



Tgi 2011 - Vinícius Antônio falcão de Souza

O trabalho de conclusão do curso foi motivado pelo interesse em trabalhar a noção de memória que está impressa nas cidades, entendendo memória como a concepção definida pelo teórico francês Pierre Nora:

“... A memória é a vida, sempre guardada pelos grupos vivos e em seu nome, em evolução permanente, aberta a dialética da lembrança e do esquecimento.”

Se pela definição é possível entender a memória como um fenômeno coletivo, gerado por um grupo de pessoas, então tornou-se interessante trabalhar as cidades, objetos construídos ao longo do tempo que são, como os grandes símbolos da complexidade das relações humanas. Sendo assim, a arquitetura se torna o suporte e palco dessas relações.

É natural que da contínua interação entre as pessoas e os espaços da cidade, surjam lugares especiais, que acabam por ganhar maior significado dentro da vivência de uma população e se destacar em relação a outros. São os chamados marcos urbanos -monumentos, edificações, ruas, praças, conjuntos. Esses marcos podem surgir de anseios da população, criados por esta mesma, pelo poder público, ou pela iniciativa privada, de forma intencional ou não.

1. introdução

Quando um grupo é inserido num espaço, ele o transforma a sua imagem, mas ao mesmo tempo, dobra-se e adapta-se a coisas materiais que resistem a ele. A imagem do meio exterior e das relações estáveis que este mantém com aquele passa para o primeiro plano da idéia que o meio faz de si mesmo.” .Halbwachs, apud “Rossi, 1978,p198)

Esses lugares são produtos não-fixos. Podem tornar-se representativos de um tempo determinado, sofrem mudanças, acompanhando as transformações da sociedade, e podem ter sua importância realçada ou mesmo tornarem-se obsoletos e serem esquecidos.

Essas áreas destacadas da cidade são materializações de desejos de épocas distintas e que coexistem ao mesmo tempo como cenário para a vida das pessoas recebendo radiações provenientes de suas interações com estas. São indícios materializados da história da cidade, e ao serem apropriados pelos seus habitantes, participam da criação da memória daquele coletivo, e na formação da identidade individual de cada membro desse grupo.

“A cidade é a memória coletiva dos povos, e como

a memória está ligada a fatos e a lugares, a cidade é o “lócus” da memória coletiva. Essa relação entre o lócus e os cidadãos torna-se a imagem predominante, a arquitetura, a paisagem; e como os fatos fazem parte da memória, novos fatos crescem juntos na cidade”. (Rossi, 1978, p19).

Apesar da complexidade que uma cidade pode apresentar, através de seus marcos é possível estabelecer uma estrutura significativa que a torne

possível de ser lida e apreendida, uma condição necessária para que as pessoas possam se apropriar da cidade.

Os marcos urbanos estabelecem narrativas, que são contadas através de níveis distintos, como: materialidade, forma, seu posicionamento geográfico e a espacialidade gerada; e também em um nível mais subjetivo, através de fatos, acontecimentos e das relações sentimentais dos habitantes com estes. Todos esses fatores atuam na maneira como cada habitante irá vivenciar a cidade como experiência, orientando-se por eles sem perceber a ligação entre esses

lugares e suas vidas cotidianas.

Fazendo uma analogia com a literatura, uma disciplina distinta da arquitetura e do urbanismo, é como se a cidade fosse um artefato também possível de ser lido, que transmite informações a um leitor através de uma determinada estrutura ordenada, que funciona como páginas a serem preenchidas.

Ao longo dos anos, vários foram aqueles que estudaram os efeitos da arquitetura e do urbanismo enquanto linguagem no ato de vivenciar a cidade e seus marcos. Kevin Lynch concentrou-se, em alguns de seus textos, na questão da imagem da cidade e no potencial expressivo que esta pode ter. O que ele chama de legibilidade ou imaginabilidade é:

“A característica de um objeto físico que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado. É aquela forma, cor ou disposição que facilita a criação de imagens mentais claramente identificadas, poderosamente estruturadas e extremamente úteis do ambiente, em que os objetos não são apenas passíveis de serem vistos, mas também nítida e intensamente presente aos sentidos”. (Lynch, 1960, p11)

Assim, a procura pelo objeto do trabalho foi pautada a partir dessas idéias, que culminaram na escolha de Ituverava, uma pequena cidade do interior paulista, como foco da intervenção.

2.A cidade de Ituverava.



A cidade de Ituverava.

A cidade de Ituverava localiza-se no Estado de São Paulo, à margem da Rodovia Anhanguera, distando cerca de 410 km da capital, e 100 km de Ribeirão Preto, próxima à Franca, Orllândia, São Joaquim da Barra e já no estado de Minas Gerais, Uberaba e Uberlândia.

Segundo dados do IBGE, a cidade possui 38.539 habitantes, com densidade populacional de 55,4 hab/km² e PIB de R\$ 381,96mi em 2005. A área total do município é de 697,760km².

A economia até então era essencialmente agrícola, com cultivo essencialmente de grãos. Desde então, a prefeitura tem incentivado uma mudança nas bases de produção, de grãos para a cana-de-açúcar.

São características comuns para cidades desse porte, ao menos no interior paulista.

Para tornar mais clara o porquê da escolha desta cidade como objeto de intervenção, é necessário falar um pouco sobre a história do município, e como sua formação e o crescimento estão ligados a questão dos marcos urbanos tratados anteriormente, e como esses objetos em Ituverava desenvolvem uma dinâmica entre si.

Os primeiros assentamentos na cidade datam de 1818, em torno de uma pequena igreja, como em diversas outras cidades. Em 1885, a cidade passou a categoria de município. Resta pouco da arquitetura original desse começo da cidade.



Nessa área localiza-se a praça 10 de março, o principal marco coletivo da cidade. Inaugurada em 1921, ela passou por várias demolições e reformas ao longo do século XX, sem possuir um desenho marcante. Apenas a caixa d'água no centro da praça manteve-se desde o começo ali. mas devido a sua localização privilegiada manteve-se sempre uma constante na cidade. O lugar recebe os principais eventos públicos e coletivos que acontecem em Ituverava, além de abrigar monumentos representativos de membros ilustres da cidade.



A caixa d'água é um marco visto à distância já da avenida, devido aos seus 18 metros e os prédios mais baixos ao seu redor.



A colocação de trilhos para o transporte de café e de passageiros feita pela Cia. Mogiana em 1903 foi feita aproveitando as trilhas deixadas por bandeirantes, no outro extremo do território da cidade, ainda não ocupado. Anos depois, foi construída a estação de trem do município.



A estação de trem foi desativada em 1979, e os trilhos passaram a ter como finalidade o transporte de carga (durante a década de 70, grandes galpões da CEAGESP foram instalados do outro lado da linha, há cerca de 70 metros da edificação da estação).

Hoje em dia, o prédio encontra-se fechado e abandonado, e passou por um incêndio que destruiu a cobertura da gare e parte da edificação.

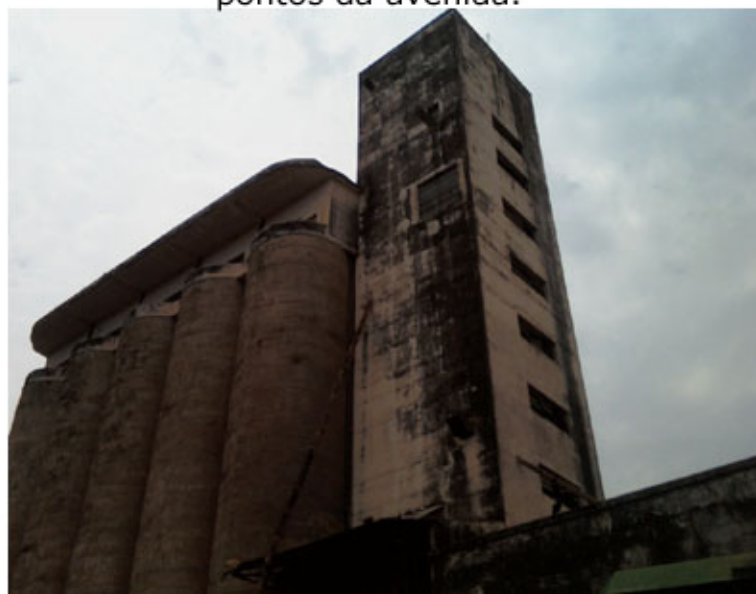
estação de trem



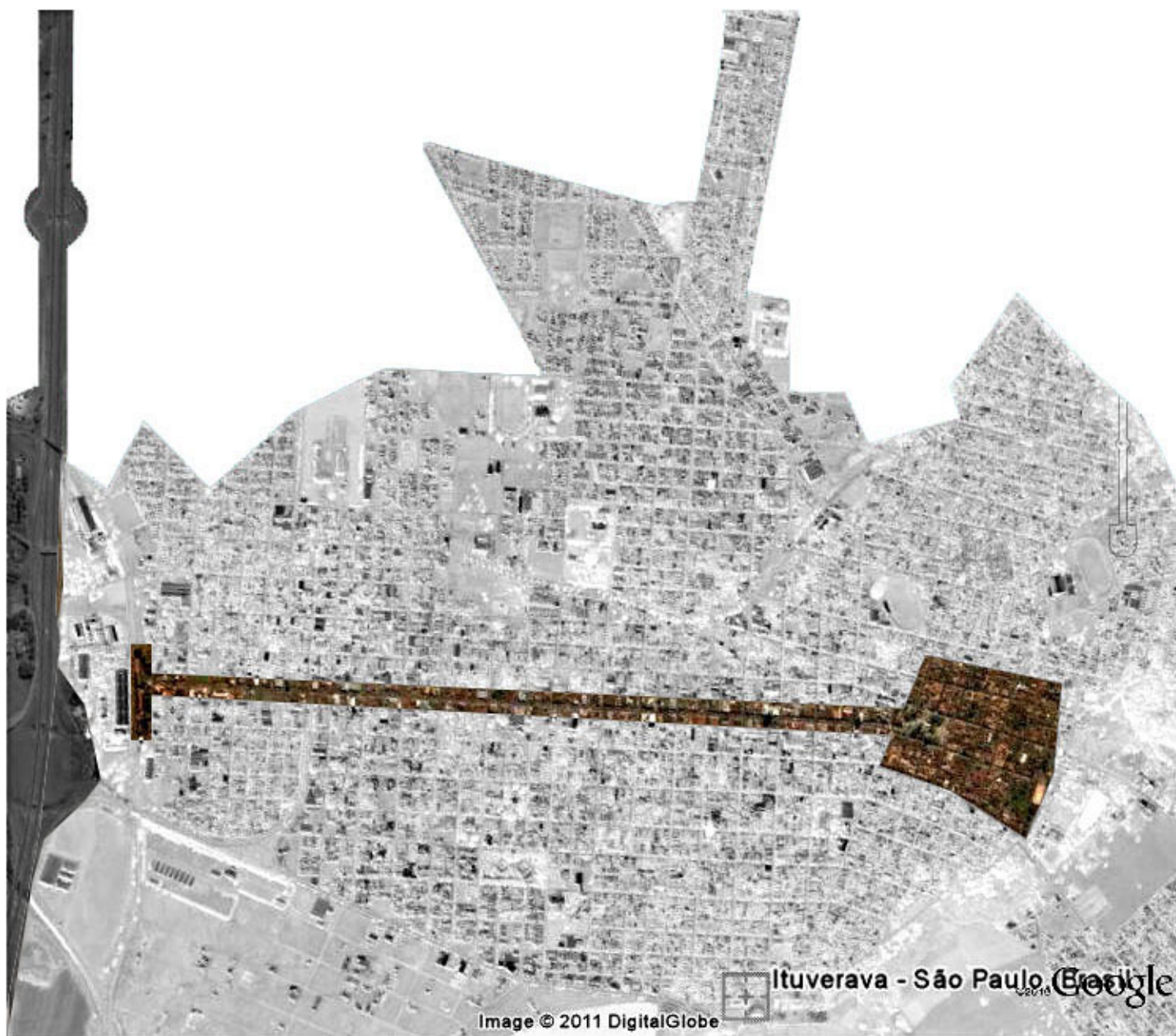
estação de trem

silo de grãos vertical

silo de grãos da ceagesp, que pelo seu porte é visível de vários pontos da avenida.



Para ligar a estação de trem à ocupação urbana existente, foi construída uma avenida (que é o foco do trabalho), que vai da praça 10 e março até a estação. Ela recebeu o nome de Dr. Soares de Oliveira.

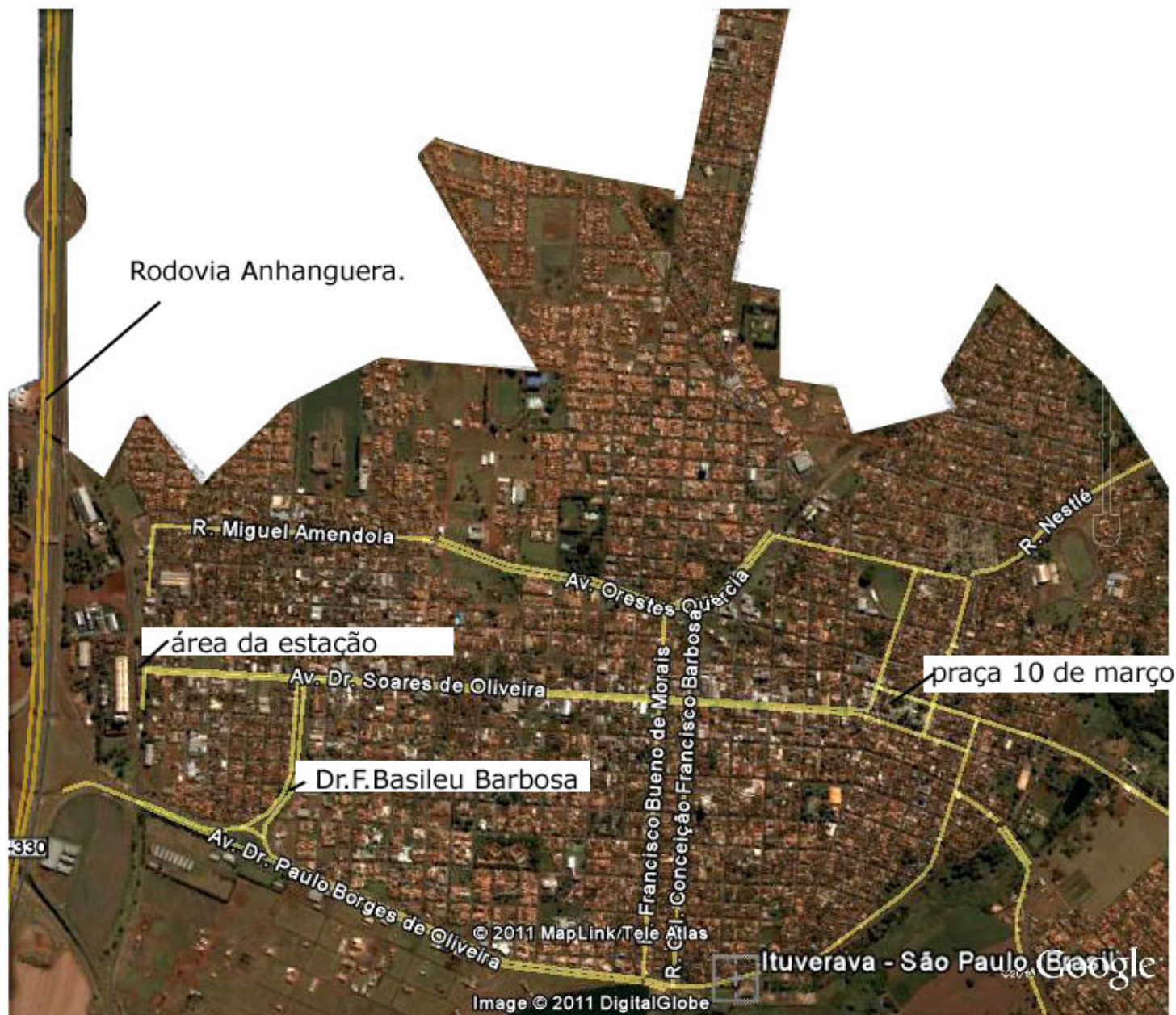


A cidade começou a crescer nesse sentido, graças a implantação da estação.



Essa é a conformação atual da cidade, a seguir, a mesma imagem com as principais vias.





Rodovia Anhanguera.

R. Miguel Amendola

R. Nestlé

área da estação

Av. Dr. Soares de Oliveira

Av. Orestes Guimarães

praça 10 de março

Dr. F. Basileu Barbosa

Francisco Bueno de Moraes
R. Conceição Francisco Barbosa

Av. Dr. Paulo Borges de Oliveira

© 2011 MapLink/Tele Atlas

Ituverava - São Paulo Google

Image © 2011 DigitalGlobe

Há algo muito interessante ao considerarmos a avenida Dr. Soares de Oliveira. Conforme dito, é uma faixa que liga a praça 10 de Março (e o centro da cidade) à antiga estação de trem. Apesar da estação encontrar-se atualmente desativada e abandonada, a avenida mantém-se até os dias de hoje como o principal marco da cidade. Nela concentram-se todas as atividades, sendo parte do cotidiano dos habitantes de Ituverava e um “denominador comum” para todas as pessoas.

Ela acabou se tornando mais importante e representativa do que os marcos que interliga. A própria passou a ser o marco mais forte para seus habitantes.

Assim, a próxima etapa do trabalho passou a ser investigar a dinâmica entre a Dr. Soares de Oliveira, seu início na praça 10 de Março e seu fim na estação de trem.

O levantamento consistiu em andar alguns dias pela área em momentos distintos, percorrendo os 2,8 km de extensão em momentos de maior e menor fluxo de pessoas e veículos automotores.

Torna-se notório que esse fluxo diminui progressivamente de maior para menor,

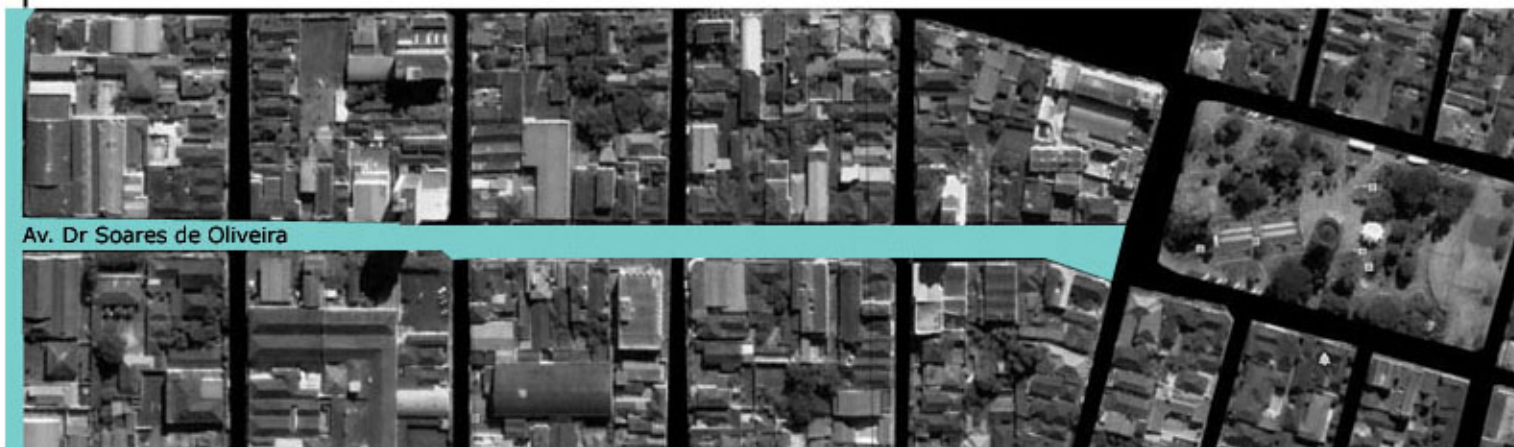
considerando o sentido praça 10 de março-estação. Foi possível dividir a avenida em 4 trechos:

Trecho 1 possui características de centro da cidade. Lojas de departamento, agências bancárias, comércios e serviços atraem pessoas que passam por essa região todos os dias. Também estão aqui os dois edifícios que possuem mais de 4 pavimentos, contando com 10 andares.

O fluxo maior de pedestres e as características que e as características espaciais que se mantém ao longo da avenida tornam esse trecho Um tanto quanto “claustrofóbico”. Devido à implantação da 10 de Março, inclinada em relação à Dr. Soares de Oliveira, ocorre uma cisão abrupta e incômoda entre elas.

Para quem vai em direção a praça pela avenida, a antiga caixa d'água, presente desde o início do séc.XX, se torna um ícone visual marcante.

R. Cel. Conceição Francisco Barbosa





Trecho2. A partir da rua Cel. Conceição Francisco Barbosa, o fluxo de pedestres e veículos começa a diminuir. Começam a aparecer mais lojas de comércio especializado, e também algumas residências. Há serviços como bares, e também o maior supermercado da cidade, que se encontra ali.

R. Raul Cardoso



Av. Dr. Soares de Oliveira

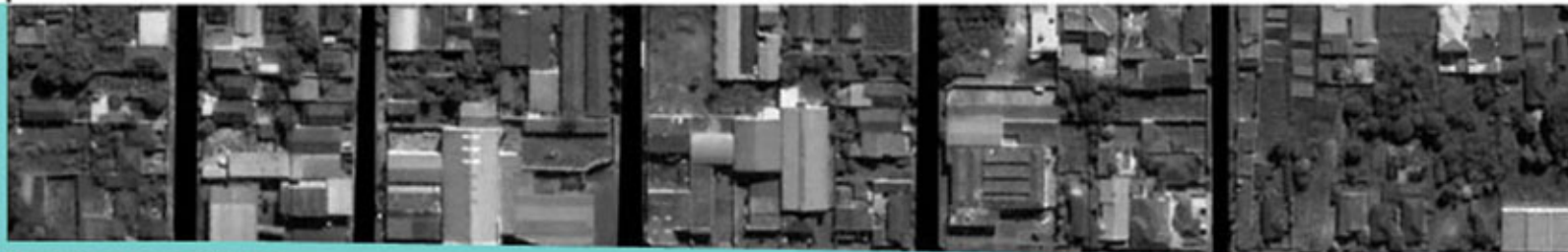




Trecho 3. Passando a rua Raul Cardoso, ainda em direção a estação, torna-se notório a presença de edificações com aspecto de “galpão”. Lojas de tinta, materiais para a construção, concessionárias e postos de gasolina. Esse trecho se torna árido para o pedestre, e o momento de respiro dá-se no ponto em que a Dr. Soares de Oliveira encontra a Av. Dr. Francisco Basileu Barbosa, a via que faz a ligação entre a avenida e a rodovia Anhanguera, constituindo uma entrada de pouco destaque para quem chega na cidade.

Nota-se aqui um trecho cuja característica mais marcante é de não ser atrativo para o pedestre, perceptível até mesmo pelas funções das edificações da área.

R. Jerônimo Augusto Gonçalves

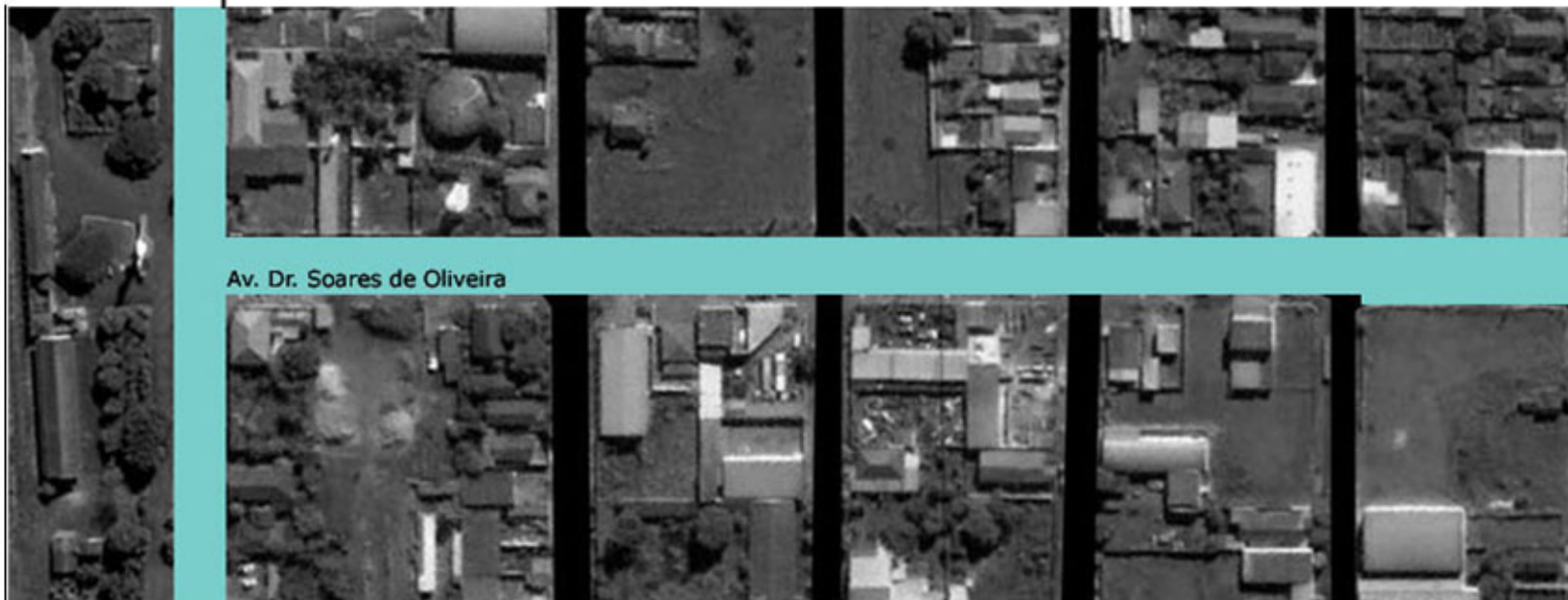


Av. Dr Soares de Oliveira



Trecho4. Já perto do fim do percurso,após atravessar a Dr. Francisco Basileu Barbosa, o tamanho das quadras diminui drasticamente a nível perceptível. Também chama a atenção a existência de pequenos serviços como oficinas mecânicas, borracharias e ferro-velhos. Nesse ponto, o fluxo de pedestres e de veículos reduz drasticamente, se resumindo as pessoas que moram ali e seu convívio diário característico das cidades pequenas.

R. João Pessoa





Conforme descrito no começo do texto, o interesse primordial do trabalho era investigar as relações entre a cidade, seus marcos e seus habitantes. Trabalhar as interações entre estes elementos que de certa forma contribuem para contar a história da própria cidade, em uma série de narrativas que envolvem os habitantes e os lugares: de pessoas que se encontram para conversar no fim da tarde na área próxima da estação, denominada trecho⁴, e que depois se juntam na praça na outra ponta da avenida, interagindo com o que se encontra entre esses dois momentos espaciais.

Assim, como objetivo inicial, o projeto trabalha a capacidade da avenida funcionar como um fio “contador de histórias”, que estabelece uma série de narrativas.

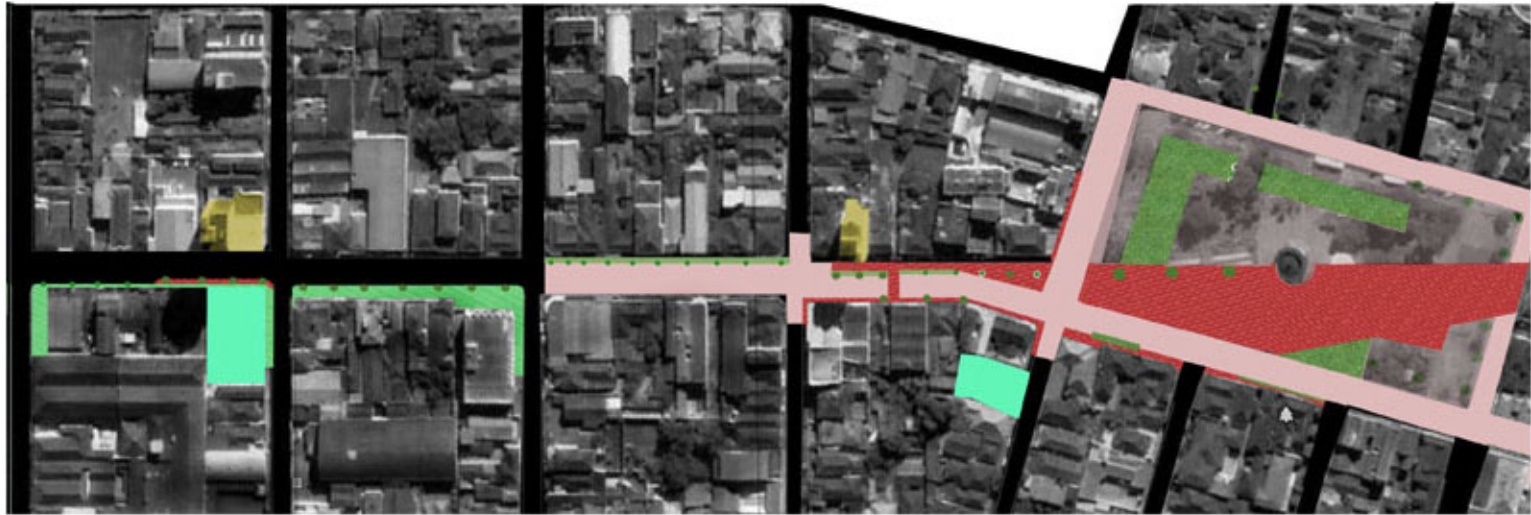
Também é necessário trabalhar a questão envolvendo o abandono da estação de trem e do galpão ao lado desta, edifícios representativos da formação da cidade e de sua história, fazendo o projeto funcionar agregando força e maior significado em toda a extensão da avenida.

A intervenção considera a avenida como um todo, deixando fortes a praça como ponto inicial e a estação como ponto final de um percurso.

3. Intenções e diretrizes

Começando pela área que contém a praça, denominada no texto de trecho1. Se a intenção é sempre privilegiar o pedestre, tornando a avenida um lugar agradável para o ato de caminhar, aqui essa potencialidade é exacerbada.

À dois quarteirões da praça, o nível da rua é erguido até o da calçada, diminuindo a sensação de desconforto e tornando a experiência de quem anda por ali mais agradável. Apenas alguns ônibus municipais e caminhões de serviço circularão por ali, em horário específico. Toda a rua que envolve a praça também é levantada ao nível da calçada, para criar a sensação de continuidade, como se a avenida abraçasse a praça e não ocorra uma separação drástica. As calçadas também ganham um aumento e ficam mais largas, graças a retirada de vagas para estacionar e dos canteiros centrais. Também foi aumentado o número de árvores, almejando resolver o problema de falta de áreas sombreadas e também causar momentos de diferenciação na avenida, quebrando a monotonia.

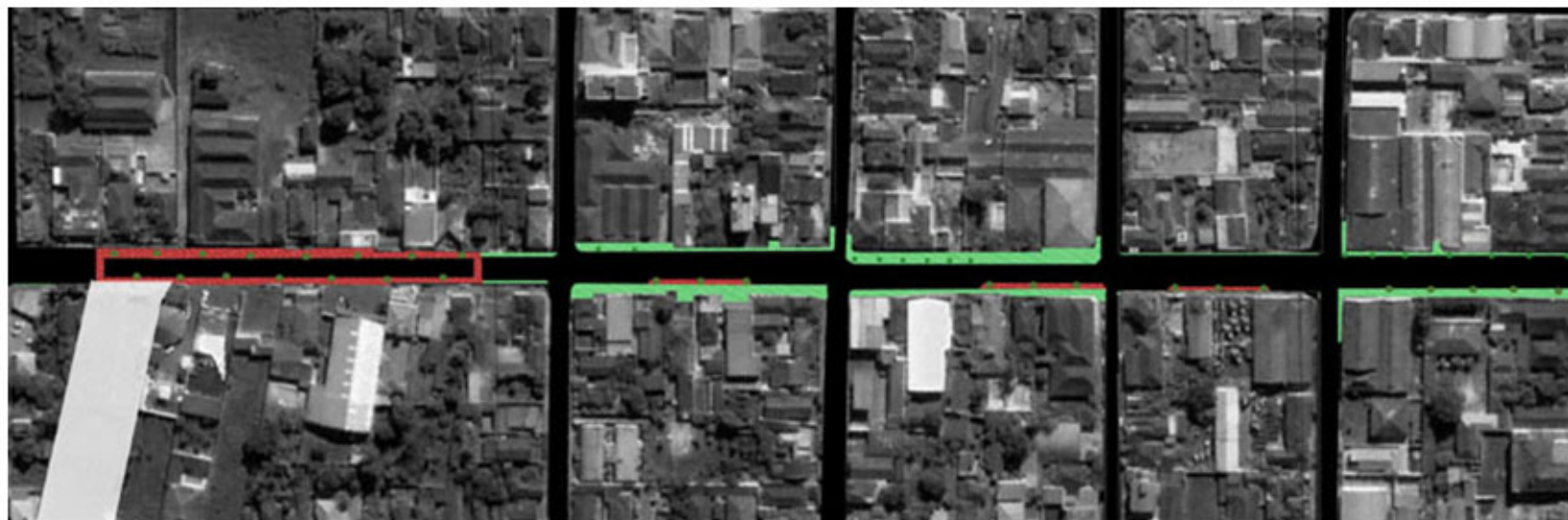


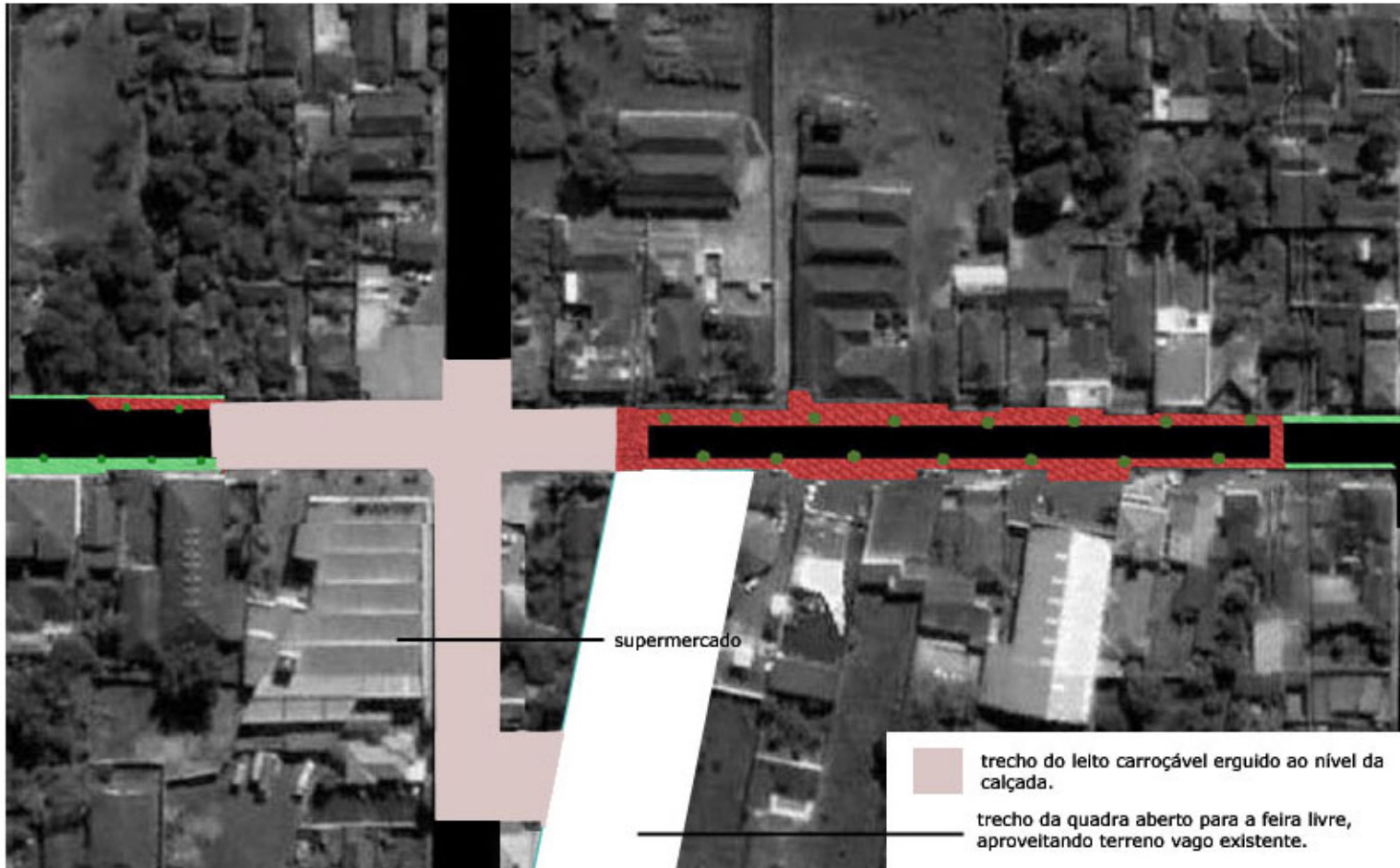
100
100

Ao longo do trecho 2 , caracterizado por comércio especializado, a intervenção adota a opção de funcionar de forma a manter as funções já existentes, mas deixando a avenida um lugar agradável para caminhar. Calçadas são alargadas em alguns pontos onde podem surgir situações de encontros, estares e momento de descanso para quem passa ou para quem trabalha ali.

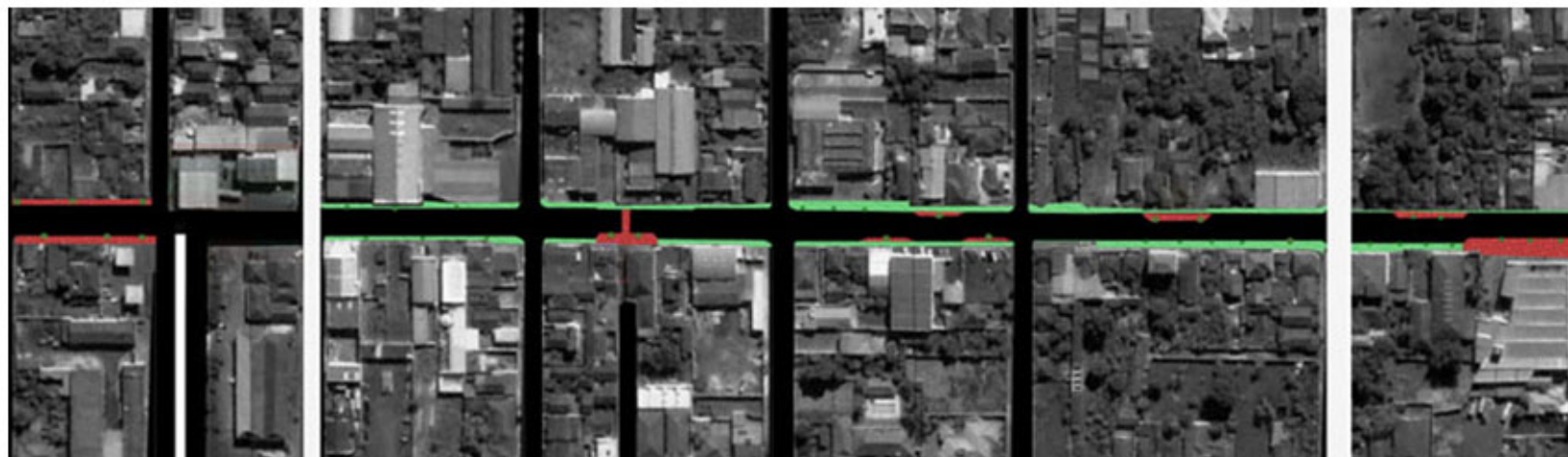
Também são colocadas árvores de copas maiores para criar um efeito plástico mais agradável.

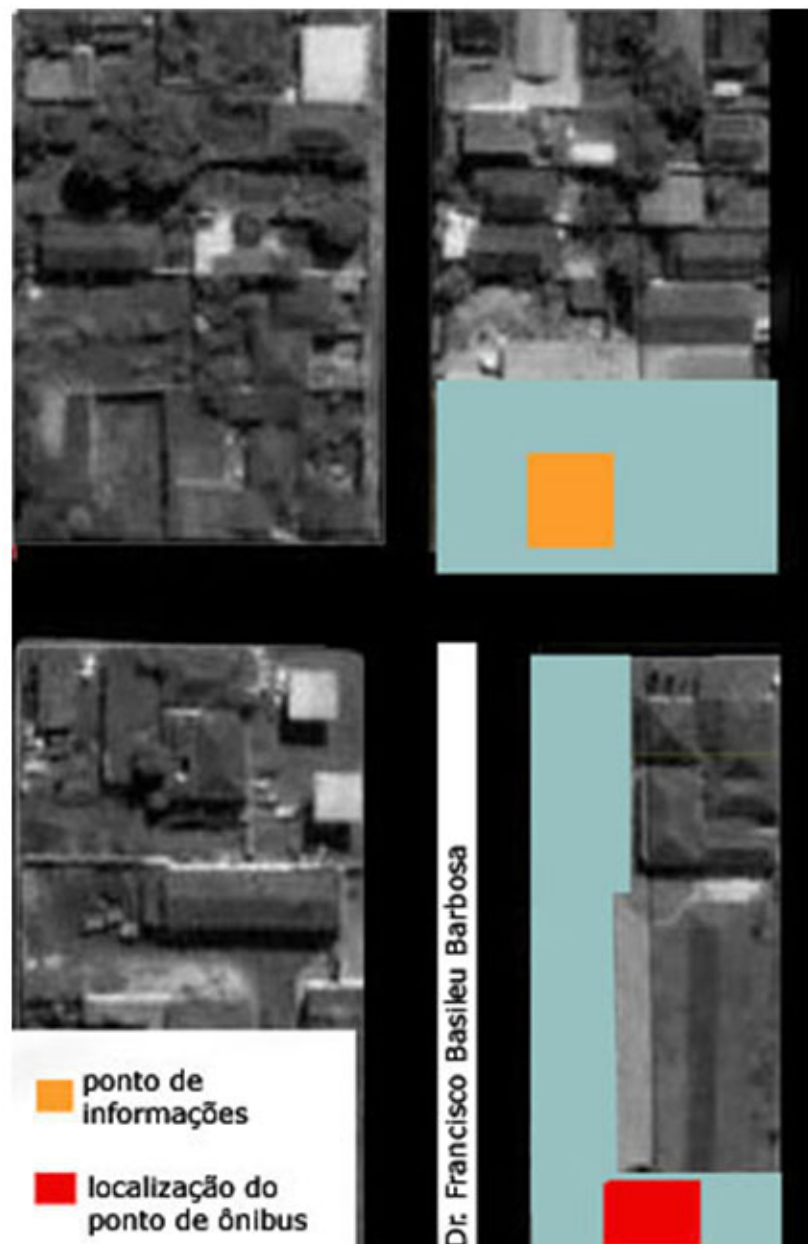
O momento mais forte da intervenção encontra-se na mudança do trecho 2 para o três, onde está implantado o maior supermercado da cidade. Aqui se estabelece um ponto de transição, com a implantação de uma área para uma feira livre que dialoga com o mercado existente e o bar e outros pontos de comércio local, além de fazer uma ligação direta da avenida com a rua que leva até a Fundação educacional de Ituverava (onde são oferecidos uma série de cursos técnicos)





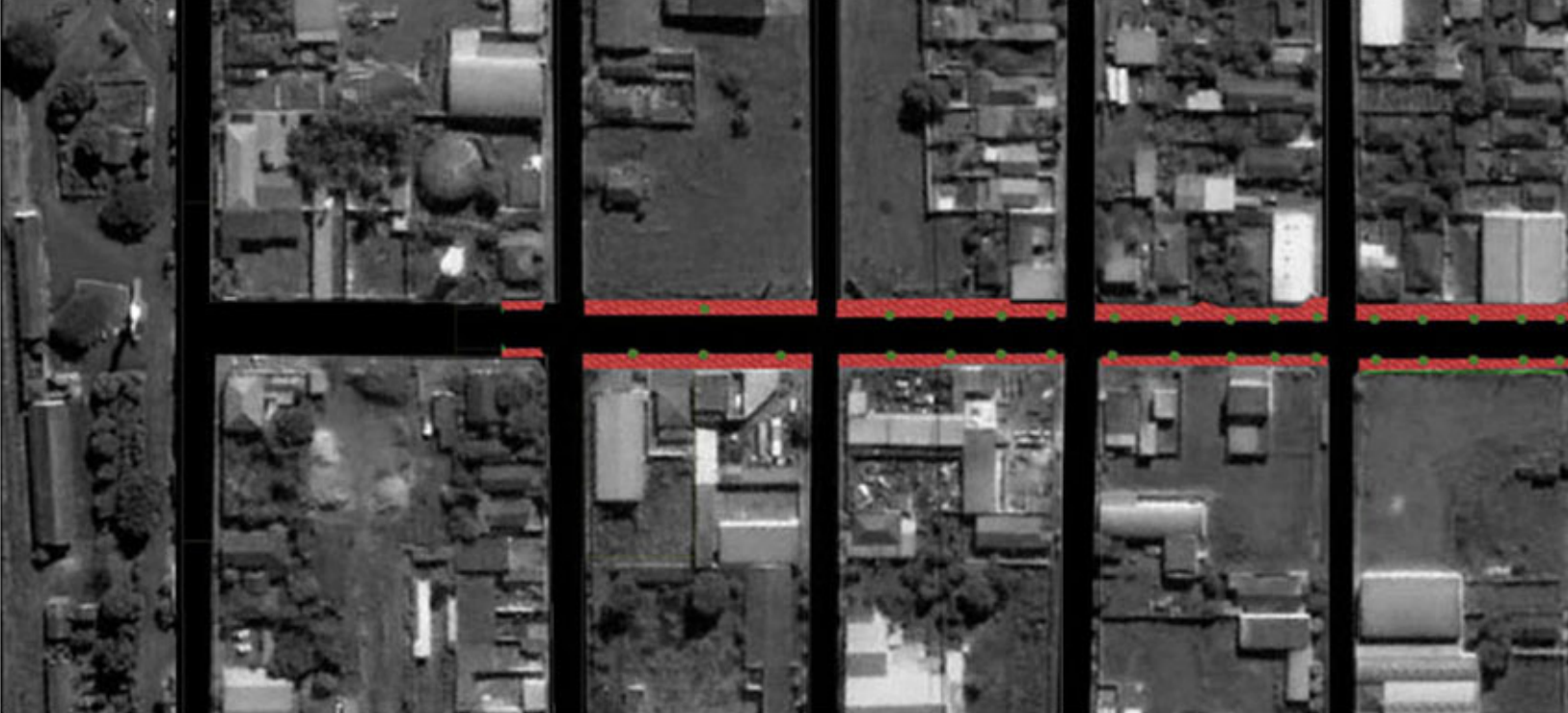
O Trecho3 fica caracterizado como uma área da avenida voltada para serviços que não somente para pedestres. Devido as modificações dos trechos 1e 4(que passará a atrair mais pessoas, conforme mostrado a seguir), o trecho 3 da avenida poderá servir como um suporte para essas regiões, oferecendo estacionamento e outros serviços.

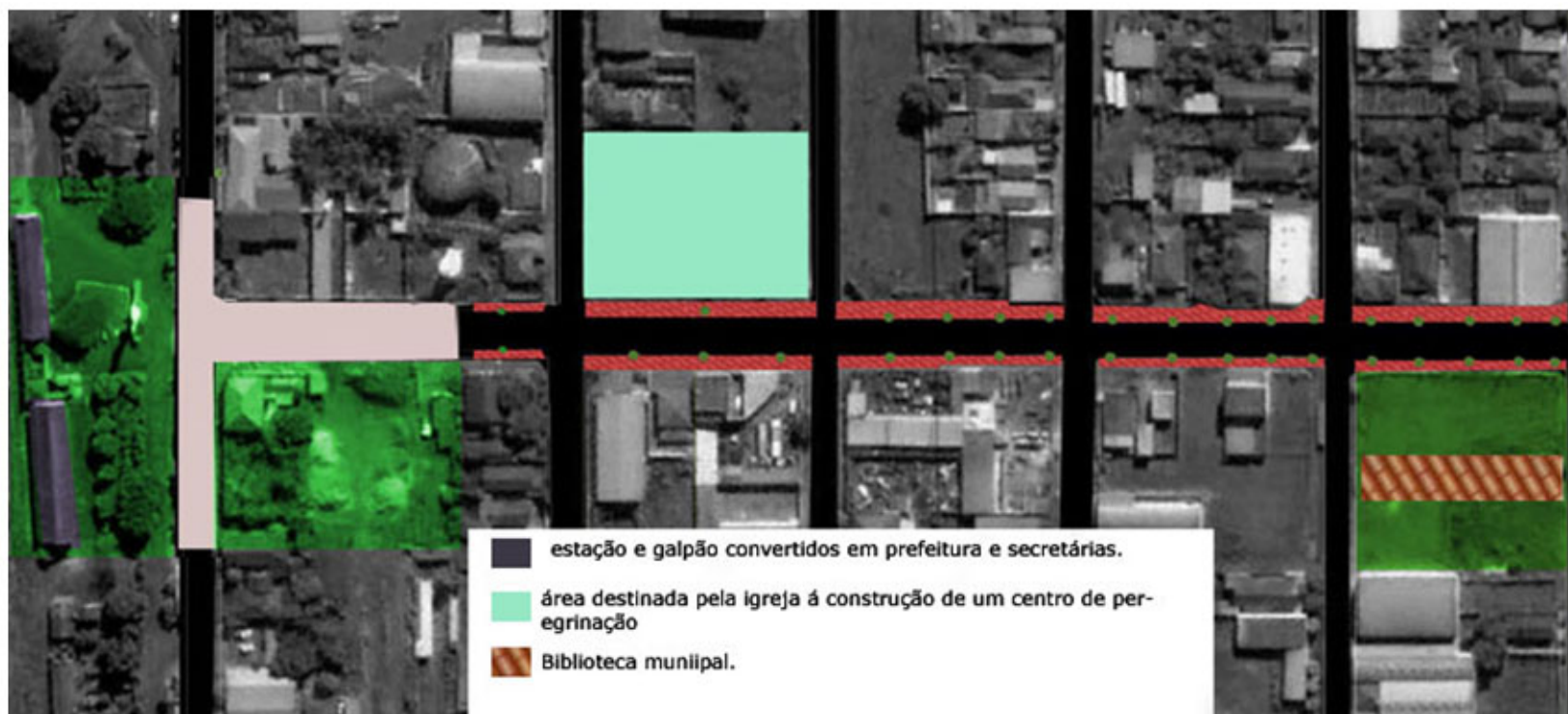




O ponto de destaque do trecho 3 é o momento em que a Dr. Soares de Oliveira encontra a Dr. Francisco Basileu Barbosa, que liga a avenida foco do trabalho à rodovia Anhanguera, constituindo a entrada da cidade. Por isso, é proposto a substituição de um posto de gasolina por uma edificação que funcione como ponto de informações para a cidade. A característica dessa edificação de mais de três pavimentos a relaciona como um ícone visual interessante com a caixa d'água da praça e o grande silo de grãos que se encontra atrás da estação de trem.

A avenida termina na estação, onde a intervenção se torna de novo mais forte. Buscando re-inserir a área sem uso na cidade, a diretriz é de que o prédio seja reformado e convertido na nova sede da prefeitura da cidade, e o galpão ao lado, construído na mesma época, seja redesenhado para receber as secretárias do município, visando preservá-los. Assim, a intervenção entrega uma “faixa” para os habitantes da cidade que começa em um pólo público-coletivo (a praça 10 de março) e termina no público-administrativo(a nova prefeitura). Para finalizar a Dr. Soares de Oliveira, adota-se uma estratégia parecida com a utilizada no começo da avenida, elevar a rua ao nível da calçada, oferecendo um fecho para a narrativa trabalhada até aqui e uma transição para a praça cívica onde se situa a nova prefeitura. O Cristo Redentor presente a frente da estação é transferido para a praça da catedral da cidade.





Mesmo no campo hipotético que o trabalho de conclusão oferece, o intento é que essas diretrizes e o redesenho possam influir positivamente na forma que as pessoas vivem suas vidas e interagem no município, contribuindo para suas próprias histórias.

Bibliografia: citados abaixo, todas as obras que colaboraram para o trabalho.

CALVINO, Ítalo. As cidades Invisíveis, cia.das Letras 1972.

CHAUÍ, Marilena. O direito a memória: Patrimônio histórico e cidadania. Departamento de patrimônio histórico. 1992

EISNER, Will. O edifício. Ed. Abril, 1984

FRANÇA, Moacir. Subsídios para a história de Ituverava, 1978.

FREIRE, Cristina. Os monumentos no imaginário urbano. Anna Blume

LYNCH, Kevin, A imagem da cidade. Ed. Martins Fontes, 1960

ROSSI, Aldo - A arquitetura da cidade. ed. Martins Fontes ,1978.

SADLER, Simon. The situationist city. Mit press. 1999