de várias quadras e interrompem o traçado urbano; e os existentes fora do perímetro urbano ou na sua periferia, rodeados de área verde.

As universidades públicas ou particulares e suas instalações funcionam como marco na paisagem, até em razão de suas dimensões.

Inicialmente localizados na periferia das cidades, hoje já se encontram envoltos por ela. Alguns desses câmpus foram projetados especificamente para essa finalidade; outros apenas tiveram uma área demarcada e ali foram implantados, e as ampliações foram ocorrendo sem muito critério. Alguns estão rodeados por grandes jardins ou parques (naturais ou não), funcionando até como um parque urbano, e outros se limitam às construções inseridas na malha urbana.

O câmpus da USP e o da Universidade do Sagrado Coração, em Bauru, estão inseridos na malha urbana, e o câmpus da UNESP, rodeado de área verde, nesse caso a vegetação nativa do cerrado, está localizado fora dos limites urbanos, embora já seja possível observar um crescimento da mancha urbana na sua direção.

Em Piracicaba, o câmpus universitário da Unicamp está inserido na malha urbana, e o câmpus da USP encontra-se na região periférica da cidade, mas envolto por ela, funcionando também como parque urbano bastante significativo na cidade, especialmente pela sua vegetação exuberante, associada a um grande gramado defronte o prédio principal.

Em São Carlos, o câmpus da USP está localizado próximo à área central da cidade, com os prédios construídos em meio a uma grande área verde. Já o câmpus da UFSCar encontra-se na periferia da cidade, junto a um dos distritos industriais, mas inserido na malha urbana.

Em Rio Claro, o câmpus universitário da UNESP está localizado na periferia da cidade, mas inserido na malha, em meio a uma área verde, que se delimita com o horto florestal.





Figura 2.20A - Bauru.



Figura 2.20B - Piracicaba.



Figura 2.20C - Rio Claro.



Figura 2.20D - São Carlos.

14 O *distrito industrial*, situado nos limites da mancha urbana, constitui-se de glebas de terra delimitadas nas leis de zoneamento dos municípios, com o intuito de atrair a instalação de indústrias de maior porte para as cidades. Geralmente são áreas próximas às rodovias e/ou principais vias de acesso, com toda a infra-estrutura necessária a esse tipo de instalação. Inicialmente implantados distantes da cidade, assim como os conjuntos habitacionais, situavam-se em áreas distantes da malha urbana, próximas às rodovias, até como forma de facilitar o escoamento da produção. Hoje se encontram igualmente envolvidos pela mancha urbana.

A morfologia volumétrica desses distritos é bastante similar: terrenos planos, localizados em avenidas largas e com canteiro central, com grandes construções e/ou equipamentos industriais de grande porte, barracões de estrutura metálica, interligados por meio de grandes pátios de manobras a prédios de alvenaria, geralmente térreos, onde funcionam os escritórios; em alguns se observa um ajardinamento na entrada principal da fábrica.

Dessas cidades, a industrialização é mais evidente em Piracicaba, especialmente em virtude da siderurgia e do beneficiamento da cana-de-açúcar, e em São Carlos, que tem se destacado como pólo tecnológico no interior do Estado, atraindo para si indústrias de bens de consumo.

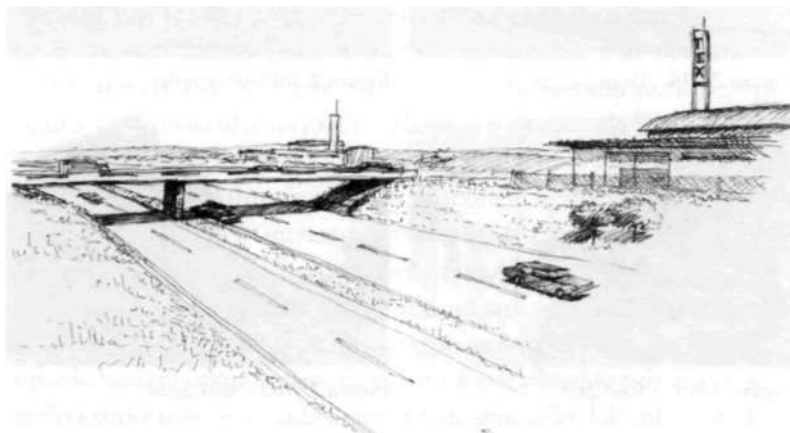


Figura 2.21 A- Bauri.



Figura 2.21 B - Piracicaba.



Figura 2.21 C Rio Claro.



Figura 2.21 D- São Carlos.

15 Os *cemitérios* podem ser basicamente de dois tipos: o tradicional, inicialmente localizado fora dos limites urbanos e que em muitas cidades já se integrou à malha urbana, funcionando atualmente como marco referencial, e o cemitério-jardim, este sim ainda fora da mancha urbana.

Em Bauru, Piracicaba e São Carlos, encontram-se envoltos pela mancha urbana, em avenidas de fácil acesso, identificados pela sua volumetria, assim como o de Rio Claro, que, além desses elementos, está ligado ao tecido urbano por uma avenida arborizada com figueiras, com um passeio central.

Os pórticos de entrada são bastante similares, com elementos decorativos característicos do ecletismo, portões de ferro fundido e um cruzeiro fronteiro igualmente eclético. Apenas o pórtico e o cruzeiro do cemitério de Rio Claro têm uma volumetria contemporânea construída.

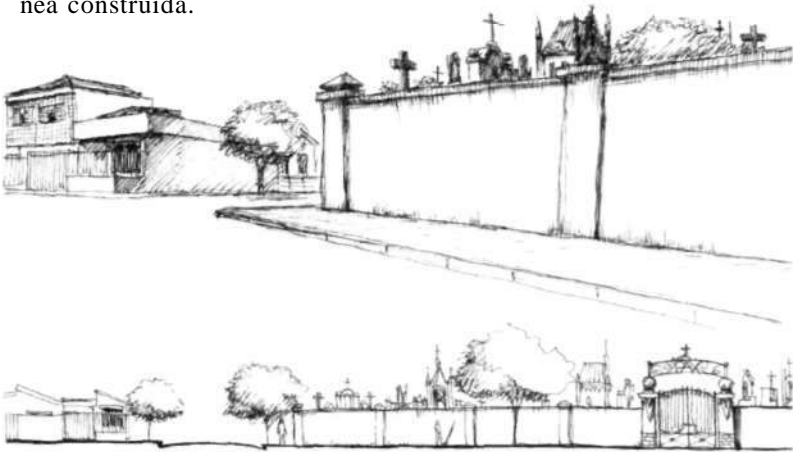


Figura 2.22A - Bauru.



Figura 2.22B - Piracicaba.



Figura 2.22C - Rio Claro.



Figura 2.22D - São Carlos.

16 As *instalações ferroviárias* interrompem a malha urbana na área central da cidade e funcionam como um marco dentro da paisagem, apesar de o fluxo ferroviário ter sido desviado para linhas fora do perímetro urbano e as estações, que um dia foram orgulho da cidade, atualmente se encontram abandonadas e em franco processo de deteriorização.

A arquitetura das estações é bastante característica daquela produzida em São Paulo na segunda metade do século XIX, com pórticos ecléticos e portões de ferro fundido, excessivamente decorados.

Historicamente ligadas à expansão da rede ferroviária, na maioria das cidades de porte médio do interior do Estado de São Paulo a estação ferroviária, suas oficinas e os trilhos que cortam a malha urbana são marcos dentro da paisagem.

Em Bauru, o prédio da estação é de 1937 e foge a esse padrão eclético, constituindo um exemplar bem interessante de arquitetura *art déco*, com volumes simétricos, entrecortados por linhas verticais.

O portão de entrada principal da estação ferroviária em Rio Claro criava um eixo de ligação visual com o passeio principal do jardim público duas quadras abaixo, quadras essas ladeadas por palacetes ecléticos. O prédio da estação, assim como os seus barracões, foi hoje adaptado para ser um espaço de exposições, *shows* e bailes populares.



Figura 2.23A Bauru.



Figura 2.23B Piracicaba.



Figura 2.23C Rio Claro.



Figura 2.23D - São Carlos.

17 Os *colégios tradicionais*, geralmente católicos e instalados em edificações de grande porte e/ou posições de destaque dentro da malha urbana, igualmente funcionam como marco referencial na área central. São construções de grande porte e com localização privilegiada na área central, funcionando como marco referencial da paisagem.

Como exemplos, o Colégio São José, em Bauru, na Avenida Rodrigues Alves, no centro da cidade, uma construção eclética tardia, da década de 1930, que ocupa toda uma quadra. Da mesma forma, o

Colégio Dom Bosco, em Piracicaba, também uma construção eclética que ocupa uma quadra, na área habitacional central, em meio a uma massa de vegetação de porte significativo. A antiga Escola Normal, em São Carlos, com uma arquitetura eclética do início do século XX, que ilustra o antigo poderio dos plantadores de café daquela região. E em Rio Claro, o Instituto de Educação Joaquim Ribeiro, localizado na área habitacional central, com uma arquitetura característica da década de 1940, também ocupando toda a quadra.



Figura 2.24A - Bauru.



Figura 2.24B - Piracicaba.



Figura 2.24C - Rio Claro.



Figura 2.24D - São Carlos.

18 O *centro cultural e/ou teatro*, em Piracicaba e São Carlos, localiza-se na área central. Trata-se de construções ecléticas e teatros propriamente ditos.

Em Bauru, a construção do teatro é bastante recente, da década de 1990. É, na verdade, um centro cultural, uma construção de grande porte, com dois pavimentos, na Avenida Nações Unidas, no centro expandido, próxima à rodoviária. O centro cultural em Rio Claro localiza-se na área de casario convencional, uma construção de grande porte, de arquitetura contemporânea, no meio de um parque, no final da Avenida Visconde do Rio Claro.



Figura 2.25A -Bauru.



Figura 2.25B- Rio Claro.

19 Os *clubes* são grandes construções que, por sua tipologia e dimensão, funcionam como marco urbano da área central, pois sua volumetria característica rompe com o padrão geral do casario. A volumetria é similar, constituindo-se de construções de grande porte que ocupam uma quadra ou mais e que abrigam salões, salas de jogos e ginástica, eventualmente saunas e instalações esportivas, como quadras poliesportivas e/ou de tênis e piscinas.

Os clubes de Bauru e Rio Claro são construções que ocupam toda a quadra, e somente o de Rio Claro tem um pequeno jardim frontal. Em Bauru, está localizado no centro expandido e o projeto é da década de 1950, do escritório do arquiteto Rino Levi. Apesar de sua arquitetura estar bastante descaracterizada pelas constantes reformas e/ou ampliações, a fachada ainda mantém as suas características de arquitetura moderna, com pilotis, rampas e grandes panos de vidro. É uma construção que ocupa toda a quadra, entre a sede social, as piscinas e as quadras de tênis. O principal clube situado na área urbana de Rio Claro também ocupa uma quadra inteira, na área central, com uma arquitetura contemporânea. Em Piracicaba, por sua vez, o clube não apresenta uma arquitetura de destaque, restringindo-se quase que aos equipamentos de lazer e esportivos. A despeito disso, apresenta alguma vegetação. Em São Carlos, o clube está localizado na área central, com um área verde envoltória de porte.

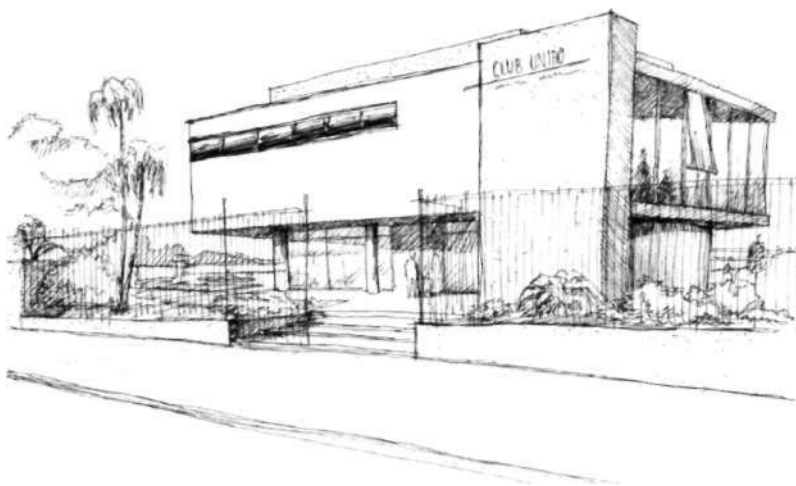




Figura 2.26A Bauru.



Figura 2.26B Piracicaba.



Figura 2.26C Rio Claro.



Figura 2.26D- São Carlos.

20 Os *ginásios esportivos*, inicialmente localizados nos limites da mancha urbana, e atualmente já incorporados por esta, podem pertencer a uma agremiação esportiva local, em geral clubes de futebol, ou são construídos pela municipalidade. Assim como os clubes, funcionam como marco urbano por corromperem a homogeneidade do casario envoltório. Inicialmente localizados nos limites da mancha urbana e atualmente já envolvidos por ela, também por sua tipologia e dimensão funcionam como um marco na paisagem. Quanto à tipologia arquitetônica, podem ser abertos ou cobertos com uma estrutura metálica. Os abertos são, na verdade, estádios de futebol; os cobertos, quadras poliesportivas. Ambos são utilizados para *shows*, atividades religiosas eventuais e festas promovidas pelo poder municipal, além da prática desportiva.

Em Bauru, o ginásio esportivo apresenta as duas formas e pertence ao clube de futebol local, o Noroeste. Em Piracicaba, é coberto e pertence à municipalidade. Em Rio Claro, o ginásio esportivo aberto também pertence ao clube de futebol local, o Velo Clube, e o fechado, à prefeitura.

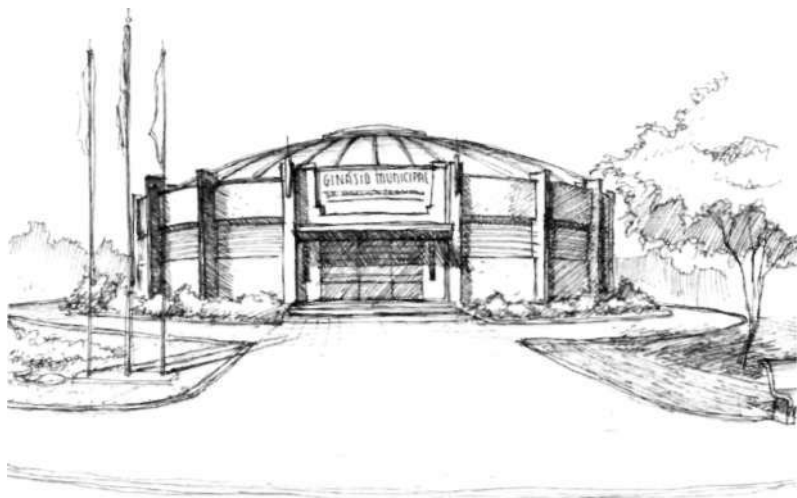


Figura 2.27A - Bauru.



Figura 2.27B Piracicaba.

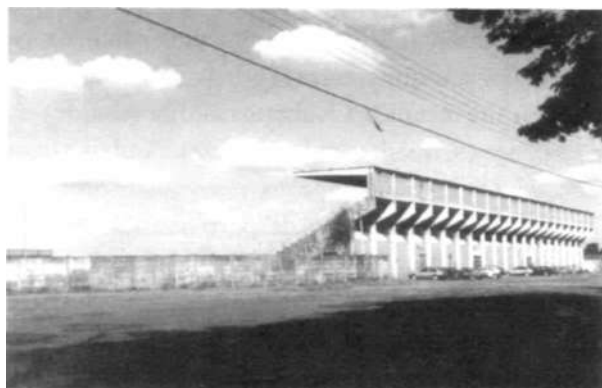


Figura 2.27C - Rio Claro.

21 O *terminal rodoviário* atualmente ocupa o lugar da estação de trem como uso, sem ter, contudo, a mesma "força" estruturadora da paisagem que a estação ferroviária. É construído junto a avenidas de acesso. Antes, localizavam-se nos limites da mancha urbana; hoje, já envolto por ela e funcionando como um marco referencial.

Nessas cidades, o edifício do terminal rodoviário limita-se a grandes estruturas metálicas que abrigam os guichês de venda de passagens, sanitários, bancas de jornal e lanchonetes, entre outros elementos, e as plataformas. Em algumas cidades, o terminal rodoviário é obra de arquiteto de renome, como é o caso da rodoviária de Jaú, cujo projeto é assinado pelo arquiteto Vilanova Artigas.



Figura 2.28A - Bauru.



Figura 2.28B - Piracicaba.



Figura 2.28C - Rio Claro.



Figura 2.28D - São Carlos.

22 Os aeroportos podem ser encontrados basicamente em dois modelos. Em cidades que são pólos regionais, existem linhas comerciais aéreas; e, quando isso não ocorre, servem a aeronaves particulares e/ou pouso de helicópteros ou ainda como aeroclube. Inicialmente construídos fora dos limites da cidade, hoje já se encontram envoltos por esta, assimilados pela mancha urbana.

Apenas o aeroporto de Bauru é regional; os de Piracicaba, Rio Claro e São Carlos são aeroclubes. Constituem grandes glebas de terra, que interrompem o traçado urbano, funcionando como marco na paisagem pela sua dimensão e tipologia, e a sua localização é identificada pela volumetria de entorno de construções baixas.

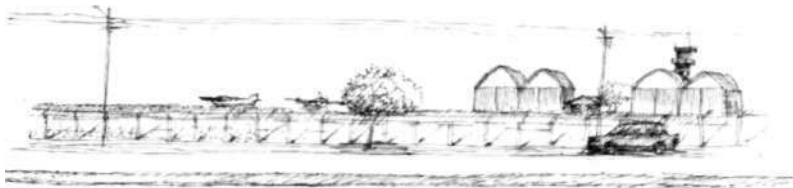


Figura 2.29A-Bauru.



Figura 2.29B Rio Claro.



Figura 2.29C São Carlos

23 Os *shopping centers* e/ou entrepostos comerciais geralmente localizam-se fora do centro, próximos às principais vias de acesso à cidade, de modo a atrair não só a população local, mas também a das cidades vizinhas menores. São geralmente ocupados por grandes cadeias de supermercados e/ou concessionárias de automóveis.

A tipologia dos *shopping* de Bauru, Piracicaba e São Carlos segue o padrão de grandes volumes, sem visuais para o exterior; já o de Rio Claro apropriou-se das instalações de uma antiga tecelagem da cidade, e assim possui uma volumetria diferenciada.

Os *shopping centers* de Bauru e Piracicaba localizam-se em avenidas de acesso, como forma de atrair também a população das cidades vizinhas. Em Rio Claro, está localizado na área central; e em São Carlos, próximo a um condomínio fechado.



Figura 2.30A - Bauru.



Figura 2.30B Piracicaba.



Figura 2.30C - Rio Claro.



Figura 2.30D - São Carlos.

24 A *rua principal de comércio* apresenta uma morfologia semelhante nessas cidades. Nessa rua, que funciona como um marco referencial, e adjacências, concentra-se a maior parte do comércio local e eventualmente as grandes cadeias de lojas, assim como bancos e instituições financeiras. Conseqüentemente, o trânsito de pessoas e veículos costuma ser intenso. A grande quantidade de elementos de comunicação visual, assim como de marquises e luminosos das lojas e/ou bancos, gera um certo desconforto, resultado da aplicação sem critério desses elementos, concorrendo para a poluição visual do espaço, que, associada à verticalização e ao fluxo intenso de pessoas e veículos, é responsável pelo desconforto visual. Por vezes, a mesma construção abriga estabelecimentos diferentes, o que faz que a fachada original seja desmembrada em outras, as quais praticamente nunca formam um conjunto. E ainda, as marquises eventualmente são maiores que a própria construção, recobrando-a completamente e gerando variações de gabarito de alturas variadas, e tudo isso situado em ruas estreitas, resultado do antigo traçado de formação da cidade. As construções térreas e/ou assobradadas são alinhadas na via pública e geminadas, convivem com uma verticalização que segue a mesma implantação.

Das cidades escolhidas para estudo de caso, em Bauru e em São Carlos a rua principal foi transformada em área para pedestres, mas os elementos decorativos e/ou a vegetação presentes no antigo leito da rua concorrem ainda mais para a poluição visual.

Em Piracicaba, a área de pedestres restringe-se ao entorno da praça principal. Comparando, porém, as cidades, esta é a que obteve um melhor resultado, pois a vegetação da praça ameniza o desconforto causado pelos elementos de comunicação visual mal implantados.



Figura 2.31 A Bauru.



Figura 2.31 B Piracicaba.



Figura 2.31 C Rio Claro.



Figura 2.31 D - São Carlos.

25 A *praça principal* é definida por uma massa de vegetação composta por árvores de grande e médio porte e arbustos, entrecortada por passeios ladeados por bancos, eventualmente com espelhos d'água, estátuas de figuras públicas da história local e coreto, podendo ou não estar localizada em frente à Igreja Matriz.

A praça principal é, igualmente, um marco referencial. Em geral é a praça em frente à Igreja Matriz da cidade e tem seu traçado diretamente relacionado a esse elemento. Historicamente este fato está ligado à fundação da própria cidade e às relações Estado/Igreja que permeiam a história do Brasil como um todo. Embora particularmente nas cidades analisadas esse fato não corresponda à totalidade dos casos, isso não invalida a regra geral. Formalmente, a praça tem as características dos jardins públicos ecléticos, e, apesar da não-manutenção da totalidade das características originais do projeto, ainda hoje é possível identificar os elementos paisagísticos característicos desses jardins. Historicamente, já teve uma importância maior como marco referencial urbano, mas, com o passar do tempo, outras estruturas e/ou elementos da paisagem urbana passaram a ser considerados uma referência mais significativa. De qualquer modo, essa alteração está mais ligada às alterações nas relações sociais do que à forma da praça principal. Até hoje, mesmo cercada pelas edificações, a praça se anuncia pela massa de vegetação, e eventualmente pela torre do templo, posto tratar-se de uma arquitetura diferenciada da dos edifícios de mesmo gabarito.

A praça principal original em Bauru era um jardim romântico, com espelhos d'água e pontes sobre eles, coreto e uma vegetação abundante, em frente à catedral. Entretanto, com a alegação de que a praça era um abrigo para marginais, drogas e prostituição, ela passou por uma reformulação no início dos anos 90, apesar dos protestos da população. Foi transformada numa praça para eventos, eliminando-se parte da vegetação e dos espelhos d'água. Os problemas iniciais não foram eliminados, e hoje a praça ainda abriga um grande contingente de comércio ambulante. Em Piracicaba, a praça principal é um jardim, contemporâneo em frente à Igreja Matriz, unida a esta e ao seu entorno por uma área para pedestres.

O passeio principal do jardim público de Rio Claro, projeto de Dieberger, forma um eixo de ligação com a estação ferroviária, resquício de quando a ferrovia era importante e a classe dominante construiu suas casas em torno do jardim e na rua que fazia a ligação direta com a estação. Esse jardim ocupa duas quadras, possui dois espelhos d'água e uma vegetação luxuriosa e exuberante, constituindo um exemplar muito bem conservado dos jardins públicos ecléticos característicos da segunda metade do século XIX. Também em São Carlos a praça principal não é aquela em frente à igreja, e sim um jardim, algumas quadras acima.



Figura 2.32A - Bauru.



Figura 2.32B - Piracicaba.



Figura 2.32C - Rio Claro.



Figura 2.32D - São Carlos.

26. A massa de vegetação nessas cidades é constituída pela vegetação existente na praça principal, no câmpus universitário, pelos parques urbanos, ou ainda pelo horto florestal.

Normalmente, a praça principal ou o câmpus universitário possui a maior massa de vegetação da cidade. Entretanto, podemos encontrar uma situação de parque urbano geralmente junto ao zoológico, a um corpo d'água de grandes dimensões, aos hortos florestais ou projetados junto a avenidas de acesso localizadas em fundo de vale.

A massa de vegetação urbana em Bauru é definida especialmente pela praça principal, uma quadra localizada numa área residencial de classe média alta, cercada, com um *playground* e pistas de *cooper*, conhecida como o Bosque, e o Parque Vitória Régia, dotado de *playground*, uma concha acústica e um açude, projetado junto à avenida de acesso Nações Unidas, localizada no fundo do vale do Córrego das Flores, canalizado sob a avenida. O câmpus da UNESP e o zoológico, apesar de se constituírem em massas de vegetação, estão fora do perímetro urbano. O câmpus universitário da USP em Piracicaba e o parque urbano localizado junto ao rio, com mirantes, bares e restaurantes com visuais para o rio e espaço para atividades físicas, são as massas de vegetação mais expressivas. Além do jardim público, em Rio Claro, encontra-se uma massa de vegetação significativa num parque projetado no final de uma avenida de fundo de vale, com locais para lazer e atividades esportivas, e um grande corpo d'água, resultado da canalização do Ribeirão Claro, sob a Avenida Visconde de Rio Claro, onde no final desta está localizado o centro cultural. E ainda o horto florestal, que constitui um obstáculo para a

expansão urbana na direção norte. E em São Carlos, igualmente o câmpus da USP funciona como parque urbano e/ou grande massa de vegetação.



Figura 2.33A Bauru.



Figura 2.33B - Piracicaba.



Figura 2.33C Rio Claro.

27 As *avenidas de acesso* são geralmente uma continuação do anel rodoviário de entrada na cidade, e seu traçado induz o percurso até a área central, já que a sua morfologia varia em razão da sua localização. Isto é, a avenida de acesso no distrito industrial será margeada por in-

dústrias, por casario, se o acesso se localiza num bairro de classe média e tiver as mesmas características do restante do bairro, e assim por diante. Na maioria dos casos, a principal entrada também funciona como um "cartão-postal" da cidade: por serem avenidas largas e com algum cuidado com a arborização e o ajardinamento.

As principais avenidas de acesso a Bauru, Piracicaba e São Carlos cortam o distrito industrial e, portanto, apresentam uma morfologia similar e anteriormente descrita, uma avenida com um canteiro central, ladeada por instalações industriais. Outra avenida de acesso a Bauru, a Nações Unidas, onde está localizado o Parque Vitória Régia, foi construída sobre a várzea do Córrego das Flores. Essa avenida é fonte de constante preocupação por parte da municipalidade, pois na época das chuvas é freqüentemente inundada. Por ser o principal acesso à cidade, o Poder Público investe no ajardinamento do canteiro central, reforçando a idéia original do projeto da avenida, que era traduzir o progresso e a modernidade da cidade. Até a década de 1980, abrigou também as principais atrações noturnas, como bares, restaurantes e lanchonetes. Esses estabelecimentos ainda existem, mas o ponto principal de encontro da juventude local transferiu-se para a Avenida Getúlio Vargas, localizada próxima aos bairros-jardim e aos condomínios fechados. Em Rio Claro, uma das avenidas de acesso igualmente atravessa o distrito industrial, e a outra margeia o aeroporto e é ladeada por construções térreas, com um canteiro central arborizado.





Figura 2.34A - Bauru.



Figura 2.34B - Piracicaba.



Figura 2.34C - Rio Claro.



Figura 2.34D - São Carlos.

28 O *centro de bairro* é similar nessas cidades, e a morfologia da volumetria construída e a especificidade de seus serviços variam em razão do bairro ao qual pertencem.

Com funções semelhantes ao centro propriamente dito, apesar de não incorporarem atividades específicas, como serviços em larga escala, as especificidades, principalmente de serviços, vão variar de acordo com a classe social que ocupa a área. Ou seja, a infra-estrutura urbana pode até ser a mesma, mas no valor de mercado imobiliário está embutida a localização. São situações muito próximas àquelas encontradas na área central, onde na rua principal do bairro e naquelas mais próximas localizam-se o comércio e a prestação de serviços. A moradia ainda convive com esse uso, mas é significativamente menor que no centro expandido. Sua configuração varia enormemente, dependendo da classe social a que pertence o bairro em questão. Os mais antigos obedecem à implantação anteriormente citada, com as construções alinhadas nas divisas dos lotes e da via pública. Os bairros mais novos obedecem aos recuos permitidos e necessários em cada bairro. Muitas vezes, assim

como no centro expandido, as construções são mantidas, alterando-se apenas o seu uso de residencial para comercial.

Seu uso é misto, e nos bairros mais antigos as construções são alinhadas na via pública e nas divisas do lote, e o recuo frontal, quando existente, funciona como estacionamento.

Já nos bairros mais novos e próximos aos bairros-jardim, além de as construções obedecerem ao padrão dos bairros-jardim, com construções isoladas nos lotes, os serviços são mais sofisticados, sendo constante a existência de *mini-shopping*.



Figura 2.35A -Bauru.



Figura 2.35B -Piracicaba.



Figura 2.35C - Rio Claro.



Figura 2.35D - São Carlos.

29 A *avenida com atrações noturnas*, onde se concentram os bares, casas de *shows*, danceterias, restaurantes e lanchonetes, situa-se fora da área central e próxima aos bairros-jardim e condomínios fechados.

A morfologia da volumetria construída é similar e constituída de uma arquitetura variada, composta por edificações de médio e grande porte, geralmente térreas, ou ainda antigas residências adaptadas ao novo uso comercial, com áreas de convívio externas, e com os mais diversos materiais de acabamento, tais como alvenaria aparente, coberturas de fibras naturais, estruturas metálicas, elementos de néon e cores vibrantes.



Figura 2.36A - Bauru.



Figura 2.36B - Rio Claro.

30 A *rodovia e/ou anel viário*, que num primeiro momento foi um obstáculo para a expansão da mancha urbana, atualmente está envolvida pela cidade em alguns trechos, especialmente por bairros populares.

A maioria dessas cidades já se expandiu para além das rodovias em alguns pontos da mancha urbana; nessas situações, a rodovia

passa a integrar a paisagem urbana, assim como se torna marco referencial dentro do urbano, posição antes ocupada pelo trilho do trem.



Figura 2.37A - Bauru.



Figura 2.37B - Piracicaba.



Figura 2.37C - Rio Claro.



Figura 2.37D - São Carlos.

31 Os *cursos e/ou corpos d'água* podem ser um elemento marcante na paisagem, pela sua dimensão e/ou pelo aproveitamento do seu potencial paisagístico, ou podem ser desconsiderados, sendo simplesmente canalizados.

Os cursos d'água, quando não estão sob uma avenida, podem ter suas margens tratadas com a construção de mirantes, pequenas áreas de lazer, arborizadas, ou ainda estar dentro de parques urbanos, assim como os corpos d'água. É comum a simples construção de um canal para o curso d'água.

Em Bauru, o Córrego das Flores encontra-se canalizado sob a Avenida Nações Unidas, a principal avenida de acesso, assim como em São Carlos. Já em Piracicaba, o rio é um elemento constante na paisagem, e suas potencialidades paisagísticas foram aproveitadas na construção de um parque urbano, mirantes em vários pontos, e em restaurantes que tiram partido visual do rio. Em Rio Claro, o principal corpo d'água está localizado no final de uma avenida de fundo de vale, em um parque urbano que também abriga o centro cultural.



Figura 2.38A - Bauru.



Figura 2.38B - Piracicaba.



Figura 2.38C- Rio Claro.



Figura 2.38D - São Carlos.

Na verdade, o que falta a essas cidades são ações de projeto. Desenho Urbano é uma dessas ações que visam a um projeto urbano de paisagem, uma configuração urbana concebida a partir de uma intenção clara e definida, de um objetivo social e/ou individual, de chegar-se a uma configuração urbana preestabelecida.

Justamente pela falta de um projeto de ação específico para cada local é que as cidades se configuram a partir da reprodução e/ou adoção de um modelo, o qual, por sua vez, também reproduz modelos urbanos diversos e comuns, reforçando a lógica da homogeneidade.

Os planos diretores encomendados pelas prefeituras contribuem para essa situação na medida em que copiam e reproduzem os modelos considerados mais avançados e atraentes de uma cidade para a outra. Raramente os planos diretores consideram, na extensão devida, as condições locais e o impacto ambiental, mesmo porque isso eventualmente prejudicaria sua aprovação pelos poderes constituídos.

Desse modo, a forma urbana é resultante de regras com objetivos altamente genéricos, produto de ações diversas e aleatórias, como as leis de zoneamento. Isto é, um desenho proveniente das legislações, e não de um projeto. Ou seja, na realidade, o que existe são formas urbanas que surgem muito mais de processos generalizantes do que de ações que visam à totalidade.

De fato, não existe um projeto urbano nas cidades em geral, quanto menos nas do interior do Estado de São Paulo, e sim apenas uma forma urbana decorrente de ações e regulamentações sem nenhuma intenção de projeto.

Ao verificar quais são os elementos marcantes que conferem particularidade a essas paisagens e reforçando esses elementos por meio de projetos urbanos, será possível obter paisagens urbanas particularizadas, respeitando os referenciais e as especificidades locais, contribuindo para uma melhor qualidade ambiental das cidades mediante a suspensão da idéia de construção por modismo ou benefícios baixos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMADOR, I. M. *As manifestações sociais e econômicas, conjugadas com as condições físico-ambientais, determinam a paisagem urbana*. Estudo de caso: São Carlos, SP. São Paulo, 1990. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- APPLEYARD, D. et al. *The View from the Road*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1964.
- ARANTES, O. B. F. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. São Paulo: Edusp, Nobel, 1993.
- BACON, E. N. *Design of Cities*. London: Thames and Hudson, 1982.
- BAILLY, A. S. *La percepción del espacio urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1979.
- BAPTISTA, M. R. de B. *Rio Claro: as pedras da cidade*. São Paulo, 1994. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- BARTALINI, V. Áreas verdes e espaços livres urbanos. *Paisagem e Ambiente (São Paulo)*, v.1, 1986.
- BENEVOLO, L. *A cidade e o arquiteto*. São Paulo: Perspectiva, 1991.
- BERTRAND, M.-J. *Pratique de là ville*. Paris: Masson, 1978.
- BLEY, L. *Percepção do espaço urbano: o centro de Curitiba*. Rio Claro, 1982. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista.

- BRUAND, Y. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- BRUNO, E. de S. *Histórias e tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.
- CALVINO, I. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- CLARK, D. *Introdução à geografia urbana*. São Paulo: Difel, 1985.
- COLLOT, M. Pontos de vista sobre a percepção das paisagens. *Boletim de Geografia Teórica* (Rio Claro), v.20, n.39, 1990.
- CULLEN, G. *Paisagem urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- DARDEL, E. *L'homme et la terre*. Nature de la réalité géographique. Paris: PUF, 1952.
- DEÁK, C, SCHIFFER, S. R. (Org.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Fupam, Edusp, 1999.
- DEL RIO, V. *Introdução ao desenho urbano*. São Paulo: Pini, 1990.
- _____. *Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro*. A contribuição do estudo da percepção ambiental. São Paulo, 1991. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- DEL RIO, V., OLIVEIRA, L. de. (Org.) *Percepção ambiental: a experiência brasileira*. São Paulo: Nobel, São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 1996.
- FERRARA, L. D. *A estratégia dos signos*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- _____. *Leitura sem palavras*. São Paulo: Ática, 1986.
- _____. *Ver a cidade*. São Paulo: Nobel, 1988.
- _____. *Olhar periférico*. São Paulo: Edusp, 1993.
- FUSCO, R. de. *Arquitectura como mass medium*. Barcelona: Anagrama, 1968.
- GALENDER, F. C. Desenho da paisagem e apropriação do meio ambiente. *Paisagem e Ambiente (São Paulo)*, v.6, 1994.
- GHIRARDELLO, N. *Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru*. São Carlos, 1992. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo.
- _____. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

- GOMES MACHADO, L. *Comunicação visual emergente: contribuição para o estudo do patrimônio cultural urbano em suas relações com a comunicação visual erudita e não erudita*. São Paulo, 1981. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- GOODNEY, B. Current Issues in European Urban Design. In: DEL RIO, V. (Org.) *Percepção, participação e desenho urbano*. São Paulo, Rio de Janeiro: FAU-UFRJ, Avenir Editora, s. d. (Col. Módulo-Universidade).
- HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- HIRAO, H. *Rua e pedestres: o planejamento visual urbano dos projetos públicos adequados ao contexto regional - o caso de Presidente Prudente*. São Paulo, 1990. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- HOLANDA, F. Paisagem de objetos. In: TURKIENICZ, B. (Org.) *Desenho urbano I: "I Seminário sobre desenho urbano no Brasil"*. *Cadernos Brasileiros de Arquitetura 12*. São Paulo, Projeto, 1984.
- KOHLSDORF, M. E. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: Editora da UnB, 1996.
- _____. Percepção da paisagem e planejamento da identidade. *Caderno PAISAGEM.PAISAGENS (Rio Claro)*, n.3, 1998.
- LANDIM Y GOYA, P. da C. Solar da baronesa de Dourados, Rio Claro, SP. *ARTEunesp (São Paulo)*, v.8, p.45-69, 1992.
- _____. Arquitetura vigente no Estado de São Paulo no período das oligarquias agroexportadoras. *ARTEunesp (São Paulo)*, v.9, p.19-30, 1993.
- _____. *Percepção e conservação do patrimônio ambiental urbano: a cidade de Bauru*. Rio Claro, 1994. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista.
- LAURIE, M. *Introducción a la arquitectura del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1983.
- LEITE, C. Kevin Lynch: imagem e desenho das cidades. *PRO-JETODESIGN (São Paulo)*, março 1998.
- LYNCH, K. *De qué tiempo es este lugar?* Barcelona: Gustavo Gilli, 1975.
- _____. *Planificación del sitio*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1980.
- _____. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- _____. *A boa forma da cidade*. Lisboa: Edições 70, 1999.

- MACEDO, S. S. *Higienópolis e arredores: processo de mutação de paisagem urbana*. São Paulo: Edusp, Pini, 1987.
- _____. Espaços livres. *Paisagem e Ambiente (São Paulo)*, n.7, 1995.
- _____. Paisagem, configuração e formação - questões envolvendo legislação. *Cadernos PAISAGEM.PAISAGENS (Rio Claro)*, n.3, 1998.
- _____. *Quadro do paisagismo no Brasil*. São Paulo: Coleção Quapá, 1999.
- MACHADO, I. *Rio Claro sesquicentenária*. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico Amador Bueno da Veiga, 1978.
- MACHADO, L. M. C. P. *A Serra do Mar paulista: um estudo de paisagem valorizada*. Rio Claro, 1988. Tese (Doutorado) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista.
- _____. *Qualidade ambiental urbana: percepções e estratégias para uma cidade de porte médio*. Rio Claro: Departamento de Geografia, IGCE, UNESP, 1993.
- MARICATO, E. *Habitação e cidade*. São Paulo: Atual, 1977.
- MARX, M. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos, 1980.
- _____. *Nosso chão: do sagrado ao profano*. São Paulo: Edusp, 1988.
- MATOS, O. N. de. *Café e ferrovia*. São Paulo: Edições Arquivo do Estado, 1981. (Coleção Monografia).
- MUMFORD, L. *A cidade na história*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.
- NEDELL, J. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Cia. das Letras, 1993.
- PADOVANO, B. R. *Legibilidade da paisagem urbana: o caso de Santo Amaro*. São Paulo, 1987. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- PEREIRA LEITE, M. A. F. *Destruição ou desconstrução?* São Paulo: Hucitec, 1994.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. *Plano diretor de desenvolvimento integrado*. Bauru, 1996.
- PROOST DE SOUZA, S. K. *Sistemas de engenharia como fatores de mutação ambiental e paisagística no Vale do Tietê*. São Paulo, 1993. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

- REIS FILHO, N. G. *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- _____. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- RELPH, E. *A paisagem urbana moderna*. Lisboa: Edições 70, 1990.
- SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1991.
- _____. *Técnica, espaço e globalização*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1996.
- _____. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1999.
- SCHIFFER, S. R. São Paulo como pólo dominante do mercado unificado nacional. In: DEÁK, C., SCHIFFER, S. R. (Org.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Fupam, Edusp, 1999.
- SEGAWA, H. *Ao amor do público: jardins no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1996.
- SOUZA, M. A. A. de. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEÁK, C., SCHIFFER, S. R. (Org.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Fupam, Edusp, 1999.
- SPIRN, A. W. *O jardim de granito*. São Paulo: Edusp, 1995.
- TOLEDO, B. L. de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Duas Cidades, 1981.
- _____. Bem cultural e identidade cultural. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Rio de Janeiro)*, n.20, 1984.
- TUAN, Y.-F. *Topofilia*. São Paulo: Difel, 1980.
- _____. *Espaço e lugar*. São Paulo: Difel, 1983.
- TURKIENICZ, B. (Org.) Desenho urbano I: "I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil". *Cadernos Brasileiros de Arquitetura 12*. São Paulo, Projeto, 1984.
- _____. Desenho Urbano II: "I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil". *Cadernos Brasileiros de Arquitetura 13*. São Paulo, Projeto, 1984.
- _____. Desenho Urbano III: "I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil". *Cadernos Brasileiros de Arquitetura 14*. São Paulo, Projeto, 1984.
- VENTURI, R. et al. *Aprendiendo de Las Vegas*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1978.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel, Fapesp, 1998.

VIRILIO, P. *O espaço crítico*. São Paulo: Christian Borgeois, 1984.

WEBER, M. *História geral da economia*. São Paulo: Mestre Jou, s. d.

SOBRE O LIVRO

Formato: 14x21 cm

Mancha: 23,7 x 42,5 paicas

Tipologia: Horley Old Style 10,5/14

Papel: Offset 75 g/m² (miolo)

Cartão Supremo 250 g/m² (capa)

1ª edição: 2004

EQUIPE DE REALIZAÇÃO

Coordenação Geral

Sidnei Simonelli

Produção Gráfica

Anderson Nobara

Edição de Texto

Nelson Luís Barbosa (Preparação de Original)

Anoar Jarbas Provenzi e Carlos Villarruel (Revisão)

Editoração Eletrônica

Lourdes Guacira da Silva Simonelli (Supervisão)

R2 Criações (Diagramação)

Este livro é, com certeza, uma contribuição ao conhecimento da nossa paisagem urbana, pois, como resultado de pesquisa pioneira sobre o assunto, poderá servir de base e referência para novos estudos e para a revisão de conceitos e idéias preestabelecidos.

SILVIO SOARES MACEDO

Paula da Cruz Landim é arquiteta, formada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP mestre em Geografia pelo Instituto de Geociências e Ciências Exatas da UNESP câmpus de Rio Claro-SP e doutora em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

É professora da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP Câmpus de Bauru SR

Desenho de paisagem urbana analisa o processo de homogeneização da paisagem urbana no interior paulista, com base no pressuposto de que as opções arquitetônicas não são neutras, mas refletem e reforçam as condições socioeconômicas de um lugar.

A autora revela as causas desse processo, que residem tanto nas semelhanças estruturais entre as cidades interioranas - presença de praça central, ferrovia, monocultura do café, rodovias - como em seu desejo de imitar centros maiores, cujo padrão urbanístico é tomado como referência.

Paula da Cruz Landim aborda, ainda, os duplos efeitos da homogeneização: de um lado, a importação de modelos desconcontextualizados e, portanto, ineficazes; de outro, a negligência na criação de um padrão próprio e mais adequado ao clima, ao relevo e aos costumes locais.



Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)