

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO

LETÍCIA DAMACENO DOY

DIVERSIFICANDO USOS E FUNÇÕES: COMPLEXO MULTIFUNCIONAL NO
CENTRO DE BAURU (SP) SOB A PERSPECTIVA DA SIMBIOSE URBANA

BAURU

2021

LETÍCIA DAMACENO DOY

DIVERSIFICANDO USOS E FUNÇÕES: COMPLEXO MULTIFUNCIONAL NO
CENTRO DE BAURU (SP) SOB A PERSPECTIVA DA SIMBIOSE URBANA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas do Centro Universitário Sagrado Coração, como parte dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob orientação do Prof. Me. Renan Amauri Guaranha Rinaldi.

BAURU

2021

LETÍCIA DAMACENO DOY

DIVERSIFICANDO USOS E FUNÇÕES: COMPLEXO
MULTIFUNCIONAL NO CENTRO DE BAURU (SP) SOB A
PERSPECTIVA DA SIMBIOSE URBANA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas do Centro Universitário Sagrado Coração, como parte dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob orientação do Prof. Me. Renan Amauri Guaranha Rinaldi.

Banca examinadora:

Prof. Me. Renan Amauri Guaranha Rinaldi
Centro Universitário Sagrado Coração

Banca Examinadora
Centro Universitário Sagrado Coração

Bauru, 22 de novembro de 2021.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com
ISBD

D753d

Doy, Leticia damaceno

Diversificando usos e funções: complexo multifuncional no centro de Bauru (SP) sob a perspectiva da simbiose urbana / Leticia Damaceno Doy. -- 2021.
165f. : il.

Orientador: Prof. M.e Renan Amauri Guaranha Rinaldi

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO - Bauru - SP

1. Funcionalismo. 2. Edificações de uso misto. 3. Centro. 4. Vitalidade urbana. I. Rinaldi, Renan Amauri Guaranha. II. Título.

“A arquitetura deve falar de seu tempo e lugar, porém anseia por ser atemporal.”

(Frank Gehry)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por toda força que Ele me deu até aqui.

Agradeço a meus pais, Edina e Claudio, pelo suporte e amor de uma vida inteira. Sem eles nada disso seria possível, meus maiores incentivadores e exemplos de seres humanos. Agradeço imensamente por todos os ensinamentos, gestos de amor e cuidado, conversas sérias e descontraídas e por investirem nos meus sonhos como se fossem seus.

Aos meus amigos, minha mais sincera gratidão por todo apoio. Em especial aos amigos de graduação, que se tornaram amigos da vida. Obrigada por todos os momentos vividos nesses anos, o companheirismo de vocês tornou tudo mais leve e feliz.

Aos meus professores, meu eterno agradecimento por todos os ensinamentos, conversas e incentivos, vocês são os pilares do curso. Em especial, agradeço ao meu orientador Renan por fazer parte desta jornada e contribuir brilhantemente para concretização deste trabalho. Desde o primeiro ano admiro a forma com que exerce a profissão e estabelece uma relação de amizade com os alunos, tornando tudo mais leve. Obrigada pela oportunidade de contar com sua orientação e por confiar no meu potencial.

Por fim, agradeço a todos que de alguma forma participaram dessa jornada e se fizeram presentes em minha vida.

RESUMO

O trabalho tem a finalidade de apresentar uma proposta projetual de um complexo de uso misto sob a perspectiva da simbiose urbana para o centro de Bauru, Estado de São Paulo (SP). Diante disso, foi realizada a pesquisa bibliográfica acerca de temas relevantes para a proposta, dentre eles: o breve entendimento sobre as cidades, ressaltando a influência de um planejamento urbano fundamentado por questões do período modernista; o estudo sobre as edificações de uso misto, em específico a sua evolução e aplicações, como também a relação com a recuperação da vitalidade urbana e instrumentos que contribuem para sua implantação; pesquisa sobre a reabilitação de centros urbanos, com maior aprofundamento no caso de Bauru (SP). Para aprofundamento projetual foram realizados os estudos de quatro obras correlatas, escolhidas como referências, além disso, foi feita a análise da área de intervenção e seu entorno para melhor entendimento de suas características, potencialidades e fragilidades. Dessa forma, apresenta-se a proposta de um complexo de uso misto para o centro de Bauru (SP) sob a perspectiva da simbiose urbana, um conceito que se traduz como associação de diferentes elementos de forma harmoniosa, gerando vantagens recíprocas, relacionando-se à necessidade de recuperação da vitalidade urbana e social da área. Para este fim, o complexo abrigará usos que contemplem as necessidades do homem contemporâneo: habitar, trabalhar e lazer, unidos por um ambiente harmonioso e que qualifique a sua área de inserção.

Palavras-chave: Funcionalismo. Edificações de uso misto. Centro. Vitalidade urbana.

ABSTRACT

The work aims to present a project proposal for a mixed-use complex from the perspective of urban symbiosis for the Sao Paulo State Bauru's downtown. Therefore, bibliographic research was carried out on topics relevant to the proposal, including: the brief understanding of cities, highlighting the influence of urban planning based on issues of the modernist period; study on mixed-use buildings, addressing their evolution, applications, relationship with the recovery of urban vitality and instruments that contribute to its implementation; research on the rehabilitation of urban centers, with greater depth in the case of Bauru - SP. For design deepening were carried out, studies were carried out in four related works, chosen as references, moreover, an analysis of the intervention area and its surroundings was carried out to better understand its characteristics, strengths and weaknesses. Thus, the proposal for a mixed-use complex for the downtown Bauru's is showed under the perspective of urban symbiosis, a concept that translates into a harmonious association of different elements, generating reciprocal advantages, relating the need to recover the urban and social vitality of the area. To this end, the complex will house uses that contemplate the needs of contemporary man: living, working and leisure, united by a harmonious environment that qualifies its area of insertion.

Keywords: Functionalism. Mixed-use buildings. Center. Urban vitality.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Plano piloto de Brasília, por Lúcio Costa.....	25
Figura 2 – Ações de despejo em São Paulo	27
Figura 3 – Morro da Providência, Rio de Janeiro	28
Figura 4 – Disposição interna de uma edificação romana.....	33
Figura 5 – Ágora grega.....	33
Figura 6 – Fórum Romano	34
Figura 7 – Plano detalhado	35
Figura 8 – Componentes do complexo.....	35
Figura 9 – Edifício Copan.....	37
Figura 10 – Conjunto Nacional	38
Figura 11 – Edifício Nações Unidas	39
Figura 12 – John Hancock Center.....	39
Figura 13 – Marina City	40
Figura 14 – Núcleos compactos	43
Figura 15 – Diminuição dos deslocamentos urbanos.....	43
Figura 16 – Relação do uso habitacional com a rua	45
Figura 17 – Relação de uso de escritório com a rua	46
Figura 18 – Relação de usos polarizadores com a rua	46
Figura 19 – Relação de uso comercial com a rua	47
Figura 20 – Eixos de estruturação da transformação urbana.....	49
Figura 21 – Elevação do térreo – Instituto Moreira Salles.....	49
Figura 22 – Mapa de Bauru por volta de 1911	54
Figura 23 – Avenida Rodrigues Alves na década de 1950.....	56
Figura 24 – Avenida Rodrigues Alves na década de 1980.....	56
Figura 25 – Estação Central de Bauru – década de 1980.....	57
Figura 26 – Estação Central de Bauru – 2020	58
Figura 27 – Mapa de localização – Rotterdam Markthal	62
Figura 28 – Projeto de reurbanização da Binnenrotte	62
Figura 29 – Projeto de reurbanização da Binnenrotte	63
Figura 30 – Binnenrotte em 2019, pós execução da reurbanização	63
Figura 31 – Relação do Markthal com o mercado a céu aberto	64
Figura 32 – Corte transversal – Rotterdam Markthal.....	65

Figura 33 – Acessos a nível térreo.....	65
Figura 34 – Fachadas transversais	65
Figura 35 – Distribuição nível subsolo, térreo e primeiro pavimento	66
Figura 36 – Térreo comercial	66
Figura 37 – Vista superior da área comercial.....	67
Figura 38 – Interior de uma cafeteria	67
Figura 39 – Planta nível térreo – Rotterdam Markthal.....	67
Figura 40 – Planta primeiro pavimento – Rotterdam Markthal	68
Figura 41 – Planta subsolo 1 – Rotterdam Markthal	68
Figura 42 – Interior dos apartamentos.....	69
Figura 43 – Interior dos apartamentos.....	69
Figura 44 – Planta pavimento tipo – Rotterdam Markthal.....	70
Figura 45 – Acesso por escada rolante.....	70
Figura 46 – Acessos laterais	71
Figura 47 – Mural preenchendo forma arcada	72
Figura 48 – Relação entre revestimento exterior e interior.....	72
Figura 49 – Fachada da Avenida Paulista a nível do pedestre	74
Figura 50 – Mapa de localização – Conjunto Nacional (área ampliada)	75
Figura 51 – Mapa de localização – Conjunto Nacional (aproximação do perímetro)	76
Figura 52 – Desenho da ideia inicial, por David Libeskind	77
Figura 53 – Fachada Avenida Paulista.....	78
Figura 54 – Rampa helicoidal.....	78
Figura 55 – Planta térreo - Projeto final (não executado).....	79
Figura 56 – Planta térreo – projeto executado	80
Figura 57 – Planta primeiro pavimento – projeto executado	80
Figura 58 – Planta segundo pavimento – projeto executado.....	81
Figura 59 – Planta terraço	82
Figura 60 – Terraço coberto por edificações	82
Figura 61 – Planta pavimento tipo – lâmina vertical	83
Figura 62 – Planta pavimento tipo – Edifício Guayupíá.....	84
Figura 63 – Interior de um apartamento	84
Figura 64 – Planta pavimento tipo – Edifício Horsa I.....	85
Figura 65 – Planta pavimento tipo – Horsa II	85
Figura 66 – Corte longitudinal – proposta inicial por David Libeskind	86

Figura 67 – Corte longitudinal – proposta concretizada	87
Figura 68 – Construção Conjunto Nacional.....	87
Figura 69 – Letreiro estampando a marca Ford, 1970	88
Figura 70 – Fachada longitudinal 01 BLOX.....	89
Figura 71 – Mapa de localização – BLOX	90
Figura 72 – Planta pavimento térreo – BLOX.....	91
Figura 73 – Planta primeiro pavimento - BLOX	92
Figura 74 – Planta segundo pavimento – BLOX	92
Figura 75 – Planta terceiro pavimento – BLOX	92
Figura 76 – Planta quarto pavimento – BLOX.....	93
Figura 77 – Planta quinto pavimento – BLOX	93
Figura 78 – Planta subsolo 01 – BLOX	93
Figura 79 – Planta subsolo 02 – BLOX	94
Figura 80 – Corte transversal 01 – BLOX.....	94
Figura 81 – Corte transversal 02 – BLOX.....	95
Figura 82 – Corte longitudinal 01 – BLOX.....	95
Figura 83 – Acesso de escadas pelo lado da praça pública – BLOX.....	96
Figura 84 – Acesso de escadas pela lateral ao porto.....	96
Figura 85 – Construção BLOX	97
Figura 86 – Composição de vidros nas fachadas – BLOX	97
Figura 87 – Mapa de localização – Magasin 113	100
Figura 88 – Vista ao nível do pedestre do armazém onde será implantado o Magasin 113	100
Figura 89 – Distribuição de usos em corte esquemático – Magasin 113	101
Figura 90 – Diagrama de distribuição do espaço público – Magasin 113	101
Figura 91 – Espaço público interior – Magasin 113.....	102
Figura 92 – Café – Magasin 113	102
Figura 93 – Centro e estúdio de artes – Magasin 113.....	102
Figura 94 – Implantação de novos pavimentos estruturados em madeira – Magasin 113	103
Figura 95 – Estrutura de madeira aparente internamente – Magasin 113	104
Figura 96 – “Capa” de vidro – Magasin 113	104
Figura 97 – Fachada com varandas – Magasin 113	104
Figura 98 – Fachada com pergolado – Magasin 113	105

Figura 99 – Mapa de localização do município de Bauru dentro do estado de São Paulo	106
Figura 100 – Zoneamento de área de intervenção, de acordo com a Lei nº2.339 de 15 de fevereiro de 1982.....	107
Figura 101 – Corredor Comercial, de acordo com a Lei nº3.640, de 19 de novembro de 1993	108
Figura 102 – Mapa de localização.....	109
Figura 103 – Mapa centro expandido.....	111
Figura 104 – Mapa de uso e ocupação do solo.....	113
Figura 105 – Mapa de gabarito	114
Figura 106 – Mapa de cheios e vazios.....	116
Figura 107 – Mapa de fluxos e vias.....	118
Figura 108 – Mapa de vegetação e mobiliário urbano	119
Figura 109 – Análise geral da área de intervenção	121
Figura 110 - Imagens visadas	122
Figura 111 – Análise topográfica da área de intervenção	123
Figura 112 – Corte A - análise.....	124
Figura 113 – Corte B - análise.....	124
Figura 114 - Nuvem de palavras	125
Figura 115 – Croqui da ideia inicial	126
Figura 116 - Programa de necessidades.....	126
Figura 117 – Macrozoneamento pavimento térreo.....	127
Figura 118 - Macrozoneamento primeiro pavimento	128
Figura 119 - Macrozoneamento segundo pavimento	129
Figura 120 - Macrozoneamento terceiro pavimento	130
Figura 121 - Macrozoneamento quarto pavimento	130
Figura 122 - Macrozoneamento quinto pavimento	131
Figura 123 - Macrozoneamento sexto pavimento	132
Figura 124 - Macrozoneamento subsolo	133
Figura 125 - Corte A.....	133
Figura 126 - Corte B.....	134
Figura 127 - Volumetria esquemática.....	134
Figura 128 - Imagens renderizadas da maquete 3D	135
Figura 129 - Imagens renderizadas da maquete 3D	135

Figura 130 – Programa de necessidades atualizado	136
Figura 131 – Implantação com planta pavimento térreo.....	137
Figura 132 – Planta primeiro pavimento.....	138
Figura 133 – Planta segundo pavimento	139
Figura 134 – Planta terceiro pavimento.....	140
Figura 135 – Planta quarto, sétimo e oitavo pavimentos.....	141
Figura 136 – Planta quinto e sexto pavimentos.....	141
Figura 137 – Planta nono pavimento.....	142
Figura 138 – Planta décimo pavimento	143
Figura 139 – Planta subsolo 01.....	144
Figura 140 – Planta subsolo 02.....	144
Figura 141 – Planta estrutural pavimento térreo	145
Figura 142 – Planta estrutural primeiro pavimento	145
Figura 143 – Planta estrutural segundo pavimento	146
Figura 144 – Planta estrutural terceiro pavimento	146
Figura 145 – Planta estrutural quarto, sétimo e oitavo pavimentos.....	147
Figura 146 – Planta estrutural quinto e sexto pavimentos.....	147
Figura 147 – Planta estrutural nono pavimento.....	148
Figura 148 – Planta estrutural décimo pavimento	148
Figura 149 – Planta estrutural subsolo 01	149
Figura 150 – Planta estrutural subsolo 02.....	149
Figura 151 – Volumetria estrutural	150
Figura 152 – Detalhes 01, 02 e 03	150
Figura 153 – Planta de cobertura	151
Figura 154 – Corte A.....	152
Figura 155 – Corte B.....	152
Figura 156 – Ampliações cortes A e B	152
Figura 157 – Corte C.....	153
Figura 158 – Corte D.....	153
Figura 159 – Ampliações cortes C e D.....	153
Figura 160 – Volumetria esquemática explodida.....	154
Figura 161 – Imagem projetual vista ampla.....	155
Figura 162 – Imagens projetuais	155
Figura 163 – Imagens projetuais	156

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
1.1	JUSTIFICATIVA	17
1.2	OBJETIVOS	18
1.2.1	Objetivo Geral	18
1.2.2	Objetivos Específicos	19
1.3	MÉTODOS E TÉCNICAS	19
2	UM BREVE ENTENDIMENTO SOBRE A CIDADE	21
2.1	URBANISMO FUNCIONALISTA E O MODERNISMO	22
2.2	URBANISMO FUNCIONALISTA E OS CENTROS URBANOS	25
3	O USO MISTO	32
3.1	PRIMÓRDIOS E EVOLUÇÃO	32
3.2	MULTIFUNCIONALISMO	41
4	REABILITAÇÃO DE CENTROS URBANOS E O CASO DE BAURU	51
4.1	A ÁREA CENTRAL DE BAURU	52
4.2	DEGRADAÇÃO DA ÁREA CENTRAL	54
5	OBRAS CORRELATAS	61
5.1	ROTTERDAM MARKTHAL	61
5.1.1	Considerações de análise	72
5.2	CONJUNTO NACIONAL	73
5.2.1	Considerações de análise	88
5.3	BLOX / DAC	89
5.3.1	Considerações de análise	98
5.4	MAGASIN 113	99
5.4.1	Considerações de análise	105
6	ANÁLISE DA ÁREA	106
6.1	ZONEAMENTO	106
6.2	LOCALIZAÇÃO NA CIDADE	108
6.3	ANÁLISE CENTRO EXPANDIDO	110
6.4	ANÁLISE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	112
6.5	ANÁLISE GABARITOS	113
6.6	ANÁLISE CHEIOS E VAZIOS	115
6.7	ANÁLISE FLUXOS E VIAS	116

6.8	ANÁLISE VEGETAÇÃO E MOBILIÁRIO URBANO.....	118
6.9	ANÁLISE ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	120
7	PROPOSTA PROJETUAL TFG 1.....	125
8	PROPOSTA PROJETUAL TFG 2.....	136
9	CONCLUSÃO	157
	REFERÊNCIAS.....	158

1 INTRODUÇÃO

A vitalidade espacial e as relações sociais existentes dentro dos centros urbanos são resultadas da forma com que a cidade e seu tecido se organizam e, ao delegar funções únicas para os espaços existentes, se reforça a ideia de que a própria estrutura urbana limita indiretamente a propagação de sua diversidade. Para que seja possível entender a forma com que tais relações se dão, é preciso levar em consideração que, apesar de separados, os usos atuam de maneira conjunta e, ao segregá-los, se dificulta ações de qualificação dos centros urbanos (JACOBS, 2014).

A área central das cidades brasileiras lida com um processo de desvalorização que permeou os anos, devido a diversos fatores, sendo um deles o planejamento urbano que priorizou a expansão seguindo os moldes do urbanismo funcionalista (LING, 2020a; LIMA, 2017). Mesmo em cidades mais jovens, como Bauru (SP), que vivenciaram esse período de maneira menos intensa, nota-se a influência de tal organização no próprio desenvolvimento urbano que, no caso de Bauru, surgiu a partir das atividades exercidas na área central, mas teve o vínculo entre o local e a população diminuído conforme novas áreas passaram a ser ocupadas com atividades que visavam estimular economicamente o município, porém sem fazer a manutenção adequada do centro para que ele ainda atuasse como agente principal, tornando assim o local propenso a desvalorização e desocupação por uma parcela considerável da população (GHIRADELLO, 2020).

Desta forma, este trabalho propõe a elaboração de um complexo de uso misto inserido na área central de Bauru (SP), atuando como um equipamento urbano adensador de atividades e públicos diversos, atraindo também os olhos da população de volta ao centro, despertando seu interesse em se apropriar do espaço como local de permanência, assim influenciando também na requalificação das estruturas existentes no entorno e na recuperação da vitalidade urbana e social do local, estabelecendo uma relação harmoniosa entre cidade, centro e população.

Assim, no segundo capítulo deste trabalho, será abordado o conceito de cidades e a forma com que seu desenvolvimento influenciou na criação de espaços urbanos, com ênfase no urbanismo funcionalista do período moderno, que até os dias de hoje exerce influência sobre o tecido urbano. Também serão abordados tópicos que justificam tal influência, como a Carta de Atenas e a criação da Brasília. Ainda

neste capítulo será apresentado a forma com que tal planejamento urbanístico moldou as áreas centrais, transformando-as no espaço que hoje conhecemos.

No terceiro capítulo será apresentado o conceito de uso misto e sua atuação no meio urbano. O contexto de sua evolução será abordado de maneira a justificar a importância de tal tipologia e exemplos de grandes projetos serão elencados. Ainda neste capítulo, será dissertado sobre a implantação de uma edificação multifuncional nos centros urbanos, as principais atividades oferecidas pelo espaço, instrumentos de gestão urbana e sua ligação com o conceito de cidades compactas.

O quarto capítulo irá abordar o conceito de reabilitação de áreas centrais e citará brevemente diretrizes que se destacam neste processo. Também será apresentado o caso de Bauru, contextualizando sua evolução desde sua formação até o momento atual, dissertando sobre a forma com que se deu seu desenvolvimento e os acontecimentos que moldaram a cidade, com ênfase na área central.

No quinto capítulo serão apresentadas as quatro obras correlatas escolhidas como referências projetuais para a elaboração da proposta de um complexo de uso misto. Tais obras contribuem para o aumento do repertório, sendo elencadas desde edificações mais antigas até projetos ainda não executados. As obras a serem apresentadas são: Rotterdam Markthal, em Rotterdam (Holanda); Conjunto Nacional, em São Paulo (Brasil); BLOX, em Copenhague (Dinamarca); e Magasin 113, em Gotemburgo (Suécia).

O sexto capítulo irá abordar as análises realizadas na área de intervenção e seu entorno, apresentando os mapas de localização, centro expandido, uso e ocupação, gabaritos, cheios e vazios, fluxos, vegetação e mobiliários urbanos e suas respectivas análises escritas. Será apresentada também a análise mais aprofundada da área projetual, com mapa de topografia, análise geral, dois cortes (transversal e longitudinal) e zoneamento do local, também com suas respectivas análises escritas.

No sétimo capítulo será apresentada a proposta projetual deste trabalho, o complexo de uso misto, referente ao Trabalho Final de Graduação 1 (TFG 1). Serão abordados o conceito, partido, programa de necessidades, macrozoneamento, cortes e volumetria esquemática.

No oitavo capítulo será apresentada a continuação da proposta projetual do complexo de uso misto, agora referente ao Trabalho Final de Graduação 2 (TFG 2). Serão abordados o programa de necessidades, plantas de todos os pavimentos,

plantas e detalhes estruturais, planta de cobertura, cortes e volumetrias atualizados conforme considerações pautadas pela banca avaliadora.

Por fim, no nono capítulo, serão apresentadas as conclusões deste trabalho.

1.1 JUSTIFICATIVA

A cidade de Bauru (SP), fundada no final do século XIX, teve seu desenvolvimento iniciado a partir do estabelecimento de linhas férreas em seu território. A área que hoje conhecemos como centro abrigou por décadas a vitalidade do município, acompanhando o auge ferroviário. Entretanto, a partir do final da década de 1950, um movimento estimulado pelo então presidente Juscelino Kubitschek defendia a abertura de rodovias por todo Brasil, principalmente adentrando o interior. Por possuir localização privilegiada no estado, Bauru passou então a fazer parte de um importante entroncamento rodoviário, cada vez mais utilizado para transportes e pela população, estimulada a possuir veículos particulares. Tal situação refletiu diretamente na modalidade ferroviária, que viu seu auge dar lugar a um processo de decadência (GHIRARDELLO, 2020).

O centro de Bauru, onde se localizava a Estação Central Noroeste do Brasil, a NOB, passou a ser o reflexo de tal situação. O grande corredor comercial e de serviços, atrativo de boa parte da população, precisou se adaptar à nova realidade, junto aos hotéis, deixando de atender a classe alta para atender a uma classe mais popular. As rodovias implantadas em outros lados da cidade estimularam a abertura de novas vias de ligação e ampliação das existentes, como é o caso da Avenida Rodrigues Alves, que passou de arborizada e agradável para a estética das cidades funcionalistas. Tal situação permitiu a implantação de um planejamento urbanístico funcional, seguindo os moldes do modernismo, onde a dispersão de atividades e funções justificava em partes o avanço da população a áreas distantes do centro. Tal planejamento perdura até os dias atuais, sendo visto na Lei nº2339 de 15 de fevereiro de 1982, intitulada Normas para o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Bauru, onde, de acordo com o artigo 1º:

Esta lei dispõe sobre a divisão do território do Município em zonas de uso e regula o parcelamento e ocupação do solo, tendo em vista os seguintes objetivos:

I – Assegurar a reserva dos espaços necessários e localizações adequadas, destinadas ao desenvolvimento das diferentes atividades humanas.

- II – Assegurar a concentração equilibrada de atividades e de pessoas no território do Município, mediante controle do uso e do aproveitamento do solo.
- III – Estimular e orientar o desenvolvimento urbano. (BAURU, 1982, p.03).

Diante deste contexto, o centro de Bauru se tornou um local deixado de lado por parte da população, apresentando diversas problemáticas comuns a muitos centros urbanos, como a deterioração das construções de importância histórica, desvalorização das edificações habitacionais existentes e esvaziamento em determinados períodos do dia, gerando por consequência espaços ociosos e propícios a atividades ilícitas. Entretanto, o local também apresenta vantagens que por muitas vezes passam despercebidas, como a facilidade de acesso devido ao grande corredor viário de transporte público na Avenida Rodrigues Alves.

Desta forma, a proposta de implantação de um complexo de uso misto na área central de Bauru visa cooperar na requalificação espacial e social do local, propondo através da diversidade de usos a recuperação da vitalidade, oferecendo atividades que atraiam a população geral e em diversos períodos do dia. Este projeto se faz necessário uma vez que o centro não oferece a população um local de qualidade para permanência, resultando nas problemáticas já citadas. O complexo multifuncional visa, além de sanar tais problemas, propor aos usuários um novo olhar sobre o espaço e assim influenciar na recuperação das estruturas existentes no entorno, estabelecendo uma relação mútua e benéfica entre o espaço urbano e o cidadão.

1.2 OBJETIVOS

Neste capítulo serão apresentados o objetivo geral e objetivos específicos deste trabalho.

1.2.1 Objetivo Geral

A partir dos estudos bibliográficos realizados e dos aspectos abordados na justificativa desta monografia, este trabalho tem como objetivo apresentar a proposta projetual de um complexo de uso misto sob a perspectiva da simbiose urbana.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Compreender a cidade e a influência do urbanismo funcionalista, contextualizado no período moderno, e suas consequências para os centros urbanos;
- b) Entender como a arquitetura de usos mistos surge e se reforça como saída aos problemas mais constantes nas cidades contemporâneas, com ênfase na área central;
- c) Compreender o que é reabilitação de áreas centrais e contextualizar o caso da cidade de Bauru (SP);
- d) Analisar obras correlatas que atuam como referências projetuais do tema;
- e) Analisar através de mapas como forma de compreender o local, suas necessidades, fragilidades e potencialidades;
- f) Elaborar análises aprofundadas na área de intervenção com a finalidade de compreender sua atual situação, as edificações existentes, topografia, mobiliário urbano e vegetação;
- g) Desenvolver projeto de macrozoneamento do complexo de uso misto, com apresentação de programa de necessidades, cortes e volumetria esquemática referente ao Trabalho Final de Graduação 1 (TFG 1);
- h) Elaborar a proposta final do Trabalho Final de Graduação 2 (TFG 2) com projeto completo.

1.3 MÉTODOS E TÉCNICAS

Para elaboração deste trabalho sobre o tema Complexo de Uso Misto, primeiramente foi realizada a metodologia de pesquisas bibliográficas para auxílio no embasamento teórico por meio de consultas à livros, artigos científicos, teses, dissertações, monografias, reportagens e sites variados, como por exemplo o Portal do IBGE.

Em seguida, para a análise de obras correlatas, foi realizada a pesquisa virtual de projetos que se encaixam no tema e/ou possuem algum vínculo. Após escolha de quatro obras, foi feita a análise individual através de sites variados, como por exemplo sites dos escritórios de arquitetura responsáveis, sites com artigos, entrevistas e

descrições técnicas e trabalhos acadêmicos. Desta forma foi possível compreender, individualmente, como cada projeto foi/será concebido.

Com a área de intervenção previamente escolhida, foi realizado o levantamento e análise de seu entorno. Para isso, foi utilizada a ferramenta de geolocalização Google Earth como forma de aproximação espacial e o software AutoCad, da empresa Autodesk®, para elaboração das análises e seus respectivos mapas, sendo eles: mapa de localização; mapa de centro expandido; mapa de uso e ocupação; mapa de gabaritos; mapa de cheios e vazios; mapa de fluxos; mapa de vegetação e mobiliário urbano. Para análise da área de intervenção e seu terreno foram utilizadas as mesmas ferramentas e software, coletando também o levantamento da legislação local, no caso a Lei nº2339/82, intitulada Normas para parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Bauru e a Lei nº3640/93, que dispõe sobre os corredores de comércio e serviços.

Por fim, para a realização da proposta projetual, primeiramente foi pensado o conceito e partido, realizando pesquisas em sites diversos como auxílio criativo. Em seguida, para realização dos desenhos técnicos, foi utilizado o software AutoCad, da empresa Autodesk®, com auxílio do software Photoshop, da empresa Adobe®. Para modelagem da volumetria, foi utilizado o software SketchUp, da empresa Trimble®, com renderização através do software V-Ray, da empresa Chaos Group®.

2 UM BREVE ENTENDIMENTO SOBRE A CIDADE

A cidade pode ser vista como um organismo vivo que se compõe por diversas células, seus elementos, que juntos formam o tecido urbano. Para que haja qualidade espacial e funcionamento pleno é preciso que estes elementos estejam bem planejados e integrados de maneira inteligente entre si (POSSAMAI, 2013).

Para isso, o tecido urbano é composto por vias articuladas umas às outras capazes de suportar a circulação de diversos meios de transportes, e atender a demanda de fluxos de pedestres, através de calçadas, passeios públicos e ruas. Estas vias integram os espaços públicos (praças, parques, pátios, entre outros) com uso e ocupação de pessoas, as infraestruturas que funcionem adequadamente e, principalmente, as edificações, onde as pessoas se abriguem e possam utilizar dos mais diversos usos (habitacional, comercial, educacional, trabalho, lazer, institucional, além de outros programas de usos mais específicos) (HIRANO, 2017).

O desenvolvimento e configuração de cada cidade se dá de maneira particular e é o resultado de inúmeros fatores, tais como atividade de produção econômica local, o contexto e formação histórica, contexto geográfico; diversidade populacional e conservação de suas origens. Juntos, tais fatores são responsáveis por produzir desenhos urbanos únicos, cada qual com sua peculiaridade (HIRANO, 2017). Da mesma forma, a imagem do ambiente que se forma sobre cada espaço urbano é individual de cada pessoa que a vivencia e se resulta a partir de uma composição de fatores, podendo-os dividir em três componentes principais: a identidade que se cria com a cidade; as estruturas que lhes são oferecidas; e o significado que o espaço urbano possui para o indivíduo (SILVA; ROMERO, 2011).

Olhar para a cidade pode dar um prazer especial, por mais comum que possa ser o panorama. Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala; uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo. O *design* de uma cidade é, portanto, uma arte temporal, mas raramente pode usar as seqüências controladas e limitadas das outras artes temporais, como a música, por exemplo. Em ocasiões diferentes e para pessoas diferentes, as conseqüências são invertidas, interrompidas, abandonadas e atravessadas. A cidade é vista sob todas as luzes e condições atmosféricas possíveis (LYNCH, 2006 *apud* SILVA; ROMERO, 2011).

2.1 URBANISMO FUNCIONALISTA E O MODERNISMO

Rompendo com as barreiras tradicionalistas dos movimentos anteriores, o modernismo (início do século XX) foi marcado pela ressignificação de diversos aspectos artísticos, entre eles a arquitetura.

Given that modernism was such a stark departure from what came before, one would think that it would be relatively simple to find the point where it began and when it became accepted: simply look for the white box. However, modernism is inextricably bound up in precursor styles. (AD ESSENTIALS..., 2015).

Em um contexto histórico marcado por grandes guerras, a necessidade de reconstruir cidades destruídas pelos bombardeios surgiu como incentivo para buscar novas formas de organização urbanística (HIRANO, 2017). Fundado em 1928, na Suíça, os CIAM (Congresso Internacional da Arquitetura Moderna) foram idealizados para expandir e propagar mundialmente a nova arquitetura, onde o urbanismo passa a ser o fator essencial na organização da vida coletiva baseando-se nas três funções principais da cidade: habitação, trabalho e lazer, articulados pela circulação e evolução dos automóveis (FELDMAN, 2005).

[...] a cidade moderna foi aquela criada e fundamentada a partir dos remodelamentos urbanos na Europa e implementação de medidas do planejamento urbano moderno. A cidade moderna está, portanto, ligada diretamente à industrialização da sociedade ocidental, sobretudo Europa e Estados Unidos, em que a relação de trabalho e produção alterou nosso contexto enquanto sociedade, incluindo a forma como construímos e ocupamos as cidades. (VALE, 2020a).

A Carta de Atenas é possivelmente o produto mais influente dos CIAM. Escrita por Le Corbusier, um dos precursores do movimento modernista na arquitetura, o manifesto urbanístico de 1933 propunha soluções baseadas no urbanismo racionalista, conhecido também como urbanismo funcionalista, e previa a setorização dos usos e atividades distribuídas por meio de leis de zoneamento pela cidade. Neste conceito, com a organização por usos, os centros urbanos funcionariam de forma mais eficiente e agregariam em seu planejamento um sistema de mobilidade urbana que incluísse definitivamente os veículos a motor como principais articuladores dos meios de transporte (HIRANO, 2017).

O urbanismo exprime a maneira de ser de uma época. Até agora, ele só atacou um único problema, o da circulação. Ele se contentou em abrir avenidas ou traçar ruas, constituindo assim quarteirões edificados cuja destinação é deixada ao acaso das iniciativas privadas. Essa é uma visão estreita e insuficiente da missão que lhe está destinada. O urbanismo tem quatro funções primordiais que são: primeiramente, assegurar aos homens moradias saudáveis, isto é, locais onde o espaço, o ar puro e o sol, essas três condições essenciais da natureza, lhe sejam largamente asseguradas; em segundo lugar, organizar os locais de trabalho, de tal modo que este, ao invés de ser uma sujeição penosa, retome seu caráter de atividade humana natural; em terceiro lugar, estabelecer o contato entre essas diversas organizações mediante uma rede circulatória que assegure as trocas, respeitando as prerrogativas de cada uma (CORBUSIER, 1993, p.66).

No Brasil, o movimento modernista surgiu no período da República do café com leite (1889 – 1930), logo após a primeira guerra mundial (1914 – 1918). Teve como marco inicial a Semana da Arte Moderna, ocorrida entre os dias 11 e 18 de fevereiro de 1922, sob liderança de Anita Malfatti, Mário de Andrade, Menotti del Picchia, Oswaldo de Andrade e Tarsila do Amaral, empenhados em propor uma renovação estética artística, com um novo olhar, mais libertador (DIANA, 2014).

No campo da arquitetura e urbanismo, o país se encontrava em um momento de discussões a respeito dos problemas existentes nas cidades de perfil colonial e a necessidade de se adequar aos novos padrões europeus:

Resumidamente, poderíamos dizer que naquele momento estava em jogo a adequação das cidades a uma nova ordem econômico-social, a solução de graves problemas relacionados à saúde pública, a necessidade de readequar a estrutura urbana as formas mecanizadas de transporte de pessoas e mercadorias e a necessidade de marcar a inserção do Brasil republicano no “concerto das nações civilizadas”, demonstrando sua efetividade pela adesão a ideias estéticos europeus (GOMES, 2005, p. 4).

Entre 1920 e 1927 foi realizado o Congresso Pan-Americano de Arquitetos, sediado nas cidades de Montevideu (1920), Santiago (1923) e Buenos Aires (1927). Apesar de não serem dispostas muitas informações a respeito da participação efetiva de brasileiros, é certo que a inclusão de discussões sobre urbanismo nestes congressos sinalizou o início da participação dos arquitetos nos debates relativos as cidades. A criação de escolas politécnicas (herdeiras das tradições da *École Polytechnique* de Paris junto as tradições técnicas alemãs e americanas) em várias capitais ajudou a difundir os pensamentos e experimentações sobre as cidades naquele período (GOMES, 2005).

Entre 1927 e 1930 o plano de remodelação urbana para a cidade do Rio de Janeiro (então capital do país), assinado pelo urbanista Alfred Agache a pedido do prefeito Antônio Prado Junior, foi responsável por abrir novas perspectivas para o urbanismo no país. Apesar de não ter sido implantado, o Plano Agache serviu de referência para intervenções futuras com foco em remodelação, extensão e embelezamento das cidades. Ainda no mesmo período, em 1930, o Plano de Avenidas, elaborado pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, colocou em foco a reestruturação do sistema viário da cidade de São Paulo, dando ênfase na necessidade de expansão do perímetro central e na fluidez do tráfego de veículos entre bairros. Estava cada vez mais claro o processo de desconstrução das cidades com perfis coloniais para cidades com novas dinâmicas urbanísticas (GOMES, 2005).

Entre 1930 e 1945 o Brasil viveu a conhecida Era Vargas, dividida entre os períodos do Governo Provisório (1930 – 1934), Governo Constitucional (1934 – 1937) e Estado Novo (1937 – 1945). Já era visível as mudanças urbanísticas e arquitetônicas realizadas no país, mas com a instauração da Terceira República Brasileira, ou Estado Novo, isso ficou ainda mais claro.

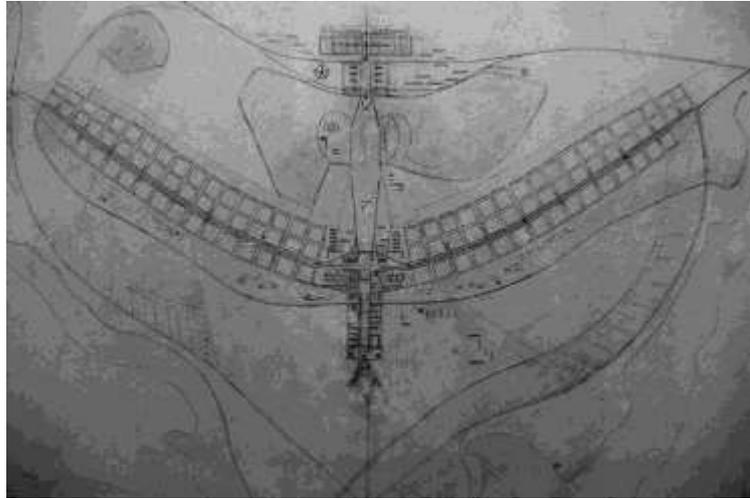
Seguramente no Brasil, mais do que em muitos outros países, o movimento moderno na arquitetura e no urbanismo foi emblemático, deixando um legado bastante significativo. Se, já na década de vinte, suas expressões construtivas e plásticas marcavam presença no cenário nacional, período em que a base ideológica do movimento emerge, se estrutura e fundamenta a partir das experiências europeias do entre guerras, foi com o Estado Novo que ele ganharia corpo e consistência, tornando-se o paradigma da cultura nacional, ganhando volume e densidade até seu clímax com a construção de Brasília (RIO; GALLO, 2000).

Certamente a construção de Brasília, a nova capital do país, é a maior e melhor representação da prática funcionalista no Brasil. Construída dentro do governo de Juscelino Kubitschek entre 1957 e 1960, a cidade é o reflexo do pensamento urbanístico da época. A ideia de avançar rumo ao interior não era somente em razão dos discursos políticos, mas também para tentar resolver problemas de infraestrutura e planejamento que acreditavam existir em decorrência da aglomeração de pessoas no mesmo território.

O projeto urbano de Brasília (Figura 1), assinado pelo urbanista Lúcio Costa (1902 – 1998), segue os princípios básicos abordados por Le Corbusier na Carta de Atenas (1933). O zoneamento por atividades, a construção de blocos edificados afastados seguindo os cinco pontos da arquitetura moderna e a abertura de grandes

vias interligando os lados estão incontestavelmente aplicados na cidade (LING, 2020b).

Figura 1 – Plano piloto de Brasília, por Lúcio Costa



Fonte: Ling (2020b).

Se por um lado, a facilidade de implantação deste modelo urbano no Brasil explica-se dentro do projeto maior de construção de um novo Estado e uma nova nação, com identidade própria, mas ao mesmo tempo internacionalizada. Pelo outro lado, representava um passo ansiosamente esperado pela elite cultural brasileira pois dava corpo ao pensamento positivista e racionalista, cujas suas origens remotas do renascimento e de Descartes, para quem o enfrentamento de problemas dava-se pela sua subdivisão e a conseqüente abordagem do simples para o complexo, atuando assim por partes. É esta também a origem do princípio de “tábula rasa”, tão caro ao pensamento corbusiano com o qual se alinharam estreitamente a arquitetura e o urbanismo modernista brasileiros. Nega-se a autoridade do passado, substituído pela experiência própria, à luz da razão, desprezando o legado histórico, sobre o qual o modernismo se afirma por negação, numa cidade zonificada e fisicamente sadia para seu perfeito funcionamento: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito (RIO; GALLO, 2000).

2.2 URBANISMO FUNCIONALISTA E OS CENTROS URBANOS

Como cita Jane Jacobs (1916 – 2006) em seu livro *Morte e vida de grandes cidades* (2014, p.103) “Para compreender as cidades, precisamos admitir de imediato, como fenômeno fundamental, as combinações de misturas de usos, não os usos separados”. Ao analisar cidades planejadas seguindo os fundamentos do urbanismo funcionalista depara-se com uma setorização urbana que acabou por promover espaços monofuncionais e socialmente discrepantes uns dos outros, favorecendo e incentivando o processo de gentrificação. Além disso, houve o esvaziamento de algumas áreas, principalmente centrais, por conta de leis de zoneamento que,

indiretamente, determinam o horário de funcionamento dos espaços, resultando em locais perigosos, sem circulação de pessoas e desvalorizados pelo tempo.

O zoneamento é a operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Ele tem por base a discriminação necessária entre as diversas atividades humanas, cada uma das quais reclama seu espaço particular: locais de habitação, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer. (CORBUSIER, 1993, p.28).

O zoneamento proposto por Le Corbusier na Carta de Atenas, resultante do 4º CIAM, se tornou uma forte base para o planejamento urbanístico no Brasil, não influenciando somente novas cidades, como Brasília, mas também cidades existentes e já consolidadas. A ideia de setorizar os centros urbanos de acordo com seu uso e função trouxe consigo outros pontos ainda muito praticados, como as normas de regulamentação e parcelamento de uso do solo. Esse funcionalismo ordenado das cidades ganhou mais força conforme facilitou-se o acesso da população à veículos motorizados, já que a abertura de novas vias priorizava o automóvel e permitia percorrer distâncias maiores (GOMES, 2005; RIO; GALLO, 2000).

Na cidade de Bauru – SP foi possível observar a influência deste planejamento na Lei nº2339 de 15 de fevereiro de 1982, intitulada Normas para o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Bauru, onde, de acordo com o artigo 1º:

Esta lei dispõe sobre a divisão do território do Município em zonas de uso e regula o parcelamento e ocupação do solo, tendo em vista os seguintes objetivos:

- I – Assegurar a reserva dos espaços necessários e localizações adequadas, destinadas ao desenvolvimento das diferentes atividades humanas.
- II – Assegurar a concentração equilibrada de atividades e de pessoas no território do Município, mediante controle do uso e do aproveitamento do solo.
- III – Estimular e orientar o desenvolvimento urbano. (BAURU, 1982, p.03).

As políticas habitacionais foram outro fruto do urbanismo funcionalista no Brasil ocorrido entre os anos de 1950 e 1970, que teve sua aplicação realizada de forma eficaz e duradoura na configuração do espaço das cidades. Propostas por agentes institucionais como o extinto Banco Nacional da Habitação (BNH), essas políticas incentivaram o financiamento de novas moradias em áreas periféricas por um baixo custo (LING, 2020a).

A necessidade da implementação de programas governamentais surgiu devido ao déficit habitacional resultado das novas dinâmicas urbanas e de ações sanitárias

de décadas anteriores. No final do século XIX e começo do século XX começaram a se propagar os cortiços no ambiente urbano, como forma de solucionar a necessidade de moradia por um baixo custo. O problema desse tipo de residência era a situação sanitária e higiênica extremamente precária, o que levou os órgãos públicos, já influenciados por ideias sanitaristas e de embelezamento, a decretar a desocupação e destruição dessas moradias (Figura 2) para abertura de novas vias no lugar e construções adequadas. (LING, 2020a)



Fonte: Ling (2020a).

Mesmo com o enorme déficit habitacional resultante das ações anteriores, em 1942 foi decretada a Lei nº4.598, que disponha sobre aluguéis de residências, na época conhecida como Lei do Inquilinato (BRASIL, 1942), (atualmente Lei nº8.245, de 18 de outubro de 1991). Este decreto reduziu de forma drástica a oferta habitacional nos centros urbanos e, junto as anteriores ações de despejo, colaborou para a periferização urbana e surgimento de favelas (Figura 3) (LING, 2020a).

Figura 3 – Morro da Providência, Rio de Janeiro



Fonte: Ling (2020a).

O congelamento dos aluguéis decretado em 1942 e repetidamente renovado nos anos seguintes criou um clima desfavorável para o investimento em casas para alugar e acelerou os despejos na cidade, o que teve como efeito o aparecimento das primeiras favelas em São Paulo e a maior ocupação da periferia. Desde então, o modelo de autoconstrução periférica reinou soberano na cidade. (ROLNIK, [2000?] *apud* LING, 2020a).

O Estado se tornou o próprio especulador de terras e se baseava em leis de zoneamento para garantir o uso adequado delas. Se por um lado existia a padronização e embelezamento das cidades, no outro extremo a solução encontrada para superficialmente sanar o problema de déficit habitacional foi levar a população de menor renda para zonas afastadas de todas as estruturas que eram oferecidas pelos centros urbanos.

Esta população foi realocada em edificações monofuncionais e que, como consequência, aumentou os custos com transporte, muitas vezes dependendo do auxílio público para se locomover já que, na época, um automóvel próprio custava cerca de 250 vezes a renda dessa parcela da população que estava no piso da pirâmide salarial. No contexto atual do século XXI, o programa governamental Minha Casa Minha Vida se tornou uma espécie de sucessor do BNH, atuando de maneira semelhante em diversos aspectos, embora possua um volume maior de habitações (LING, 2020a).

Abaixo da população que pertencia à base da pirâmide social e se realocou em conjuntos habitacionais com auxílio do governo, existiu as pessoas e famílias que viram nas ocupações irregulares a única chance de ter um lar. Assistindo de longe a vida nas cidades acontecer, as construções frutos de planejamento serem levantadas, as pessoas saindo de seus locais de trabalho e indo para suas residências, aos finais

de semana passeando nos espaços de lazer e fazendo compras nas áreas comerciais, essa parcela da população assumiu que não se encaixava mais em uma cidade onde o planejamento e funcionalismo eram bases consolidadas (JESUS, 1960).

Quando eu vou na cidade tenho a impressão que estou no paraíso. Acho sublime ver aquelas mulheres e crianças tão bem vestidas. Tão diferente da favela. As casas com seus vasos de flores e cores variadas. Aquelas paisagens há de encantar os olhos dos visitantes de São Paulo, que ignoram que a cidade mais afamada da América do Sul está enferma. Com as suas úlceras. As favelas. (JESUS, 1960, p.76).

Ao estabelecer, indiretamente, um padrão urbanístico que contemplava uma parcela da população em detrimento da outra, o planejamento urbano baseado no funcionalismo não foi capaz de prever as consequências futuras para a vida da cidade. Como é citado anteriormente, as cidades são como organismos vivos e para que haja um tecido urbano de qualidade, é preciso que suas células estejam articuladas de maneira harmoniosa entre si, o que dificilmente acontece em locais onde os padrões modernistas ainda estão presentes.

Ao descentralizar atividades e setorizar as funções se gerou uma situação que percorreu os anos e ainda se faz muito presente nas cidades contemporâneas: o esvaziamento dos centros. A população se dispersou e passou a habitar e frequentar novas áreas em ascensão, longe do antigo e menosprezado centro da cidade que, para tentar responder de alguma maneira, passou a oferecer serviços e comércios de produtos mais baratos, visando atender a parcela da população que dependia do transporte público e, por consequência e ainda ausência de oferta de linhas interbairros, passava pela região. Com o passar dos anos, mesmo com o aumento das linhas de transporte público coletivo, esse estigma do centro da cidade voltado para o comércio popular continuou. Funcionando basicamente de acordo com o horário comercial, as áreas centrais são ocupadas durante os dias da semana enquanto ainda há sol, mas ao anoitecer e aos finais de semana o grande silêncio é capaz de ser ensurdecido para quem transita pelo local, pois estas pessoas certamente sabem o que esperar da área: um local vazio e propenso ao perigo (LING, 2020a; LIMA, 2017).

Não sei se é porque aprendemos que o centro não é o nosso lugar, mas no centro me sinto muito mais vulnerável. O centro é um espaço cheio de

problemas, como toda cidade, e evidencia problemas sociais tal qual os bairros periféricos. Me sinto insegura, sempre pensando que a qualquer momento posso ser assaltada ou atacada em alguma discussão na rua (LIMA, 2017).

O monofuncionalismo tomou conta das áreas centrais que, servindo basicamente para comércio e serviços e sem contar com espaços de lazer e ocupação habitacional, perderam seus “olhos nas ruas”, termo criado por Jacobs (2014) para conceituar a vigilância que a própria população pratica em locais com movimento e uso (VALE, 2020b).

Outro fator para o esvaziamento das áreas centrais foi a descentralização de atividades, estimulando a alteração dos padrões de consumo da população. O surgimento e ascensão de shoppings centers em outras localidades colaborou para o desenvolvimento de novas regiões que passaram a atrair o olhar do público e de investidores, tornando, por consequência, essas áreas mais valorizadas e gentrificadas. Esses novos estabelecimentos comerciais são propriedades particulares, geralmente de empresas ou grandes grupos, que oferecem espaços para locação dentro da edificação. São megarecintos desvinculados do espaço público e que privilegiam o acesso através do automóvel uma vez que geralmente possuem forte conexão viária. Com ambiente climatizado, diversas lojas, área de alimentação, equipe de segurança e limpeza funcionando o tempo todo, os shoppings centers se tornaram o novo cenário para a idealização do consumismo, assim como hipermercados, galerias e novas ruas comerciais (DELAQUA, 2013).

Ao planejar uma cidade que funcione de acordo com os padrões de zoneamento, cria-se por consequência áreas com horário de funcionamento pré-determinados, locais limitadores de público e grandes distâncias a serem percorridas diariamente. Os resultados desse planejamento passam a vir à tona quando a própria população deixa de usufruir a cidade por medo. Medo do vazio, da noite, da distância, do silêncio. E mais medo ainda de quem gosta de quem sente medo.

Na contramão do urbanismo zoneado e da dispersão urbana, a proposta de adensar novamente a população e as atividades surgiu como resposta aos atuais problemas sociais das grandes cidades. Por meio de da integração espacial promovida por edificações de uso misto, esta prática remete ao conceito de cidades compactas e promove espaços urbanos mais dinâmicos e equilibrados. Ao unir

funções diferentes em um mesmo local, se une também pessoas diferentes, com estilos de vida diversos (JACOBS, 2014).

Um edifício com caráter multifuncional abriga diversos usos, sendo eles, principalmente, habitacional, comercial, trabalho, serviços e lazer. Com isso, deixam de existir questões limitadoras de apropriação espacial, como a falta de segurança, uma vez que a diversidade de atividades oferecidas aos usuários em um mesmo local atrai a presença de pessoas em diversos horários.

A segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e usufruem espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, de que estão policiando (JACOBS, 2014, p.34).

Além da questão segurança, através dessa integração de funções é possível reduzir as distâncias percorridas, impactando diretamente na mobilidade urbana e permitindo aos usuários melhor aproveitamento de seu tempo (NETTO; ARAÚJO, 2016). Dessa forma, a edificação de uso misto passa a ser uma opção de requalificar o espaço urbano e trazer de volta os princípios básicos da sociedade.

[...] As cidades cresceram e transformaram-se em estruturas tão complexas e difíceis de administrar, que quase não nos lembramos que elas existiam em primeiro lugar, e acima de tudo, para satisfazer as necessidades humanas e sociais das comunidades. De fato, geralmente as cidades não conseguem ser vistas sob esta ótica. Quando perguntadas sobre as cidades, provavelmente as pessoas irão falar de edifícios e carros, em vez de falar de ruas e praças. Se perguntadas sobre a vida na cidade, falarão mais de distanciamento, isolamento, medo da violência ou congestionamento e poluição do que de comunidade, participação, animação, beleza e prazer. Provavelmente dirão que os conceitos de 'cidade' e 'qualidade de vida' são incompatíveis. No mundo desenvolvido este conflito está levando os cidadãos a enclausurarem-se em territórios particulares protegidos, segregando ricos e pobres, e retirando o verdadeiro significado do conceito de cidadania. (ROGERS, 2001, p.08).

3 O USO MISTO

Uma edificação, especialmente uma residência, não pode ser limitada a uma função única, porque qualquer edificação é um cenário onde se desenvolve a vida humana, e a vida humana é heteromorfa. (MURAKOVSKI, 1978 *apud* MAHFUZ, ([2000?b])).

O termo ‘uso misto’, traduzido do inglês *mixed use*, tem sua origem no latim, onde a palavra *mix* surgiu a partir de *mixtus*, particípio passado da palavra *miscere*, que significa misturar (MIX, 2014). Na arquitetura, pode ser compreendido como espaços e edificações que abrigam permanentemente mais de uma função, como habitação, trabalho, entretenimento, lazer, cultura, esporte, entre outros. Pode receber também outras identificações, como: uso múltiplo, multifuncional, polifuncional e híbrido (HIRANO, 2017). De maneira geral, a edificação de uso misto é proposta ao mundo contemporâneo para multiplicar encontros pessoais das mais diversas pessoas através de seus componentes, colaborando para que as relações humanas como sociedade influenciem nas mudanças necessárias na cidade.

3.1 PRIMÓRDIOS E EVOLUÇÃO

O conceito de uma edificação ou espaço multifuncional vem sendo amplamente debatido desde o período pós Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) quando questionamentos a respeito da estrutura urbana e setorizações propostas pelo modernismo apontaram para problemáticas de uma sociedade dispersa. Porém, apesar da ascensão do tema nas últimas décadas, os edifícios de uso misto já integram o mundo desde muito antes (HIRANO, 2017).

A multifuncionalidade do uso espacial origina-se com o surgimento das primeiras construções, uma vez que era necessário abrigar em um mesmo local as funções primordiais da existência humana: abrigo, produção alimentícia e produção de utensílios diversos. Ao longo da história questões sobre o preço de terra desenvolveram relação mútua com a sobreposição de funções em um mesmo terreno, podendo citar as cidades da antiguidade que, confinadas dentro de muros, precisavam lidar com a limitação do espaço (Figura 4). Por consequência, funções de moradia, trabalho, comércio e serviços eram empilhadas uma em cima da outra (HIRANO, 2017).

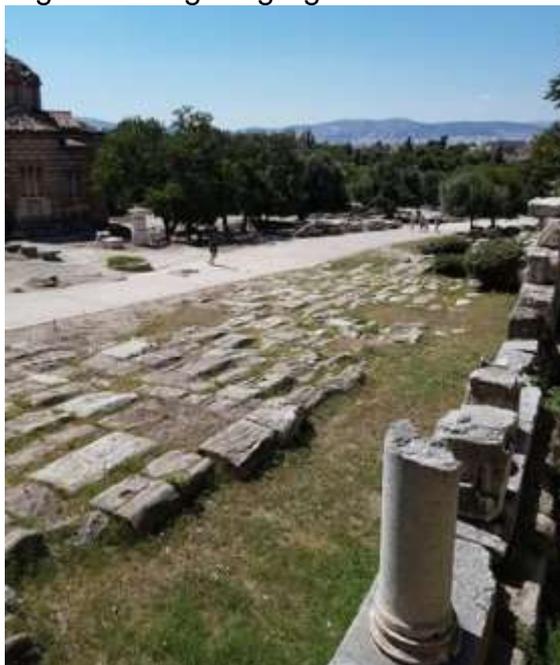
Figura 4 – Disposição interna de uma edificação romana



Fonte: Gonçalves (2012).

Ainda na antiguidade, as praças públicas eram palco para diversas funções. Na Grécia Antiga, principalmente em Atenas, as ágoras (VIII a.C.) surgiram como espaços destinados a reuniões em que eram debatidos assuntos ligados a cidade, como política, possuindo também outras finalidades, como reuniões religiosas e comerciais (Figura 5) (MARTINS, 2018). Na Roma Antiga, os fóruns (VII a.C.) eram o centro da vida pública, em sua volta eram construídas edificações de uso variado, incluindo sempre atividades voltadas para política, religião e economia (Figura 6) (FÓRUM..., c2021a).

Figura 5 – Ágora grega



Fonte: Martins (2018).

Figura 6 – Fórum Romano

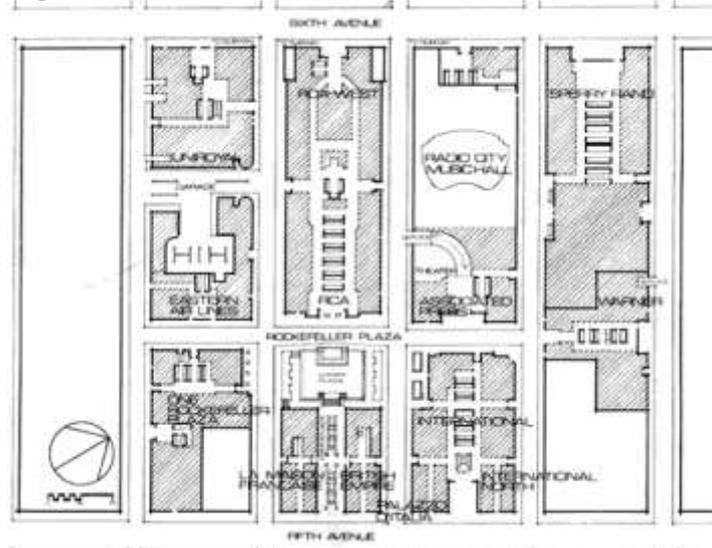


Fonte: Fórum... (c2021b).

Desde a antiguidade é possível ver a concepção de edificações e espaços multifuncionais como solução na facilitação da dinâmica urbana, mas é de muitos anos depois, em 1889, que é datada a construção de uma edificação que impactaria em altura e usos. O edifício Auditorium é considerado pioneiro na materialização da ideia de justaposição e sobreposição de atividades distintas, abrigando em seu volume um hotel, escritórios e um auditório (MAHFUZ, [2000?a]).

Alguns anos à frente, entre 1931 e 1939, foi erguido o Rockefeller Center, um grande complexo multifuncional com 19 edifícios no centro de Manhattan, Nova Iorque. O espaço é um dos símbolos da cidade devido não somente a sua imponência construtiva, mas por abrigar diversas funções. Ao longo de seus edifícios é possível encontrar lojas comerciais, restaurantes, bares, pátios, escritórios, o famoso Radio City Music Hall (um dos mais consagrados teatros do mundo), a sede da NBC (uma das maiores redes de televisão e rádio dos Estados Unidos) e a Rockefeller Plaza (Figura 7 e 8). A construção deste complexo contrariou a doutrina do CIAM de modo quase simultâneo à sua formulação. Além de ser o oposto da Carta de Atenas (1933) pela sua multifuncionalidade, o Rockefeller Center conseguiu estabelecer uma relação positiva com o contexto urbano local (MAHFUZ, [2000?a]).

Figura 7 – Plano detalhado



Fonte: Vyas (1998).

Figura 8 – Componentes do complexo



Fonte: Vyas (1998).

No ano de 1939 deu-se início a Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945), momento histórico que modificou o mundo como um todo, incluindo a prática da arquitetura nas cidades. O funcionalismo empregado no período entre guerras passou a ser questionado, as estruturas urbanas setorizadas passaram a ser alvo de pensamentos críticos por conta do ambiente que criavam, como por exemplo os espaços ociosos, falta de interação social e edifícios que não se integravam. Essas questões passaram a ser pertinentes também nos eventos e congressos de arquitetura e urbanismo, incluindo o CIAM, que também passou a perder influência ano a ano.

O XI CIAM em Otterlo, Holanda, realizado no ano de 1959, ficou conhecido por marcar o fim do CIAM e a ascensão do *Team X*, um grupo de jovens arquitetos, dentre eles Jaap Bakema, Geogers Candilis, Aldo van Eyck, Giancarlo De Carlo, Alison e Peter Smithson e Shadrach Woods, entre outros, que juntos partilhavam dos mesmos pensamentos críticos relativos à prática da arquitetura e das discussões do CIAM (COLIN, 2010; ALVES; QUEIROZ, c2021). A nona edição do congresso deixou evidente a inexistência de acordos entre os membros mais antigos e novos arquitetos sobre os caminhos da arquitetura moderna, onde questões a respeito da Carta de Atenas passaram a ser contestadas. A diferença de pensamento resultou na escolha de finalizar naquele momento as reuniões do CIAM, pois a nova geração de arquitetos possuía uma nova linha de raciocínio, que mais a frente resultou na criação de muitos outros fundamentos teóricos em contraponto ao modernismo, como o grupo Archigram e os metabolistas japoneses, que contribuíram para o afloramento da imaginação dos arquitetos a partir da década de 1960 e cujas principais características são a multifuncionalidade e grande extensão (MAHFUZ, [2000?a]).

A partir de 1950 e 1960 os projetos e construções de edificações de uso misto marcaram o ressurgimento dessa tipologia frente ao modernismo funcionalista, alvo de pensamentos críticos e questionamentos, principalmente pós segunda guerra mundial. A reinserção desse tipo de edificação se deve a diversos fatores, podendo citar como principais: fatores econômicos e políticos, como o crescimento do mercado imobiliário junto a necessidade de melhor aproveitamento do solo; a rentabilidade que o espaço com mais de uma função possibilita; entendimento das limitações urbanísticas resultantes de edifícios monofuncionais; ampliação do conceito de espaço público para além de ruas, calçadas e praças; necessidade de locais que possibilitassem maior socialização entre a população; entre outros (MAHFUZ, [2000?a]).

No Brasil, edifícios como Copan, Conjunto Nacional e Edifício Nações Unidas, todos em São Paulo, foram idealizados nesse período, se tornando hoje ícones da arquitetura multifuncional no país. Fora do Brasil, os Estados Unidos se tornaram palco da ascensão dessa tipologia mundo afora, possuindo edificações multifuncionais que contribuíram para o desenvolvimento e proliferação de grandes projetos, começando pelo Rockefeller Center, que até os dias de hoje serve como inspiração projetual, e se disseminando na década de 60 com edifícios como o John

Hancock Center e o Marina City, ambos na cidade de Chicago (MAHFUZ, [2000?a]; AZEREDO, 2016).

O Edifício Copan (Figura 9), projeto de Oscar Niemeyer com colaboração de Carlos Lemos, constitui hoje uma das paisagens mais conhecidas da capital paulista. Inaugurado em 1966, o edifício se localiza no centro da cidade e possui 32 pavimentos dispostos em 115 metros de altura em um terreno de 6.000m². Ao longo dos pavimentos se encontram apartamentos residenciais de tipologias diversas e no térreo, galerias comerciais. A inspiração projetual partiu do Rockefeller Center de Nova Iorque e se idealizou em um cenário onde a cidade de São Paulo apresentava enorme potencial para o mercado imobiliário e turístico. Hoje o Copan é tombado pelo IPHAN, assim como outras 24 obras de Niemeyer (OUKAWA, 2020; IPHAN..., 2007; EDIFÍCIO COPAN, 2008).

Figura 9 – Edifício Copan

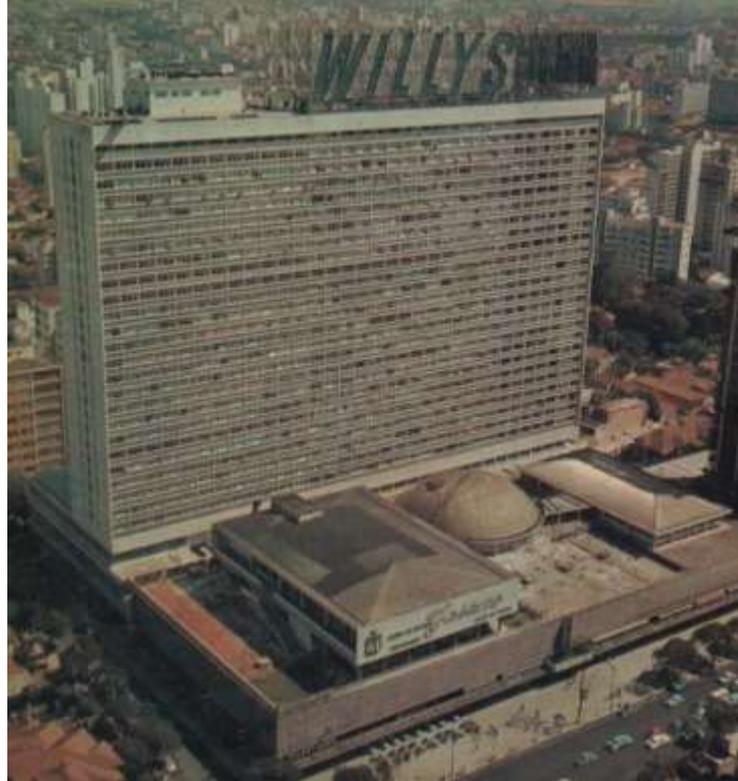


Fonte: Edifício Copan (c2021).

O Conjunto Nacional (Figura 10), projeto de David Libeskind inaugurado em 1955, deu largada a verticalização de toda região da Avenida Paulista, em São Paulo. Sua abordagem de uso e ocupação do solo se tornaram referência de raciocínio na implantação de projetos de uso misto. Em seu programa se encontram o bloco residencial, comercial e de serviços, oferecendo ao usuário um espaço com inúmeras possibilidades de uso. Possuindo aproximadamente 150.000m² de área construída em um terreno de 14.600m², o programa é distribuído em dois grandes volumes,

horizontal e vertical, que tornaram o Conjunto um marco na capital paulista (BRASIL, 2015; NOSSA HISTÓRIA..., c2021).

Figura 10 – Conjunto Nacional



Fonte: Nossa história... (c2021).

O Edifício Nações Unidas (Figura 11), projeto do arquiteto Abelardo Riedy, em São Paulo, foi inaugurado em 1959, antecedendo o Copan e o Conjunto Nacional, e se tornou o primeiro projeto com térreo comercial e demais pavimentos residenciais na Avenida Paulista, que naquele período ainda se restringia a moradias. Sua disposição se dá em dois blocos perpendiculares com dezoito pavimentos cada, sendo no total 430 apartamentos residenciais e um térreo que atende a 25 lojas e galerias que, ao contrário do Conjunto Nacional, não faz distinção entre os acessos aos usos, sendo o acesso residencial feito junto a parte comercial. O Edifício Nações Unidas hoje se constitui como ícone atemporal na capital paulista (PEREIRA, 2017).

Figura 11 – Edifício Nações Unidas



Fonte: Pereira (2017).

O Edifício John Hancock Center (Figura 12), localizado em Chicago, EUA, é projeto do arquiteto Bruce Graham em colaboração com o engenheiro Fazlur Khan, do escritório SOM, inaugurado em 1969. Considerado o primeiro edifício misto em grande altura de Chicago, o John Hancock Center conta com comércio, restaurantes, escritórios e apartamentos residenciais dispostos em 100 pavimentos que totalizam 344 metros de altura. Foi um dos principais responsáveis pela disseminação das grandes estruturas multifuncionais aos escritórios de arquitetura do mundo a partir do final do século XX (HOLANDA, 2012a).

Figura 12 – John Hancock Center



Fonte: Holanda (2012a).

O Marina City (Figura 13), projeto de Bertrand Goldberg, foi inaugurado em 1964 e se localiza no centro de Chicago, EUA. O arquiteto acreditava que as pessoas queriam viver no centro e para isso projetou a “cidade dentro da cidade”, onde as duas torres de forma cilíndrica acomodariam totalmente as necessidades dos usuários. O programa inicial contava com apartamentos residenciais, restaurantes, teatro, ginásio, lojas, uma marina privada aos moradores e uma garagem que ocupa os primeiros 19 pavimentos de um total de 65 e se tornou uma das partes mais conhecidas e alvo de questionamentos do projeto que, ainda atualmente, é um dos empreendimentos mais procurados de Chicago. O Marina City buscou enfatizar, principalmente no momento em que os Estados Unidos viviam um crescente avanço das áreas suburbanas como novas áreas residenciais, que tudo aquilo que as pessoas buscavam nos subúrbios estaria disponível no centro da cidade (HOLANDA, 2012b).

Figura 13 – Marina City



Fonte: Holanda (2012b).

O ressurgimento de edificações de grande impacto que já passavam a se classificar como arquitetura de uso misto no final do século XX foram responsáveis por retomar o debate a respeito de adensamento urbano e cidades compactas como propostas urbanísticas capazes de atuar como agentes de planejamento e

organização urbana, se tornando também possíveis soluções para as problemáticas das cidades contemporâneas dispersas.

3.2 MULTIFUNCIONALISMO

As cidades do século XIX passaram pelo período da Revolução Industrial, o que as tornou cidades essencialmente industriais. Naquele período as áreas urbanas sofriam com o avanço populacional e as questões de saneamento não eram discutidas, o que levou essas cidades a ter sua população adoecida e pobre, resultando em expectativas de vida baixíssimas. Como proposta de solução aos riscos expostos por esses centros urbanos, pensadores como Ebenezer Howard propunham cidades com menor concentração de pessoas e mais áreas verdes, a ideia das Cidades-jardim (1898) percorreram mundo afora e por muitos anos foi base ideológica para diversos planejamentos urbanos, como é o caso do urbanismo funcionalista, que gerou cidades dispersas (ROGERS, 2001). Neste contexto urbano, cada espaço era preenchido por um uso e função, dividindo a cidade por zoneamentos. Essa prática acarretou o aumento do uso de veículos motorizados, pois as distâncias entre os locais estavam cada vez maiores. Por consequência, fatores negativos como poluição do ar e excessiva pavimentação e impermeabilização do solo impactaram diretamente na vida dos moradores uma vez que o clima sofre alterações e o espaço tornasse vulnerável a enchentes e alagamentos (NETTO; ARAÚJO, 2016).

Como contraproposta as cidades dispersas, a ideia de retomar as cidades densas ressurgiu adaptada ao contexto contemporâneo, desta vez de forma planejada e visando criar centros urbanos autossuficientes. Atualmente as indústrias e o lixo industrial se distanciaram das urbes, as cidades passaram por planos de saneamento, a população passou a se interessar mais por questões ambientais, tornando os antigos riscos do adensamento populacional quase inexistentes no atual contexto (ROGERS, 2001).

O conceito de 'cidade densa' difere radicalmente do que foi proposto, e ainda é o modelo urbano dominante, pelas cidades funcionais que dividem o espaço urbano por zonas e as interliga por vias. Apesar de ultrapassado, esse modelo de planejamento urbano é mais simples e econômico aos olhos governamentais, que enxergam a cidade compacta e com usos mistos de forma complexa, de difícil gerenciamento e economicamente inviável. Isso se deve, em considerável parte, pelo

avanço tecnológico dos automóveis, que se tornaram itens de desejo da população por proporcionar a comodidade de locomoção e a viabilizar a saída da população das áreas centrais para áreas distantes, transformando as cidades para que se adequassem a demanda de veículos particulares, deixando de lado um planejamento eficiente para o transporte público de massa. Atualmente, países desenvolvidos passaram a enxergar os malefícios da cidade zoneada, principalmente em relação aos gastos a longo prazo, que se mostraram exorbitantes, e aos problemas ambientais e de poluição (ROGERS, 2001).

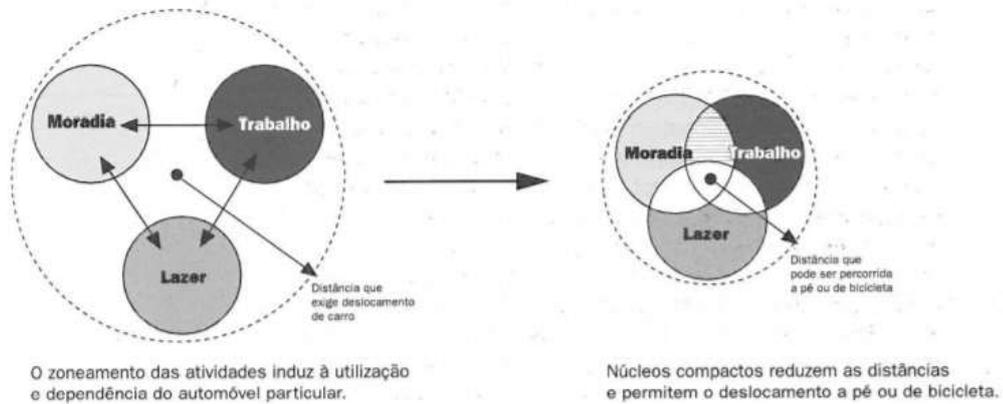
Além da oportunidade social, o modelo de 'cidade densa' pode trazer benefícios ecológicos maiores. As cidades densas, através de um planejamento integrado, podem ser pensadas tendo em vista um aumento de sua eficiência energética, menor consumo de recursos, menor nível de poluição e, além disso, evitando sua expansão sobre a área rural. Por estas razões, acredito que devemos investir na ideia de 'cidade compacta' – uma cidade densa e socialmente diversificada onde as atividades econômicas e sociais se sobreponham e onde as comunidades sejam concentradas em torno das unidades de vizinhança (ROGERS, 2001, p. 33).

Como cita Rogers (2001, p.40 ou 29): “Cidades compactas sustentáveis recolocam a cidade como habitat ideal para uma sociedade baseada na comunidade”, sendo que esse modelo traz de volta aspectos primordiais para uma melhora no ambiente urbano: proximidade entre pessoas, espaços públicos usuais, exploração de novas tecnologias urbanas, proteção da área rural contra a invasão causada pelo desenvolvimento e espraiamento urbano.

Ao adensar funções básicas da vida humana (Figura 14), os deslocamentos são encurtados, diminuindo o tráfego de veículos particulares, e o sistema de transporte coletivo passa a conseguir atender a demanda de usuários. Esses fatores diminuem consideravelmente os congestionamentos das vias e a poluição oriunda dos veículos e, conseqüentemente, possibilitam que atividades como caminhar e andar de bicicleta se tornem mais agradáveis, saudáveis e seguras. Além disso, possibilita também maior eficiência energética através do reaproveitamento de recursos naturais gerados pelo uso do próprio homem, como calor, água e lixo. O encurtamento da distância entre os locais produtores desses resíduos diminui custos com transporte e evita que se dissipem fontes de energia reaproveitáveis, como o calor (ROGERS, 2001).

Figura 14 – Núcleos compactos

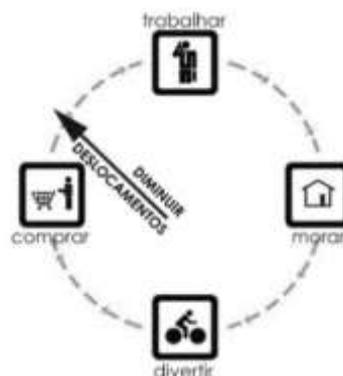
Os núcleos compactos e de uso misto reduzem as necessidades de deslocamentos e criam bairros sustentáveis e cheios de vitalidade



Fonte: Rogers (2001).

Seguindo este modelo de raciocínio, a implantação de uma edificação multifuncional no contexto urbano pode ser capaz de atuar de maneira semelhante, revistas as proporções, a cidades compactas. Ao incorporar mais de uma função a um espaço, é ofertado aos usuários a possibilidade de sanar suas necessidades primordiais sem que haja necessidade de percorrer longas distâncias, o que cotidianamente acontece com grande parcela da população (Figura 15). Por consequência, é diminuída a necessidade de utilização de veículos particulares com frequência, diminuindo também a demanda populacional que depende do transporte público coletivo, possibilitando que as vias sejam menos requisitadas por veículos e se tornem mais acessíveis a outros meios de transporte, como a bicicleta, ainda não incorporada de maneira adequada ao sistema de mobilidade urbana de grande parte das cidades brasileiras (CUNHA JUNIOR, 2018; HIRANO, 2017).

Figura 15 – Diminuição dos deslocamentos urbanos



Fonte: Hirano (2017).

Para que as necessidades da vida humana em sociedade sejam sanadas de maneira primorosa é preciso que uma edificação de uso misto contemple, primeiramente, os usos fundamentais: habitação, trabalho e lazer. Em um segundo momento, usos que possibilitem a potencialização local, como o comércio. A união dessas funções diversas possibilita criar uma relação mais estreita e saudável entre a cidade e sua população. Ao oferecer ao público atividades distintas, se atrai públicos distintos de maneira natural, onde eles passam a olhar o espaço e entendê-lo, deixando de ser somente um local de passagem rápida (HIRANO, 2017).

Um urbanismo sustentável prima pela diversidade de usos e funções sobrepostos em um tecido denso e compacto, porém, que respeite as condicionantes geográficas e ambientais locais e regionais, bem como as escalas de apropriação do espaço. O lugar, o particular, a identidade cultural, as especificidades, são estes os atributos que devem estar presentes na urbe do futuro, esta que reconhece o sentido de comunidade, o ambiente e a otimização energética (SILVA; ROMERO, 2011).

O uso habitacional é o mais presente dentro das cidades, pois há a necessidade de atender à crescente demanda resultado do crescimento da população urbana e de fluxos migratórios. No caso de Bauru, uma das principais cidades da região centro-oeste do estado de São Paulo, uma parcela considerável deste fluxo se deve ao fato da cidade ser polo universitário, abrigando, de acordo com o censo realizado pelo INEP no ano de 2017, cerca de 26.900 alunos matriculados e formados dentro do município (JCNET, 2019). Outra parcela importante a ser considerada é a população que faz de Bauru uma cidade dormitório, visto que nos últimos anos a chegada de grandes empresas e indústrias nas cidades vizinhas despertou interesse da população de outras localidades, que, por falta de oferta de moradia nas cidades sedes dessas empresas, buscam em Bauru uma residência.

Assim como em Bauru, essa presença habitacional se dá de forma espalhada nas cidades, devendo-se a implantação de projetos urbanos zoneados e com leis de parcelamento do solo que, ao visar resolver questões sanitárias e de salubridade, propunham que usos habitacionais ficassem distantes dos centros urbanos. Essa prática passou a fazer parte da malha urbana e nas últimas décadas vem ganhando cada vez mais força graças a implantação de loteamentos particulares em locais afastados. Ao se criar bairros residenciais ou condomínios particulares fechados também se criou, por consequência, uma limitação de usos dessas áreas, que passam a restringir sua população aos moradores (Figura 16). A falta de outras atividades que

convidem a circulação de pessoas diversificadas gera a monotonia, onde até mesmo os horários de circulação dos moradores passam a ser pré-determinados. A proposta de vincular o uso habitacional a uma edificação de uso misto visa oferecer aos usuários uma experiência a qual as pragmáticas do contexto urbano funcionalista são substituídas por ações que fogem da monofuncionalismo, como a oferta de usos de lazer, comerciais, de serviços e de trabalho, trazendo para o ambiente de moradia a vitalidade que antes se fechava atrás de muros e se limitava a horários não comerciais (HIRANO, 2017; JACOBS, 2014).

Figura 16 – Relação do uso habitacional com a rua



Fonte: Hirano (2017).

O uso voltado aos escritórios de trabalho compreende as atividades de prestação de serviços, sendo elas fundamentais para as cidades contemporâneas, influenciando diretamente a economia. Serviços administrativos, bancários, educacionais, saúde e alimentação são alguns exemplos básicos do setor que mais cresce e gera empregos, conseqüentemente também acaba provocando os maiores deslocamentos de pessoas pela cidade, devido principalmente a setorização urbana que pré-determina a separação das áreas habitacionais das áreas de trabalho (Figura 17). Esses deslocamentos ocorrem de acordo com o horário de funcionamento das atividades, sendo o horário comercial (8hs às 19hs, com acréscimo do tempo de traslado) o mais comum. A ocupação de uma área por este uso gera maior adensamento e fluxo de pessoas durante o dia, podendo então potencializar outras atividades que estejam próximas, como o comércio (HIRANO, 2017).

Porém, fora do horário comercial, principalmente no período noturno, este uso produz espaços ociosos. Ao vincular esta função a uma edificação multifuncional se propõe que sua ociosidade em determinados períodos do dia seja substituída pela

vitalidade natural que outras funções contrabalançam, como o uso habitacional, que possui ocupação no horário oposto, ou uso de entretenimento e lazer que, se dispendo de programas de necessidades com horários flexíveis, é capaz de atrair os mais diversos usuários (HIRANO, 2017).

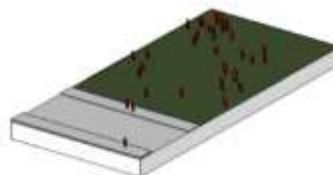
Figura 17 – Relação de uso de escritório com a rua



Fonte: Hirano (2017).

Os usos voltados ao lazer e entretenimento podem compreender diversas atividades, como cinemas, teatros, restaurantes, espaços esportivos e até mesmo áreas livres para descanso e contemplação (Figura 18). Estas atividades são capazes de atrair grandes e diversificados públicos que podem ocupar o espaço de forma variável e em horários flexíveis. Por concentrar uma quantidade considerável de pessoas, atividades de lazer e entretenimento podem atuar como potencializadores de outros usos que estejam próximos, como comércio, podendo gerar também movimentação e espaços usuais em períodos prolongados do dia e da noite. Desta maneira, ao vincular este uso a uma edificação multifuncional, se propõe que o espaço receba uma gama variada de pessoas, com interesses diversos e que garantem a vitalidade e ocupação espacial nos mais variados períodos, tornando o local mais interessante e seguro aos olhos da população (HIRANO, 2017).

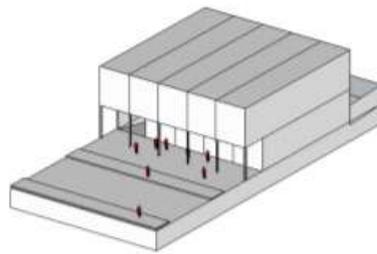
Figura 18 – Relação de usos polarizadores com a rua



Fonte: Hirano (2017).

O uso comercial é um dos principais articuladores de fluxos dos ambientes urbanos. Precisam estar estrategicamente bem localizados para que possam receber o público e garantir retorno, social e financeiro. Pela necessidade de expor seus produtos, os espaços comerciais precisam estar à vista dos olhos dos consumidores, normalmente se localizando em perímetros abertos e que favoreçam o contato entre exterior e interior, garantindo assim a permeabilidade dos espaços (Figura 19). Quanto maior o fluxo de pessoas, melhor para os comerciantes, por isso, ao se estabelecer próximo a outras atividades, os espaços comerciais podem se aproveitar da circulação de usuários e se beneficiar, favorecendo por consequência a condição urbana local, que terá suas calçadas e espaços públicos com constante movimentação (HIRANO, 2017).

Figura 19 – Relação de uso comercial com a rua



Fonte: Hirano (2017).

Uma edificação de uso misto é capaz de gerar diversidade não só funcional, mas também de usuários no local em que se insere quando planejada de forma eficiente. Segundo Jacobs (1961), a eficiência se dá através da associação de três condições, além do bom funcionamento das estruturas:

Eficiência significa, em primeiro lugar, que as pessoas que utilizam as ruas em horários diferentes devem utilizar exatamente as mesmas ruas. Se seus trajetos forem diferentes ou separados uns dos outros, não haverá na verdade mistura alguma. [...]

Eficiência significa, em segundo lugar, que as pessoas que utilizam as mesmas ruas em horários diferentes devem incluir pessoas que utilizem algumas das mesmas instalações. Podem estar presentes pessoas de todos os tipos, mas aquelas que aparecem ao mesmo tempo por determinado motivo não devem formar um grupo inteiramente incompatível com o daquelas que aparecem por outro motivo. [...]

E, por fim, eficiência significa que a mistura de pessoas na rua em determinado momento do dia deve ser razoavelmente proporcional ao número de pessoas presentes em outros horários do dia. [...] (JACOBS, 2014, p.116).

Outras formas de tornar a edificação de uso misto eficiente é a utilização de instrumentos como fachada ativa, fruição pública, passeios superpostos (Figura 20) e também garantir a autonomia do edifício que, de acordo com o autor Cunha Junior (2018, p.196), “[...] refere-se à capacidade do edifício de incorporar dispositivos, sistemas viários, infraestruturas, tecnologias, ou seja, soluções que impeçam que a sua existência sobrecarregue seu entorno urbano, tornando-a deste modo viável, e em acordo com a escala do pedestre e integrada ao espaço de uso público.”.

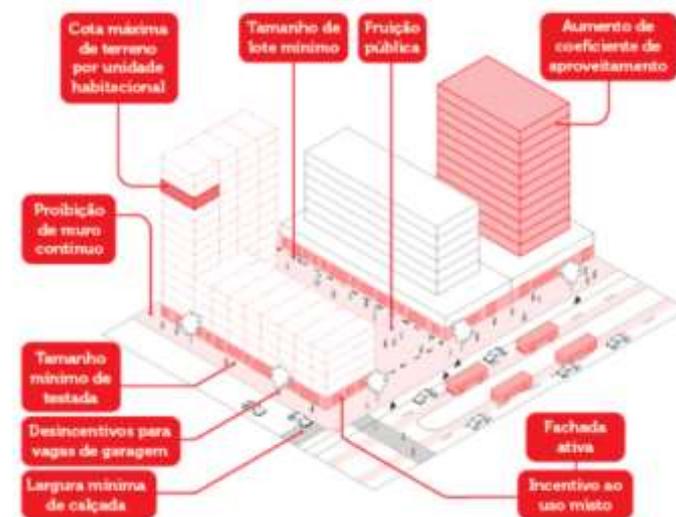
A fachada ativa é um instrumento que corresponde a ocupação da fachada, sendo utilizado para evitar a formação de extensos planos fechados. Tem como objetivo promover passeios públicos mais dinâmicos e interativos com as atividades propostas no térreo da edificação. É um instrumento que incentiva o uso misto, principalmente onde há adensamento habitacional (SÃO PAULO, c2021a; CUNHA JUNIOR, 2018).

Em termos práticos, o conceito de fachada ativa se converte em espaço interno integrado ao volume das edificações, que pode estar localizado em diferentes níveis, desde que aberto diretamente para o logradouro público (CUNHA JUNIOR, 2018, p. 142).

A fruição pública é outro instrumento de gestão urbana que determina o uso público em áreas livres, externas ou internas, que tenham acesso direto ao logradouro público. Este instrumento garante que a circulação de pessoa não seja exclusiva de usuários e moradores, e seu objetivo é melhorar a oferta de áreas com qualidade que se estendam ao uso público.

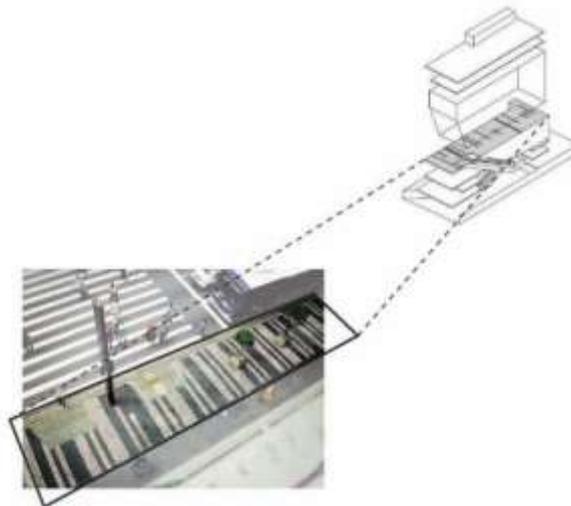
Seguindo está mesma linguagem, mas não dispondo do acesso ao mesmo nível, os passeios superpostos elevam o nível do pavimento público para que se integre junto ao corpo da edificação, rompendo com os esquemas mais habituais de organização de fluxos. É preciso deixar clara a comunicação e a intenção de estender o térreo público a cota elevada para que não se tornem espaços desconexos, exemplos deste tipo de ação estão localizados no Edifício Moreira Salles (Figura 21) e no SESC 24 de Maio (SÃO PAULO, c2021b; CUNHA JUNIOR, 2018).

Figura 20 – Eixos de estruturação da transformação urbana



Fonte: São Paulo (c2021c).

Figura 21 – Elevação do térreo – Instituto Moreira Salles



Fonte: Instituto... (2017).

Ao planejar uma edificação de uso misto eficiente se oferece a cidade um espaço que permeia entre usos públicos e privados, possibilitando aos usuários um contato maior com a diversidade social, muitas vezes não incentivadas por edificações monofuncionais. O uso mais intenso do solo gerado através da oferta de atividades traz ao espaço mais vitalidade, garantindo calçadas e demais vias públicas mais movimentadas, o que torna a percepção espacial do usuário mais segura. A fala da autora Jane Jacobs (JACOBS, 2014) ainda é capaz de justificar sobre a necessidade de criar espaços que possibilitem maior uso e circulação de pessoas:

O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos. Não devem se sentir ameaçadas por eles de antemão. O distrito que falha nesse aspecto também fracassa em outros e passa a criar para si mesmo, e para a cidade como um todo, um monte de problemas. [...] Não é preciso haver muitos casos de violência numa rua ou num distrito para que as pessoas temam as ruas. E, quando temem as ruas, as pessoas a usam menos, o que torna as ruas ainda mais inseguras (JACOBS, 2014, p.31).

A proposta de implantação de edifícios de uso misto possibilita o prolongamento de uso do solo, aplicando ao espaço o conceito de vigilância cidadã, no qual os próprios usuários atuam como observadores e vigilantes, podendo assim resgatar o sentimento de apropriação espacial na população. Quando implantados próximos a edificações antigas, locais que sofreram com processo de esvaziamento e áreas monofuncionais podem estabelecer uma relação benéfica para ambos, propondo uma diversidade da morfologia urbana e possibilitando que diferentes públicos construam uma nova identidade local.

As inter-relações que permitem o funcionamento de um distrito como uma entidade não são nem vagas nem misteriosas. Consistem em relacionamentos vivos entre pessoas específicas, muitas delas sem nada em comum a não ser o fato de utilizarem o mesmo espaço geográfico (JACOBS, 2014, p.96).

(...) o entrelaçamento de manifestações *humanas*. Há muita gente fazendo coisas diferentes, com motivos diferentes e com fins diferentes, e a arquitetura reflete e expressa essa diferença, que é mais de conteúdo que somente de forma. Por serem humanas, as pessoas são o que mais nos interessa. Na arquitetura, tanto quanto na literatura e no teatro, é a riqueza da diversidade humana que dá vitalidade e colorido ao meio humano (...). Com relação ao risco da monotonia (...) a maior falha das nossas leis de zoneamento encontra-se no fato de *permitirem* que toda uma área seja reservada para um único uso (Raskin, [1900?] *apud* JACOBS, 2014, p.158).

Não há praga urbana que seja tão devastadora quanto a Grande Praga da Monotonia (JACOBS, 2014, p.161).

4 REABILITAÇÃO DE CENTROS URBANOS E O CASO DE BAURU

O termo “reabilitação do centro” significa buscar recompôr, por meio de políticas públicas e incentivos privados, as atividades e habilidades perdidas pela área central das cidades no decorrer de suas histórias. Para isso, busca-se resgatar a essência e tornar o espaço usual novamente através de ações que permitam a prática de atividades múltiplas, as quais foram responsáveis por tornar essa área uma referência no desenvolvimento urbano. É preciso, antes de tudo, saber identificar qual habilidade foi perdida, levando em consideração as particularidades de cada cidade, para que o plano de reabilitação seja feito da melhor maneira possível (BRASIL, 2005; BRASIL, 2008).

O centro é a expressão de uma infinidade de funções de uma cidade e cada cidade tem um tipo de centro, expressando práticas, maneiras de fazer, histórias e formas próprias daquele local, daquela cultura e daquele conjunto de pessoas (BRASIL, 2008, p. 07).

A reabilitação de áreas centrais, quando feita da maneira correta, é capaz de recuperar a identidade perdida daquele espaço através de atividades que resgatem a vitalidade e possibilitem aos usuários um local acessível. A política de reabilitação precisa atender a diversas diretrizes, destacando-se:

- Estimular a consolidação da cultura da reabilitação urbana e de prédios públicos nas áreas centrais em oposição à cultura dominante das novas construções, da periferização e da expansão horizontal das cidades brasileiras.
- Fortalecer os vínculos da população com os bairros onde moram. A identificação e a valorização dos vínculos que a população mantém com o bairro são fatores fundamentais para aumentar a coesão social e garantir a diversidade social. Para isso é necessário criar estruturas de organização e participação que envolvam, ao longo de todo processo, essa população, os novos moradores que serão atendidos pelo programa e os movimentos sociais organizados.
- Contribuir para a redução do déficit habitacional por meio da ocupação dos vazios urbanos e da recuperação do acervo de prédios públicos, preferencialmente para o uso residencial, articulando esse uso a outras funções urbanas.
- Apoiar a permanência e inclusão social da população de baixa renda que reside ou trabalha na região, por meio da gestão de ações de melhoria das condições de acesso à moradia, ao trabalho e aos serviços públicos.
- Reforçar as funções econômicas e os pequenos negócios. Garantir a permanência dos pequenos negócios que, em geral, oferecem grande número de empregos e estimular a criação de novos empregos na região, contribuindo para o fortalecimento das funções econômicas e simbólicas das áreas centrais (BRASIL, 2005, p.14).

São inúmeros os pontos positivos dessa prática que visa promover o uso e ocupação do centro de forma mais democrática e sustentável, estimulando a diversidade, a volta das atividades econômicas e a preservação de patrimônios históricos se integrando a novas edificações de maneira saudável.

4.1 A ÁREA CENTRAL DE BAURU

O centro urbano é uma das principais áreas das cidades, muitas vezes apresenta valor histórico devido a sua importância para a formação do tecido urbano, possuindo o poder de guiar o desenvolvimento local através de atividades ali exercidas. A exemplo disso, temos o centro do município de Bauru (SP).

A cidade foi fundada no final do século XIX, mas foi a partir de 1904 que passou a tomar forma e se moldar como hoje a conhecemos. Neste ano se estabeleceu na cidade a Companhia de estradas de ferro Noroeste do Brasil, um prolongamento da estrada de ferro Sorocabana, que passou a ligar interior e capital. Em 1910 houve a chegada da Companhia paulista de estradas, tornando Bauru até então um dos principais entroncamentos ferroviários da América do Sul, hoje se expandindo para rodoviário e aéreo também. Em 1939 a inauguração da nova Estação Ferroviária Central Noroeste do Brasil, a NOB, consolidou o poder estabelecido pelas linhas férreas no desenvolvimento da cidade. Bauru passou a chamar certa atenção e se tornar um polo para pessoas a procura de novas oportunidades de vida (PREFEITURA..., [2000?]).

Bauru era, antes de tudo, símbolo do “Eldorado” no “sertão” paulista, lugar onde se imaginava que fortunas poderiam ser feitas em pouco tempo. [...] Muitos vinham para trabalhar nas obras da CEFNOB, alguns apenas utilizavam as estações como ponto de baldeação, outros buscavam a vida na cidade que crescia rapidamente [...] (GHIRARDELLO, 2020, p. 33).

Com o rápido desenvolvimento da cidade e a necessidade de abrigar novos moradores e pessoas de passagem, a construção de hotéis e pensões nas proximidades da NOB consolidaram aquela área como centro de atividades do município, que mais a frente passou a ser sede da comarca, fato que representava prestígio e afirmava o crescimento urbano. A partir deste ponto central criou-se a sua volta avenidas, cemitério, praças, escolas, santa Casa, bem como pontos comerciais e de serviços (PREFEITURA..., [2000?]).

No setor habitacional, os terrenos centrais passaram a ser extremamente caros para a população no geral, limitando a área a usufruto de classes mais altas. Naquele momento, Bauru diminuía o peso da importância da produção de café, setor que comandava o estado de São Paulo, em razão do estímulo ferroviário e do solo arenoso, e passava a inserir em seu espaço elementos que se tornaram importantes bases para o desenvolvimento econômico local, o comércio e serviços, perdurando esta condição até os dias de hoje (GHIRARDELLO, 2020).

Diferente do que aconteceu em Bauru, em um contexto geral, as áreas centrais das grandes cidades passaram por um processo de esvaziamento entre os séculos XIX e XX que as marcou tão fortemente que ainda nos dias de hoje se encontram inúmeros imóveis vazios ou pouco ocupados, sejam eles residenciais ou comerciais, onde normalmente só o térreo é utilizado. A propagação de cortiços em situação higiênica e sanitária precária daquele período afastou a classe média, que consideravam tais condições deterioradas. Como parte de planejamentos urbanos influenciados por ideais sanitaristas e de embelezamento, foi então decretada a desocupação dessas edificações, que passaram a ter um custo de aluguel inacessível para famílias de baixa renda e se tornaram indesejáveis para famílias mais abastadas, que já se fixavam em novas áreas residenciais distantes (BRASIL, 2008).

No contexto de Bauru, pode-se afirmar que os planejamentos urbanos de embelezamento, idealizados no período modernista, foram empregados na cidade desde sua formação.

A exemplo disso temos a abertura da Rua Batista de Carvalho, antiga rua da Estação, proposta para servir como acesso para a NOB e local de moradia e negócios de pessoas importantes daquele período, sendo a calçada, iluminada e arborizada, passando a atrair também comerciantes e prestadores de serviços. A abertura da Avenida Rodrigues Alves também consta nesse período, sendo até então nomeada como Avenida Alfredo Maia, em homenagem ao superintendente da Companhia Sorocabana, passando depois para o atual nome. Sua abertura desencadeou na desapropriação de partes das quadras da Rua Batista de Carvalho para que seu alargamento passasse de 14 metros para 26 metros, processo esse que se mostrava de simples execução já que o traçado em quadrícula (Figura 22) possuía desenho simples (GHIRARDELLO, 2020).

A criação dessas vias refletia o espírito do urbanismo do século XX, onde a abertura de grandes avenidas e *boulevares* em cidades como São Paulo e Rio de

Janeiro exerciam forte influência. O fato de Bauru possuir ligação direta com a capital através da ferrovia favorecia tal reflexo na cidade (GHIRARDELLO, 2020).

Figura 22 – Mapa de Bauru por volta de 1911



Fonte: Ghirardello (2020).

4.2 DEGRADAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

Na primeira década do século XX, a Rua Araújo Leite, ponto inicial da cidade de Bauru, era responsável por abrigar o comércio local e isso perdurou até a chegada da ferrovia, que influenciou diretamente na decadência dessa função na via. O eixo comercial passa então a se instalar na Rua Batista de Carvalho, expandindo-se rapidamente para a Rua Primeiro de Agosto e Avenida Rodrigues Alves.

A chegada das linhas férreas colocou Bauru em posição de destaque e, através disso, o comércio também se favoreceu. Em 1916 chega na cidade a primeira loja de rede, a Pernambucanas, consolidando o setor comercial em Bauru, Herman Theodor Lundgren, fundador da rede, possuía uma frase que exemplificava tal impacto: “Pra ser um município tinha que ter uma igreja, um banco e uma Pernambucanas.”. Cada vez mais forte no município, o comércio passou a representar outra base do desenvolvimento local. Em 1931 comerciantes formaram a Associação Comercial de Bauru (ACIB), que teve grande impacto em decisões políticas e sociais, atuando decisivamente para solidificar a cidade como centro comercial. A presença de hotéis na área central também se tornou fator importante para tal desenvolvimento,

principalmente nas primeiras quadras da Rua Batista de Carvalho (GHIRARDELLO, 2020).

Em 1942, a extensão da Avenida Rodrigues Alves até a Vila Cardia a transformou em um importante eixo viário e de ligação. Em 1963 é inaugurado o Viaduto Mauá, ligando o centro da cidade a Vila Falcão, partindo da Avenida Alfredo Maia, que se inicia no ponto de cruzamento com o começo da Avenida Rodrigues Alves, resultando na criação de uma via com a escala da cidade. Essas extensões foram desencadeadas pelo aumento do uso de veículos motorizados, modificando também a forma em que se dava essa avenida, que até então possuía um canteiro central de 5 metros de largura arborizado, passando para 1 metro de largura delimitado por jardineiras altas.

Aos poucos o aspecto aprazível da avenida e seu entorno central (Figura 23) foram se perdendo ao mesmo tempo em que as moradias residenciais daquela área foram sendo substituídas por comércios e serviços. Uma das únicas partes a não sofrer alteração foram as calçadas de 5 metros de largura, raríssimas na cidade. Neste mesmo período, as rotas de ônibus municipais foram transferidas para a Avenida Rodrigues Alves, que se fortaleceu ano após ano com a aberturas de novas vias de acesso e construções de viadutos, consolidando-a como terminal linear a céu aberto. A avenida passou a proibir o estacionamento a meio fio e implantar pontos de ônibus por toda sua extensão. Essas medidas de transformação resultaram na saída de muitos negócios ali instalados. Fatores como a falta de vagas de estacionamento, maior movimentação de veículos, deformação do asfalto, poluição sonora, ambiental e visual contribuíram para a transformação da paisagem urbana da área, que de agradável e arborizada passou a ser símbolo de um urbanismo voltado ao funcionalismo e ao uso de carros, resultando nos primeiros prédios a serem desocupados (Figura 24) (GHIRARDELLO, 2020).

Figura 23 – Avenida Rodrigues Alves na década de 1950



Fonte: Ghirardello (2020).

Figura 24 – Avenida Rodrigues Alves na década de 1980



Fonte: Biblioteca IBGE (c2021).

O centro de Bauru viveu seu período de auge econômico devido principalmente a chegada das linhas férreas, possibilitando que a cidade se moldasse a sua volta e expandisse sua economia para o setor terciário e comércio, visto que o setor agrônomo, tão presente no estado de São Paulo, era limitado devido ao solo arenoso local.

Entretanto, no final da década de 1950, o movimento que defendia a abertura de rodovias no Brasil passou a ganhar mais força através do presidente Juscelino Kubitschek, que visava ampliar a malha rodoviária para o interior do país e, economicamente falando, atrair empresas internacionais do ramo automobilístico. A abertura de rodovias chegou a Bauru que, devido a sua localização privilegiada,

passou a ser um importante entroncamento ferroviário e rodoviário (GHIRARDELLO, 2020; SILVA, c2021).

As rodovias passaram a ter cada vez mais qualidade e ligar novas regiões, possibilitando que transportes de bens pudessem ser feitos por caminhões. A popularização de carros particulares, primeiramente entre a classe alta, se tornou fator crucial para que as cidades priorizassem aberturas de vias locais. E a circulação de ônibus intermunicipais e interestaduais concretizou a necessidade de abertura de rodoviárias. Em Bauru, essa carga e descarga era feita na Praça Machado de Mello, em frente a NOB, porém, com a demanda cada vez maior, era necessário deslocar essa função para outro espaço, sendo a lateral da estação a solução mais razoável naquele momento. Dois projetos para a rodoviária de Bauru neste local foram feitos, porém nenhum deles executado (GHIRARDELLO, 2020).

As décadas de 1960 e 1970 marcaram o começo do processo de decadência da ferrovia em Bauru, as viagens de trem passaram a ser menos procuradas. Em contrapartida, as rodovias eram cada vez mais requisitadas, complicando a situação da rodoviária improvisada na Praça Machado de Mello. Neste mesmo momento, a Avenida Nações Unidas e a Avenida Nuno de Assis emergem como vias de acesso rodoviário, se tornando então o entroncamento ideal para a implantação do Terminal Rodoviário de Bauru, projeto do arquiteto Jurandyr Bueno Filho, inaugurado na década de 1980. A Estação Ferroviária Central Noroeste do Brasil consegue se manter até 1996, quando extingue definitivamente o transporte de passageiros, já decadente há cerca de duas décadas, e se volta apenas ao transporte de cargas após concessão privada da ferrovia (Figuras 25 e 26) (GHIRARDELLO, 2020).

Figura 25 – Estação Central de Bauru – década de 1980



Fonte: Estação... (2019).

Figura 26 – Estação Central de Bauru – 2020



Fonte: Elaborada pela autora.

O reflexo da decadência ferroviária em Bauru é sentido logo em seguida pelo comércio central, principalmente nas primeiras quadras da Rua Batista de Carvalho e nos hotéis do entorno, que precisaram modificar seus perfis de clientes, antes de classe alta, para classes mais populares. O trânsito de veículos particulares aumentou rapidamente, mas a estrutura viária não conseguiu acomodar com eficiência, prejudicando a acessibilidade do público mais abastado, que já deixara de usar o transporte público (GHIRARDELLO, 2020).

Tal situação facultou com que algumas vias direcionadas aos bairros mais ricos, ao sul da cidade, como Rio Branco e Gustavo Maciel, prenunciassem novo direcionamento do comércio e serviços destinados ao público de poder de compra mais elevado que ali teria fácil acesso [...] (GHIRARDELLO, 2020, p. 218).

Neste momento, passam a se estabelecer as galerias comerciais e o primeiro *shopping center* de Bauru, localizado próximo à Avenida Nações Unidas e com fácil acesso à rodovia, oferecendo ao consumidor uma diversidade de lojas e equipamentos de lazer, além da disposição de milhares de vagas de estacionamento,

o que tornou ainda nítido a situação de abandono da população de classe média e alta com o velho centro comercial, que passou a ser reconhecido pelo comércio popular. Anteriormente a isso, na década 1970, o Plano Diretor de Bauru já tratava essa área como deteriorada, muito em razão de uma situação que permeia os dias atuais, o consumo e o tráfico de drogas no local. Naquele momento, a acessibilidade a outros locais dada pela ferrovia facilitava o traslado de drogas, que passou a ser mais evidente por conta de boates e cabarés localizados no centro (GHIRARDELLO, 2020).

A descentralização de atividades comerciais e de serviços tornou ainda mais evidente a crise da região, que viu seu público consumidor migrar para zonas mais afastadas e precisou modificar seu padrão de vendas, visando atingir a população menos abastada e que ainda circulava pelo local, devido principalmente ao corredor de transporte público coletivo formado pela Avenida Rodrigues Alves.

Como resposta a essa situação, o poder público da cidade propôs a execução de um calçadão na Rua Batista de Carvalho, que teria o percurso iniciado na Praça Machado de Mello e seguiria até a Praça Rui Barbosa, limitando a circulação para o uso de pedestres e não mais de veículos. Outras reformas foram propostas para os pontos comerciais, incluindo alguns processos de restauração de fachada de edifícios construídos nos primórdios da cidade, porém, não foram suficientes para deter o processo de transferência do comércio e serviços para outras regiões. O foco em manter o local como principal ponto comercial da cidade pode ter sido fator crucial para a aceleração do processo de descentralização, pois medidas complementares acabaram sendo deixadas de lado e evidenciaram demais problemas, como a insegurança, falta de acessibilidade pública, não preservação de patrimônio histórico e abandono da função de moradia no centro, problemas esses que permeiam até os dias de hoje, tornando o centro de Bauru um local menosprezado por parte da população (GHIRARDELLO, 2020).

Talvez tenhamos nos tornado um povo tão displicente, que não mais nos importamos com o funcionamento real das coisas, mas apenas com a impressão exterior imediata e fácil que elas transmitem. Se for assim, há pouca esperança para nossas cidades e provavelmente para muitas coisas mais em nossa sociedade. Mas acho que não seja assim (JACOBS, 2014, p.17).

No caso do centro de Bauru, essa política pública atingiria a economia da cidade como um todo, pois, de acordo com dados da ALSP, 41,27% da população empregada da cidade trabalha com prestação de serviços e 25% trabalham no setor comercial, totalizando quase 70% da população empregada nesta área que moldou o centro da cidade desde seus primórdios. A Rua Batista de Carvalho e seu entorno contam com aproximadamente “130 lojas e comércio movimentando milhões de reais por ano. O metro quadrado lá chega a custar R\$4,5 mil” de acordo com o site Vivendo Bauru no ano de 2015, o que mostra que o potencial do local ainda resiste ao descaso público e da população (121 ANOS..., 2017).

A área central ainda abriga diversas instituições de ensino, prédios públicos e as principais filiais de bancos, além de artistas de rua, grupos de ONG's e sediar diversas manifestações. A grande quantidade de edifícios históricos tombados, ao contrário do que alguns acreditam, pode favorecer a recuperação da identidade local. Se bem preservados e junto a um programa de qualidade, essa integração pode se tornar fator fundamental para atrair novos olhares, sob novas perspectivas. Outro ponto positivo na requalificação de áreas centrais é sua própria localização privilegiada, facilitando o acesso da população e, se somado a um projeto de mobilidade urbana eficiente, é capaz de recuperar e otimizar o transporte público coletivo e integrá-lo a outras formas de locomoção, como as bicicletas, tornando o espaço e a cidade mais sustentável. Por outro lado, um planejamento de requalificação central que não privilegie ou não inclua em suas diretrizes programas de cunho social, sejam eles habitacionais ou demais usos, pode causar um processo contrário do desejado, tornando a zona central um local enobrecido e gentrificado, sem diversidade de público e criando uma paisagem urbana distinta e segregada (GHIRARDELLO, 2020).

5 OBRAS CORRELATAS

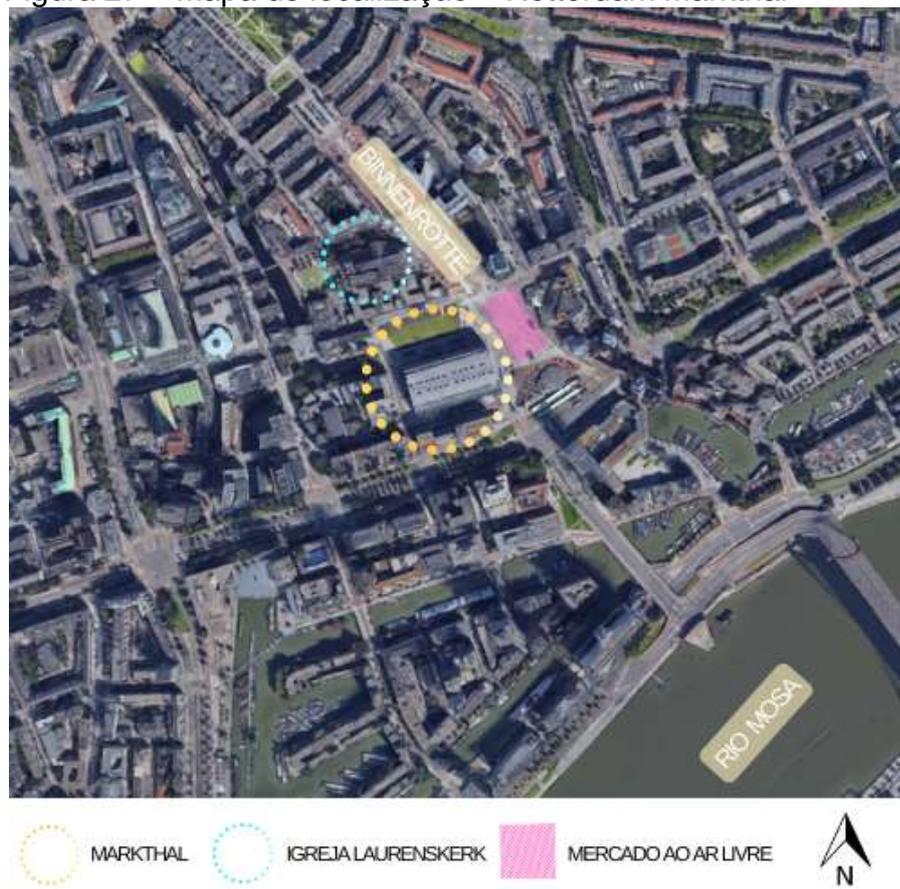
Este capítulo apresentará as obras e projetos escolhidos para servir como referência e repertório para elaboração da proposta projetual. São abordadas informações de projeto, relação da obra com a cidade e seu entorno e aspectos principais.

5.1 ROTTERDAM MARKTHAL

O Markthal, desenvolvido pelo escritório holandês MVRDV em parceria com o escritório Provest, é a idealização de um edifício híbrido junto a um mercado municipal no centro histórico de Rotterdam, Holanda. Inaugurado no ano de 2014, o projeto é fruto de um concurso organizado pelos órgãos públicos da cidade, que possuíam o desejo de estender um mercado a céu aberto já existente a uma nova edificação coberta, visando o futuro em que a venda de alimentos frescos e refrigerados ao ar livre não seria mais permitida pelas normas europeias. Outro fator importante a ser considerado era o desejo do município em aumentar a densidade populacional da área central, possibilitando maior usufruto dos serviços ali oferecidos (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

O Markthal se localiza em Laurenskwartier, uma área do centro de Rotterdam, próximo a Igreja Laurenskerk (Figura 27), conhecida por ser uma das únicas edificações resistentes a um bombardeio ocorrido durante a segunda guerra mundial (1939 – 1945), responsável por destruir grande parte da cidade. Mais precisamente, o Markthal está inserido junto a Binnenrotte, uma rua conhecida por ser um grande espaço aberto onde ocorrem diversas atividades, entre elas o mercado ao ar livre, um dos maiores do país. A implantação dessa edificação impulsionou um processo de reurbanização da Binnenrotte, cujo projeto visava ampliar as áreas verdes, criando caminhos que interligassem os mercados e tornassem o local mais atrativo (Figuras 28 e 29), porém, conforme figura 30, este plano de renovação datado de 2018 não se realizou de acordo com o proposto, mas, ainda assim, a inserção do Markthal no local incentivou maior uso do espaço (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

Figura 27 – Mapa de localização – Rotterdam Markthal



Fonte: Modificado a partir do Google Earth (c2021).

Figura 28 – Projeto de reurbanização da Binnenrotte



Fonte: Binnenrotte... (c2021).

Figura 29 – Projeto de reurbanização da Binnenrotte



Fonte: Binnenrotte... (c2021).

Figura 30 – Binnenrotte em 2019, pós execução da reurbanização



Fonte: Google Earth (c2021).

O conceito do Markthal pode ser entendido como um edifício híbrido que possibilita aos usuários e visitantes maior permeabilidade entre os espaços públicos e privados, combinados de forma sustentável (Figura 31). A inovação proposta à área central histórica busca retomar a vitalidade do espaço de forma definitiva e isso se dá através do adensamento habitacional proposto pela inserção de apartamentos residenciais no programa. Além do uso habitacional, o Markthal abriga funções de alimentação, serviço e lazer, servindo como um impulso importante para o lado leste do centro de Rotterdam, reforçando o desenvolvimento e valorizando as edificações históricas, como a igreja Laurenskerk, mostrando que é possível criar interações positivas entre o antigo e o novo (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

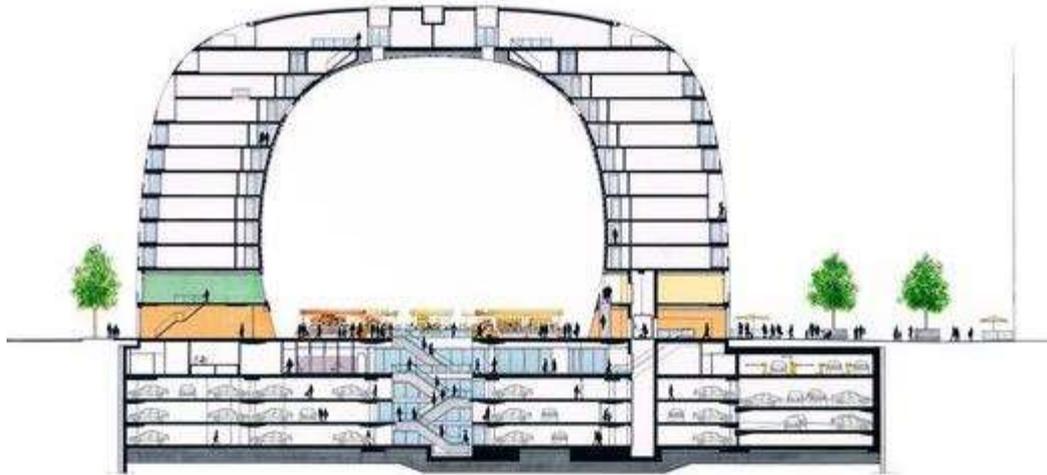
Figura 31 – Relação do Markthal com o mercado a céu aberto



Fonte: Markthal... (c2021).

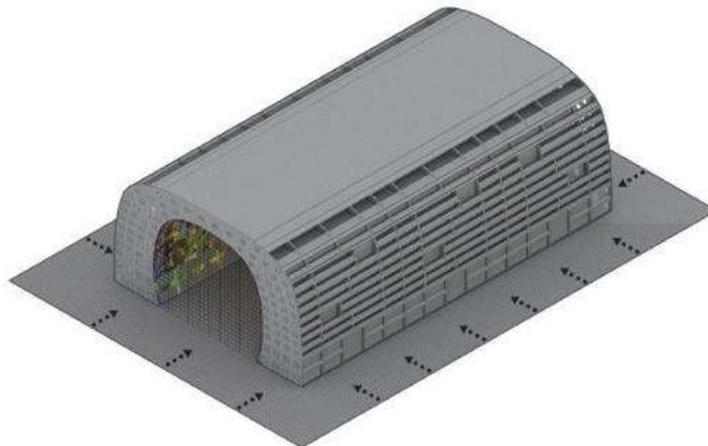
O Markthal se forma através de um grande arco com 120 metros de comprimento, 70 metros de largura e 40 metros de altura, totalizando 95.000m² de área construída distribuído em 16 pavimentos, destes 4 são subsolos, onde seu contorno é ocupado por apartamentos residenciais e seu centro dispõe de mercado, restaurantes, cafés, bares, lojas e um centro de educação sobre vida saudável, dispostos entre o primeiro pavimento, o térreo e o primeiro subsolo (Figura 32). Os demais três pavimentos de subsolo são destinados ao estacionamento de veículos, carga e descarga de mercadorias. Como forma de tornar o espaço altamente acessível, não só a quem ali reside, mas também a visitantes, o Markthal propõe que suas quatro fachadas possibilitem acessos ao interior do edifício (Figura 33). Para os subsolos, foi pensada uma entrada e saída externa através de rampas, por onde também ocorre o traslado de mercadorias. Também foi proposto uma grande abertura no centro do formato arcado, buscando trazer um caráter de integração e amplitude ao espaço. Esta abertura precisou ser fechada fisicamente devido as intempéries externas, mas, para garantir que a proposta inicial ainda permanece, foi feita uma fachada composta por redes de cabos e vidro, ideia semelhante a uma raquete de tênis (Figura 34). Essa fachada transparente compõe as duas transversais do Markthal e é considerada a maior do tipo na Europa (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

Figura 32 – Corte transversal – Rotterdam Markthal



Fonte: MVRDV-designed... (2014).

Figura 33 – Acessos a nível térreo



The loading and distribution take place underground so that at ground level Markthal can be accessed from all sides

Fonte: Markthal (c2021).

Figura 34 – Fachadas transversais



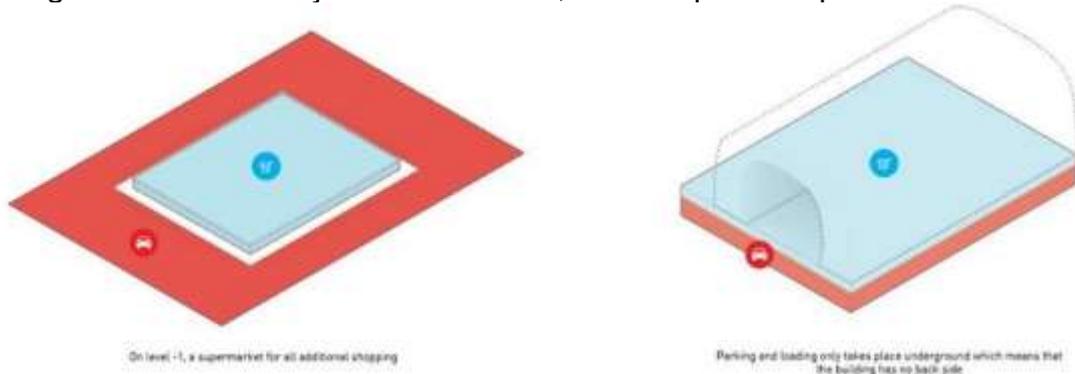
The cable net facade can be compared to a tennis racket. The loads are transferred horizontally and vertically.

In case of extreme wind loads, such as heavy storms, the cable net facade can move inward or outward up to 70cm at its central point.

Fonte: Markthal (c2021).

A distribuição do programa de necessidades ocorre por níveis (Figura 35). O térreo (Figuras 36 e 39) e primeiro pavimento (Figura 40) são destinados ao uso comercial, com 20 ambientes divididos entre lojas, restaurantes e cafés dispostos nas laterais e com quiosques alimentícios distribuídos no centro, sendo estes elementos projetados em dois níveis, o primeiro a nível térreo onde ocorrem as vendas e o segundo como uma laje onde os usuários se acomodam (Figuras 37 e 38). O primeiro pavimento de subsolo (Figura 41) também é destinado ao uso comercial, ali se encontram um supermercado e o centro de educação sobre vida saudável. Os demais três pavimentos de subsolo são destinados ao estacionamento de veículos particulares, sendo 1200 vagas disponíveis, a carga e descarga de mercadorias, que ocorre nesse nível para evitar transtornos com os residentes do local (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

Figura 35 – Distribuição nível subsolo, térreo e primeiro pavimento



Fonte: Markthal (c2021).

Figura 36 – Térreo comercial



Fonte: Markthal... (2014).

Figura 37 – Vista superior da área comercial



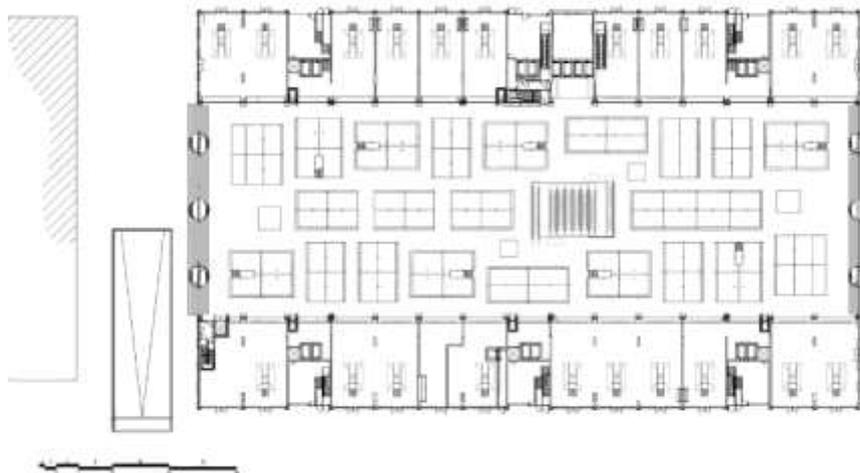
Fonte: Markthal (c2021).

Figura 38 – Interior de uma cafeteria



Fonte: Markthal (c2021).

Figura 39 – Planta nível térreo – Rotterdam Markthal



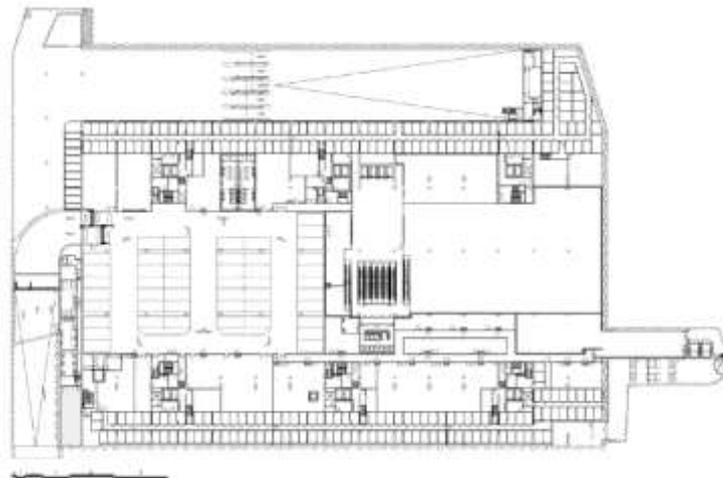
Fonte: Markthal... (2014).

Figura 40 – Planta primeiro pavimento – Rotterdam Markthal



Fonte: Markthal... (2014).

Figura 41 – Planta subsolo 1 – Rotterdam Markthal



Fonte: Markthal... (2014).

A partir do segundo pavimento começa a se distribuir os apartamentos residenciais (Figura 43 e 44), sendo 128 no total, destes, 102 foram destinados ao aluguel e 126 a compra, podendo-se interpretar que essa divisão se associa a uma transição maior de usuários, principalmente nas moradias de aluguel, visando atrair moradores diversos e até mesmo turistas interessados na estadia. O tamanho dos apartamentos varia de 80m² até 300m², podendo possuir de dois a cinco dormitórios, com vistas para o rio Maas ou para a Igreja Laurenskerk (Figura 42) e obrigatoriamente vista para o interior do mercado. Dentre os 128 apartamentos, 24 são coberturas. Para a implantação do uso residencial no Markthal foi preciso projetar os apartamentos de acordo com as leis holandesas sobre incidência de luz natural: salas e quartos possuem vistas para o exterior, enquanto cozinhas e refeitórios

posicionam suas janelas para o interior, as quais possuem uma camada tripla de vidro a prova de som e cheiros (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

Figura 42 – Interior dos apartamentos



Fonte: Markthal... (2014).

Figura 43 – Interior dos apartamentos



Fonte: Markthal... (2014).

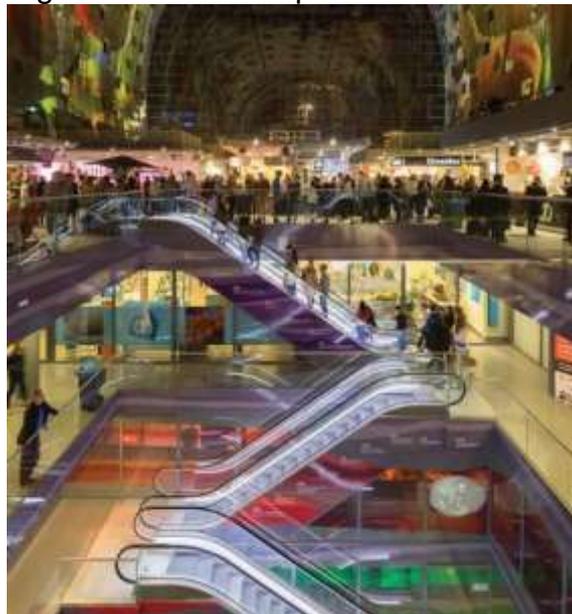
Figura 44 – Planta pavimento tipo – Rotterdam Markthal



Fonte: Markthal... (2014).

Os acessos ao interior do Markthal se dão por todas suas fachadas, conforme representado na figura 33. Para quem é morador, seis entradas dispostas nas laterais longitudinais possibilitam o acesso direto aos apartamentos através de elevadores e escadas (Figura 46). Para acessar a parte comercial do nível térreo, além das entradas nas fachadas transversais, as lojas dispostas nas laterais que formam o arco possibilitam o acesso por dentro delas. Já para chegar aos níveis de subsolo, escadas rolantes se encontram localizadas ao centro do Markthal (Figura 45) e elevadores em suas laterais, além do acesso externo para veículos (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

Figura 45 – Acesso por escada rolante



Fonte: Markthal... (c2021).

Figura 46 – Acessos laterais



Fonte: Google Earth (c2021).

O Markthal é considerado um edifício eficiente, recebeu o certificado *BREEAM very good* devido a seu desempenho sustentável previsto através de suas funções, entre elas a troca de calor que permite a entrada de ventilação natural abaixo da fachada de vidro e subindo para a cobertura, deixando o mercado através de poços de ventilação. Outro fato relevante para tal consideração são os requisitos a serem obedecidos pelos moradores em relação ao consumo de água, energia e resíduos, tornando-os mais conscientes de seus atos (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

Um dos pontos mais notáveis do Markthal é seu grande mural preenchendo sua forma arcada (Figura 47). “Cornucopia” é o nome dado pelos artistas Arno Coenen e Iris Roskan para os painéis de alumínio perfurado que recebem as imagens impressas renderizadas pelo software *Pixar* e que mostram imagens de alimentos, flores e insetos. Acoplados a outros painéis acústicos, essas placas de alumínio colaboram para o controle de sons do edifício, além de formarem uma enorme tela de 11.000m². Em contraste, as fachadas do Markthal são revestidas por pedras naturais cinzas, pensado para realçar o interior e para não causar um impacto negativo a paisagem em que se insere (Figura 48) (MARKTHAL, c2021; MARKTHAL..., 2014).

Figura 47 – Mural preenchendo forma arcada



Fonte: Markthal (c2021).

Figura 48 – Relação entre revestimento exterior e interior



Fonte: Markthal (c2021).

5.1.1 Considerações de análise

O Markthal é uma grande referência projetual do tema uso misto, seu programa foi capaz de absorver as necessidades da região central de Rotterdam e sua forma complexa conseguiu se inserir de forma plena ao lado de construções históricas, como a Igreja Laurenskerk, localizada ao lado noroeste do edifício. Sua grande abertura, mesmo que fechada por vidro, consolida a ideia de permeabilidade entre os espaços externos e internos, criando uma conexão positiva entre o antigo mercado ao ar livre

e o novo mercado municipal, além de impulsionar o desenvolvimento do perímetro de Laurenskwartier, se tornando um ponto atrativo aos moradores de Rotterdam e aos turistas. O grande mural colorido que contorna seu interior, além de conferir um apelo estético único, também auxilia no conforto acústico, se tornando um elemento chave na formação do Markthal. O fato de ser considerado um edifício sustentável e eficiente é um grande atributo positivo, porém, atualmente, todas edificações de tamanha imponência deveriam obrigatoriamente possuir esse quesito em seu programa, se tornando mais interessante o fato de estender o conceito de sustentabilidade para os moradores e usuários do local, que contribuem para sua maior eficiência energética. Contudo, o Markthal e sua composição formal se encaixam perfeitamente com Rotterdam, uma cidade que ao se reconstruir permitiu aos arquitetos e urbanistas maior flexibilidade e estímulo para uso da criatividade, o que não acontece em todos os locais do mundo, principalmente em Bauru, onde o planejamento urbano foi dado de outra maneira.

5.2 CONJUNTO NACIONAL

Objeto absolutamente inquietante do ponto de vista da escala, propõe uma abordagem de uso e ocupação do solo da cidade para afirmar-se como ponto de inflexão no raciocínio do enfrentamento da implantação ou da estratégia de ocupação do lote (BRASIL, 2015).

O Conjunto Nacional, projeto de David Libeskind inaugurado em 1958 em São Paulo – SP, é um grande complexo de uso misto que promove uma relação ímpar entre a cidade e seu espaço. Possuindo uma área construída de aproximadamente 150.000m² em uma gleba de 14.600m², a edificação promove ocupação total de seu perímetro através da diversidade de usos e traz em sua elevação alguns dos preceitos básicos do modernismo, período no qual foi construído, fruto da influência de arquitetos como Oscar Niemeyer na vida de Libeskind. A distribuição de funções entre uma lâmina horizontal e outra vertical, junto a proposta de um terraço-jardim com uma cúpula geodésica construíram um novo marco para a Avenida Paulista e para a cidade de São Paulo (Figura 49) (BRASIL, 2015).

Figura 49 – Fachada da Avenida Paulista a nível do pedestre



Fonte: Brasil (2015).

Localizado no bairro Consolação, em São Paulo, o Conjunto Nacional tem seu perímetro circundado pela Rua Augusta, Alameda Santos, Rua Padre João Manoel e a emblemática Avenida Paulista, palco de diversas atividades e conhecida pela diversidade de prédios comerciais, culturais, dentre outras milhares de funções (Figuras 50 e 51). No entanto, nem sempre foi esse o perfil da avenida, que até a década de 1950 se restringia ao uso habitacional e de baixo gabarito. A implantação do Conjunto Nacional impulsionou a verticalização da via e seu entorno, sendo também um dos responsáveis por promover o uso comercial no local. Alguns anos à frente, a implantação do MASP, algumas quadras a frente ainda na avenida, somado ao programa de lazer oferecido pelo Conjunto precederam o chamado “corredor cultural” formado na Paulista. As calçadas que circundam a edificação são compostas por pedras portuguesas e adentram o edifício, tornando a sensação de continuidade convidativa para a população, além de somar-se o fato de possuir uma marquise cobrindo parte da calçada com um pé direito mais baixo que o comum para tal uso, o que promove uma relação de aproximação com a escala humana. Possuindo acesso em todas suas quatro fachadas, o Conjunto Nacional também acaba funcionando como encurtador de distâncias, podendo a população circular pelo seu interior para chegar a outras vias, gerando movimentação constante e estimulando o setor comercial interno. Ao lado do edifício se encontra um acesso direto a estação de metrô Consolação e, ao centro da Avenida Paulista, uma ciclovia foi instalada percorrendo toda avenida, permitindo maior facilidade de acesso ao local, sem necessariamente

possuir um veículo particular, além dos pontos de ônibus que se encontram na calçada do Conjunto Nacional, na fachada da Paulista (NOSSA HISTÓRIA..., c2021; BRASIL, 2015).

Figura 50 – Mapa de localização – Conjunto Nacional (área ampliada)



Fonte: Modificado a partir do Google Earth (c2021).

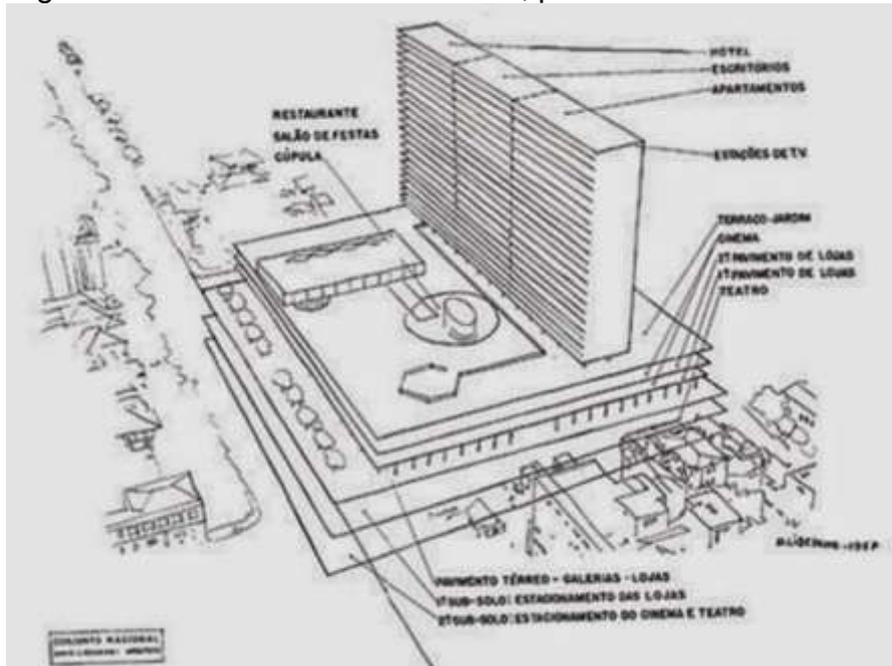
Figura 51 – Mapa de localização – Conjunto Nacional (aproximação do perímetro)



Fonte: Modificado a partir do Google Earth (c2021).

Em 1952, José Tjurs comprou o terreno situado entre a Rua Augusta, Alameda Santos, Rua Padre João Manoel e Avenida Paulista, sendo ela seu maior interesse na aquisição, sonhando com sua transformação em “Quinta Avenida” paulistana, em referência a imponente via nova iorquina. Em 1954, David Libeskind, então com 26 anos, foi contratado para idealizar o projeto desse sonho, se concretizando o Conjunto Nacional. O plano inicial era unir um espaço comercial em lâmina horizontal e um hotel em lâmina vertical (Figura 52), porém, a construção do hotel foi vetada pelas autoridades pois, naquele período, não era permitido tal uso na Avenida Paulista. O projeto então é alterado e a lâmina vertical que abrigaria o hotel passou a abrigar três edifícios de 25 andares: o Guayupιά, residencial, e o Horsa I e Horsa II, ambos comerciais (NOSSA HISTÓRIA..., c2021).

Figura 52 – Desenho da ideia inicial, por David Libeskind



Fonte: Vince (2015).

A lâmina horizontal se distribui por todo terreno e corresponde ao uso comercial, onde se encontram lojas, restaurantes e espaços culturais. Por muitos anos abrigou o luxuoso cinema Astor, onde hoje se encontra a Livraria Cultura, maior livraria do Brasil. Totalizando 61.454m² de área construída, essa lâmina se divide em três níveis: térreo, primeiro pavimento e segundo pavimento. O térreo é subdividido por cinco galerias comerciais e, no centro, o núcleo de circulação vertical possibilita o acesso aos demais pavimentos e ao subsolo através de uma majestosa rampa helicoidal e quatro elevadores, cobertos por uma cúpula de vidro geodésica que permite a incidência de luz natural (Figura 54). O acesso a esse espaço se dá pelas quatro vias que circundam o perímetro do Conjunto Nacional, a Rua Padre João Manoel possui duas entradas para pedestres e o acesso ao subsolo destinado ao estacionamento comercial. A Alameda Santos possui uma entrada e o acesso ao subsolo destinado ao estacionamento residencial, as demais vias possuem somente uma entrada. O piso térreo possui seu perímetro recuado em relação aos demais dois pavimentos superiores, sendo o recuo da fachada da Avenida Paulista de 10 metros e o recuo da Alameda Santos de 4 metros. Isso permitiu aumentar a largura da calçada e ter uma parte da mesma coberta por uma marquise, tornando o espaço mais intimista para a circulação da população. O piso é revestido por pedras portuguesas desde a calçada até o interior do edifício, o que causa a sensação de continuidade da via pública e

convida quem está de passagem a adentrar. Dentro, o que se vê são 66 estabelecimentos comerciais de usos variados, como lojas, cafeterias, bancos, lanchonetes, livraria, dentre outros. Atualmente, alguns espaços caíram em desuso, podendo relacionar isso ao desdém com edificações antigas. O primeiro e segundo pavimento desta lâmina também são destinados ao uso comercial, abrigando espaços maiores e sem o perfil de galeria, diferentemente do térreo. A fachada destes pavimentos é composta por brises horizontais e fechamento em vidro, seguindo o padrão modernista da época (Figura 53) (FRAU, 2016).

Figura 53 – Fachada Avenida Paulista



Fonte: Cotrim (2019).

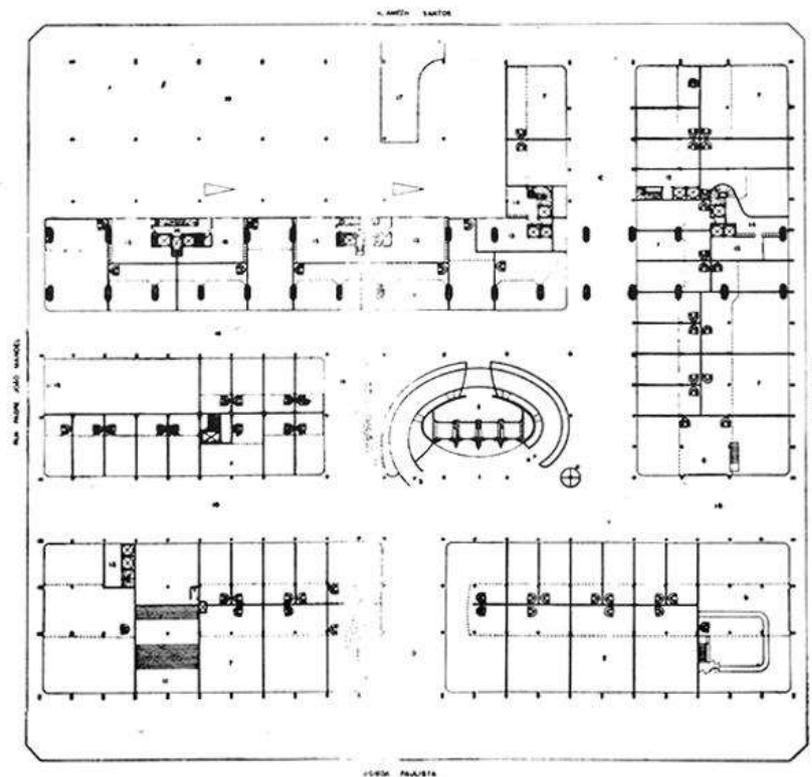
Figura 54 – Rampa helicoidal



Fonte: Cidade... (c2021).

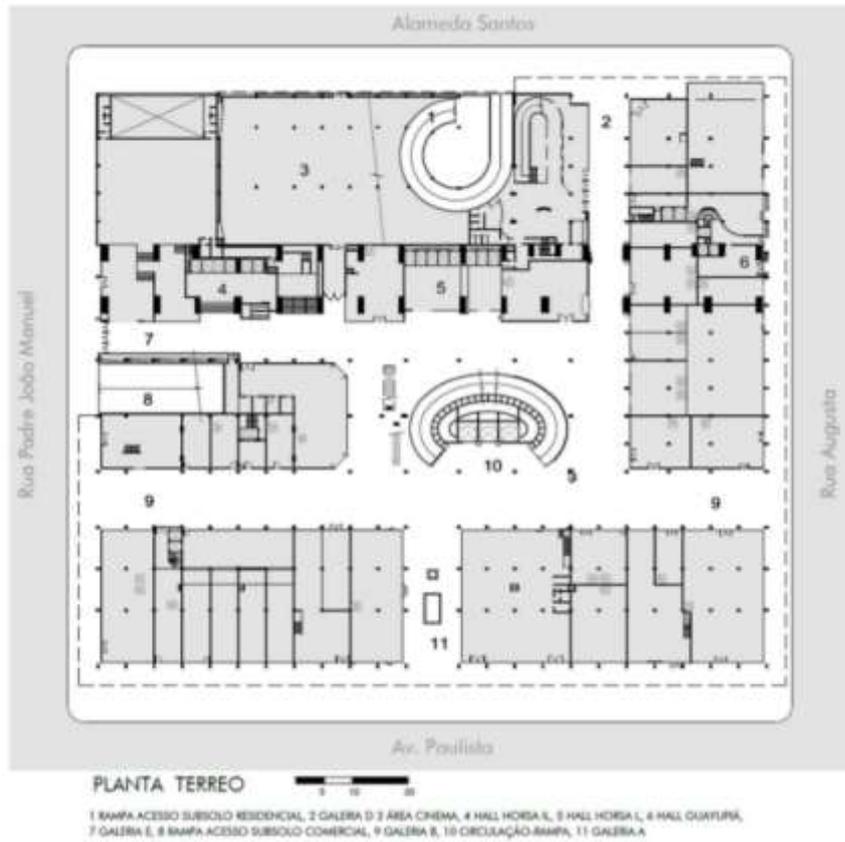
O acesso aos edifícios localizados na lâmina vertical se dá através do piso térreo, junto as funções comerciais, e isso ocorreu devido a mudanças propostas no momento da construção do Conjunto Nacional. Anteriormente, no projeto final, está lâmina possuiria uso totalmente residencial, ao contrário da ideia original, e teria seu acesso feito de maneira separada dos demais usos. Entretanto, no momento que se iniciou a construção, o proprietário e idealizador José Tjurs optou por voltar a antiga proposta, onde o uso misto também aconteceria na lâmina vertical, resultando na integração de acessos e na mudança dos desenhos técnicos (Figuras 55, 56, 57 e 58) (FRAU, 2016).

Figura 55 – Planta térreo - Projeto final (não executado)



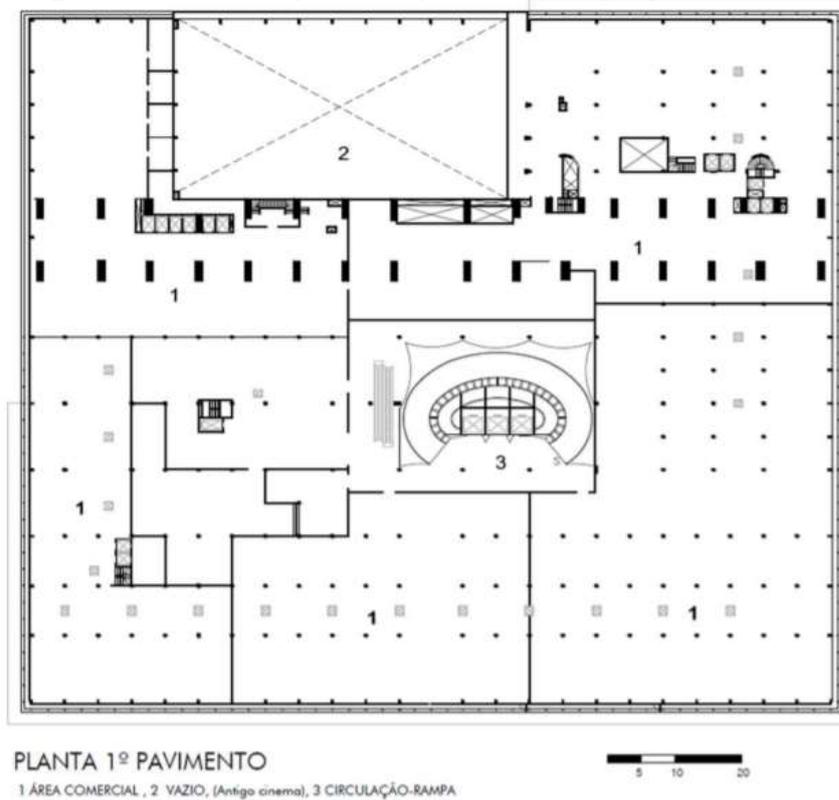
Fonte: Brasil (2015).

Figura 56 – Planta térreo – projeto executado



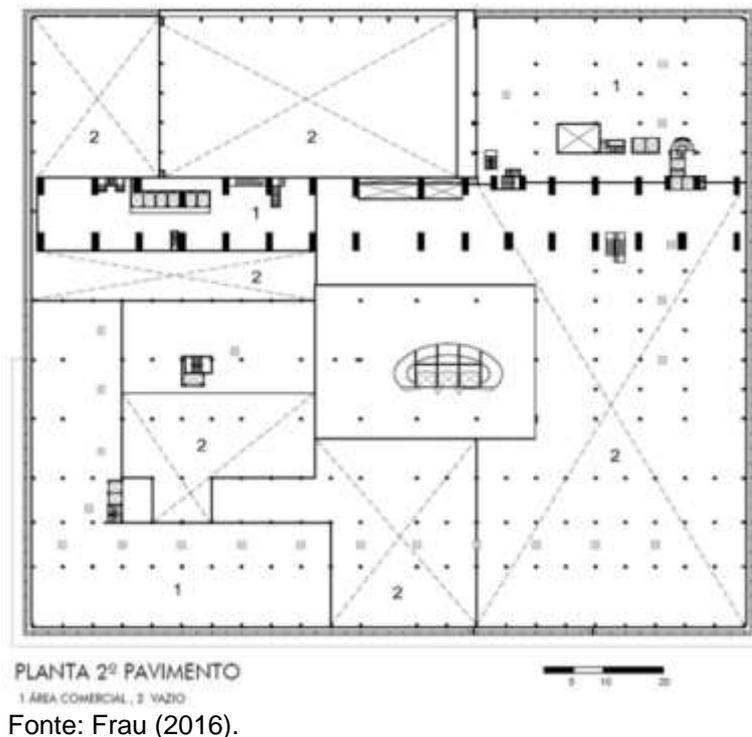
Fonte: Frau (2016).

Figura 57 – Planta primeiro pavimento – projeto executado



Fonte: Frau (2016).

Figura 58 – Planta segundo pavimento – projeto executado



O terraço acima da lâmina horizontal (Figuras 59 e 60) também ganhou destaque ao abrigar usos e construções, além da implantação da lâmina vertical. A cúpula geodésica que serve de cobertura para o núcleo de circulação vertical estruturada em alumínio e com fechamento em vidro foi uma grande novidade na época. Ao seu lado, um pavilhão de festas e eventos abrigou por muitos anos o salão de festas Fasano, tornando o terraço um grande palco da alta sociedade paulistana. Entretanto, o pensamento lucrativo acabou por eliminar a continuidade visual existente. A lâmina vertical, em projeto, seria disposta sobre pilotis, permitindo a permeabilidade, porém, o primeiro pavimento dessa edificação foi ocupado por unidades comerciais e depósitos, fechando a visão entre os lados do Conjunto Nacional para quem estava no terraço. A construção de mais dois pavilhões circundando a cúpula também prejudicou a incidência de luz natural para dentro da lâmina horizontal (FRAU, 2016; NOSSA HISTÓRIA..., c2021).

Figura 59 – Planta terraço

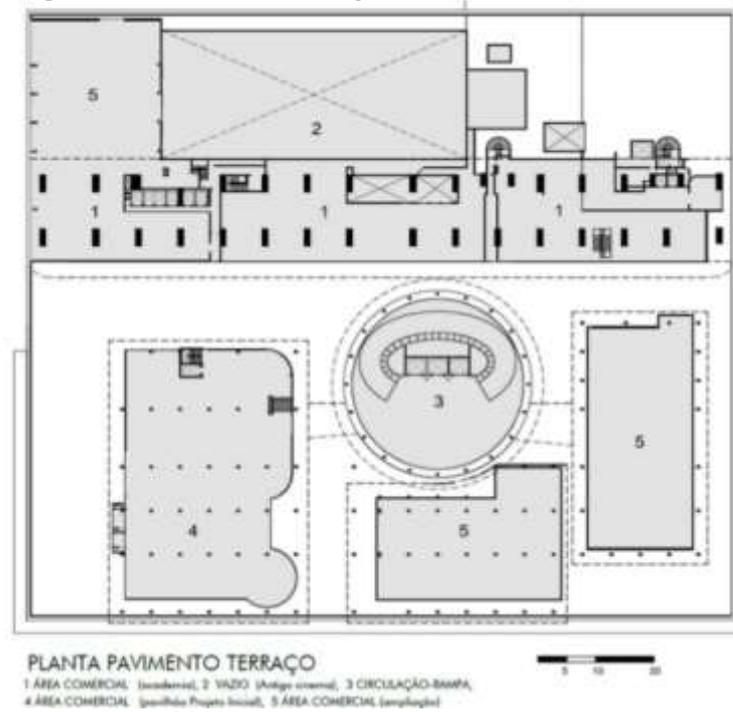


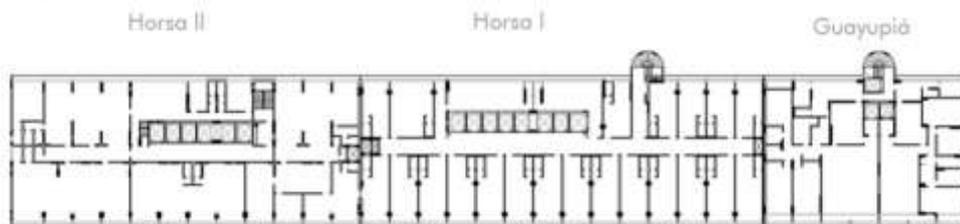
Figura 60 – Terraço coberto por edificações



A lâmina vertical compreende um edifício de 121 metros de largura e 19 metros de profundidade, com 25 pavimentos que totalizam 70,75 metros de altura, iniciando

o processo de verticalização da área da Avenida Paulista. O projeto deste edifício passou por diversas alterações de uso, sendo o projeto final destinado unicamente ao uso habitacional. Porém, durante a execução da obra, a desejo do proprietário e idealizador José Tjurs, seu uso se modificou e passou a compreender funções mistas habitacionais e comerciais. A lâmina então se dividiu em três edifícios, o Guayupιά, residencial, e Horsa I e Horsa II, ambos comerciais (Figura 61). A princípio, a edificação seria suspensa sobre pilotis e teria seu piso térreo livre e integrado ao terraço, entretanto, visando maior aproveitamento comercial, o espaço passou a ser fechado por unidades comerciais e depósitos (FRAU, 2016).

Figura 61 – Planta pavimento tipo – lâmina vertical



Fonte: Frau (2016).

O Edifício Guayupιά possui 13.169m² de área construída e foi a primeira parte da lâmina vertical a ser finalizada, sendo o único a manter o uso residencial (Figura 62). Possui 25 pavimentos no total, sendo 22 com 2 apartamentos (Figura 63) por pavimento e os últimos 3 pavimentos destinados a um triplex. O acesso se dá de através do térreo da lâmina horizontal, por dois ambientes distintos. O primeiro acesso é através da Rua Augusta e chegando até o nível do terraço (ou térreo da lâmina vertical), por onde o usuário precisará ir até o segundo acesso, este sendo acessível também desde o piso térreo da lâmina horizontal por meio das galerias comerciais, conduzindo a pessoa até seu apartamento por meio de três elevadores e uma caixa de escada posicionada por fora do edifício em um volume cilíndrico e translúcido (FRAU, 2016).

Figura 62 – Planta pavimento tipo – Edifício Guayupíá



Fonte: Frau (2016).

Figura 63 – Interior de um apartamento

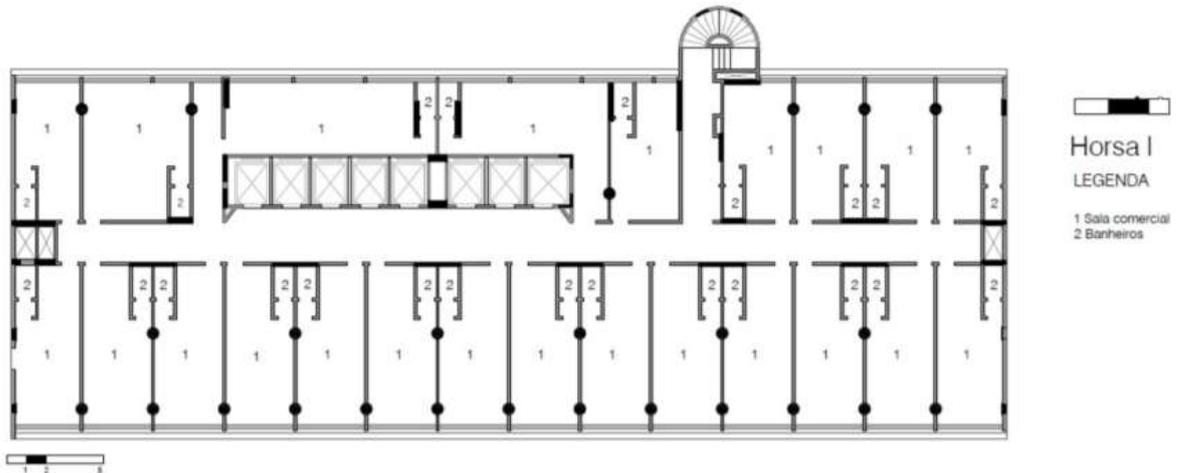


Fonte: Vince (2015).

O Edifício Horse I possui 24.237m² de área construída e dispõe de 562 unidades comerciais de pequeno e médio porte, como consultórios, imobiliárias, escritórios particulares, empresas de informática, entre outros (Figura 64). Foi o

segundo edifício da lâmina vertical a ser concluído e dispõe de oito elevadores com acesso através do pavimento térreo da lâmina horizontal e uma caixa de escada posicionada por fora do edifício em um volume cilíndrico e translúcida (FRAU, 2016).

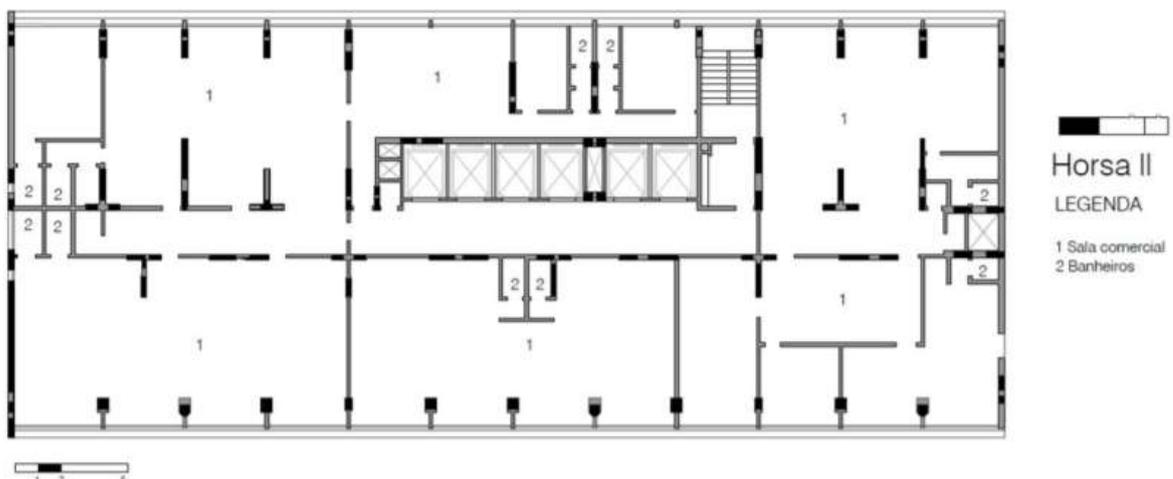
Figura 64 – Planta pavimento tipo – Edifício Horsa I



Fonte: Frau (2016).

O Edifício Horsa II possui 23.682m² de área construída e dispõe de 107 unidades comerciais, sendo 4 delas instaladas no terraço (Figura 65). Este edifício possui espaços comerciais destinados empreendimentos de grande porte, como grandes empresas e, no princípio, abrigaria um hotel, projeto inviabilizado. Dispõe de 6 elevadores com acesso através do pavimento térreo da lâmina horizontal e, ao contrário dos demais edifícios, sua caixa de escada fica junto a estrutura (FRAU, 2016).

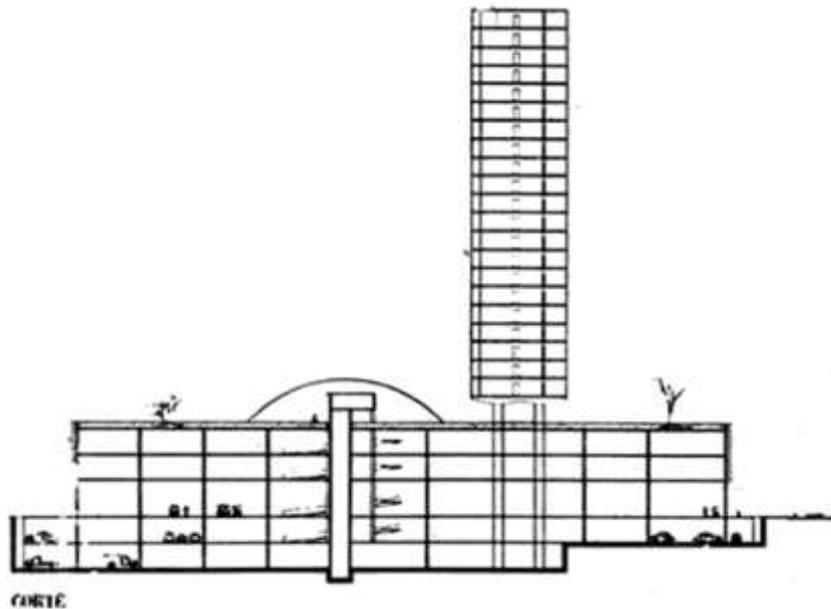
Figura 65 – Planta pavimento tipo – Horsa II



Fonte: Frau (2016).

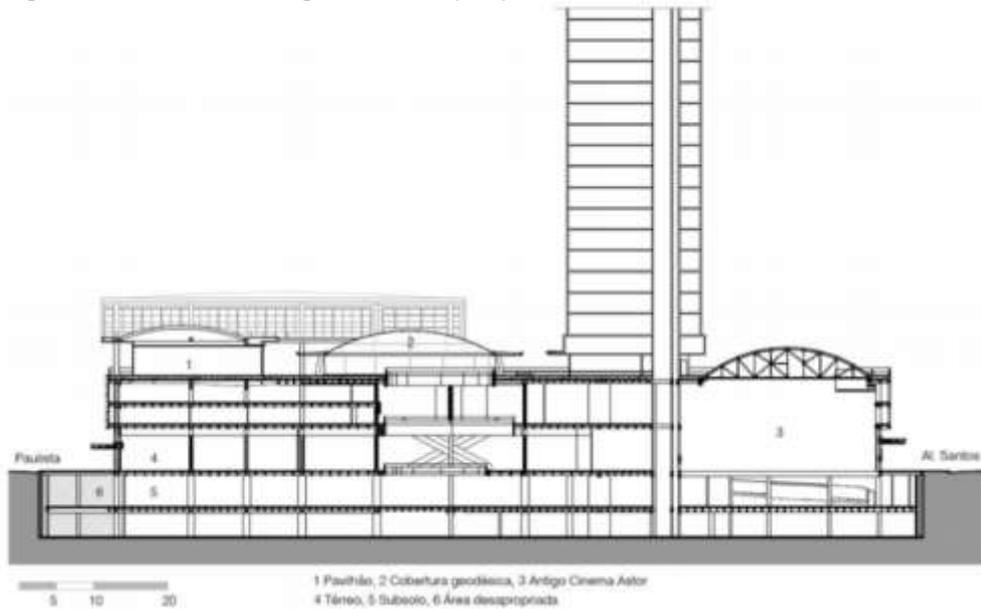
O Conjunto Nacional se concretizou a partir de técnicas construtivas modernistas, empregando o uso de concreto armado, lajes nervuradas, vigas de transição e pilotis, além de outros elementos não estruturais como brises e janelas em fita. Essa composição surgiu como solução formal devido a necessidade de planta livre, principalmente nos pavimentos da lâmina horizontal. Já a lâmina vertical possui uma estrutura independente, tendo seus pilares dispostos de acordo com as divisões dos ambientes e divergindo também entre os três edifícios, Guayupιά, Horsa I e Horsa II. Já no terraço, essa presença de pilares dispostos de maneira não ordenada não ocorre por conta do uso de vigas de transição, que transferem a carga dos 25 pavimentos para os pilotis (Figuras 66 a 68) (FRAU, 2016).

Figura 66 – Corte longitudinal – proposta inicial por David Libeskind



Fonte: Brasil (2015).

Figura 67 – Corte longitudinal – proposta concretizada



Fonte: Frau (2016).

Figura 68 – Construção Conjunto Nacional



Fonte: Brasil (2015).

Um dos pontos de maior destaque do Conjunto Nacional foi o letreiro que por anos esteve iluminado acima da lâmina vertical (Figura 69). Diversas empresas disputavam estampar seu nome naquele espaço em um momento em que o Conjunto tinha os holofotes voltados para si, mostrando sua influência no mercado. A instalação desse letreiro comprovava o desejo de Tjurs em transformar a Avenida Paulista em

uma via semelhante as de Nova Iorque, mas dessa vez se parecendo mais com a Times Square.

Figura 69 – Letreiro estampando a marca Ford, 1970



Fonte: Nossa história... (c2021).

Após anos brilhantes, em 1978, um incêndio deu início ao período de decadência do Conjunto Nacional que, por má gestão, se transformou em um grande cortiço no meio da Avenida Paulista. Em 1990, após anos deixado ao descaso, a mudança de administração e a revitalização de sua estrutura trouxeram de volta uma parte da dignidade e essência perdidas (COTRIM, 2019).

5.2.1 Considerações de análise

O Conjunto Nacional é, definitivamente, uma das obras de maior referência no tema uso misto no Brasil. Isso se verifica ao analisar não somente seu programa de necessidades, mas sim a sua inserção no centro de São Paulo, sendo um dos responsáveis por transformar a Avenida Paulista no que hoje conhecemos. Sua grande escala, ocupando todo terreno e ainda somando uma torre em lâmina de 70 metros de altura, foi capaz de assumir a grandiosidade sem perder a preocupação com a escala humana, isso se comprova através de calçadas que circundam o Conjunto que, além de possibilitarem melhor mobilidade devido sua largura ampliada, convidam os transeuntes a entrar no interior do edifício através da continuidade material e dos acessos por todos os lados. A presença das fachadas ativas também tornou o piso térreo mais atrativo e usual, promovendo uma relação de permeabilidade entre espaço público e privado.

Sua instabilidade ao longo dos anos comprova que uma má administração é capaz de destruir em pouco tempo tudo que foi construído por anos, porém, a relação ímpar estabelecida entre a população e o espaço do Conjunto Nacional foi e é capaz de mantê-lo como um elemento de simbiose urbana em São Paulo.

5.3 BLOX / DAC

O BLOX, projeto do grupo OMA sob autoria de Ellen Van Loon, localizado em Copenhague, Dinamarca, é a materialização da cidade dentro de uma caixa, ou várias caixas, sobrepostas umas às outras de maneira não convencional. O projeto de uso misto foi idealizado para ser sede do Centro de Arquitetura da Dinamarca (DAC), além de abrigar outras funções como espaços de exposição, escritórios, *coworking*, cafeteria, livraria, centro *fitness*, restaurante, apartamentos residenciais e um estacionamento público subterrâneo, dispostos em 28.000m² de área construída sobre um dos principais anéis viários da cidade e as margens do porto local, ajudando na resignificação e apropriação do espaço pela população (Figura 70) (BLOX/DAC, c2021).

Figura 70 – Fachada longitudinal 01 BLOX

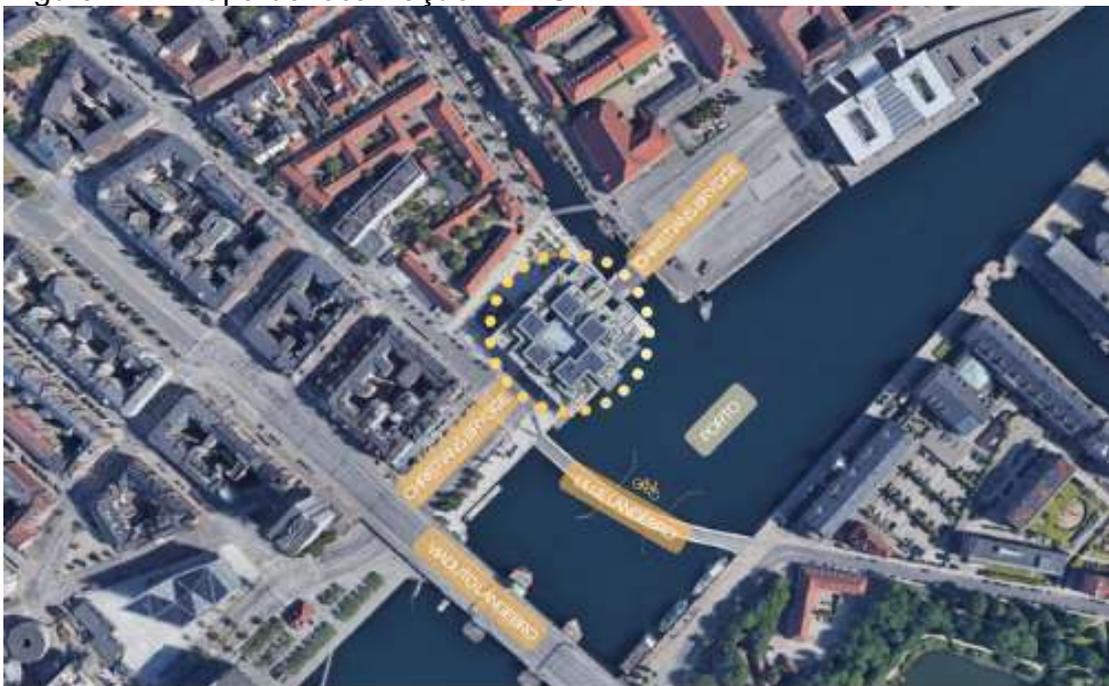


Fonte: Hernández (2018).

Implantado acima da Christians Brygge, uma importante via de conexão da cidade, o BLOX é um dos principais responsáveis pela “redescoberta” do espaço, um local de importância histórica para Copenhague (Figura 71). No passado, o terreno onde hoje se encontra o BLOX era ocupado pela Old Brewery, uma antiga cervejaria

que foi desativada após ser atingida por um incêndio. As margens do porto que limitam o espaço seguiram o caminho do desuso e, com a abertura da Rodovia Christians Brygge, acabou perdendo ainda mais o contato humano, pois o local passou a ser somente espaço de passagem. O cenário passou a mudar quando o Centro de Arquitetura se interessou em construir sua nova sede no espaço. Graças a seu formato, o BLOX permite que as passagens não sejam interrompidas, ao contrário, utiliza delas para ressignificar a área portuária e resgatar o interesse da população em utilizar do espaço como lazer. Seu volume criou uma praça pública na lateral interna da rodovia e, a frente, um espaço aberto com arquibancadas voltadas ao porto, onde a população se encontra para diversas atividades, muitas delas propostas pelo próprio BLOX. Seu entorno também vem sofrendo alterações, antigas vias e estacionamentos aderiram ao movimento e estão se transformando em espaços públicos para pedestres. Ao longo do porto, novas edificações de uso residencial e comercial vem surgindo e o espaço está se tornando palco da arquitetura do país, contrariando os antigos padrões de espaços introvertidos e inacessíveis (BLOX/DAC, c2021; HERNÁNDEZ, 2018).

Figura 71 – Mapa de localização – BLOX

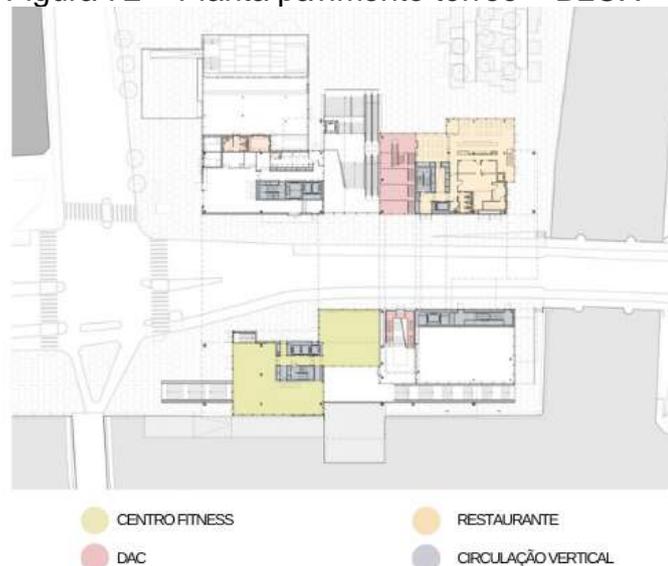


Fonte: Modificado a partir do Google Earth (c2021).



Através do conceito “*City in a box*”, o BLOX propõe ir além de ser somente a sede do DAC, algo que também não faria sentido para uma edificação de tal instituição, e propõe o uso misto como partido. Para adensar as funções no edifício, o OMA fugiu de uma solução técnica convencional e dispôs os usos de forma misturada, sem um simples padrão. A utilização de pé direito duplo, vãos livres e fechamento em vidro evidenciam a tendência a uma arquitetura integrada. Dentro de seus 28.000m², o BLOX abriga: escritórios, incluindo os do DAC (7.000m²), terraços (6.500m²), galerias (5.500m²), estacionamento (5.000m²), apartamentos residenciais (3.750m²), espaços de lazer (2.000m²), espaços livres internos (1.600m²), espaços públicos (1.250m²) e restaurante/bar (1.000m²), (Figuras 72 a 82) (BLOX/DAC, c2021; HERNÁNDEZ, 2018).

Figura 72 – Planta pavimento térreo – BLOX



Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018)

Figura 73 – Planta primeiro pavimento - BLOX



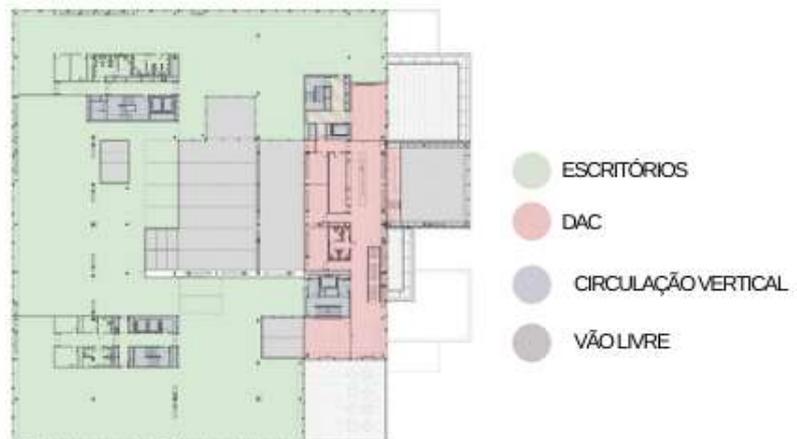
Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 74 – Planta segundo pavimento – BLOX



Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 75 – Planta terceiro pavimento – BLOX



Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 76 – Planta quarto pavimento – BLOX



Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 77 – Planta quinto pavimento – BLOX



Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 78 – Planta subsolo 01 – BLOX



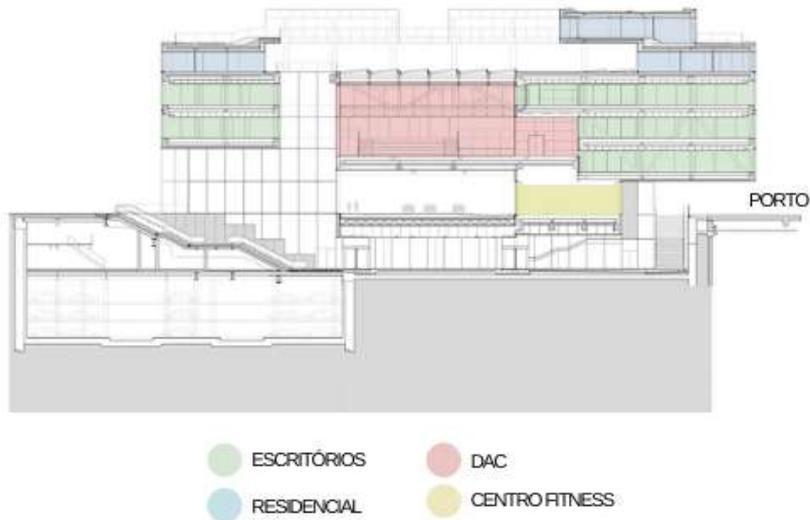
Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 79 – Planta subsolo 02 – BLOX



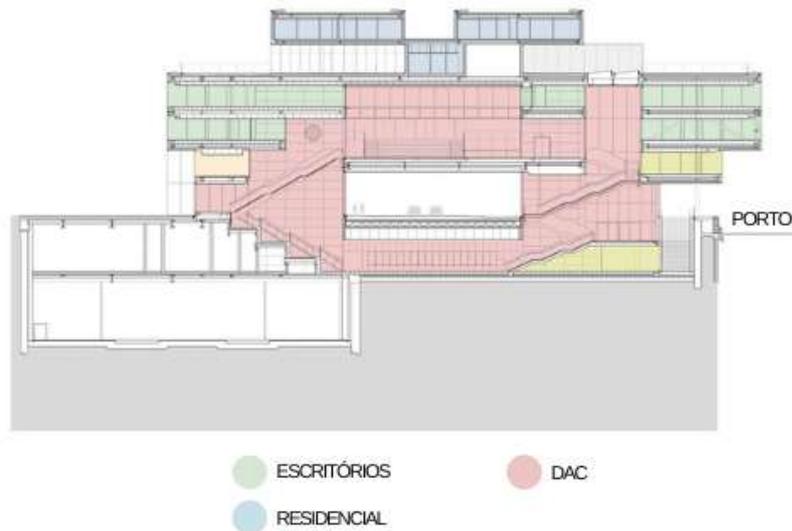
Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 80 – Corte transversal 01 – BLOX



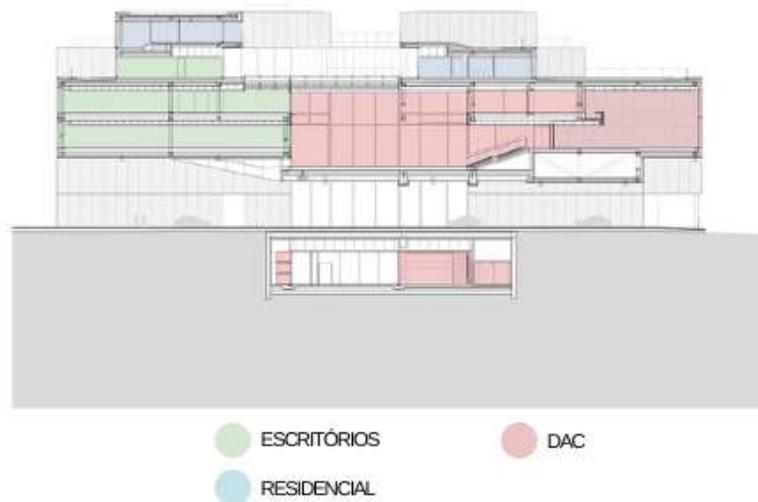
Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 81 – Corte transversal 02 – BLOX



Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Figura 82 – Corte longitudinal 01 – BLOX



Fonte: Modificado a partir de Hernández (2018).

Os acessos ao interior do edifício se dão por todas suas fachadas, incluindo por dentro do “túnel” criado pela própria edificação. Escadarias, elevadores, escadas rolantes e rampas se tornaram elementos essenciais ao projeto, não somente pela necessidade, mas por enfatizar o desejo de integrar os usos (Figuras 83 e 84).

Figura 83 – Acesso de escadas pelo lado da praça pública – BLOX



Fonte: OMA stacks... (2018).

Figura 84 – Acesso de escadas pela lateral ao porto



Fonte: OMA stacks... (2018).

Os espaços destinados ao uso de escritórios são protegidos por uma película branca junto ao vidro, enquanto no restante da fachada vidros verdes foram escolhidos para se assemelhar as águas do rio. O BLOX é estruturado por aço, lajes em concreto armado e metal corrugado (Figura 85 e 86) (BIANCHINI, 2019).

Figura 85 – Construção BLOX



Fonte: Bianchini (2019).

Figura 86 – Composição de vidros nas fachadas – BLOX



Fonte: Hernández (2018).

Os regulamentos para o consumo de energia na Dinamarca exigem que edifícios tenham um baixíssimo consumo de energia, o que impacta diretamente no desenvolvimento de projetos, que passaram a se adaptar para reduzir as emissões de CO₂ e buscar soluções para neutralizar seu uso. O BLOX apresenta diversas estratégias para otimização de sua eficiência energética e redução de CO₂, mas talvez seu maior destaque tenha sido incorporar sustentabilidade ambiental com a sustentabilidade social, sendo capaz de ressignificar um espaço e reaproximar a população, trazendo de volta a vitalidade local. Além disso, o BLOX apresenta condições de conforto acústico, térmico e lumínico que garantem usuários satisfeitos

em sua estadia. Destaque para o sistema de iluminação que, além das perspectivas e luz natural possibilitadas pelo uso de vidro, possuem sombreamento e iluminação artificial automatizadas e ajustadas conforme a necessidade. O edifício ainda possui uma usina de bombas de calor que, de acordo com o site do escritório OMA, “usa o sistema de aquecimento e resfriamento urbano de Copenhague com base no resfriamento de água do mar e no uso de calor residual da geração de eletricidade” (BLOX/DAC, c2021).

5.3.1 Considerações de análise

Em um primeiro momento, o destaque do BLOX fica por conta de sua elevação, uma amostra da nova arquitetura que vem sendo implantada em Copenhague. A solução formal encontrada para inserir a sede da DAC em um espaço visivelmente planejado para o uso de veículos assegura que é possível recuperar áreas e torná-los usuais para pedestres. Entretanto, ao se aprofundar no contexto histórico e de uso daquele espaço, sua elevação se torna apenas uma das peças, talvez a peça final, dentre todas as outras que compõe a importância dessa edificação. O local faz limite com o porto de Copenhague, parte essencial no desenvolvimento da cidade, mas que, anteriormente a sua construção, passava por uma fase de desuso, servindo somente como local de passagem. A inserção do BLOX junto a diversidade de usos contidos em seu programa recuperou o interesse da população em se aproximar novamente do local e visualizá-lo como espaço de permanência e lazer. Seus diversos acessos e fachadas em vidro facilitam a permeabilidade e despertam o interesse de quem passa pelo local. A continuidade de novas edificações com usos variados ao longo das margens do porto somado a manutenção de espaços abertos para uso da população recuperou a vitalidade da área. Porém, não há como afirmar que a implantação do BLOX e demais novas edificações, com soluções formais complexas e contemporâneas, não causaram um processo de gentrificação no local, um espaço ainda ocupado por edifícios residenciais tradicionais. No caso de Bauru, a implantação de uma edificação com tal solução formal em um espaço histórico poderia divergir da ideia de permeabilidade e se tornar um “elefante branco” em meio ao centro, precisando necessariamente de um programa de usos adequado para equilibrar estética com recuperação e manutenção da vitalidade espacial.

5.4 MAGASIN 113

O Magasin 113 é o projeto de transformação e extensão de um edifício já existente situado no distrito de Frihamnen, na cidade portuária de Gotemburgo, Suécia (Figuras 87 e 88). Assinado pelos escritórios MVRDV em parceria com o BSK Arkitekter, o projeto foi encomendado pela câmara municipal da cidade e Älvstranden Utveckling, uma empresa local desenvolvedora de projetos urbanos. O projeto de 2019 ainda está em andamento, sem previsão de conclusão anunciada. O Magasin 113 faz parte do Plano RiverCity, o maior programa de desenvolvimento urbano da Escandinávia, que tem como objetivo conectar a cidade ao rio Gota e reforçar o centro, impulsionando o desenvolvimento de toda região. A meta é, nas próximas décadas, desenvolver aproximadamente 5 milhões de metros quadrados voltados ao uso comercial e residencial nas margens do rio. O projeto assinado pelo MVRDV e BSK compreende um programa de usos mistos, com escritórios, lojas, espaços culturais e restaurante/bar, sendo implantado em um espaço de, aproximadamente, 16.500m², em um armazém existente na beira do rio (MVRDV..., c2021; SCANDINAVIA'S..., 2019).

O Plano RiverCity compreende uma área que abrange sete distritos da cidade de Gotemburgo, segunda maior cidade da Suécia, com cerca de 533.000 habitantes, sendo o Frihamnen um deles. Para este distrito, o plano atuará entre 2017 e 2040, visando o adensamento de atividades que promovam a permanência no local, como projetos habitacionais, comerciais e de lazer. A previsão é de que cerca de 15 mil pessoas passem a viver no distrito. O armazém onde será implantado o projeto do Magasin 113 se localiza a beira do rio Gota, em um espaço amplamente aberto e sem vitalidade, onde apenas alguns galpões fazem volume (MVRDV..., c2021; SCANDINAVIA'S..., 2019).

Figura 87 – Mapa de localização – Magasin 113



Fonte: Modificado a partir do Google Earth (c2021).

Figura 88 – Vista ao nível do pedestre do armazém onde será implantado o Magasin 113



Fonte: Google Earth (c2021).

O projeto do Magasin 113 compreende o espaço de um antigo armazém que se destinava a atividades do porto de Gotemburgo. A proposta do grupo MVRDV em parceria com o BSK Arkitekter está alinhada ao programa de desenvolvimento

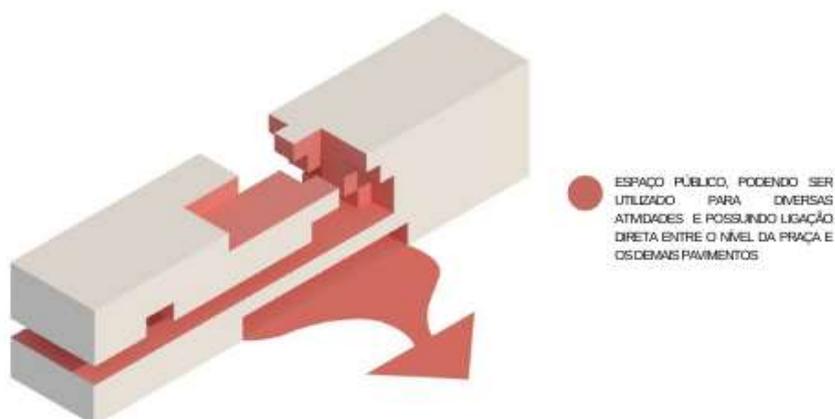
RiverCity e visa gerar maior adensamento e uso no local, isso se dá através de um programa de usos mistos (Figura 89) que contará com espaços flexíveis para escritórios, um centro de artes (Figura 93), espaços “*pop-up*” (temporários, geralmente aplicados a lojas, onde uma experiência diferente é proposta temporariamente), um restaurante, café (Figura 92), pontos comerciais e estúdio para artistas, tudo isso conectado por um grande espaço público que se desenvolve entre os níveis do edifício e a praça pública implantada a frente das fachadas do Magasin 113 (Figuras 90 e 91). O conceito projetual é resgatar a identidade da população com o local e estreitar a ligação da cidade com o rio Gota, isso definirá como será o desenvolvimento futuro da área. Para que isso seja possível, o projeto prevê a realização de atividades voltadas aos residentes locais como forma de compreender quais são suas ambições e desejos, encontrando assim uma expressão visual que os identifique e possa ser aplicada por toda área (MVRDV..., c2021).

Figura 89 – Distribuição de usos em corte esquemático – Magasin 113



Fonte: Modificado a partir de MVRDV... (c2021).

Figura 90 – Diagrama de distribuição do espaço público – Magasin 113



Fonte: Modificado a partir de MVRDV... (c2021).

Figura 91 – Espaço público interior –
Magasin 113



Fonte: MVRDV... (c2021).

Figura 92 – Café – Magasin 113



Fonte: MVRDV... (c2021).

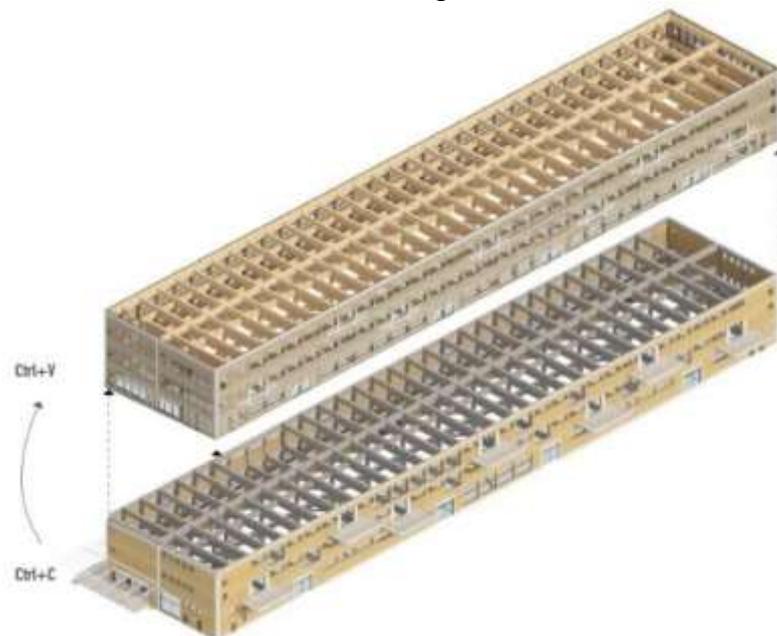
Figura 93 – Centro e estúdio de artes – Magasin 113



Fonte: MVRDV... (c2021).

O espaço do armazém possui três pavimentos com fachada de tijolos aparentes que serão restaurados e mantidos. Sua estrutura em concreto permitirá a construção de mais três pavimentos acima, estruturados em madeira (Figuras 94 e 95). Uma “capa” de vidro transparente sustentada por perfis metálicos cobrirá todo edifício, trazendo uma nova linguagem, mas respeitando o que já era existente (Figura 96). A fachada voltada para o rio Gota possui varandas que serão mantidas, mas adaptadas a nova linguagem, com o antigo guarda corpo de ferro substituído por vidro. Uma rampa em tom verde neon será conectada a uma dessas varandas, fazendo ligação direta a praça e uma arquibancada iluminada em tom rosa completa esse lado do edifício (Figura 97). A fachada contrária receberá um pergolado de vidro sustentado por tirantes em toda sua extensão e onde atualmente se encontra um piso elevado será uma espécie de varanda, em partes fechada por vidro e em partes aberta, com acesso por rampa e escadas destacadas em cores vibrantes (Figura 98) (MVRDV..., c2021).

Figura 94 – Implantação de novos pavimentos estruturados em madeira – Magasin 113



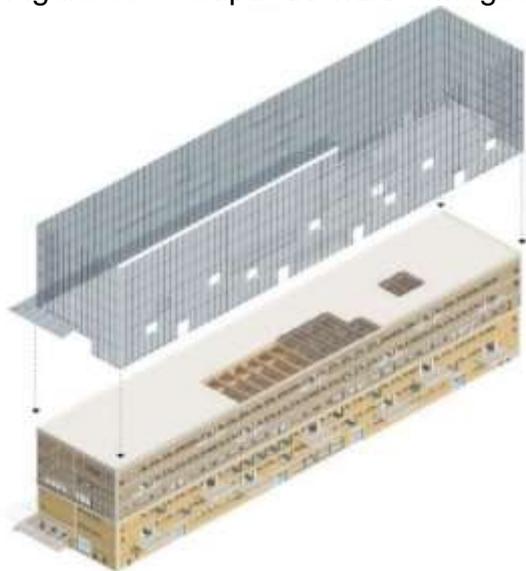
Fonte: MVRVD... (c2021).

Figura 95 – Estrutura de madeira aparente internamente – Magasin 113



Fonte: MVRDV... (c2021).

Figura 96 – “Capa” de vidro – Magasin 113



Fonte: MVRDV... (c2021).

Figura 97 – Fachada com varandas – Magasin 113



Fonte: MVRDV... (c2021).

Figura 98 – Fachada com pergolado – Magasin 113



Fonte: MVRDV... (c2021).

5.4.1 Considerações de análise

O projeto do Magasin 113 pode ser considerado um ponto inicial de um planejamento urbano complexo, onde seu desenvolvimento e atuação na área guiarão os próximos projetos implantados no distrito de Frihamnen. Talvez por conta disso, seu programa, apesar de misto, não define com certeza quais serão seus usos, uma vez que os espaços são flexíveis. Os únicos dois usos dados de forma permanente estão relacionados diretamente com o bom desempenho de um projeto com tal viés: abrangência de espaços públicos conectando ambiente externo e interno e o espaço destinado a alimentação. O local escolhido para implantação do Magasin 113 apresenta forte potencial de adensamento, a longo prazo, pois, por não possuir muitas edificações, o planejamento se torna mais livre. Essa situação se assemelha, devidas as proporções, ao caso de Rotterdam, cidade natal do grupo MVRDV, que também possui seu desenvolvimento a partir do porto e passou por planejamentos urbanos que visavam requalificar e desenvolver as áreas centrais e próximas ao rio. O uso do armazém como sede do projeto revela o interesse e respeito pela história local, sua manutenção associada a ampliação e aplicação da capa de vidro transparecem a ideia de associar o antigo ao novo como possível resposta aos desejos urbanos contemporâneos, somado ao programa misto, comumente utilizado para recuperar a vitalidade dos espaços.

6 ANÁLISE DA ÁREA

A área de intervenção se localiza na cidade de Bauru, na região centro-oeste do estado de São Paulo, distante cerca de 326km da capital paulista (Figura 99).

Bauru possui uma população estimada de 379.297 habitantes no ano de 2020, segundo dados do IBGE, entretanto, o último censo realizado, no ano de 2010, traz uma população de 343.937 pessoas, sendo a 18ª população do estado. Sua densidade demográfica é de 515,12 hab/km², a 56ª no ranking do estado. A principal atividade econômica local atualmente é o setor terciário, responsável pela maior parcela do PIB da cidade. A localização central de Bauru dentro do estado de São Paulo tornou a cidade um importante entroncamento aéreo, ferroviário e rodoviário, possuindo diversas rodovias cruzando seu território, tais como rodovia Marechal Rondon, rodovia Engenheiro João Batista Cabral, rodovia Comandante João Ribeiro de Barros e rodovia Cezário José de Castilho (BAURU, [c2021?a]).

Figura 99 – Mapa de localização do município de Bauru dentro do estado de São Paulo



Fonte: Bauru (c2021).

6.1 ZONEAMENTO

A área escolhida para o desenvolvimento de um projeto de uso misto está inserida em uma ZCC, zona estritamente comercial, (Figura 100), segundo a Lei nº2.339 de 15 de fevereiro de 1982, intitulada "Normas para parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Bauru". Entretanto, por possuir uma de suas

fachadas voltada para a Avenida Rodrigues Alves, a área de intervenção passa a fazer parte de um corredor comercial, segundo a Lei nº3.640, de 19 de novembro de 1993 (Figura 101). Nesta configuração, são permitidos os seguintes usos: R.1, R2.01, R2.02, R2.03, R2.04, C1, C2.01, S2.01, S1, C2.02, C2.03, C3.01, C3.02, S2.02, S3.01, S3.02, S3.03, I1, E.1, E.2, E.3, sendo destacados na figura 101 os usos a serem abordados no projeto de uso misto. Ainda de acordo com a Lei nº3.640, para corredores comerciais a taxa de ocupação (T.O.) máxima tolerada é de 3/4 do terreno (75%) e o coeficiente de aproveitamento (C.A.) máximo tolerado é igual a 3 (BAURU, 1982; BAURU, 1993).

Figura 100 – Zoneamento de área de intervenção, de acordo com a Lei nº2.339 de 15 de fevereiro de 1982



ZCC	ESSENCIALMENTE COMERCIAL com alterações feitas pela Lei 2467/82			CARACTERÍSTICAS GERAIS DE USO E OCUPAÇÃO			ZONEAMENTO DE BAURU				QUADRO 11
	PERMITIDOS	PERMISSÍVEIS	TOLERADOS	OBS	ÁREA MINIMA m²	TESTADA MIN. m	ALINHAMENTO	DIVISAS LATERAIS	FUNDOS	ÍNDICE URBANÍSTICO T.O.max.	
	R2.03			7 e 13	250	10				4/5	4
C1 - C2 - S1				7	125	5				1	4
S3.03	S2.01 - S3.01			22 e 7	250	10				1	4
	R2.04			7 e 3	250	10				3/4	4

OBS:
 (7) Poderá haver necessidade de área para estacionamento de veículos e/ou pátio para carga e descarga - quadro 21
 (13) Admitidos na zona apenas se estiverem localizados a partir do 3º pavimento, os dois primeiros obrigatoriamente deverão ser destinados a atividades de comércio e/ou serviço.
 (22) As agências bancárias e estabelecimentos congêneres, bem como, garagens ou estabelecimentos de qualquer natureza NÃO poderão ter acesso de veículos pela Rua Batista de Carvalho.

Fonte: Modificado a partir de Bauru (1982); Zonas... (c2021).

Figura 101 – Corredor Comercial, de acordo com a Lei nº3.640, de 19 de novembro de 1993

COC	CORREDOR DE COMÉRCIO	TRECHO E RECUO DE FRENTE ESPECIAL	QUADRO I
ITEM	CORREDOR	TRECHO	RECUO (metros)
100	Av. Getúlio Vargas toda a sua extensão (Lei Cam. 5483/07)	Toda extensão	
101	Av. Rodrigues Alves qt. 01 a 07 (Lei Cam. 5483/07)	Q. 01 a 07	
102	Rua Adante Gigo, qt. 10 – Jd. Carolina (Lei Cam. 5483/07)	Q. 10	

COC	CORREDOR DE COMÉRCIO	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE USO E OCUPAÇÃO – QUADRO II						
USOS PERMITIDOS	VAGAS DE ESTACIONAMENTO	PÁTIO DE CARGA/DESCARGA	LOTE MÍNIMO		RECUO MIN.		T.O. Máx.	C.A. Máx.
			Área	Testada	Frente	Lateral Fundos		
R.1, R2.01, R2.02			250	10				
R2.03	1 vaga coberta por unidade habitacional		500	20	5	3		
R2.04	1 vaga para cada 3 unidades habitacionais							
C1, C2.01, S2.01								
S.1	Edifícios de escritórios: 1 vaga p/cada 3 unid.							
C2.02	Supermercados, magazines e similares: 1 vaga para cada 25 m ² de construção	40m ² com círculo inscrito Ø5m						
C2.03	Shopping center: 1 vaga p/ cada 25m ² de construção	40m ² com círculo inscrito Ø5m	250	10				
C3.01, C3.02		100m ² com círculo inscrito Ø5m						
S2.02	Sauna, academia, fisioterapia, Pronto Socorro: 1 vaga para cada 100m ² de construção Velório: 1 vaga para cada 5m ² de construção Clínicas médicas, veterinárias, dentárias e similares: a critério da Seplan						3/4	3,0
S3.01	Agências bancárias e similares: 1 vaga para cada 25m ² de construção							
S3.02	Posto de Abastecimento e Serviços		Ver Lei: 4320/96, Dec. 8730/00, Dec. 8698/00, Lei 4551/00, Lei 4604/00, Lei 4759/01					
S3.03	Hotel, Apart Hotel e similar: 1 vaga para cada 3 unid.							
	Buffet e salão de festas: 1 vaga para cada 50m ² de construção		250	10				
I.1								
E.1, E.2, E.3			Implantação adequada a critério da Seplan					

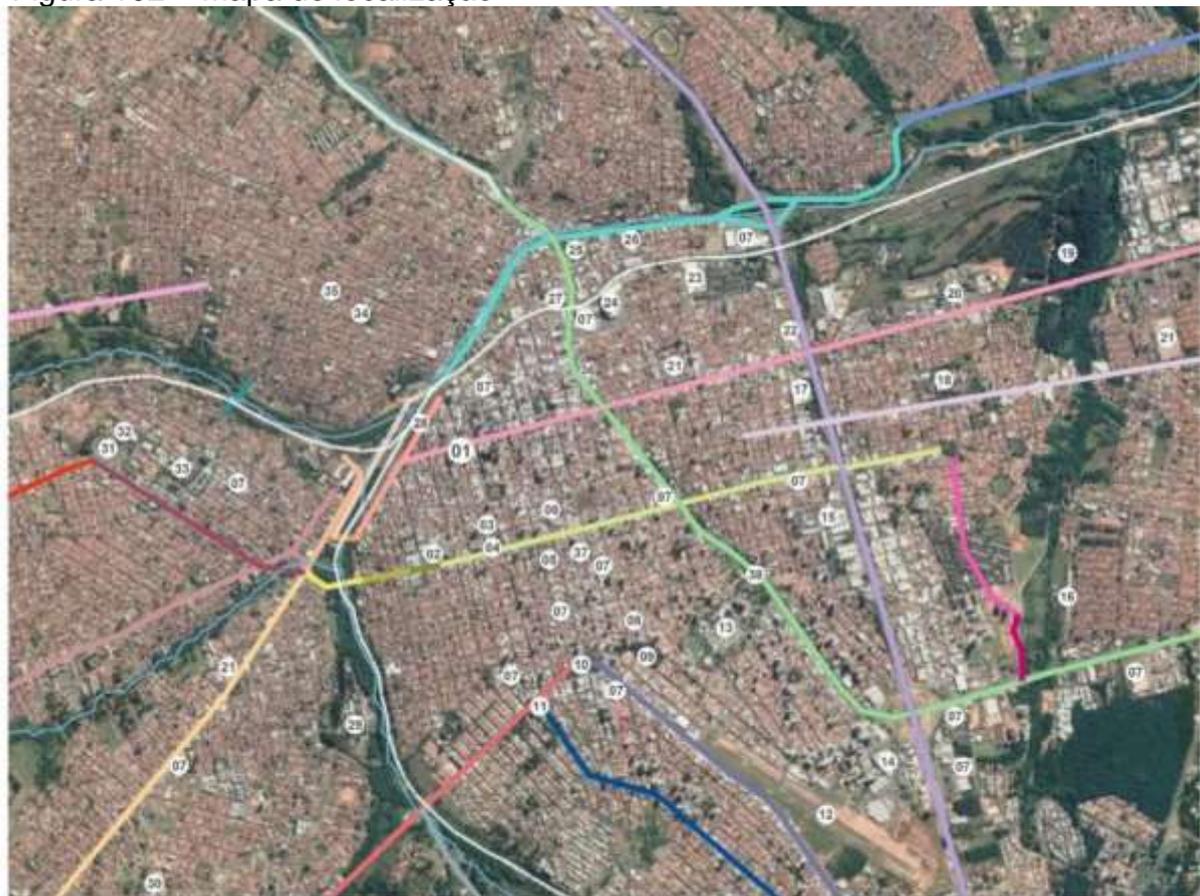
Fonte: Modificado a partir de Bauru (1993).

6.2 LOCALIZAÇÃO NA CIDADE

A área de intervenção se localiza no centro da cidade de Bauru (SP), possuindo em seu entorno diversas vias que permitem sua ligação com as demais áreas da cidade. Sua principal fachada é voltada para a Avenida Rodrigues Alves, um dos mais importantes eixos de ligação de Bauru e também grande corredor comercial, possuindo cruzamento com a Avenida Nações Unidas, uma das entradas mais utilizadas da cidade e também forte adensadora de grandes equipamentos, como shoppings centers, teatro e o Parque Vitória Régia, e a Rodovia Marechal Rondon, que liga a cidade a outros municípios e também serve como via de conexão expressa a diversos bairros através de suas entradas. A Avenida Rodrigues Alves possibilita o acesso direto a bairros da zona leste, como Jardim Redentor, Distrito Industrial e Núcleo Habitacional Octávio Rasi. Através de seu entroncamento com a Avenida Nações Unidas é possível ter acesso aos dois extremos da cidade, zona norte e zona sul, sendo o acesso a zona norte possível também através do viaduto Falcão - Bela Vista, que passa sobre a linha férrea central até chegar à Avenida Nuno de Assis, que

possui em seu cruzamento com a Avenida Nações Unidas um dos principais equipamentos de Bauru, a rodoviária. Ainda por meio da Avenida Rodrigues Alves é possível ter acesso a zona oeste da cidade através do Viaduto Mauá e vias de ligação próximas, como a Rua Bernardino de Campos. Outra forma de acessar esta área é através da Avenida Duque de Caxias, outro importante eixo de ligação entre zonas, que por meio de vias secundárias liga a bairros da zona sul, zona oeste e zona leste (Figura 102).

Figura 102 – Mapa de localização



MAPA DE LOCALIZAÇÃO SEM ESCALA

- | | | | |
|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> AVENIDA RODRIGUES ALVES AVENIDA PEDRO DE TOLEDO AVENIDA DUQUE DE CAXIAS AVENIDA ALFREDO MAIA AVENIDA NAÇÕES UNIDAS AVENIDA NAÇÕES NORTE AVENIDA NUNO DE ABREU AVENIDA ROSA MALANDRINO MONTELLI AVENIDA ORLANDO RAHBERG AVENIDA JEROME ZADEN AVENIDA GETULIO VARGAS AVENIDA NOSSA SENHORA DE FÁTIMA AVENIDA COMENDADOR JOSÉ DA SILVA MATHIAS | <ul style="list-style-type: none"> AVENIDA JOSÉ VICENTE AVELLO AVENIDA CASTRO BRANCO AVENIDA ELIAS MOGEL MALUF AVENIDA COMENDADOR DANIEL PACÍFICO AVENIDA PINHEIRO MACHADO RODOVIA MARCHEL RONGON VIADUTO MAUÁ VIADUTO FAÇÃO - BELA VISTA RUA BERNARDO DE CAMPOS RUA VENCESLAU BRAZ RUA VEREADOR SENEZ DOS SANTOS RUA JOSÉ ASSIS RUA DOUTOR LUIZDA JUNIOR RIO BAURU E SEUS AFLUENTES LINHA FERREA | <ul style="list-style-type: none"> 01 ÁREA DE INTERVENÇÃO 02 HOSPITAL DE BAIRRO DE BAURU 03 SENAI BAURU 04 FATCC BAURU 05 PREFEITURA DE BAURU 06 HOSPITAL BENEFICÊNCIA PORTUGUESA 07 SUPERMERCADOS 08 MATEMÁTICA SANTA ISABEL 09 BOSQUE DA COMUNIDADE 10 PRAÇA PORTUGAL 11 SANTUÁRIO NOSSA SENHORA DE FÁTIMA 12 APROX LIME DE BAURU 13 USP - CAMPUS BAURU 14 BAURU SHOPPING 15 UNDAGRANCO 16 SAMBODROMO 17 SESC BAURU 18 DETRAN BAURU 19 HORTO FLORESTAL | <ul style="list-style-type: none"> 20 DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS 21 CEMITÉRIO 22 POSTO GRAMIL 23 TUBINA 24 BOLEVAR D'ORFÈNE NAÇÕES 25 RODOVIA DE BAURU 26 SEPLAN BAURU 27 POLÍTECNICO 28 MUSEU FERROVIÁRIO 29 SINA INDUSTRIA 30 SOCIEDADE HIPICA DE BAURU 31 ESTÁDIO AURELIO DE CASTILHO 32 GRUPO FÁBILA DE PRESSÃO 33 INSTITUIÇÃO TOLEDO DE ENINO - ITE 34 TV TEM 35 PARQUE SANTO ANTONIO 36 TEATRO MUNICIPAL 37 DAÉ BAURU 38 PARQUE VITÓRIA REGIA |
|---|--|---|---|

Fonte: Modificado a partir de Google Earth (c2021).

6.3 ANÁLISE CENTRO EXPANDIDO

Localizada entre a Avenida Rodrigues Alves e as Ruas Virgílio Malta, Bandeirantes, Gerson França e, cruzando o espaço, Rua Azarias Leite, a área de intervenção fica próxima a diversas vias importantes para a cidade de Bauru e de grandes equipamentos urbanos, sendo o caso de possuir em seu perímetro a Câmara Municipal, Correios e a Delegacia Seccional de Polícia de Bauru. Ainda próximo à área, encontram-se edificações de importância histórica para a cidade, como o prédio da Estação Central Noroeste do Brasil, a NOB, instituições de ensino, departamentos públicos, hospitais e o comércio, o que tornam o espaço qualificado para receber um projeto de uso misto adensador de atividades e potencializador local.

As diversas vias que cruzam a área fazem ligação entre bairros e zonas da cidade, como é o caso da Rua Treze de Maio, que liga a zona sul à zona norte, passando pelo centro. Além das Avenidas Rodrigues Alves, Nações Unidas, Nuno de Assis e Duque de Caixas, já citadas no mapa de localização como importantes eixos de ligação para Bauru. Já a Rua Batista de Carvalho, apesar de possibilitar o traslado de veículos, é utilizada prioritariamente para o passeio de pessoas, funcionando como um boulevard comercial (Figura 103).

6.4 ANÁLISE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A área de intervenção fica localizada no centro da cidade de Bauru e, após análise do espaço, conclui-se que há predominância do uso comercial e de serviços, entretanto, os usos institucionais, mistos e residenciais também possuem relevância, sendo este último notável mais fortemente na zona ao sul da Avenida Rodrigues Alves na área de análise onde, não por coincidência, diminui-se a presença comercial (Figura 104). Este fato pode ser interpretado como o não desejo da população em habitar o espaço onde há predomínio comercial e isso se deve a diversos fatores sociais, como perigo gerado pelo esvaziamento noturno, e a fatores funcionais das edificações, como a falta de garagens particulares. Por ser o ponto de partida para o desenvolvimento da cidade, o centro possui diversos edifícios de importância histórica tombados, como é o caso da Estação Central Noroeste do Brasil, a NOB, os hotéis em seu entorno e, ao lado da área de intervenção, a edificação do antigo grupo escolar Ernesto Monte.

A presença considerável de áreas subutilizadas demonstra que, apesar de ser o centro da cidade, os terrenos não possuem valorização adequada, uma vez que muitos destes, senão a maioria, são utilizados como estacionamentos de veículos durante o período diurno, quando se dá a maior ocorrência de pessoas circulando pelo local, e no período noturno ficam em desuso. Em contrapartida, a escassez de áreas verdes contribui para que o centro de Bauru seja somente um espaço de passagem para boa parte da população, não possuindo espaços de permanência de qualidade.

Desta forma, o projeto a ser inserido no local precisa atuar como potencializador dos usos já existentes, além de fornecer espaços públicos de qualidade que permitam a população um local de permanência, gerando movimentação em diversos horários do dia e da noite, possibilitando que a área da Avenida Rodrigues Alves e seu entorno mais próximo passem a atrair pessoas interessadas no uso habitacional.

Figura 104 – Mapa de uso e ocupação do solo



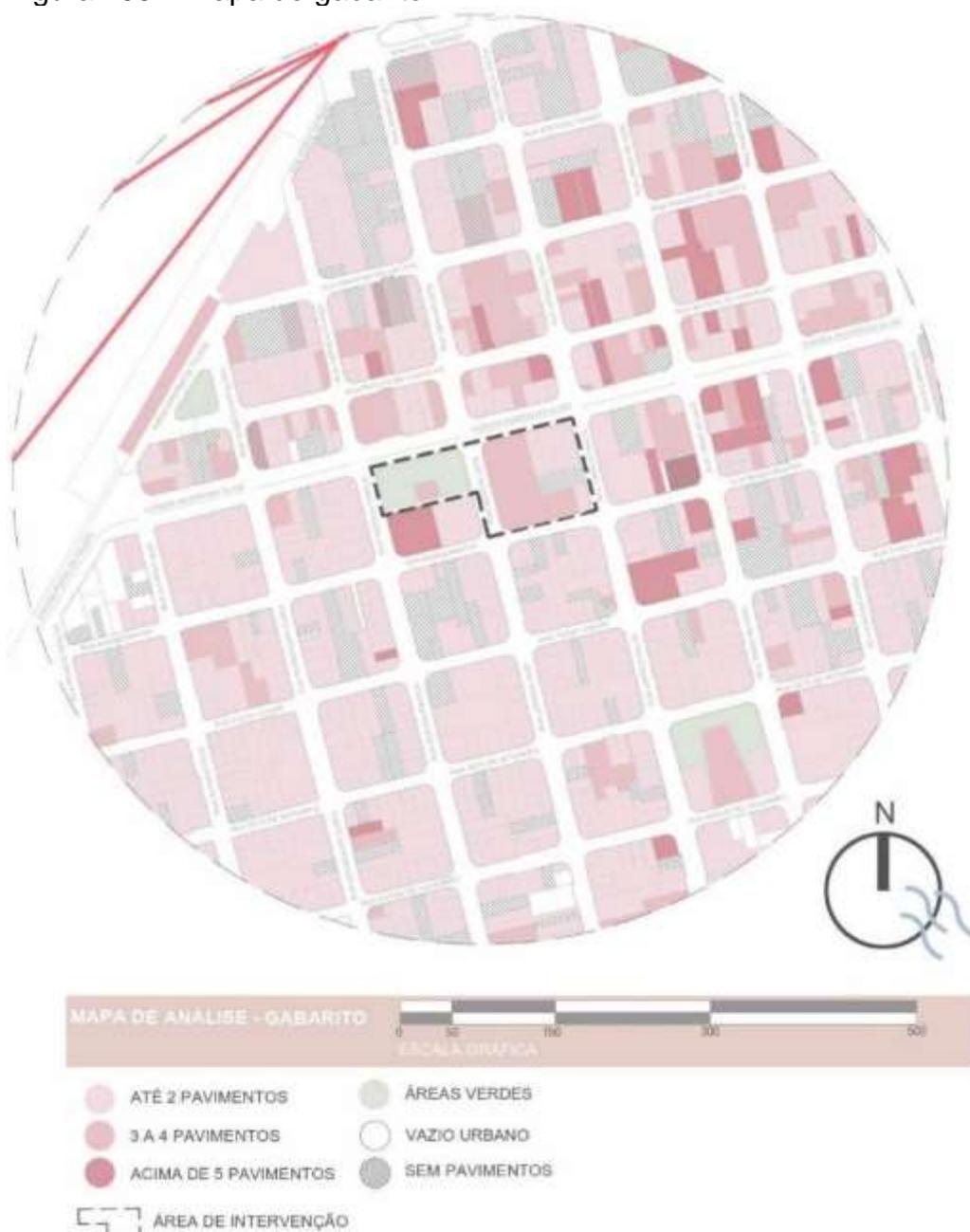
Fonte: Elaborado pela autora.

6.5 ANÁLISE GABARITOS

A área em análise possui clara predominância de edificações de até dois pavimentos, no geral compostos por uso residencial, comercial ou misto das duas atividades, conforme apresentado na análise de uso e ocupação do solo. Ao sudoeste e oeste da Avenida Rodrigues Alves se encontra a maior parcela de gabaritos baixos, onde ocorre a predominância do uso residencial, enquanto ao norte e ao leste é possível notar a presença mais heterogênea de gabaritos, onde o uso comercial e de serviços é maior. As edificações com mais de 5 pavimentos apresentam, em sua

maioria, uso misto, sendo a maior parcela de pavimentos destinadas ao uso residencial, o que indica um adensamento populacional de maior relevância se comparado aos demais. Entretanto, não é possível concluir com certeza se tais edificações possuem ocupação total, uma vez que grande parte se encontra em situação deteriorada. No geral, a área em análise pode ser vista como de baixo a médio gabarito, o que justifica, em partes, questões térmicas como a falta de sombreamento, que também é resultado da falta de arborização adequada, conforme análise de vegetação (Figura 105).

Figura 105 – Mapa de gabarito



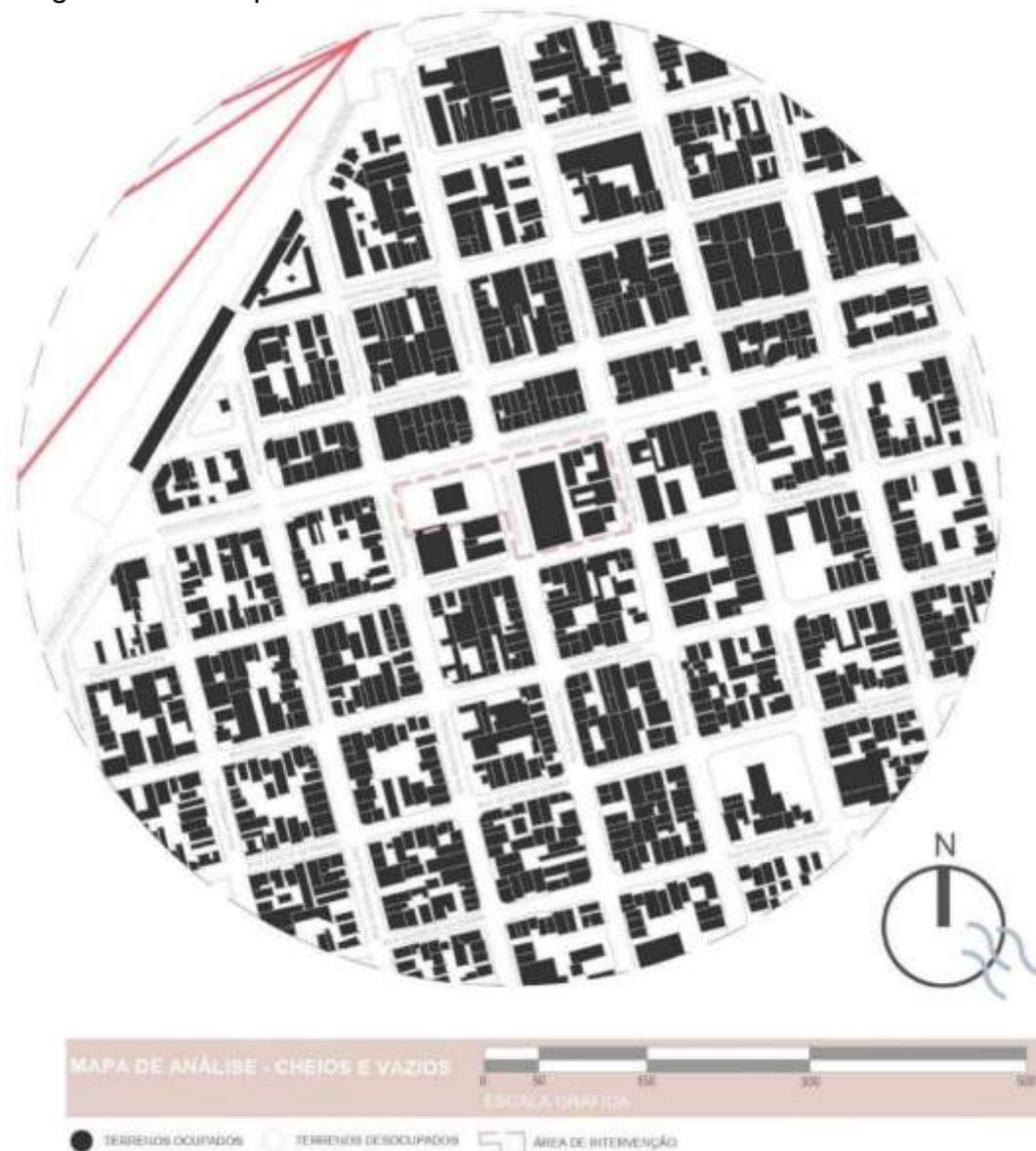
Fonte: Elaborado pela autora.

6.6 ANÁLISE CHEIOS E VAZIOS

A área em análise possui clara predominância de terrenos ocupados, possuindo poucos espaços vazios. Isso é justificado pelo local estar inserido no centro de Bauru, ponto inicial da cidade e onde ela começou seu desenvolvimento. Os espaços vazios existentes, em sua maioria, funcionam como terrenos desocupados e estacionamentos irregulares, havendo somente três usos públicos destinados a praças. Desta forma, o que se vê é uma área com grande parte de seu solo impermeabilizado, podendo acarretar problemas com o escoamento de águas pluviais (Figura 106).

Desta maneira, o projeto a ser inserido nesta área precisa funcionar como um respiro para o local, não de forma literal, mas através de sua elevação, visando beneficiar o público com um espaço amplo e de qualidade, dificilmente implantado no centro devido aos custos que tal ação impactaria ao investidor.

Figura 106 – Mapa de cheios e vazios



Fonte: Elaborado pela autora.

6.7 ANÁLISE FLUXOS E VIAS

A área projetual se localiza em um espaço onde há clara predominância de alto fluxo de circulação de pessoas e veículos (Figura 107). Isso é justificado pelo forte apelo comercial e de serviços do local e pela relevância das vias que cruzam o espaço. A Avenida Rodrigues Alves serve como eixo de ligação entre zonas da cidade, por ela transitam todos os tipos de veículos motorizados, principalmente ônibus de transporte público, que a utilizam como terminal de embarque e desembarque da população. Entretanto, veículos não motorizados, como bicicletas, não possuem um espaço adequado para circulação. A Rua Batista de Carvalho se tornou uma via com

predominância de pessoas transitando por ela, isso se deve a sua transformação em eixo comercial da cidade, privilegiando o passeio público e não os veículos, modificando até seu piso para demarcar o espaço. Cruzando essas vias paralelas se encontram ruas que também apresentam fluxo alto de circulação, cada uma com sentido único ligando bairros da zona sul a bairros da zona norte. A presença de instituições de ensino e religiosas contribuem para o aumento do fluxo nas vias centrais em horários mais específicos, de acordo com seu funcionamento.

Entretanto, é necessário ressaltar que, apesar da predominância do fluxo alto, ele se limita ao horário comercial, período no qual as principais funções do centro ocorrem. Depois deste horário, o que se nota são vias esvaziadas, com pouca circulação de veículos e pessoas, resultando em um espaço visto por muitos como perigoso.

Desta forma, após análise de fluxos do espaço, conclui-se que o projeto a ser inserido no local precisa necessariamente atuar como incentivador de fluxos em diversos horários, não se limitando ao período diurno, de forma com que, através da circulação de pessoas, a população se sinta mais segura para utilizar da área. Será preciso também considerar as mudanças viárias que tal projeto impactara, pois a área de intervenção contempla uma quadra da rua azarias leite, tendo as ruas do entorno também impactadas. A mobilidade urbana do espaço precisará ser revista, uma vez que privilegia o uso de veículos motorizados, entretanto, a forte presença do transporte público se torna um ponto positivo na facilitação do acesso ao local.

Figura 107 – Mapa de fluxos e vias



Fonte: Elaborado pela autora.

6.8 ANÁLISE VEGETAÇÃO E MOBILIÁRIO URBANO

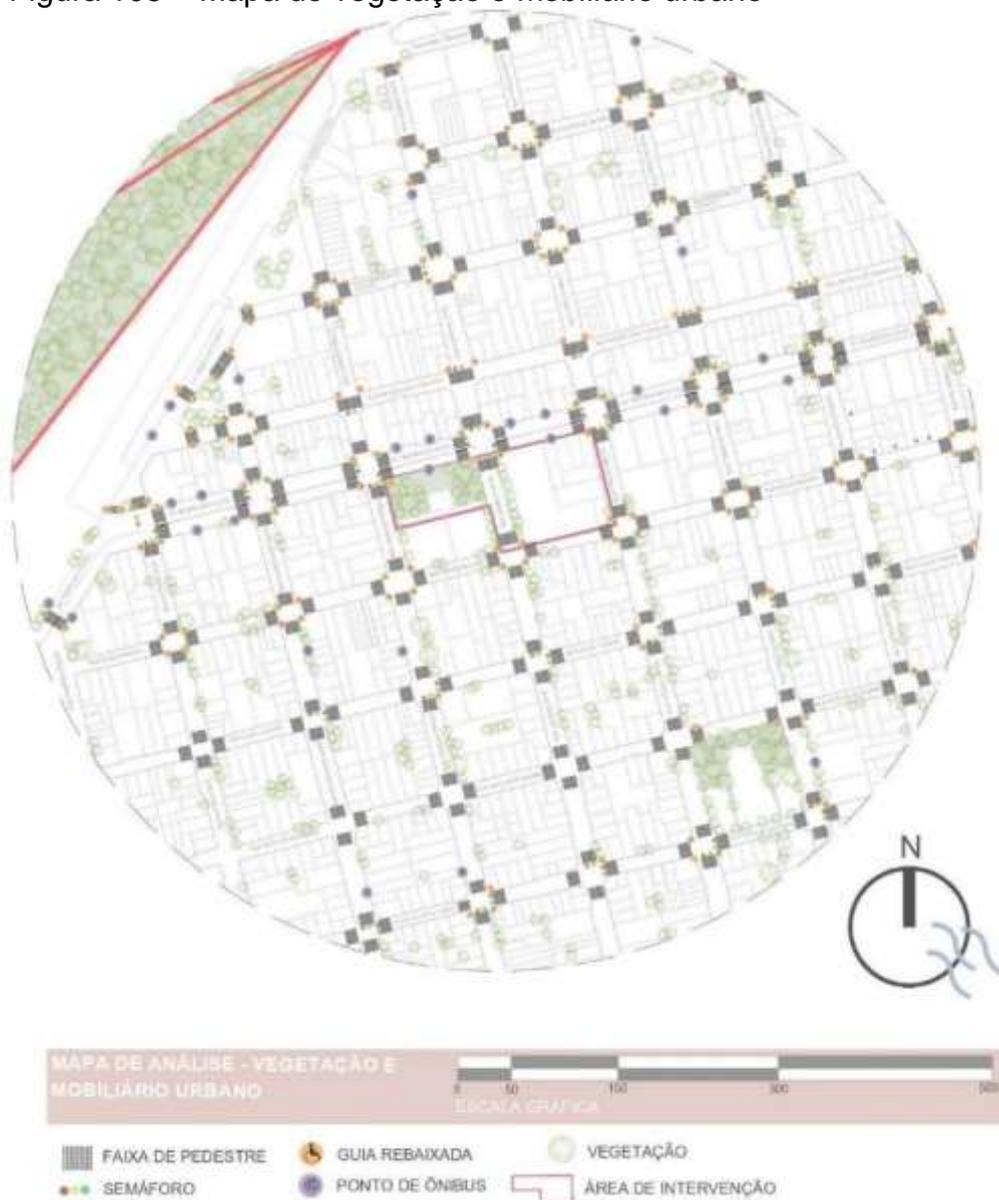
Em análise da vegetação existente na área em que o projeto irá se inserir, nota-se que há pouca presença de árvores no local e somente três áreas verdes atuando como praças públicas, o que contribui para que o centro seja um local com predominância de solos impermeáveis, influenciando para que a sensação térmica seja mais elevada (Figura 108). A falta de sombreamento natural e espaços públicos

de permanência de qualidade influenciam no comportamento da população, que utiliza o centro como local de passagem.

Desta forma, será necessário ser previsto em projeto um espaço com maior abundância vegetativa, requalificando a Praça Dom Pedro II para que ela se torne um espaço agradável e de permanência.

Em relação ao mobiliário urbano, a área central possui forte presença de semáforos, pontos de ônibus e faixas de pedestres, o que é justificado devido ao alto fluxo transitório pelo local. Entretanto, as guias rebaixadas para PCD, elementos urbanos fundamentais, não são presentes em todas as quadras, o que torna limitada a acessibilidade.

Figura 108 – Mapa de vegetação e mobiliário urbano

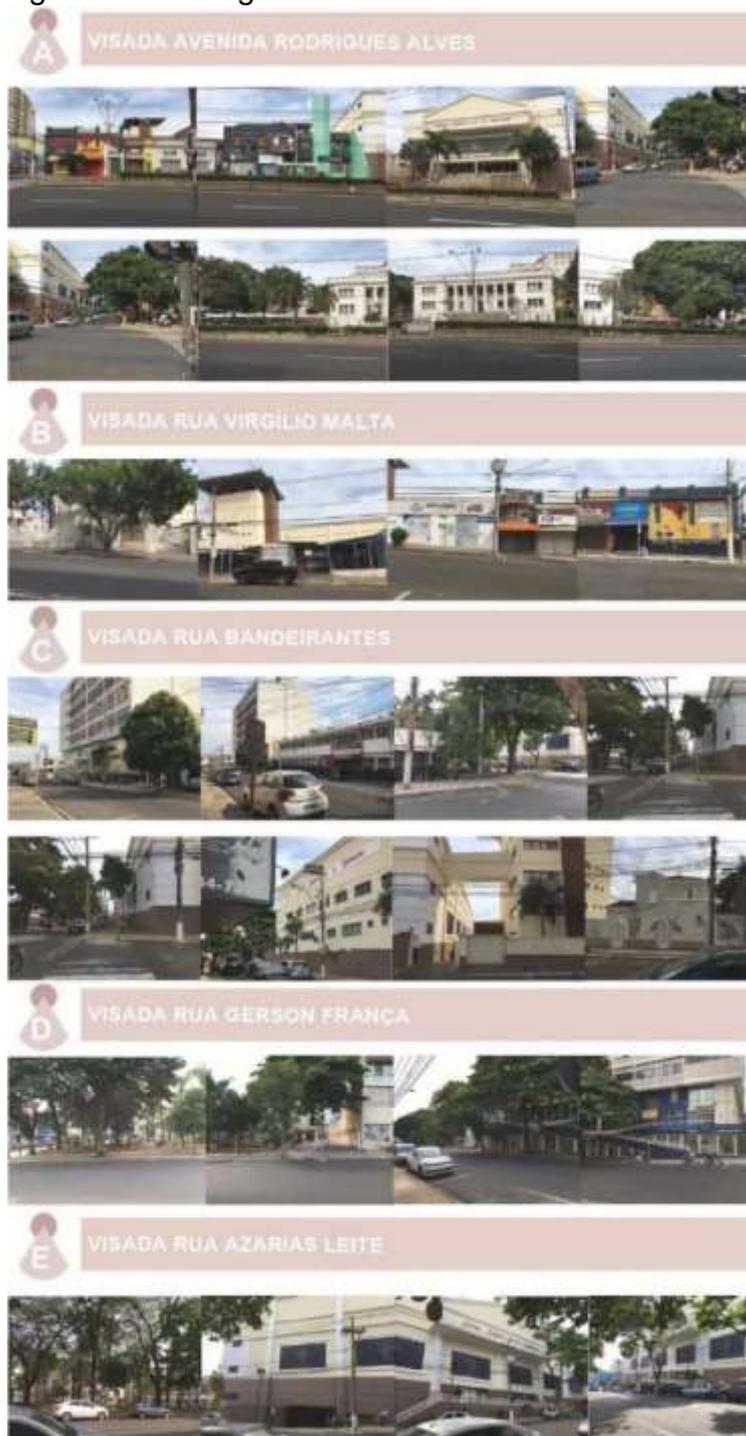


Nota: Elaborado pela autora.

6.9 ANÁLISE ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de intervenção projetual se localiza na região central de Bauru, mais precisamente entre as Ruas Bandeirantes, Virgílio Malta, Gerson França e Azarias Leite, sendo está última inserida entre as duas quadras onde irá ser implantado o projeto, somado à Avenida Rodrigues Alves, uma das principais vias da cidade e um grande corredor comercial e de serviços, por onde transitam veículos particulares, transporte público e pessoas durante todo período diurno (Figura 110). Dentre os usos da área, que possui uma metragem quadrada de aproximadamente 13.668m², pode-se destacar a Câmara Municipal de Bauru, a sede principal dos Correios, a Delegacia Seccional de Bauru, a Rádio Auri-Verde e a Igreja Universal que, somada aos pontos comerciais, será alvo de uma intervenção principal, onde um processo de desconstrutivismo será realizado, realocando a função comercial para dentro do projeto. Em relação ao mobiliário urbano existente na área, nota-se a presença de pontos de ônibus localizados na Avenida Rodrigues Alves, em ambos os sentidos, o que deve ser mantido e requalificado, visto que esses pontos contemplam linhas de ônibus urbanos que transitam por todos os lados da cidade, atuando como importante agente da mobilidade urbana local. Todas as esquinas possuem faixa para pedestre e guias rebaixadas para PCD, o que também facilita a acessibilidade dos pedestres. O trânsito local varia de alto à intenso, o que justifica a necessidade de utilizar semáforos para maior controle (Figura 109).

Figura 110 - Imagens visadas



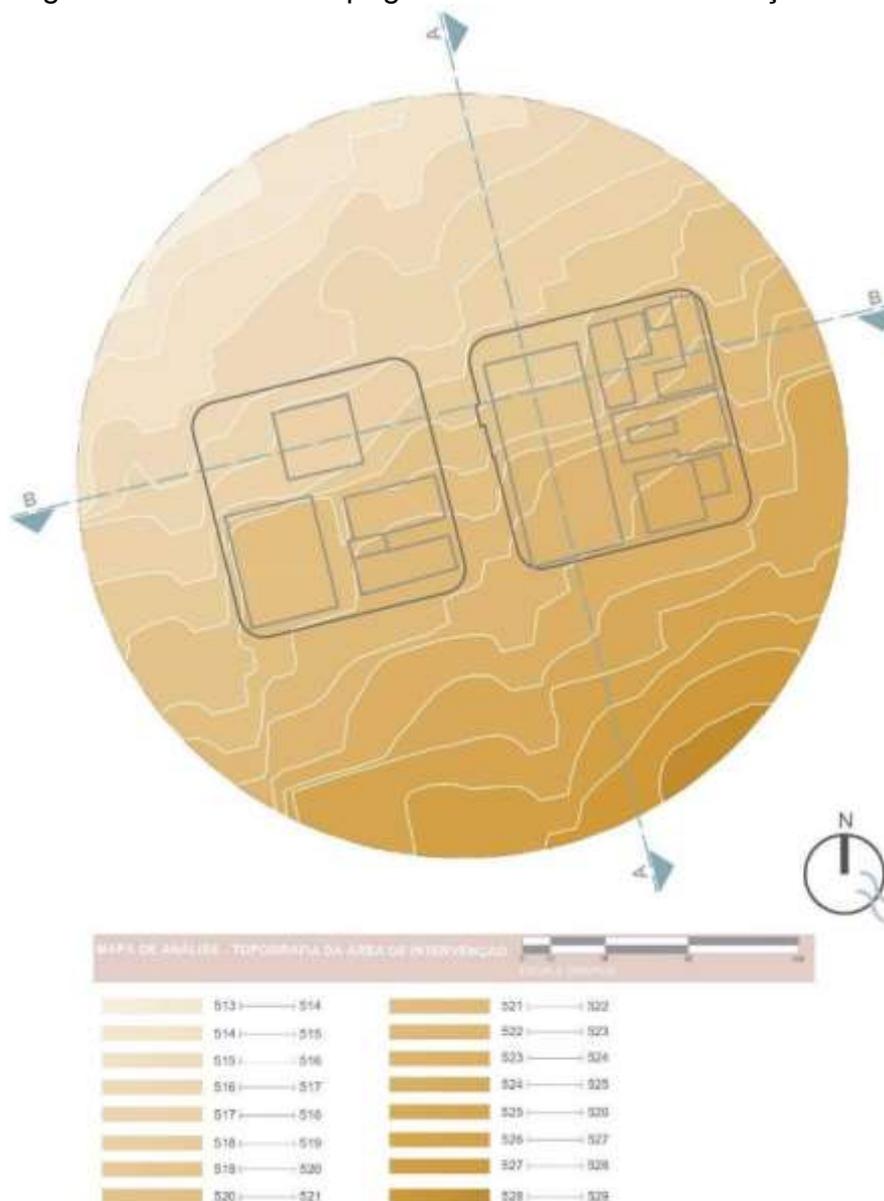
Fonte: Elaborado pela autora.

A topografia da área possui declive acentuado partindo da zona ao sul, como é possível ver no corte A (Figura 111), sendo, na análise, o ponto mais alto com cota 527.4 e o mais baixo com cota 514.5, próximo à Rua Batista de Carvalho. Os desníveis mais consideráveis estão localizados dentro da área de intervenção demarcada, onde há pontos com inclinação acima de 16%, visto ainda no corte A. No sentido

longitudinal, onde passa o corte B (Figura 112), o maior desnível se dá fora da área de intervenção demarcada, possuindo novamente inclinação acima de 16%, já dentro da área, a queda no sentido leste-oeste é de forma acentuada, com a maior inclinação em 4,03%.

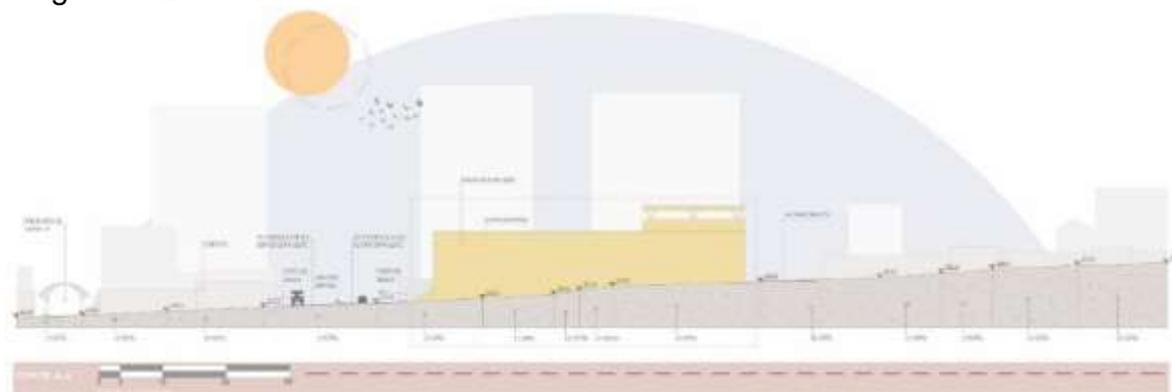
Em relação a vegetação, a área é um dos espaços do centro com maior presença de árvores, justificado em partes pela Praça Dom Pedro II, onde se localiza a Câmara Municipal, e pela arborização das calçadas da Rua Azarias Leite e Rua Gerson França. Essa presença de vegetação deve ser mantida e requalificada, pois é um dos principais elementos que tornam o espaço um local confortável e de permanência.

Figura 111 – Análise topográfica da área de intervenção



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 112 – Corte A - análise



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 113 – Corte B - análise



Fonte: Elaborado pela autora.

7 PROPOSTA PROJETUAL TFG 1

Diante das pesquisas, estudos e análises realizadas, chegou-se ao conceito de simbiose urbana (Figura 114). A cidade é um organismo vivo que se compõe de elementos únicos e individuais que, conectados entre si, formam o tecido urbano, conforme pontuado no capítulo 2. O termo "simbiose" é originário do latim *symbiosis* e pode ser conceituado como a associação de elementos diferentes de forma harmoniosa, gerando vantagens recíprocas (SIMBIOSE, c2021). Tal associação pode ser aplicada ao contexto urbano em forma de edificação: o uso misto. Nesta tipologia, o espaço urbano passa a abrigar mais de uma função, se adequando as necessidades primordiais do homem contemporâneo: habitar, trabalhar e lazer. Tais usos, quando unidos de forma planejada, qualificam o espaço em que se inserem, multiplicando encontros pessoais e colaborando para que as relações humanas como sociedade influenciem na vitalidade espacial.

A implantação de um complexo multifuncional na área central de Bauru propõe então que, através da diversidade de usos, o espaço passe por um processo de requalificação e volte a despertar o interesse da população em se apropriar do espaço como local de permanência, influenciando na recuperação das estruturas existentes do entorno e da vitalidade urbana e social do local, propondo uma relação mútua e benéfica entre a cidade, o centro e a população.

Figura 114 - Nuvem de palavras



Fonte: Elaborado pela autora.

A partir do conceito de “simbiose urbana”, a concepção do projeto parte da premissa em que a edificação se associe ao local de forma harmoniosa, permitindo

O macrozoneamento da proposta projetual se divide em sete pavimentos – térreo e mais seis acima – e um subsolo atuando como estacionamento.

No pavimento térreo se encontram os usos que visam trazer movimentação em todos os períodos, como o comércio (atuando como fachada ativa), serviços (mercearia, farmácia, entre outros), cinema, bar, restaurantes, lanchonetes, cafeteria e uma feira fixa implantada em um dos lados da Praça Dom Pedro II. Todas as funções são unidas não somente pela edificação, mas também pela presença de um amplo espaço aberto atuando como praça em três níveis, seguindo a topografia original das calçadas, e com acessos através de rampas e escadas, oferecendo assim um espaço de permanência de qualidade para o centro de Bauru. No pavimento térreo se dá também o acesso para os demais pavimentos e subsolo através de três núcleos de circulação vertical. O acesso da calçada para a edificação na Rua Bandeirantes ocorre através do primeiro pavimento, devido ao desnível da topografia (Figura 117).

Figura 117 – Macrozoneamento pavimento térreo



Fonte: Elaborado pela autora.

O primeiro pavimento possui acesso direto pela calçada através da Rua Bandeirantes, como dito anteriormente, devido ao desnível gerado pela topografia. Neste pavimento se encontram usos comerciais dispostos de forma a gerar a fachada

ativa, pontos de serviços, lanchonetes e cafeteria, dois terraços públicos, área de exposição e o *coworking* (Figura 118).

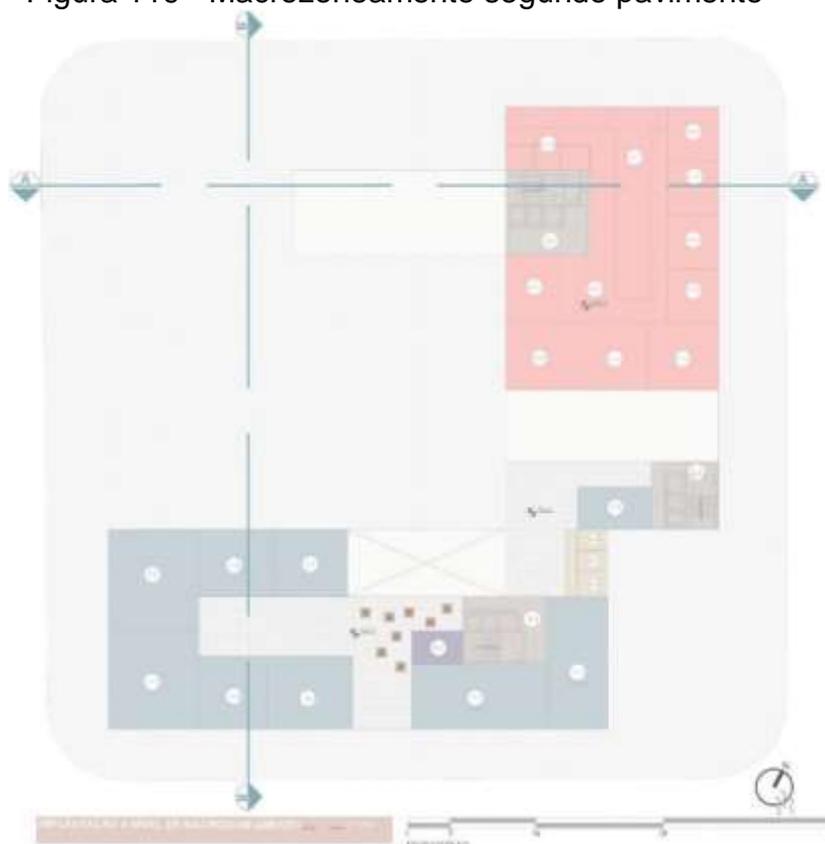
Figura 118 - Macrozoneamento primeiro pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

No segundo pavimento se encontram as oficinas e cursos profissionalizantes juntamente a uma lanchonete. Também se encontram ali as salas comerciais de tamanhos variados (Figura 119).

Figura 119 - Macrozoneamento segundo pavimento



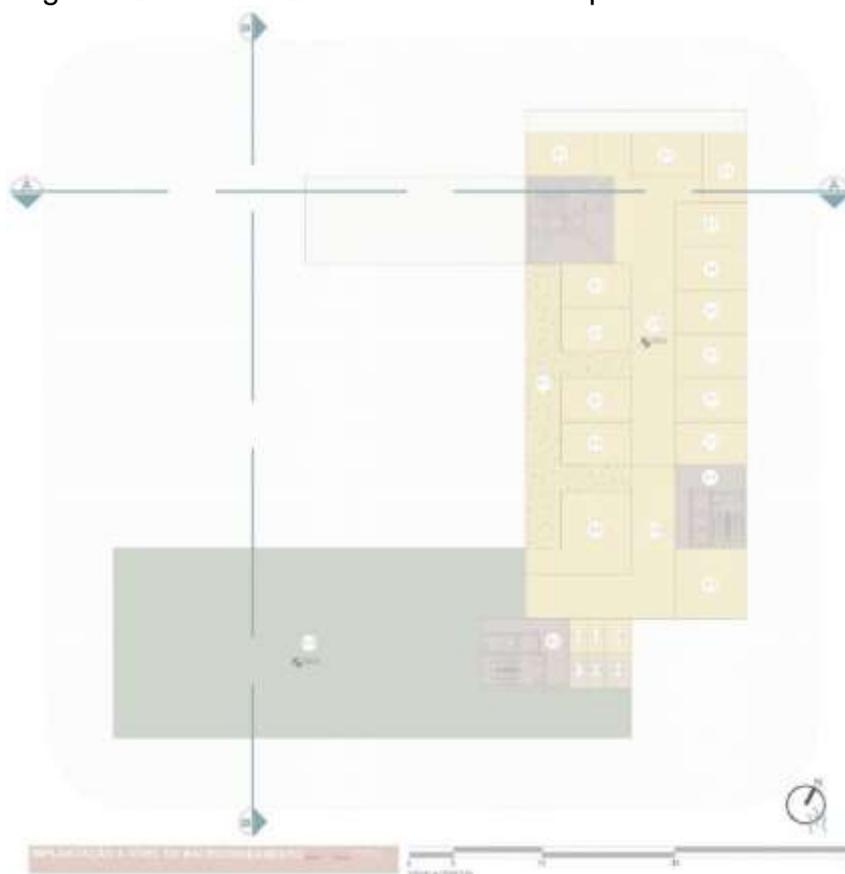
Fonte: Elaborado pela autora.

No terceiro e quarto pavimento se encontram os apartamentos residenciais e uma praça elevada pública.

No terceiro pavimento são propostos os apartamentos estilo *stúdio*, com 40m², onde a ideia é integrar ambientes em um espaço compacto, ideal para pessoas solteiras, casais ou jovens – visto que Bauru é uma cidade universitária. Ainda neste pavimento se encontra uma praça elevada pública, cujo acesso se dá através de um dos núcleos de circulação vertical. Essa praça também permite o acesso dos moradores de forma controlada (Figura 120).

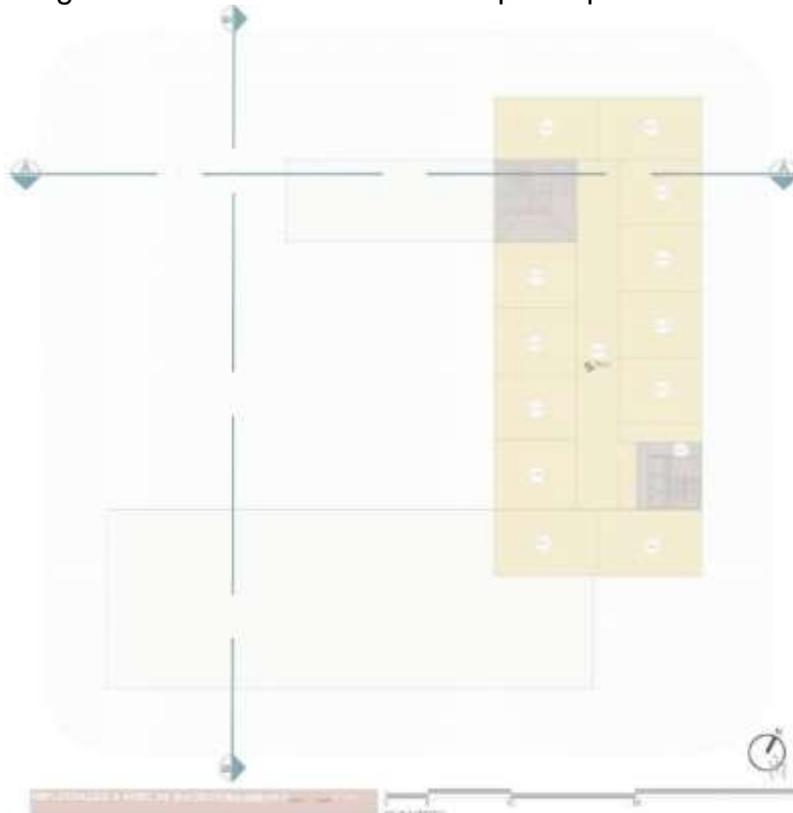
No quarto pavimento são propostos os apartamentos unifamiliares, com duas tipologias: A, com 94m² e B, com 80m² (Figura 121).

Figura 120 - Macrozoneamento terceiro pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 121 - Macrozoneamento quarto pavimento



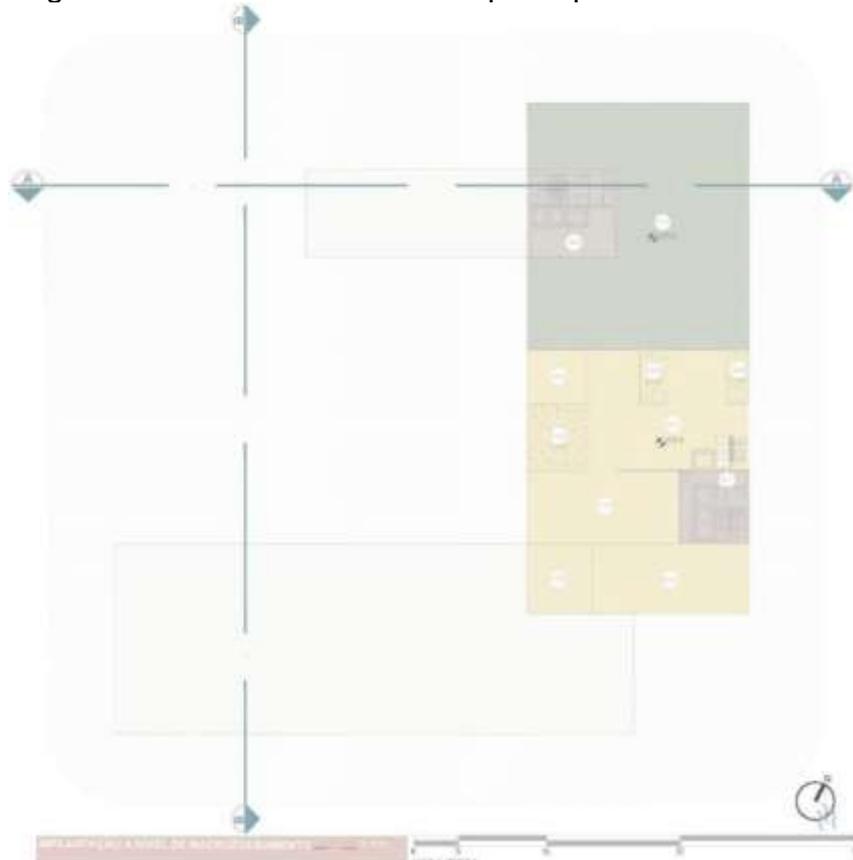
Fonte: Elaborado pela autora.

No quinto e sexto pavimento se encontra o *coliving*, uma proposta habitacional cujo intuito é integrar pessoas em busca de uma vida compartilhada.

No quinto pavimento é proposto a área social e integrada, onde se encontram área de estar, área de estudos, área de jogos, cozinha, sala de jantar, área de serviços, jardins internos e uma praça pública elevada, com acesso público através de um dos núcleos de circulação vertical e acesso controlado ao espaço social do *coliving* (Figura 122).

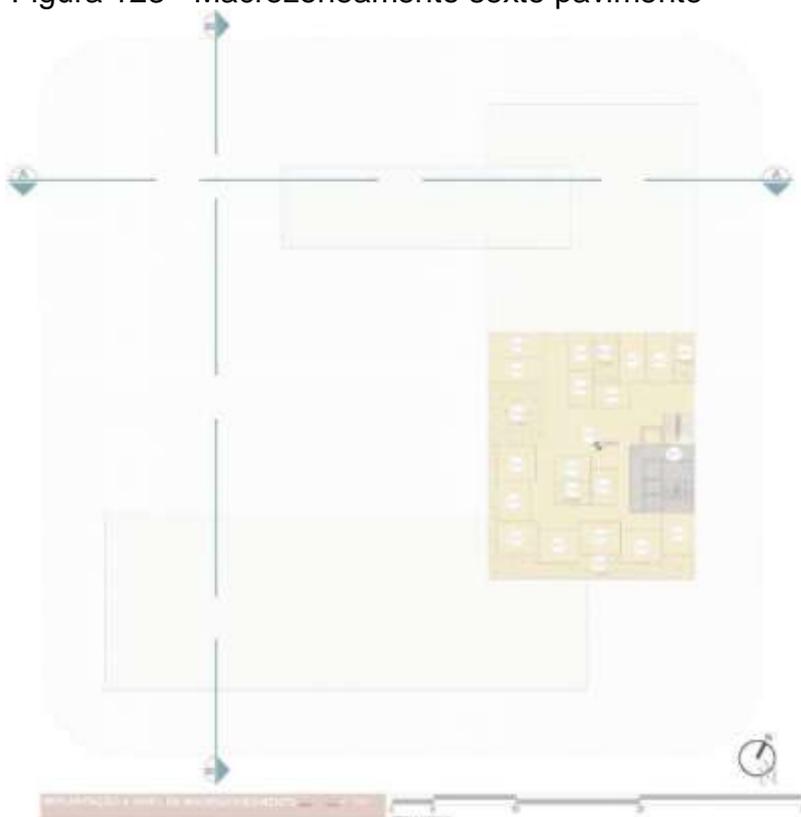
No sexto pavimento se encontram os quartos e suítes dos moradores do *coliving*, além de jardins internos e uma varanda ajardinada, permitindo a permeabilidade solar e dos ventos. Os quartos comuns possuem 13,5m² e os quartos suíte possuem 20m². Além disso, são propostos banheiros compartilhados (Figura 123).

Figura 122 - Macrozoneamento quinto pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 123 - Macrozoneamento sexto pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

No subsolo se encontram as vagas de estacionamento, além de dois núcleos de circulação vertical e depósitos. São oferecidas 80 vagas para veículos, sendo destas, sete unidades reservadas para idosos e seis reservadas para pessoas com deficiência (PCD). São oferecidas ainda onze vagas para motocicletas e 17 vagas para bicicletas. As vagas são destinadas aos usos privados (residencial) e público (demais funções) (Figura 124).

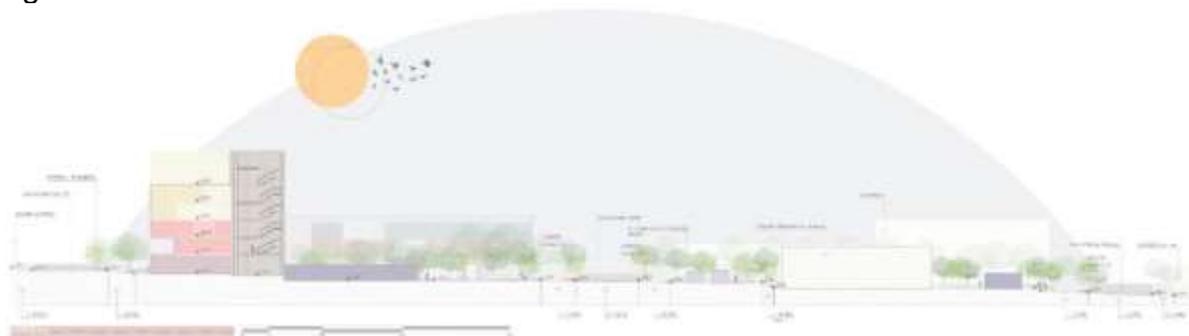
Figura 124 - Macrozoneamento subsolo



Fonte: Elaborado pela autora.

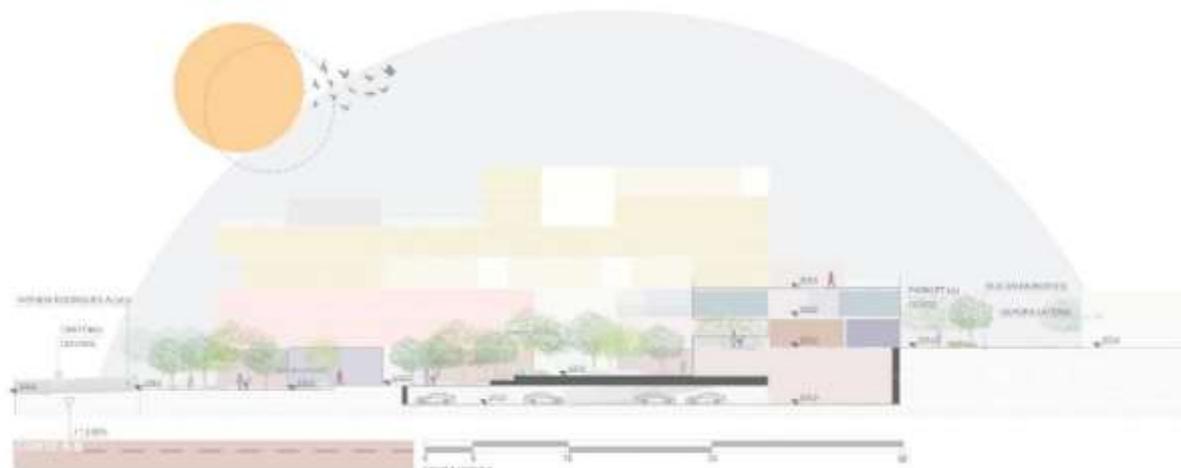
Os cortes foram passados em pontos estratégicos, de forma que pudessem mostrar como foi resolvida a topografia do espaço em partes internas das edificações e externas, junto as áreas públicas. O Corte A é longitudinal e passa pelas duas quadras da área projetual (Figura 125). O Corte B é transversal e passa entre a Rua Bandeirantes e a Avenida Rodrigues Alves (Figura 126).

Figura 125 - Corte A



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 126 - Corte B



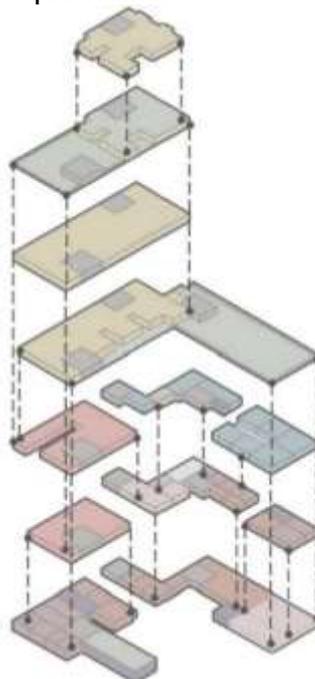
Fonte: Elaborado pela autora.

Duas formas de volumetria foram propostas: volumetria esquemática e imagens renderizadas da maquete 3D.

A volumetria esquemática visa demonstrar como foi resolvido o desenho da principal edificação, de forma explodida para melhor compreensão (Figura 127).

As imagens renderizadas da maquete 3D visam demonstrar como ficaria o projeto implantado, da forma mais realista possível, ainda a nível de macrozoneamento (Figuras 128 e 129).

Figura 127 - Volumetria esquemática



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 128 - Imagens renderizadas da maquete 3D



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 129 - Imagens renderizadas da maquete 3D



Fonte: Elaborado pela autora.

8 PROPOSTA PROJETUAL TFG 2

Diante das considerações pautadas pela banca avaliadora sobre a proposta projetual apresentada no Trabalho Final de Graduação 1 (TFG1), o projeto do Complexo Multifuncional no centro de Bauru (SP) sob a perspectiva da simbiose urbana passou de sete pavimentos e um subsolo para dez pavimentos e dois subsolos, visando maior aproveitamento do solo e maior densidade habitacional. Mesmo diante dessa mudança, que influenciou no aumento da altura do edifício, a concepção formal do complexo foi mantida, propondo espaços permeáveis e convidativos ao uso.

O programa de necessidades (Figura 130) apresenta todas as atividades e funções distribuídas pelo complexo multifuncional e na requalificação da Praça Dom Pedro II. Os usos são separados por cores, visando facilitar a leitura.

Figura 130 – Programa de necessidades atualizado

COMÉRCIO		LAZER	
1.1 LOURAL	32.20m²	5.1 CUBA	47.00m²
1.2 LOURAL	32.20m²	5.2 CUBA DE BARRA	119.00m²
1.3 LOURAL	32.20m²	5.3 BAR	24.00m²
1.4 LOURAL	32.20m²	5.4 BAR	24.00m²
1.5 LOURAL	32.20m²	5.5 BAR	24.00m²
1.6 LOURAL	32.20m²	5.6 BAR	24.00m²
1.7 LOURAL	32.20m²	5.7 BAR	24.00m²
1.8 LOURAL	32.20m²	5.8 BAR	24.00m²
1.9 LOURAL	32.20m²	5.9 BAR	24.00m²
1.10 LOURAL	32.20m²	5.10 BAR	24.00m²
1.11 LOURAL	32.20m²	5.11 BAR	24.00m²
1.12 LOURAL	32.20m²	5.12 BAR	24.00m²
1.13 LOURAL	32.20m²	5.13 BAR	24.00m²
1.14 LOURAL	32.20m²	5.14 BAR	24.00m²
1.15 LOURAL	32.20m²	5.15 BAR	24.00m²
1.16 LOURAL	32.20m²	5.16 BAR	24.00m²
1.17 LOURAL	32.20m²	5.17 BAR	24.00m²
1.18 LOURAL	32.20m²	5.18 BAR	24.00m²
1.19 LOURAL	32.20m²	5.19 BAR	24.00m²
1.20 LOURAL	32.20m²	5.20 BAR	24.00m²
1.21 LOURAL	32.20m²	5.21 BAR	24.00m²
1.22 LOURAL	32.20m²	5.22 BAR	24.00m²
1.23 LOURAL	32.20m²	5.23 BAR	24.00m²
1.24 LOURAL	32.20m²	5.24 BAR	24.00m²
1.25 LOURAL	32.20m²	5.25 BAR	24.00m²
1.26 LOURAL	32.20m²	5.26 BAR	24.00m²
1.27 LOURAL	32.20m²	5.27 BAR	24.00m²
1.28 LOURAL	32.20m²	5.28 BAR	24.00m²
1.29 LOURAL	32.20m²	5.29 BAR	24.00m²
1.30 LOURAL	32.20m²	5.30 BAR	24.00m²
1.31 LOURAL	32.20m²	5.31 BAR	24.00m²
1.32 LOURAL	32.20m²	5.32 BAR	24.00m²
1.33 LOURAL	32.20m²	5.33 BAR	24.00m²
1.34 LOURAL	32.20m²	5.34 BAR	24.00m²
1.35 LOURAL	32.20m²	5.35 BAR	24.00m²
1.36 LOURAL	32.20m²	5.36 BAR	24.00m²
1.37 LOURAL	32.20m²	5.37 BAR	24.00m²
1.38 LOURAL	32.20m²	5.38 BAR	24.00m²
1.39 LOURAL	32.20m²	5.39 BAR	24.00m²
1.40 LOURAL	32.20m²	5.40 BAR	24.00m²
1.41 LOURAL	32.20m²	5.41 BAR	24.00m²
1.42 LOURAL	32.20m²	5.42 BAR	24.00m²
1.43 LOURAL	32.20m²	5.43 BAR	24.00m²
1.44 LOURAL	32.20m²	5.44 BAR	24.00m²
1.45 LOURAL	32.20m²	5.45 BAR	24.00m²
1.46 LOURAL	32.20m²	5.46 BAR	24.00m²
1.47 LOURAL	32.20m²	5.47 BAR	24.00m²
1.48 LOURAL	32.20m²	5.48 BAR	24.00m²
1.49 LOURAL	32.20m²	5.49 BAR	24.00m²
1.50 LOURAL	32.20m²	5.50 BAR	24.00m²
1.51 LOURAL	32.20m²	5.51 BAR	24.00m²
1.52 LOURAL	32.20m²	5.52 BAR	24.00m²
1.53 LOURAL	32.20m²	5.53 BAR	24.00m²
1.54 LOURAL	32.20m²	5.54 BAR	24.00m²
1.55 LOURAL	32.20m²	5.55 BAR	24.00m²
1.56 LOURAL	32.20m²	5.56 BAR	24.00m²
1.57 LOURAL	32.20m²	5.57 BAR	24.00m²
1.58 LOURAL	32.20m²	5.58 BAR	24.00m²
1.59 LOURAL	32.20m²	5.59 BAR	24.00m²
1.60 LOURAL	32.20m²	5.60 BAR	24.00m²
1.61 LOURAL	32.20m²	5.61 BAR	24.00m²
1.62 LOURAL	32.20m²	5.62 BAR	24.00m²
1.63 LOURAL	32.20m²	5.63 BAR	24.00m²
1.64 LOURAL	32.20m²	5.64 BAR	24.00m²
1.65 LOURAL	32.20m²	5.65 BAR	24.00m²
1.66 LOURAL	32.20m²	5.66 BAR	24.00m²
1.67 LOURAL	32.20m²	5.67 BAR	24.00m²
1.68 LOURAL	32.20m²	5.68 BAR	24.00m²
1.69 LOURAL	32.20m²	5.69 BAR	24.00m²
1.70 LOURAL	32.20m²	5.70 BAR	24.00m²
1.71 LOURAL	32.20m²	5.71 BAR	24.00m²
1.72 LOURAL	32.20m²	5.72 BAR	24.00m²
1.73 LOURAL	32.20m²	5.73 BAR	24.00m²
1.74 LOURAL	32.20m²	5.74 BAR	24.00m²
1.75 LOURAL	32.20m²	5.75 BAR	24.00m²
1.76 LOURAL	32.20m²	5.76 BAR	24.00m²
1.77 LOURAL	32.20m²	5.77 BAR	24.00m²
1.78 LOURAL	32.20m²	5.78 BAR	24.00m²
1.79 LOURAL	32.20m²	5.79 BAR	24.00m²
1.80 LOURAL	32.20m²	5.80 BAR	24.00m²
1.81 LOURAL	32.20m²	5.81 BAR	24.00m²
1.82 LOURAL	32.20m²	5.82 BAR	24.00m²
1.83 LOURAL	32.20m²	5.83 BAR	24.00m²
1.84 LOURAL	32.20m²	5.84 BAR	24.00m²
1.85 LOURAL	32.20m²	5.85 BAR	24.00m²
1.86 LOURAL	32.20m²	5.86 BAR	24.00m²
1.87 LOURAL	32.20m²	5.87 BAR	24.00m²
1.88 LOURAL	32.20m²	5.88 BAR	24.00m²
1.89 LOURAL	32.20m²	5.89 BAR	24.00m²
1.90 LOURAL	32.20m²	5.90 BAR	24.00m²
1.91 LOURAL	32.20m²	5.91 BAR	24.00m²
1.92 LOURAL	32.20m²	5.92 BAR	24.00m²
1.93 LOURAL	32.20m²	5.93 BAR	24.00m²
1.94 LOURAL	32.20m²	5.94 BAR	24.00m²
1.95 LOURAL	32.20m²	5.95 BAR	24.00m²
1.96 LOURAL	32.20m²	5.96 BAR	24.00m²
1.97 LOURAL	32.20m²	5.97 BAR	24.00m²
1.98 LOURAL	32.20m²	5.98 BAR	24.00m²
1.99 LOURAL	32.20m²	5.99 BAR	24.00m²
2.00 LOURAL	32.20m²	6.00 BAR	24.00m²
2.01 LOURAL	32.20m²	6.01 BAR	24.00m²
2.02 LOURAL	32.20m²	6.02 BAR	24.00m²
2.03 LOURAL	32.20m²	6.03 BAR	24.00m²
2.04 LOURAL	32.20m²	6.04 BAR	24.00m²
2.05 LOURAL	32.20m²	6.05 BAR	24.00m²
2.06 LOURAL	32.20m²	6.06 BAR	24.00m²
2.07 LOURAL	32.20m²	6.07 BAR	24.00m²
2.08 LOURAL	32.20m²	6.08 BAR	24.00m²
2.09 LOURAL	32.20m²	6.09 BAR	24.00m²
2.10 LOURAL	32.20m²	6.10 BAR	24.00m²
2.11 LOURAL	32.20m²	6.11 BAR	24.00m²
2.12 LOURAL	32.20m²	6.12 BAR	24.00m²
2.13 LOURAL	32.20m²	6.13 BAR	24.00m²
2.14 LOURAL	32.20m²	6.14 BAR	24.00m²
2.15 LOURAL	32.20m²	6.15 BAR	24.00m²
2.16 LOURAL	32.20m²	6.16 BAR	24.00m²
2.17 LOURAL	32.20m²	6.17 BAR	24.00m²
2.18 LOURAL	32.20m²	6.18 BAR	24.00m²
2.19 LOURAL	32.20m²	6.19 BAR	24.00m²
2.20 LOURAL	32.20m²	6.20 BAR	24.00m²
2.21 LOURAL	32.20m²	6.21 BAR	24.00m²
2.22 LOURAL	32.20m²	6.22 BAR	24.00m²
2.23 LOURAL	32.20m²	6.23 BAR	24.00m²
2.24 LOURAL	32.20m²	6.24 BAR	24.00m²
2.25 LOURAL	32.20m²	6.25 BAR	24.00m²
2.26 LOURAL	32.20m²	6.26 BAR	24.00m²
2.27 LOURAL	32.20m²	6.27 BAR	24.00m²
2.28 LOURAL	32.20m²	6.28 BAR	24.00m²
2.29 LOURAL	32.20m²	6.29 BAR	24.00m²
2.30 LOURAL	32.20m²	6.30 BAR	24.00m²
2.31 LOURAL	32.20m²	6.31 BAR	24.00m²
2.32 LOURAL	32.20m²	6.32 BAR	24.00m²
2.33 LOURAL	32.20m²	6.33 BAR	24.00m²
2.34 LOURAL	32.20m²	6.34 BAR	24.00m²
2.35 LOURAL	32.20m²	6.35 BAR	24.00m²
2.36 LOURAL	32.20m²	6.36 BAR	24.00m²
2.37 LOURAL	32.20m²	6.37 BAR	24.00m²
2.38 LOURAL	32.20m²	6.38 BAR	24.00m²
2.39 LOURAL	32.20m²	6.39 BAR	24.00m²
2.40 LOURAL	32.20m²	6.40 BAR	24.00m²
2.41 LOURAL	32.20m²	6.41 BAR	24.00m²
2.42 LOURAL	32.20m²	6.42 BAR	24.00m²
2.43 LOURAL	32.20m²	6.43 BAR	24.00m²
2.44 LOURAL	32.20m²	6.44 BAR	24.00m²
2.45 LOURAL	32.20m²	6.45 BAR	24.00m²
2.46 LOURAL	32.20m²	6.46 BAR	24.00m²
2.47 LOURAL	32.20m²	6.47 BAR	24.00m²
2.48 LOURAL	32.20m²	6.48 BAR	24.00m²
2.49 LOURAL	32.20m²	6.49 BAR	24.00m²
2.50 LOURAL	32.20m²	6.50 BAR	24.00m²
2.51 LOURAL	32.20m²	6.51 BAR	24.00m²
2.52 LOURAL	32.20m²	6.52 BAR	24.00m²
2.53 LOURAL	32.20m²	6.53 BAR	24.00m²
2.54 LOURAL	32.20m²	6.54 BAR	24.00m²
2.55 LOURAL	32.20m²	6.55 BAR	24.00m²
2.56 LOURAL	32.20m²	6.56 BAR	24.00m²
2.57 LOURAL	32.20m²	6.57 BAR	24.00m²
2.58 LOURAL	32.20m²	6.58 BAR	24.00m²
2.59 LOURAL	32.20m²	6.59 BAR	24.00m²
2.60 LOURAL	32.20m²	6.60 BAR	24.00m²
2.61 LOURAL	32.20m²	6.61 BAR	24.00m²
2.62 LOURAL	32.20m²	6.62 BAR	24.00m²
2.63 LOURAL	32.20m²	6.63 BAR	24.00m²
2.64 LOURAL	32.20m²	6.64 BAR	24.00m²
2.65 LOURAL	32.20m²	6.65 BAR	24.00m²
2.66 LOURAL	32.20m²	6.66 BAR	24.00m²
2.67 LOURAL	32.20m²	6.67 BAR	24.00m²
2.68 LOURAL	32.20m²	6.68 BAR	24.00m²
2.69 LOURAL	32.20m²	6.69 BAR	24.00m²
2.70 LOURAL	32.20m²	6.70 BAR	24.00m²
2.71 LOURAL	32.20m²	6.71 BAR	24.00m²
2.72 LOURAL	32.20m²	6.72 BAR	24.00m²
2.73 LOURAL	32.20m²	6.73 BAR	24.00m²
2.74 LOURAL	32.20m²	6.74 BAR	24.00m²
2.75 LOURAL	32.20m²	6.75 BAR	24.00m²
2.76 LOURAL	32.20m²	6.76 BAR	24.00m²
2.77 LOURAL	32.20m²	6.77 BAR	24.00m²
2.78 LOURAL	32.20m²	6.78 BAR	24.00m²
2.79 LOURAL	32.20m²	6.79 BAR	24.00m²
2.80 LOURAL	32.20m²	6.80 BAR	24.00m²
2.81 LOURAL	32.20m²	6.81 BAR	24.00m²
2.82 LOURAL	32.20m²	6.82 BAR	24.00m²
2.83 LOURAL	32.20m²	6.83 BAR	24.00m²
2.84 LOURAL	32.20m²	6.84 BAR	24.00m²
2.85 LOURAL	32.20m²	6.85 BAR	24.00m²
2.86 LOURAL	32.20m²	6.86 BAR	24.00m²
2.87 LOURAL	32.20m²	6.87 BAR	24.00m²
2.88 LOURAL	32.20m²	6.88 BAR	24.00m²
2.89 LOURAL	32.20m²	6.89 BAR	24.00m²
2.90 LOURAL	32.20m²	6.90 BAR	24.00m²
2.91 LOURAL	32.20m²	6.91 BAR	24.00m²
2.92 LOURAL	32.20m²	6.92 BAR	24.00m²
2.93 LOURAL	32.20m²	6.93 BAR	24.00m²
2.94 LOURAL	32.20m²	6.94 BAR	24.00m²
2.95 LOURAL	32.20m²	6.95 BAR	24.00m²
2.96 LOURAL	32.20m²	6.96 BAR	24.00m²
2.97 LOURAL	32.20m²	6.97 BAR	24.00m²
2.98 LOURAL	32.20m²	6.98 BAR	24.00m²
2.99 LOURAL	32.20m²	6.99 BAR	24.00m²
3.00 LOURAL	32.20m²	7.00 BAR	24.00m²
3.01 LOURAL	32.20m²	7.01 BAR	24.00m²
3.02 LOURAL	32.20m²	7.02 BAR	24.00m²
3.03 LOURAL	32.20m²	7.03 BAR	24.00m²
3.04 LOURAL	32.20m²	7.04 BAR	24.00m²
3.05 LOURAL	32.20m²	7.05 BAR	24.00m²
3.06 LOURAL	32.20m²	7.06 BAR	24.00m²
3.07 LOURAL	32.20m²	7.07 BAR	24.00m²
3.08 LOURAL	32.20m²	7.08 BAR	24.00m²
3.09 LOURAL	32.20m²	7.09 BAR	24.00m²
3.10 LOURAL			

O pavimento térreo (Figura 131) compreende duas quadras entre as ruas Azarias Leite, Gerson França, Virgílio Malta, Bandeirantes e Avenida Rodrigues Alves, sendo a quadra do lado esquerdo um projeto de requalificação da Praça Dom Pedro II, onde os usos pré-existentes são mantidos e são acrescentados elementos que visam atrair a população a permanecer no local, como a feira, a lanchonete e a cafeteria.

A quadra do lado direito é onde se insere a edificação principal do complexo, onde os acessos pelo pavimento térreo se dão por três das quatro vias que o circundam, devido a topografia do local. Todos os usos distribuídos por esse pavimento visam trazer movimentação e permanência de pessoas por todos os períodos através do comércio (atuando também como fachada ativa), serviços, lazer, bar, restaurantes, lanchonetes e cafeteria. Junto a edificação é proposto um amplo espaço aberto atuando como praça, onde seus desníveis são vencidos por rampas e escadas. A vasta arborização garante um espaço agradável e sombreado. Ainda no pavimento térreo se encontram três núcleos de circulação vertical.

Figura 131 – Implantação com planta pavimento térreo



Fonte: Elaborado pela autora

No primeiro pavimento (Figura 132) se encontram os usos comerciais, serviços, lanchonete, cafeteria, área de exposição, dois terraços públicos e o *coworking*. O acesso a esse pavimento se dá diretamente através da Rua Bandeirantes, devido ao desnível da topografia, e pelos três núcleos de circulação vertical.

Figura 132 – Planta primeiro pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

No segundo pavimento (Figura 133) se encontram as salas de oficinas e cursos profissionalizantes, sala da administração, uma lanchonete e as salas comerciais. O acesso a esse pavimento ocorre através dos três núcleos de circulação vertical.

Figura 133 – Planta segundo pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

A partir do terceiro pavimento (Figura 134) se dá início ao uso habitacional. Neste pavimento se encontram os apartamentos *stúdio*, com 37,34m² cada. Também se encontram ali um espaço de jogos e um espaço de festas. Anexo ao uso habitacional, é proposta uma praça elevada pública. Os acessos a esse pavimento se dão através de dois núcleos de circulação vertical, um exclusivo para moradores dos apartamentos e outro que permite o livre acesso a praça.

Figura 134 – Planta terceiro pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

Semelhante ao terceiro, o quarto pavimento (Figura 135) se repete ainda no sétimo e oitavo. Seu uso habitacional com apartamentos *stúdio* se difere do anterior no layout do espaço de festas e jogos e na varanda com deck, além de não possuir o anexo da praça elevada.

Figura 135 – Planta quarto, sétimo e oitavo pavimentos



Fonte: Elaborado pela autora.

O quinto e sexto pavimentos (Figura 136) são iguais e apresentam os apartamentos unifamiliares de tipologia A, com 90,83m², e tipologia B, com 102,50m². O acesso a esses pavimentos se dá através de um dos núcleos de circulação vertical, de uso controlado.

Figura 136 – Planta quinto e sexto pavimentos

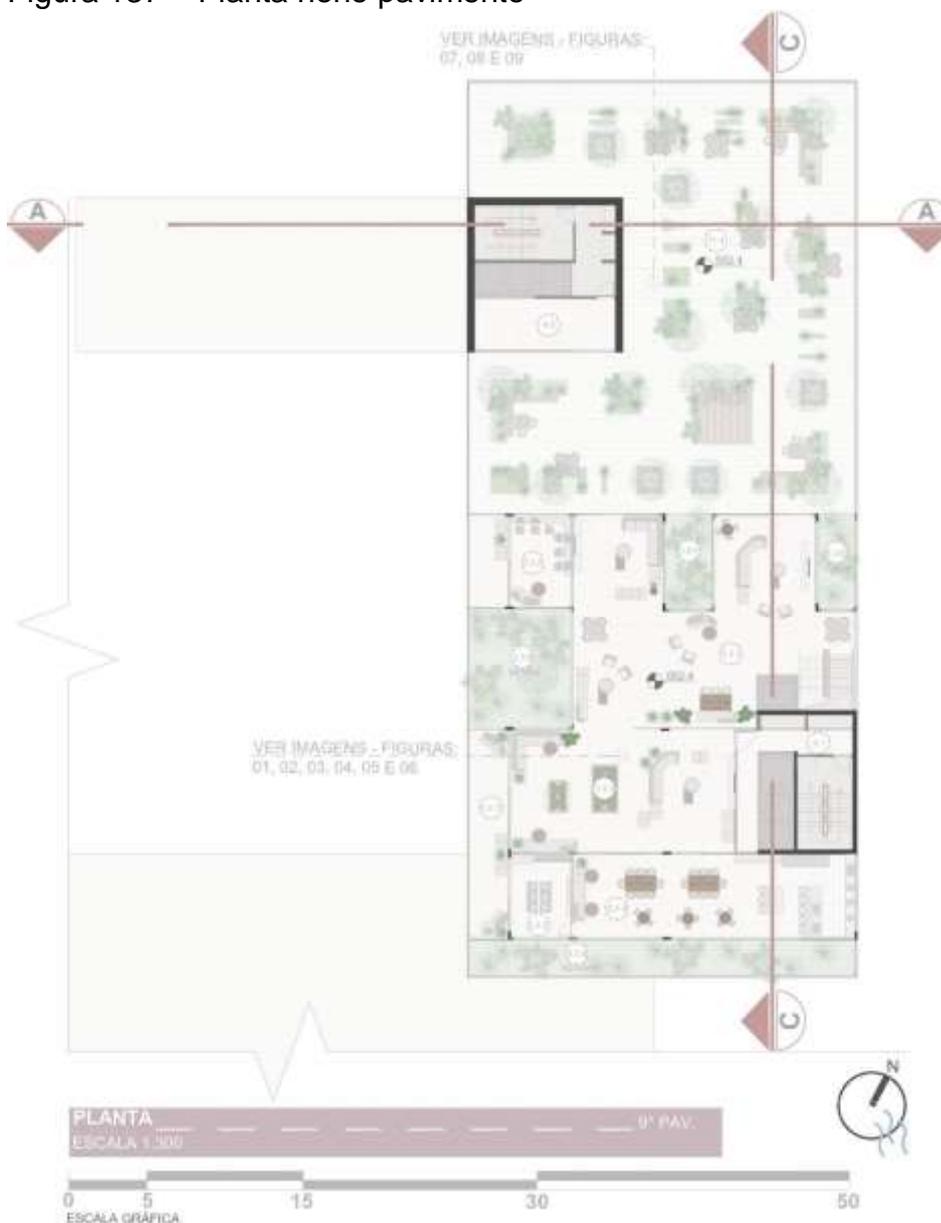


Fonte: Elaborado pela autora

No nono e décimo pavimento se encontra o *coliving*, proposta habitacional cujo intuito é integrar pessoas em busca de uma vida compartilhada.

O nono pavimento (Figura 137) é composto por ambientes de socialização e integração, como salas de estar, salas de televisão, sala de jogos, área de estudos e cozinha. O acesso do nono ao décimo pavimento se dá por uma escada e um elevador exclusivos. Ainda neste pavimento se apresenta uma praça elevada pública, com acesso através de um núcleo de circulação vertical independente ao do *coliving*.

Figura 137 – Planta nono pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

No décimo pavimento (Figura 138) se encontram os quartos (11,97m²), suítes (18,67m²) e banheiros do *coliving*, além dos jardins internos e varandas que permitem a permeabilidade e incidência solar e de ventos.

Figura 138 – Planta décimo pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

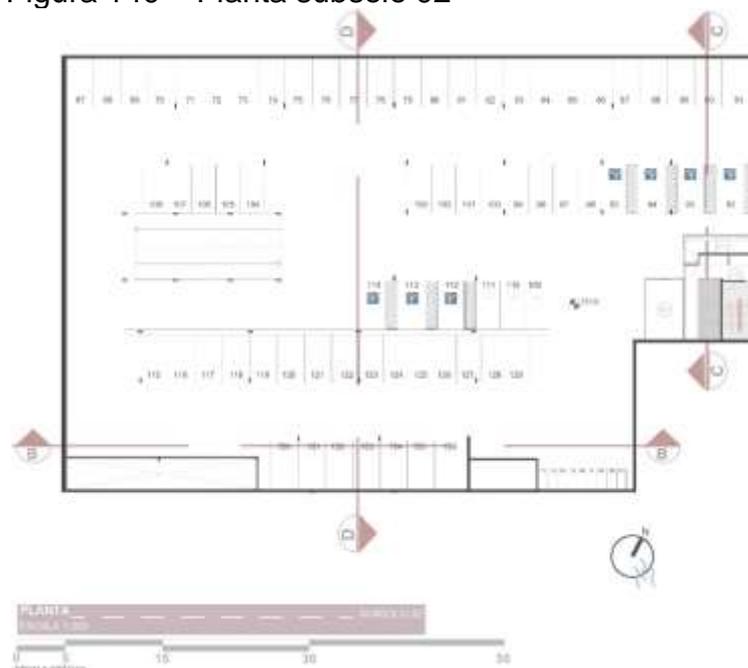
Nos subsolos 01 e 02 (Figuras 139 e 140) se encontram as vagas de estacionamento, lixeiras e depósitos. São disponibilizadas ao todo 136 vagas de carros, sendo destas 110 vagas comuns, 12 vagas reservadas para idosos e 13 vagas reservadas para PCD. Além dessas vagas, também são disponibilizadas 20 vagas para motos e 17 vagas para bicicletas. O acesso de veículos ao subsolo se dá através de rampas e o acesso de pedestres através de dois núcleos de circulação vertical.

Figura 139 – Planta subsolo 01



Fonte: Elaborado pela autora.

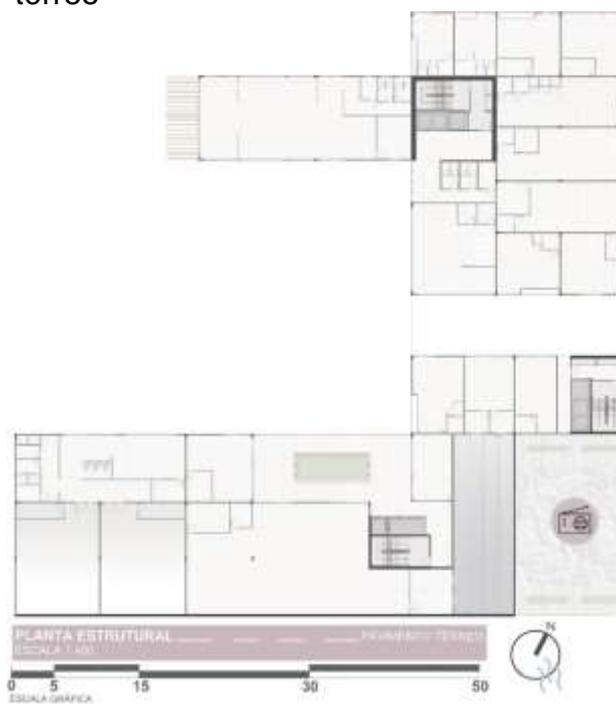
Figura 140 – Planta subsolo 02



Fonte: Elaborado pela autora.

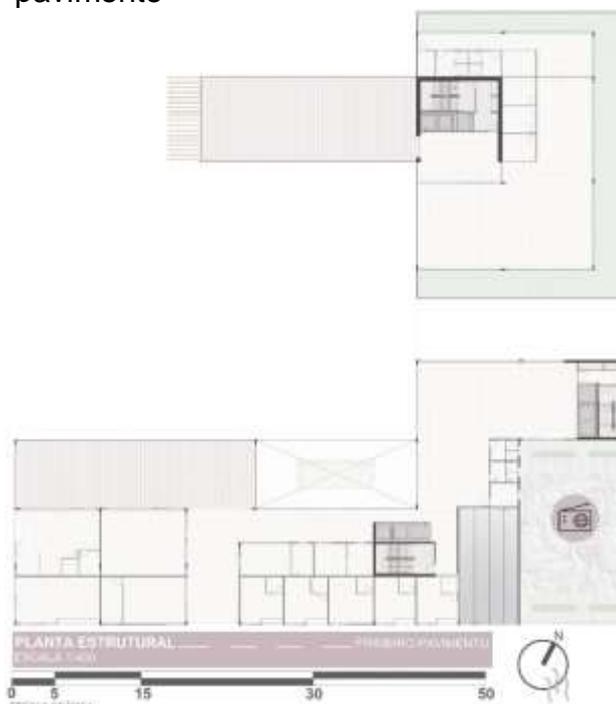
No quesito estrutural, a escolha pelo uso da laje nervurada é justificada pelas diferentes funções propostas a cada pavimento, tornando os layouts livres e mais funcionais. O uso de três núcleos rígidos para circulação vertical bem como as paredes de contenção também estrutura o complexo (Figuras 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150 e 151).

Figura 141 – Planta estrutural pavimento térreo



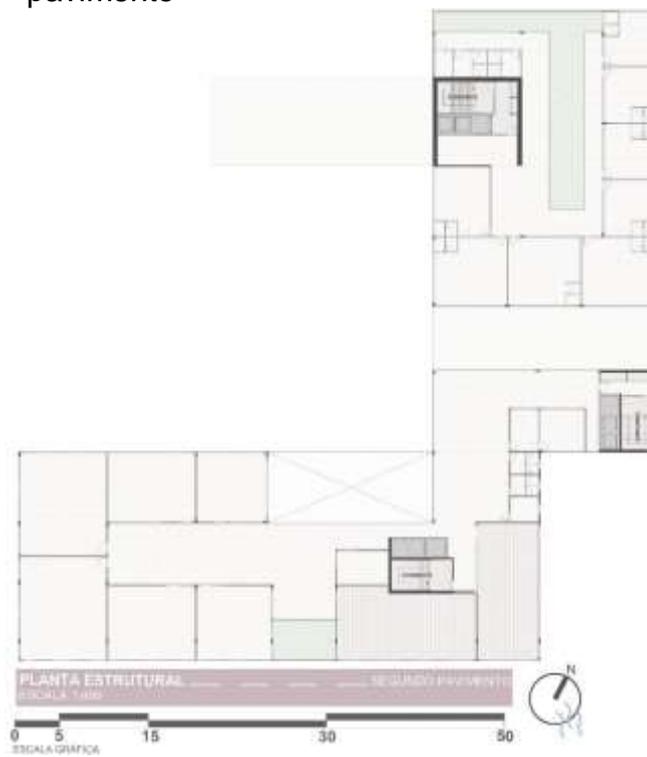
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 142 – Planta estrutural primeiro pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 143 – Planta estrutural segundo pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 144 – Planta estrutural terceiro pavimento



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 145 – Planta estrutural quarto, sétimo e oitavo pavimentos



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 146 – Planta estrutural quinto e sexto pavimentos



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 147 – Planta estrutural nono pavimento



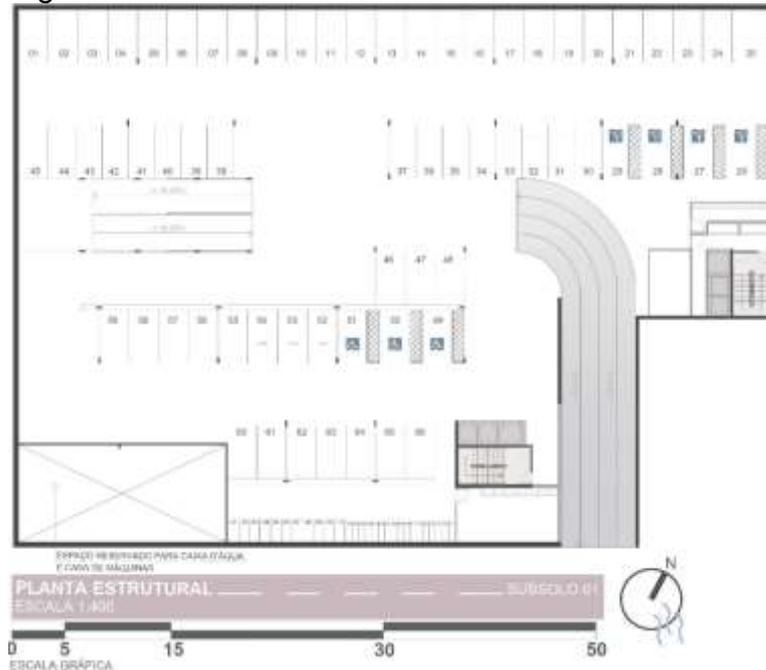
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 148 – Planta estrutural décimo pavimento



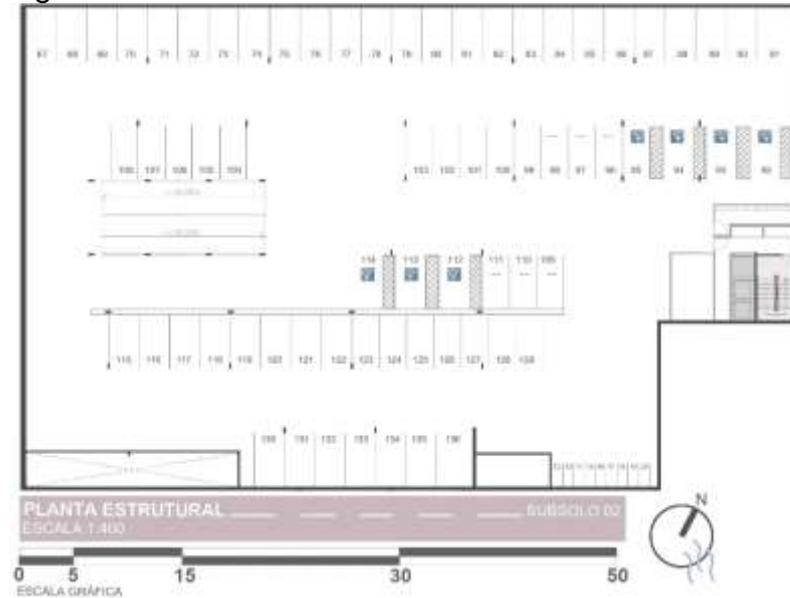
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 149 – Planta estrutural subsolo 01



Fonte: Elaborado pela autora.

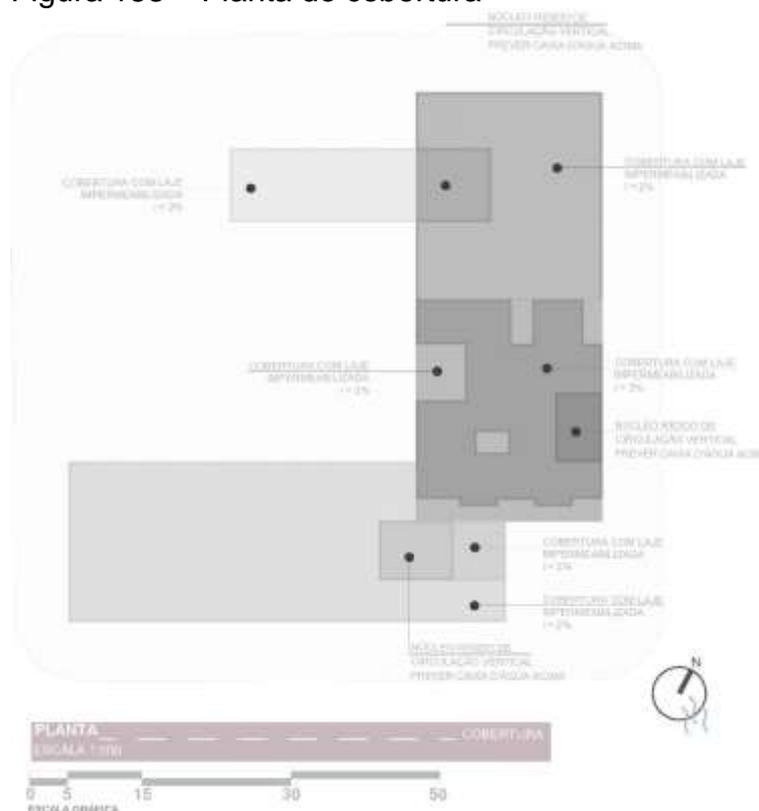
Figura 150 – Planta estrutural subsolo 02



Fonte: Elaborado pela autora.

Para a cobertura (Figura 153), foi escolhida a laje impermeabilizada com inclinação de 2%, pois ela possibilita o uso como piso e não interfere visualmente na fachada, além da maior usabilidade deste modelo em edificações deste porte. Acima dos núcleos de circulação vertical se encontram as caixas d'água, com capacidades a serem definidas pelo projeto hidráulico, devido a complexidade de usos na mesma edificação.

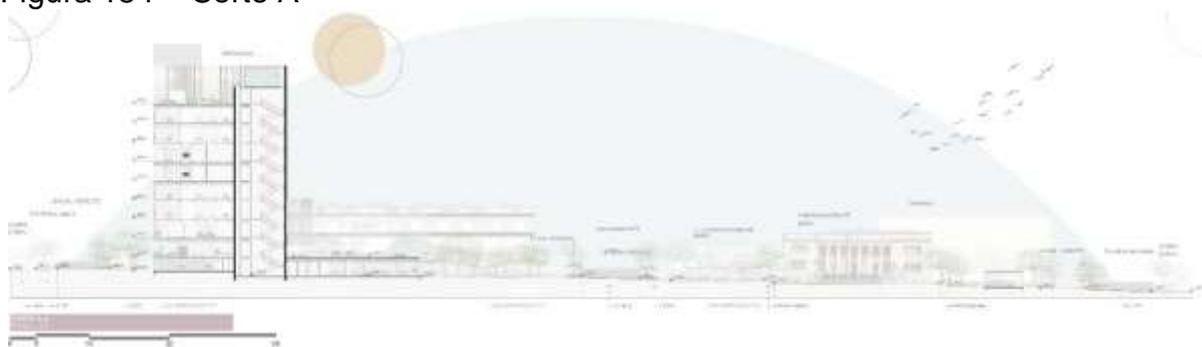
Figura 153 – Planta de cobertura



Fonte: Elaborado pela autora.

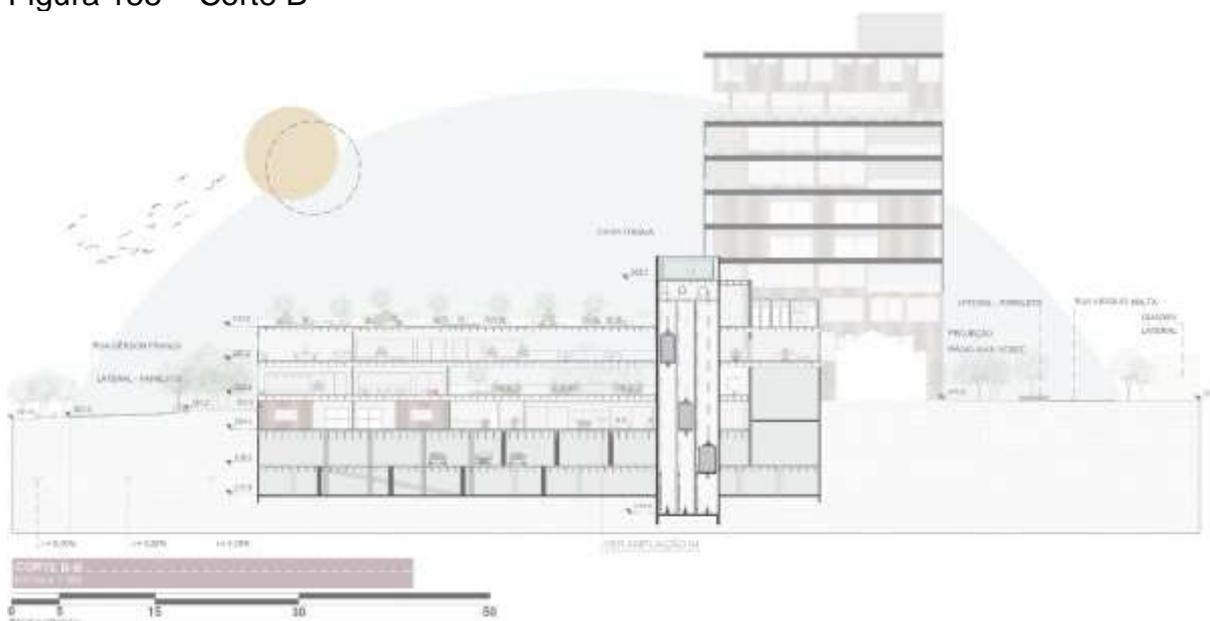
Os cortes são apresentados de forma a facilitar o entendimento da topografia do complexo multifuncional e da concepção interna dos espaços, além de mostrar a conexão da edificação com as áreas externas. O corte A (Figura 154) é longitudinal e corta as duas quadras do projeto, já o corte B (Figura 155), também longitudinal, corta apenas a quadra do complexo. Os cortes C (Figura 157) e D (Figura 158) são ambos transversais, cortando também a quadra da edificação. As ampliações (Figuras 156 e 159) visam facilitar a visualização de alguns trechos dos cortes.

Figura 154 – Corte A



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 155 – Corte B



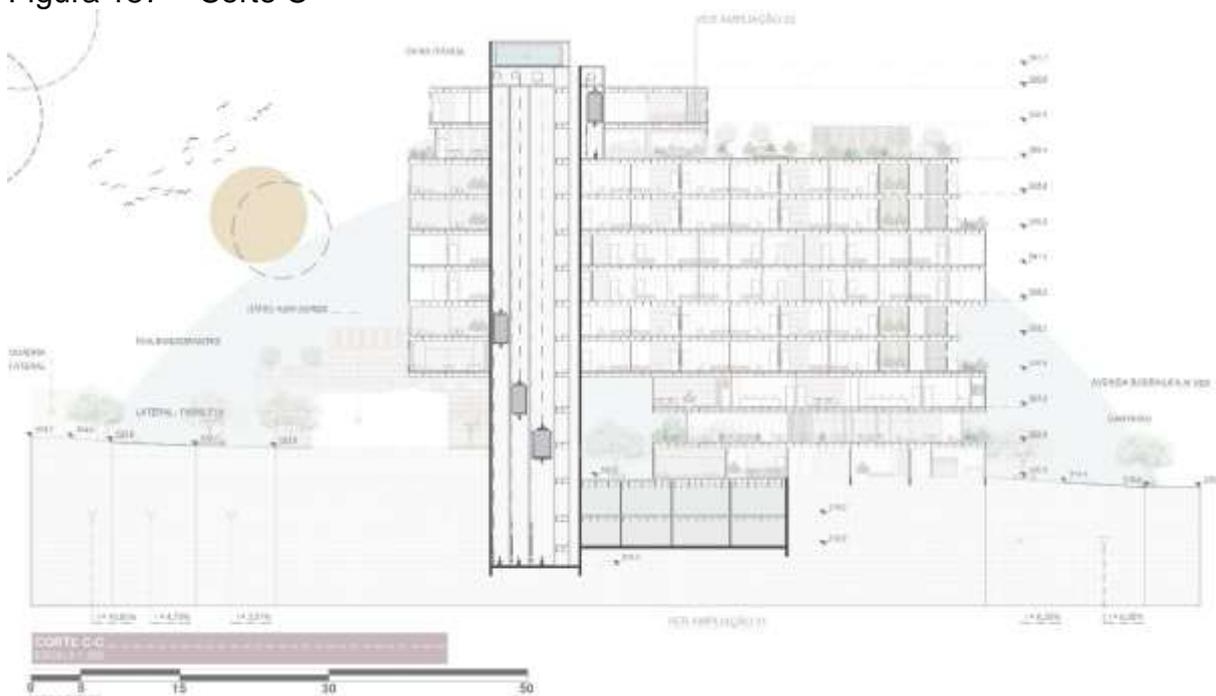
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 156 – Ampliações cortes A e B



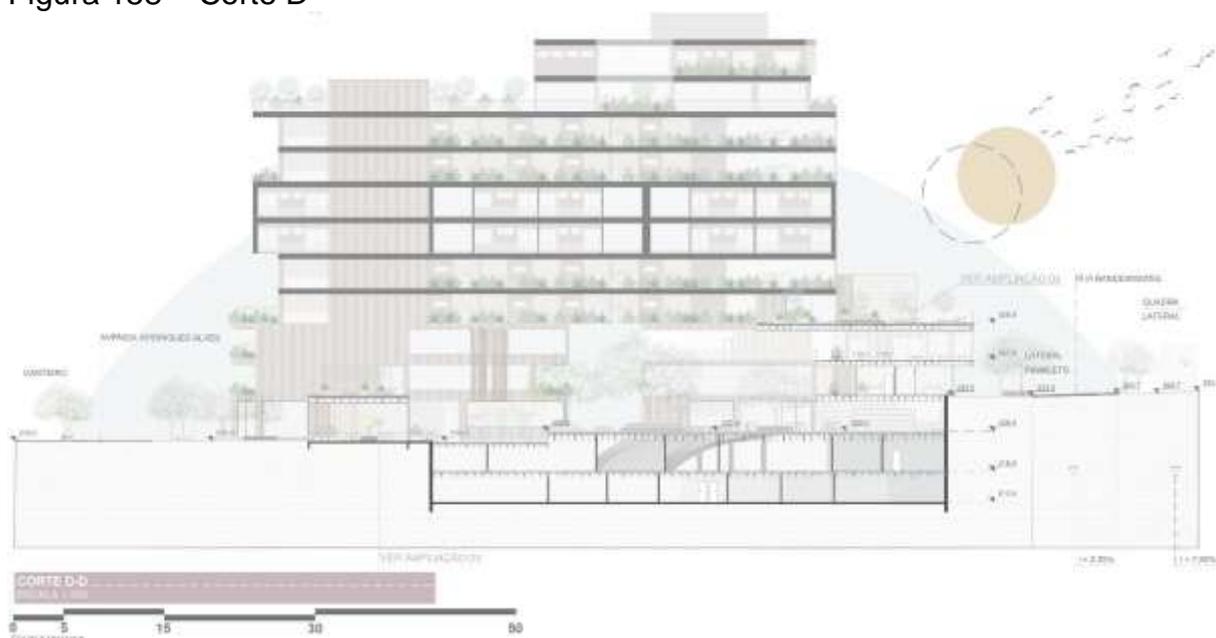
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 157 – Corte C



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 158 – Corte D



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 159 – Ampliações cortes C e D



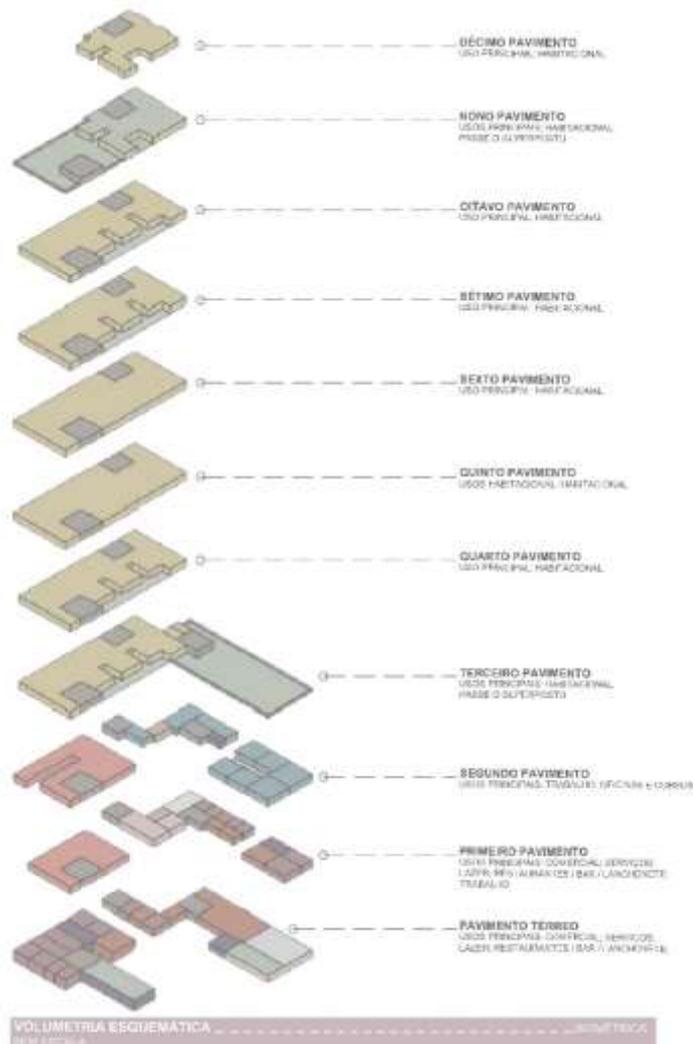
Fonte: Elaborado pela autora.

Para visualizar a concepção formal do complexo multifuncional, duas formas de volumetria foram propostas: volumetria esquemática explodida e imagens renderizadas a partir de uma maquete eletrônica.

A volumetria esquemática explodida (Figura 160) visa demonstrar como funciona a disposição dos pavimentos e seus respectivos usos.

As imagens renderizadas a partir de uma maquete eletrônica (Figuras 161, 162 e 163) visam demonstrar como ficaria o projeto implantado, da forma mais realista possível, mostrando as escolhas para as fachadas, a materialidade, as vegetações, a escala humana, entre outros elementos.

Figura 160 – Volumetria esquemática explodida



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 161 – Imagem projetual vista ampla



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 162 – Imagens projetuais



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 163 – Imagens projetuais



Fonte: Elaborado pela autora

9 CONCLUSÃO

A vitalidade urbana é de fundamental importância para o bom funcionamento de uma cidade e de todos os elementos que compõem seu tecido. Uma área com tal carência pode ser associada a um espaço de ninguém, onde a abertura para situações de vulnerabilidade se torna mais eminente, afetando todas as atividades que ocorrem no local. Isso pode ser visto nas zonas centrais das cidades, espaços que por muitos anos abrigaram o desenvolvimento social e econômico e atualmente se deparam com um processo de esvaziamento, como é o caso do centro de Bauru (SP).

Diante disso, após todo estudo bibliográfico e análises projetuais e da área central, conclui-se que uma possível solução inicial para a recuperação da vitalidade urbana é a inserção de espaços multifuncionais em seu território onde, através de um vasto programa, se propõe que públicos diversos passem a se apropriar do local, frequentando-o por horários diferentes e estendidos, bem como sua utilização como moradia. Através disso, se chega ao conceito de “olhos da rua”, de Jane Jacobs, que se caracteriza pela vigilância cidadã de forma natural, resultado dos usos que se oferecem no espaço, garantindo por consequência um local mais seguro e agradável aos olhos da população. Ao oferecer um local que abranja todas as necessidades contemporâneas do homem – moradia, trabalho, comércio, serviços e lazer – em uma área central, se oferece também as vantagens que só tal espaço possui, como a facilidade de locomoção, presença de grandes equipamentos e infraestrutura urbana adequada, dessa forma, dando início ao processo de recuperação da vitalidade central.

Portanto, conclui-se que a proposta projetual apresentada neste trabalho atinge seu objetivo de colaborar na recuperação da vitalidade urbana e requalificação da área central de Bauru (SP), posto que possui um programa abrangendo as necessidades do homem contemporâneo de forma com que o espaço se associe naturalmente na área. Além disso, fornece a toda população locais públicos de qualidade, tornando o centro novamente um local de permanência e não somente de passagem.

REFERÊNCIAS

AD ESSENTIALS: Modernism. *In*: ArchDaily. [S.l.], 15 jul. 2015. Disponível em: <https://www.archdaily.com/769340/ad-essentials-modernism>. Acesso em: 28 fev 2021.

ALVES, Ana Christina Neves; QUEIROZ, Igor. **Congresso de Otterlo – Fim dos CIAM**. *In*: **Cronologia do urbanismo**. [S.l.], c2021. Disponível em: <https://cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1560>. Acesso em: 8 mar. 2021.

AZEREDO, Gabriel Johansson. **Estratégias formais dos edifícios híbridos**. 2016. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/148208/001001070.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 8 mar. 2021.

BAURU (Município). **Lei nº 2339, de 15 de fevereiro de 1982**. Normas Para Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Bauru. Bauru, 15 fev. 1982. Disponível em: <https://planodiretorbauru.files.wordpress.com/2015/06/lei-nc2ba-2339-normas-para-parcelamento-uso-e-ocupac3a7c3a3o-do-solo.pdf>. Acesso em: 04 mar. 2021.

BAURU (Município). **Lei nº 3640, de 19 de novembro de 1993**. Altera a Lei nº2339, de 15 de fevereiro de 1982, institui os Corredores de Comércio – COC e os Corredores de Serviços – COS e dispõe sobre Postos de Abastecimentos e Serviços. Bauru, 19 nov. 1993. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/sist_juridico/documentos/leis/lei3640.pdf. Acesso em: 11 abr. 2021.

BAURU. *In*: IBGE Cidades. Rio de Janeiro: [s.n.], [c2021?a]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/bauru/panorama>. Acesso em: 15 maio 2021.

BAURU. *In*: Wikipédia. [S.l.; s.n.], c2021. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bauru>. Acesso em: 17 mar. 2021.

BIANCHINI, Riccardo. Rem Koolhaas / BLOX – Copenhagen. *In*: **Inexhibit**. [S.l.], 01 nov. 2019. Disponível em: <https://www.inexhibit.com/case-studies/rem-koolhaas-oma-blox-copenhagen/>. Acesso em: 28 mar. 2021.

BIBLIOTECA IBGE. Avenida Rodrigues Alves: Bauru, SP. *In*: IBGE. Rio de Janeiro, [s.n.], c2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=445864&view=detalhes>. Acesso em: 20 mar. 2021

BINNENROTTE, Rotterdam. *In*: Landezine Award. Eslovênia, [s.n.], c2021. Disponível em: <https://landezine-award.com/binnenrotte-rotterdam/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

BLOX / DAC. *In*: OMA. [S.l.; s.n.], c2021. Disponível em: <https://oma.eu/projects/dac-blox>. Acesso em: 26 mar. 2021.

BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. Constituição (1942). **Decreto-Lei nº 4.598, de 20 de agosto de 1942**. Dispõe sobre aluguéis de residências e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1942. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4598-20-agosto-1942-414411-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20alugu%C3%A9is%20de%20resid%C3%A2ncias%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.&text=2%C2%BA%20N%C3%A3o%20%C3%A9%20permitido%20cobrar,indeniza%C3%A7%C3%A3o%20n%C3%A3o%20prevista%20em%20lei>. Acesso em: 04 mar. 2021.

BRASIL, Luciana Tombi. Clássicos da Arquitetura: Conjunto Nacional / David Libeskind. *In*: **Archdaily Brasil**. [S.l.], 18 nov. 2015. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/777375/classicos-da-arquitetura-conjunto-nacional-david-libeskind?ad_medium=widget&ad_name=recommendation. Acesso em: 11 mar. 2021.

BRASIL. Ministério das Cidades. Agência Espanhola de Cooperação Internacional. Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais. Coordenação geral de Renato Balbim. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretária Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de Centros Urbanos**. Coordenação geral de Raquel Rolnik e Renato Balbim. Brasília, DF: Ministério das Cidades, dez. 2005. Disponível em: https://bibliotecadigital.seplan.planejamento.gov.br/bitstream/handle/iditem/289/Reabilitacao_Centros_SNPU_2006.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 12 mar. 2021.

CIDADE de São Paulo. Roteiros a pé. *In*: Cidade de São Paulo. [S.l.; s.n.], c2021. Disponível em: <https://cidadedesapaulo.com/v2/roteirosape/roteiro-1/>. Acesso em: 26 mar. 2021.

COLIN, Silvio (ed.). Team X. *In*: **Coisas da arquitetura**. [S.l.], 2010. Disponível em: <https://coisasdaarquitetura.wordpress.com/2010/11/14/team-x/>. Acesso em: 10 mar. 2021.

CORBUSIER, Le. A Carta de Atenas. Tradução: Rebeca Scherer. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. Publicação original: 1933. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/2974977/mod_resource/content/3/aula12_Corbusier_Le_A_Carta_de_Atenas.pdf. Acesso em: 12 mar. 2021.

COTRIM, Luciana. Conjunto Nacional, o primeiro grande arranha-céu da região. *In*: **Série Avenida Paulista**. São Paulo, 11 dez. 2019. Disponível em: <https://serieavenidapaulista.com.br/2019/12/11/conjunto-nacional-o-primeiro-grande-arranha-ceu-da-regiao/>. Acesso em: 26 mar. 2021.

CUNHA JUNIOR, Jaime. **O edifício multifuncional em São Paulo: desafios e potencialidades para sua inserção no quadro urbano contemporâneo.** 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-21092018-163657/publico/TEjaimecunhajunior_rev.pdf. Acesso em: 11 mar. 2021.

DELAQUA, Victor. Uma liturgia do consumo: Os detonadores de transformação na cidade. *In: Archdaily Brasil.* [S.l.], 27 jul. 2013. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-130590/uma-liturgia-do-consumo-os-detonadores-de-transformacao-na-cidade>. Acesso em: 06 mar. 2021.

DIANA, Daniela. Modernismo no Brasil. *In: Toda Matéria.* [S.l.], c2021. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/modernismo-no-brasil/>. Acesso em: 12 mar. 2021.

EDIFÍCIO COPAN. *In: Arquivo Arq.* [S.l.; s.n.], c2021. Disponível em: <https://arquivo.arq.br/projetos/copan>. Acesso em: 11 mar. 2021.

EDIFÍCIO COPAN. *In: Copan SP.* [S.l.; s.n.], 2008. Disponível em: <http://copansp.com.br/>. Acesso em: 11 mar. 2021.

ESTAÇÃO Central Bauru SP. *In: Museu Ferroviário Regional de Bauru.* [S.n.], 2019. Disponível em: <http://www.projetomuseuferroviario.com.br/estacao-central-bauru-sp-88/>. Acesso em: 21 mar. 2021

FELDMAN, Sarah. Um sistema legal para o urbanismo: a face desconhecida do Movimento Moderno. *In: Cadernos PPG-AU/FAUFBA.* Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. - Ano 3, edicao especial, (2005) - Marco Aurelio A. de Filgueiras Gomes (Org). - Salvador: PPG-AU/FAUFBA, 2005. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1695>. Acesso em: 15 mar. 2021.

FÓRUM Romano: Fórum Romano. *In: Tudo sobre Roma.* [S.l.: s.n.], c2021b. Disponível em: <https://www.tudosobreroma.com/forum-romano>. Acesso em: 09 mar. 2021.

FÓRUM Romano: Um pouco da história do Fórum Romano. *In: Rome Museum.* [S.l.: s.n.], c2021a. Disponível em: <https://www.rome-museum.com/br/forum-romano.php#:~:text=O%20F%C3%B3rum%20Romano%20foi%20constru%C3%ADdo,por%20mais%20de%20um%20mil%C3%AAnio.&text=No%20final%20da%20Rep%C3%ABlica%20Romana,civil%20e%20administrativo%20da%20cidade>. Acesso em: 09 mar. 2021.

FRAU, Fernanda Marafron. **O Conjunto Nacional: entre arquitetura e urbanismo modernos.** 2016. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2016. Disponível em: <http://tede.bibliotecadigital.puc-campinas.edu.br:8080/jspui/handle/tede/132>. Acesso em: 27 mar. 2021.

GHIRARDELLO, Nilson. **Bauru em temas urbanos**. Tupã: Editora ANAP, 2020.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. Cultura Urbanística e Contribuição Modernista: Brasil, Anos 1930 – 1960. *In: XI ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPUR*, 9., 2005. BAHIA. Salvador: UFBA, 2005. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/542.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2021.

GONÇALVES, Antonio. A arte romana / M2. *In: História da cultura e das artes*. [S.l.], 4 jun. 2012. Disponível em: <http://historiadaculturaedasartesepeci.blogspot.com/2012/06/arte-romana-m2.html>. Acesso em: 19 mar. 2021.

GOOGLE EARTH. *In: Google*. c2021. Disponível em: <https://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/>. Acesso em: 15 maio 2021.

HERNÁNDEZ, Diego (curadoria). BLOX / OMA / Ellen Van Loon. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/894242/blox-oma-ellen-van-loon>. Acesso em: 22 mar. 2021.

HIRANO, Dani. **Edifício de uso misto - Estudo de quatro casos**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16138/tde-05072017-105418/publico/MEDANIHIRANO_REV.pdf. Acesso em: 09 mar 2021.

HOLANDA, Marina de. Clássicos da Arquitetura: John Hancock Center / Bruce Graham + SOM. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 29 set. 2012a. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-72948/classicos-da-arquitetura-john-hancock-center-bruce-graham-mais-som>. Acesso em: 11 mar. 2021.

HOLANDA, Marina de. Clássicos da Arquitetura: Marina City / Bertrand Goldberg. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 27 out. 2012b. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-77828/classicos-da-arquitetura-marina-city-bertrand-goldberg>. Acesso em: 11 mar. 2021.

INSTITUTO Moreira Salles / Andrade Morettin Arquitetos Associados. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 8 nov. 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/883093/instituto-moreira-salles-andrade-morettin-arquitetos>. Acesso em: 17 mar. 2021

IPHAN tomba obras de Niemeyer. *In: Portal IPHAN*. [S.l.: s.n.], 07 dez. 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/1974>. Acesso em: 11 mar. 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. Ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014. Publicação original: 1961. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3843818/course/section/923498/JACOBS->

Jane-1961-Morte-e-Vida-de-Grandes-Cidades%20%281%29.pdf. Acesso em: 12 mar. 2021.

JCNET: Número de universitários em Bauru cresce 22% em 7 anos. *In: JCNET*. Bauru, 26 jul. 2019. Disponível em: <https://www.jcnet.com.br/noticias/geral/2019/07/559615-numero-de-universitarios-em-bauru-cresce-22--em-7-anos.html>. Acesso em: 14 mar. 2021.

JESUS, Carolina Maria de. **Quarto de despejo**: diário de uma favelada. São Paulo: Editora Ática, 1960. 172 p. Disponível em: https://aedmoodle.ufpa.br/pluginfile.php/357714/mod_resource/content/1/Carolina%20de%20JESUS%20-%20Quarto%20de%20despejo.pdf. Acesso em: 12 mar. 2021.

LIMA, Lívia. “Sinto mais medo de andar no centro da cidade do que na periferia”: em muitas situações, quando comento com familiares, amigos, colegas de trabalho, sobre lugares que frequento pelas periferias da cidade, ouço frases do tipo: nossa, mas lá não dá pra ficar andando a noite né? você vai até o grajaú a essa hora? você tá doida? ou então, quando vou chegar muito tarde em casa, sempre [...]. *In: Nós mulheres da periferia*. [S.l.], 14 ago. 2017. Disponível em: <https://nosmulheresdapерiferia.com.br/noticias/sinto-mais-medo-de-andar-no-centro-da-cidade-do-que-na-periferia/>. Acesso em: 12 mar. 2021.

LING, Anthony. A promoção da (des)igualdade pelo planejamento urbano. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 25 nov. 2020a. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/952044/a-promocao-da-des-igualdade-pelo-planejamento-urbano>. Acesso em: 03 mar. 2021.

LING, Anthony. Brasília: uma cidade que não faríamos de novo. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 17 set. 2020b. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/922404/brasilia-uma-cidade-que-nao-fariamos-de-novo>. Acesso em: 12 mar. 2021.

MAHFUZ, Edson da Cunha. O EDIFÍCIO HÍBRIDO: evolução e potencialidade. *In: MAHFUZ + ALCANTARA GOMES ARQUITETOS*. [S.l.], [2000?a]. Disponível em: https://203f4a27-f7ac-4fe3-abdc-a9cc39fece80.filesusr.com/ugd/85c201_d48ef11e8e8c496f9fd18745118f41c2.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021.

MAHFUZ, Edson da Cunha. OS CONCEITOS DE POLIFUNCIONALIDADE, AUTONOMIA E CONTEXTUALISMO E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA O ENSINO DE PROJETO ARQUITETÔNICO. *In: MAHFUZ + ALCANTARA GOMES ARQUITETOS*. [S.l.], [2000?b]. Disponível em: https://203f4a27-f7ac-4fe3-abdc-a9cc39fece80.filesusr.com/ugd/85c201_438a58c229af469a8e5bb627694f0375.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021.

MARKTHAL. *In: MVRDV*. [S.l.], c2021. Disponível em: <https://www.mvrdv.nl/projects/115/markthal>. Acesso em: 22 mar. 2021.

MARKTHAL - Rotterdam, Holanda. *In: SCIA*. [S.l.; s.n.], c2021. Disponível em: <https://www.scia.net/pt/company/references/projects/markthal-rotterdam-holanda>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MARKTHAL Rotterdam / MVRDV. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 19 dez. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/758495/markthal-rotterdam-mvrdv>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MIX. *In: Origem da palavra*. [S.l.: s.n.], 2014. Disponível em: <https://origemdapalavra.com.br/palavras/mix/>. Acesso em: 08 mar. 2021.

MARTINS, Simone. Ágora antiga em Atenas. *In: História das artes*. [S.l.], 21 jan. 2018. Disponível em: <https://www.historiadasartes.com/sala-dos-professores/agora-antiga-atenas/>. Acesso em: 12 mar. 2021.

MVRDV and BSK arkitekter set to transform warehouse Magasin 113 in Gothenburg, Sweden. *In: MVRDV*. Rotterdam, [S.l.], c2021. Disponível em: <https://www.mvrdv.nl/news/545/mvrdv-and-bsk-arkitekter-set-to-transform-warehouse-magasin-113>. Acesso em: 29 mar. 2021.

MVRDV-DESIGNED markthal housing + market hall opens in rotterdam. *In: DESIGNBOOM*. [S.l.; s.n.], 2014. Disponível em: <https://www.designboom.com/architecture/mvrdv-markthal-rotterdam-opens-10-01-2014/gallery/image/mvrdv-markthal-rotterdam-complete-designboom-22/>. Acesso em: 25 mar. 2021.

NETTO, Marco Antonio Souza Borges; ARAÚJO, Hélen. Repensando o espaço urbano. Requalificação do Distrito Industrial de Montes Claros. **Minha Cidade**, São Paulo, ano 17, n. 197.02. dez. 2016. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/17.197/6312>. Acesso em: 12 mar. 2021.

NOSSA HISTÓRIA: já são 62 anos de história e tradição. *In: Condomínio Conjunto Nacional*. [S.l.; s.n.], c2021. Disponível em: <http://ccn.com.br/historia/>. Acesso em: 11 mar. 2021.

OMA STACKS green glass boxes to create BLOX architecture centre on Copenhagen waterfront. *In: Dezeen*. [S.l.; s.n.], 8 maio 2018. Disponível em: <https://www.dezeen.com/2018/05/08/oma-architecture-centre-co-working-space-apartments-blox-copenhagen-denmark/>. Acesso em: 28 mar. 2021.

OUKAWA, Carolina Silva. Clássicos da Arquitetura: Edifício Copan / Oscar Niemeyer. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 19 jan. 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/876920/classicos-da-arquitetura-edificio-copan-oscar-niemeyer>. Acesso em: 11 mar. 2021.

PEREIRA, Matheus. Clássicos da Arquitetura: Edifício Nações Unidas / Abelardo Riedy de Souza. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 27 set. 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/880434/classicos-da-arquitetura-edificio-nacoes>

unidas-abelardo-riedy-de-souza?ad_medium=widget&ad_name=recommendation. Acesso em: 11 mar. 2021.

POSSAMAI, Z. R. Metáforas visuais da cidade. **URBANA**: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, Campinas, v. 2, n. 1, p. 1–11, 2013. DOI: 10.20396/urbana.v2i1.8635242. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635242>. Acesso em: 09 mar. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. **Primeiros tempos de nossa Bauru**. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru, [2000?]. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/arquivos_site/publicacoes/Primeiros%20Tempos%20da%20Nossa%20Bauru.pdf. Acesso em: 17 mar. 2021.

RIO, Vicente del; GALLO, Haroldo. O legado do urbanismo moderno no Brasil: paradigma realizado ou projeto inacabado? Paradigma realizado ou projeto inacabado? **Arquitextos**, São Paulo, ano 01, n.006.05. 01 nov. 2000. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/958>. Acesso em: 12 mar. 2021.

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta**. Ed. Barcelona: Gustavo Gili, SA, 2001. Publicação original: 1995. Disponível em: <https://arquiteturapassiva.files.wordpress.com/2015/09/cidades-para-um-pequeno-planet.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SÃO PAULO (Município). Gestão Urbana. **Fachada Ativa**: Plano Diretor. Entenda o PL 688/13. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, c2021a. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-fachada-ativa/#:~:text=Evitar%20a%20multiplica%C3%A7%C3%A3o%20de%20planos,constru%C3%A7%C3%B5es%20e%20o%20passeio%20p%C3%ABlico.&text=Lotes%20com%20testada%20maior%20que,usos%20n%C3%A3o%20residenciais%20toler%C3%A1veis%20%E2%80%93%20nR2>. Acesso em: 16 mar. 2021.

SÃO PAULO (Município). Gestão Urbana. **Fruição Pública**. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, c2021b. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/fruicao-publica/>. Acesso em: 16 mar. 2021.

SÃO PAULO (Município). Gestão Urbana. **Texto da Lei Ilustrado**. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, c2021c. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/texto-da-lei-ilustrado/>. Acesso em: 16 mar. 2021.

SCANDINAVIA'S *largest development programme*. In: Gothenburg. Gothenburg, [S.l.], 2019. Disponível em: <https://www.gothenburgatmipim.com/river-city>. Acesso em: 29 mar. 2021.

SILVA, Geovany Jessé Alexandre da; ROMERO, Marta Adriana Bustos. O urbanismo sustentável no Brasil: a revisão de conceitos urbanos para o século xxi (parte 02). **Arquitextos**, São Paulo, ano 11, n.129.08, 11 fev. 2011. Disponível em:

<https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/11.129/3499>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SILVA, Júlio César Lázaro da. A estratégia brasileira de privilegiar as rodovias em detrimento das ferrovias. *In: Brasil Escola*. [S.l.], c2021. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>. Acesso: em 21 de mar. de 2021.

SIMBIOSE. *In: Dicio, Dicionário Online de Português*. [S.l.: s.n.], c2021. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/simbiose/>. Acesso em: 11 abr. 2021

UMA IDEIA de Prestes Maia: O Plano de Avenidas da Cidade de São Paulo. *In: São Paulo in foco*. [S.l.: s.n.], 10 jun. 2014. Disponível em: <http://www.saopauloinfoco.com.br/plano-avenidas/>. Acesso em: 12 mar. 2021.

VALE, Paulo Sa. Afinal, por que ainda falamos sobre o modernismo? *In: ArchDaily Brasil*. [S.l.], 18 out. 2020a. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/925778/afinal-por-que-ainda-falamos-sobre-o-modernismo>. Acesso em 12 mar. 2021.

VALE, Paulo Sa. Como a violência urbana moldou as cidades brasileiras. *In: Archdaily Brasil*. [S.l.], 02 mar. 2020b. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/934485/como-a-violencia-urbana-moldou-as-cidades-brasileiras>. Acesso em: 12 mar. 2021.

VINCE. Conjunto Nacional – Que prédio é esse? *In: Live*. [S.l.], 4 jun. 2015. Disponível em: <https://live.apto.vc/conjunto-nacional-que-predio-e-esse/>. Acesso em: 26 mar. 2021.

VYAS, Alok. ROCKEFELLER CENTER - AN ADVENTURE IN URBAN DESIGN. *In: AlokV tripod*. [S.l.], 14 dez. 1998. Disponível em: https://alokv.tripod.com/plan_port/rc519.html. Acesso em: 10 mar. 2021.

ZONAS de uso e ocupação do solo - Bauru. *In: Google*. c2021. Disponível em: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1KeRwDvxkeKGXfRh2vcjrtHjVr4GWlaV-&ll=-22.32410646055733%2C-49.02299421827384&z=13>. Acesso em: 31 mar. 2021.

121 ANOS de história de Bauru. *In: Vivendo Bauru*. [S.n.], Bauru, 01 ago. 2017. Disponível em: <https://www.vivendobauru.com.br/inicio/>. Acesso em: 17 mar. 2021.