

## A HOMOGENEIDADE DO DESENHO DA PAISAGEM URBANA NAS CIDADES DE PORTE MÉDIO DO INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO

P. C. Landim

### RESUMO

Este estudo focalizou a homogeneidade da paisagem urbana das cidades de porte médio do interior do Estado de São Paulo, Brasil, do ponto de vista de seus determinantes. A hipótese é que a paisagem da cidade média paulista é homogênea como consequência de formas de ocupação homogênea, decorrente de códigos de obras e planos diretores padronizados, de ciclos de desenvolvimento semelhantes, resultando em padrões de urbanização uniformes, associados a tipologias arquitetônicas e a materiais de acabamento similares. O trabalho teve uma abordagem **morfológica**, onde as questões pertinentes à urbanização, e os aspectos sócio-econômicos aparecem como subsídios. A idéia principal foi a discussão da cidade do **cotidiano**, aquele lado da Paisagem Urbana que é totalmente desprovido de “glamour”.

### 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho enfoca a homogeneidade da paisagem urbana das cidades de porte médio do interior do Estado de São Paulo. A partir de seus determinantes, partindo da hipótese que esta resulta de origens semelhantes e aspirações atuais da população, induzida pelos padrões das grandes cidades e considerados representantes de um status civilizado e moderno. Como objeto de estudo, Bauru, Jaú, Limeira, Piracicaba, Rio Claro e São Carlos.

Nestas cidades observou-se a maneira como suas paisagens se formalizam e se organizam, através da análise de suas configurações, identificando quais são os agentes homogeneizadores, e verificando como a paisagem se estrutura a partir destes elementos.

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

À reprodução de modelos de uso e organização do espaço está associado um conceito cultural de valor (estético e de uso do espaço urbano). A influência social e econômica reflete-se na organização do espaço urbano, e devido aos reflexos sócio-culturais dominantes, procura-se, até com certo sucesso, a reprodução dos elementos presentes nas paisagens de outros centros com maior influência sócio-econômica, ou seja, estas cidades

incorporam valores que sintetizam padrões qualitativos da cidade brasileira, onde elementos e estruturas dos grandes centros estão presentes, ainda que organizados de uma maneira mais simples e com um porte menor, sendo que, no caso, a cidade de São Paulo – um dos grandes referenciais e geradora de padrões urbanísticos brasileiros e capital do Estado – transforma-se na síntese de um processo sócio-econômico geral do país, que se representa formalmente em escalas diversas nos grandes centros e nas cidades de porte médio, gerando assim um valor estético e de uso do espaço urbano relacionado aos aspectos formais e visuais presentes nas suas paisagens. Por exemplo: os novos padrões de uso do solo, como os condomínios fechados e a verticalização, o tratamento das áreas públicas de edificação, como o padrão de arborização e jardinagem urbana, as tipologias arquitetônicas, o desenho de pisos e calçamentos, e ainda através da arquitetura símbolo de edifícios tais como redes de lojas e instituições financeiras, entre outras.

A relativa facilidade encontrada na substituição de elementos originais de épocas passadas se deve principalmente a inexistência de características marcantes destes elementos da paisagem, tornando-os facilmente descartáveis, sendo substituídos por outras estruturas advindas dos centros de dominação sócio-cultural e, portanto pelas novas formas de representação dos valores sócio-econômicos vigentes.

Estes novos elementos - representações de uma influência cultural - indicam "modernidades formais", uma representação de estruturas do poder, e assim sendo as manifestações locais tendem a tomá-las como modelo, realimentando o ciclo da homogeneização da paisagem, levando a não caracterização da paisagem através de uma homogeneização formal por meio de um processo contínuo de formas importadas, caracterizado pela reprodução de ícones espaciais e arquitetônicos. E estão presentes no repertório formal criado a partir de viagens feitas aos centros de onde emanam estes valores, dos manuais e revistas de construção civil e ainda dos padrões determinados pelo mercado imobiliário.

Esta homogeneização formal urbana não conduz a situações de degradação ou de baixa qualidade de vida, pois segundo Lynch<sup>1</sup>, *"a forma física não é a variável fundamental cuja manipulação deverá provocar a mudança. O nosso cenário físico é um resultado direto do gênero de sociedade em que vivemos"*. A questão está na extrema centralização e padronização de soluções urbanísticas e arquitetônicas adotadas, tanto pelo Poder Público quanto pela iniciativa privada, que simplesmente adotam e sobrepõem aos mais diversos tipos de paisagens e ambientes, padrões urbanísticos e arquitetônicos arquetipados, eximindo-se de propor outras soluções mais próprias às suas realidades, correndo o risco de incorrerem nos mesmos erros praticados nos grandes centros, que por hora funcionam como modelo, nos quais a crise paisagístico-ambiental é um fato. O espaço urbano é assim construído a partir de generalizações técnicas, que desrespeitam, ou ainda, não consideram outras possíveis soluções mais adequadas às características locais. Isto é, qualidade urbana que se perde com legislações mal feitas, como a importação de ícones e a perda de oportunidade de identidade própria, não é uma questão em discussão. Existe então um balizamento formal urbano por padrões altamente genéricos, e mais simplificados, que não representam de fato as condições urbanísticas viáveis de implementação em cada núcleo. O que ocorre é uma reprodução dos espaços da classe dominante, ainda que em dimensões reduzidas, reforçando os arquetipos sociais e os modelos de dominação.

---

<sup>1</sup> LYNCH, K. (1999, p. 101) **A Boa Forma das Cidades**. Edições 70, Lisboa.

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

Paralelamente, a adoção de planos e normas urbanísticas que fortalecem e ratificam o surgimento de formas urbanas não necessárias fortalecem o processo de cópia, que é gerenciado em grande parte pelo mercado imobiliário, reforçado pela obrigatoriedade destes constantes na legislação. Porém, ao se copiar a forma sem seu contexto, surgem soluções inadequadas em relação à morfologia do relevo, ao clima local e ainda a criação de uma estética associada mais ao comportamento local cotidiano. E, ao mesmo tempo em que não possibilitam que se atinja o ideal de aspiração social, também impedem a experimentação de soluções mais específicas a cada caso.

O paradigma projetual urbano adotado é um arquétipo da rua e da casa característica do bairro-jardim paulistano, arborizado, com edificações isoladas no lote. Um padrão simplificado é adotado sem reflexão sobre as particularidades de uso, clima e de forma das variadas áreas urbanas, sendo que este modelo é totalmente respaldado pelas legislações municipais. A classe média, na impossibilidade de adquirir um lote que permita implantação semelhante, permite-se adaptação sobre a malha urbana convencional, dando origem a construções com recuos frontais e ao fundo.

A legislação que define os padrões de ocupação urbana, os quais por sua vez definem a configuração física da paisagem, trabalha basicamente o espaço físico-territorial, alienando-se dos demais componentes da problemática urbana, e desta forma, as cidades se homogeneizam. Ou seja, existe um baixo discurso urbanístico e o que se faz é generalista, colaborando na pasteurização. Ao balizar-se pelos parâmetros das elites, a obrigatoriedade de padrões para a cidade como um todo, -mesmo onde estas soluções não tenham as mínimas condições reais de ocorrerem- resultam numa má qualidade de vida urbana, que irá refletir-se na formação da paisagem, haja vista que a paisagem reflete uma realidade determinada por parâmetros vários.

A legislação sempre refletiu os interesses da classe dominante, sendo para e por ela criada, e direcionou a configuração urbana, e conseqüentemente a formação da paisagem. Desde os tempos do Brasil Colônia, a classe dominante ditava as regras na produção do espaço urbano. Antes da Independência a normatização vinha de Portugal, - como forma de controlar a vida na colônia e reforçar a dependência em relação à Metrópole - no século XIX a modernização da cidade é feita por e para as elites, e se estende até os dias de hoje. Segundo Macedo<sup>2</sup>, este controle acentua-se com as alterações sobre a posse da terra na formação da moderna nação brasileira e as respectivas formas de controle exercidas pelo Estado, representadas principalmente pelo poder municipal, como forma de ordenar as formas de ocupação urbana. O espaço construído a partir de generalizações técnicas impede e/ou não considera outras soluções mais adequadas às características locais.

Como contraposição à paisagem homogênea, o desenvolvimento de valores estéticos a partir de condições ambientais e paisagísticas locais pode servir como ferramenta para projetos urbanístico-paisagísticos diferenciados e característicos para cada cidade, obtendo desta forma paisagens urbanas particularizadas, respeitando os referenciais e as

---

<sup>2</sup> MACEDO, S. S. (1998) Paisagem, Configuração e Formação: Questões envolvendo legislação. **Caderno PAISAGEM.PAISAGENS3**. UNESP, Rio Claro.

especificidades próprias, podendo até contribuir para uma melhor qualidade ambiental das cidades.

A homogeneidade dos padrões morfológicos, no caso em foco a gênese destas cidades está vinculada a ciclos de desenvolvimento semelhantes, tais como a expansão da produção cafeeira no início do século XX e o conseqüente incremento da rede ferroviária, e posteriormente o ciclo rodoviário, que imprimiram às cidades um padrão de urbanização bastante similar, pois a ocupação do território paulista se deu através da criação de cidades de fronteira. Segundo Matos<sup>3</sup>, é indiscutível a importância da ferrovia na paisagem urbana destas cidades do interior do Estado de São Paulo. Aliado a este fator, convém ressaltar que ao repetir nas cidades do interior os elementos formais urbanísticos ou arquitetônicos das cidades de São Paulo ou do Rio de Janeiro, procurou-se a sintonia com este mesmo poder e/ou uma identidade com a modernidade vigente.

Entretanto, devido à sua pouca idade, - diferentemente da cidade de São Paulo, onde ainda podemos encontrar vestígios de um centro histórico, ainda que conurbado, resultante da não adaptação dos usos atuais àquele espaço de implantação colonial, ou ainda, cidades como o Rio de Janeiro, onde além dos mesmos elementos igualmente presentes em São Paulo, a natureza é parte integrante e significativa da paisagem urbana - nestas cidades a monotonia é reforçada pela falta destes elementos. E ainda, não é possível de ser verificar nestas estruturas urbanas calcadas no reticulado xadrez, e projetadas para a escala do automóvel, percursos que despertem a curiosidade para o que acontecerá na próxima esquina. Estas situações só ocorrem em contextos particulares, como no caso de condomínios fechados, em alguns projetos de praças e parques urbanos, em cidades turísticas e/ou históricas, ou qualquer situação onde o enfoque seja centrado no pedestre e no estar em público, e não área de passagem.

As paisagens destas cidades de fato nunca apresentaram características particulares significativas, e tão pouco isto seria possível de acontecer, se pensarmos na sua origem comum, e principalmente na sua formação urbana similar. Em seus agenciamentos originais, o sítio natural não propicia pontos especiais passíveis de destaque, fato que justifica também a falta de identidade destas cidades. Desta forma os elementos originais da paisagem das cidades paulistas são bastante simplificados, podendo-se observar apenas alguma distinção quanto à organização das áreas públicas livres de edificações. Estes elementos originais raramente apresentam-se como um elemento configurador da paisagem, não chegando mesmo a constituírem-se em imagens plenas de significado para esta população.

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

---

<sup>3</sup> MATOS, O. N. (1981, p. 157) **Café e Ferrovias**. Edições Arquivo do Estado, Coleção Monografia, São Paulo: *"Consideremos que a ferrovia modelou a paisagem urbana. A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, ponto de cruzamento de trens e local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas. Casos existem e cidades que chegaram a depender de sua função ferroviária. Foi o caso, por exemplo, de Bauru, no seu início, ou de Rio Claro, que durante muito tempo praticamente viveu em função das oficinas da Paulista, ali localizadas."*

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

A cidade somente pode ser reconhecida através da sua paisagem urbana, e esta paisagem é resultante dos elementos econômicos, sociais e, portanto culturais, que produziram esta cidade num determinado momento no tempo, na história, num determinado contexto.

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

## **2 A CIDADE E SUA PAISAGEM**

A cidade pode ser considerada a construção mais importante da Humanidade. Desde a pequena vila, até a grande cidade. Existem mais do que dimensões e funções, são espaços que diferem em qualidade e significação. A cidade é constituída por cheios e vazios. Uma rua estreita e sinuosa, uma avenida larga, a maneira como percorremos esta rua, se como pedestre ou de automóvel, nos trará uma noção diferente deste espaço.

A produção e construção da paisagem urbana variam de acordo com as técnicas, modos de produção e relações sociais vigentes. Cada espaço é entendido a partir das informações que se tem sobre ele. A apreensão de cada espaço ocorre através das formas de apropriação que se faz do mesmo.

A paisagem se altera em função da história do homem. Na cidade persistem elementos de vários tempos. A tecnologização dos espaços em função de um valor global desrespeita as características e os valores locais, a cidade passa a valer pelo que ela tem, e não pelo que ela é. A paisagem torna-se cada vez mais invisível, não vivenciada, não experimentada, não percebida. A paisagem urbana é sempre resultado de uma interação entre o sítio e a sua percepção, e a modificação destes elementos leva necessariamente a outra paisagem.

Se a morfologia urbana reflete as formas de uso do solo e do espaço urbano, a arquitetura reflete os padrões de consumo e de hábitos da classe média: os modismos divulgados a partir dos anos 50 e 60 pelo rádio, e posteriormente pela TV, o repertório existente em revistas de decoração, os quais são fornecidos pelo mercado imobiliário e/ou pela indústria da construção civil. Esta arquitetura está sempre vinculada a padrões urbanísticos socialmente generalizados.

Desta forma pode-se observar como as paisagens se formalizam e se organizam, através da leitura das configurações urbanas, identificando quais seriam os agentes homogeneizadores, e verificando como a paisagem se estrutura a partir destes elementos. A topografia geralmente não apresenta características suficientemente marcantes para constituir paisagens diferenciadas. A legislação sempre reforçou a homogeneidade. A similaridade nas formas de apropriação e parcelamento do solo retroalimenta o processo. Os padrões morfológicos fornecem um modelo de paisagem, ao qual está ligado um modelo de qualidade de vida, no qual a sociedade passa a valorizar a presença dos elementos morfológicos globais que estão em sintonia com os centros de poder.

Estes elementos e a sua organização, em pouco diferem - em termos de representação e significado - daqueles encontrados em paisagens representativas de outros momentos históricos, que igualmente se constituíam em modelos. Para a população, o que pode ser considerado como estruturas autóctones à paisagem local substituída, - como os prédios de apartamento ou o shopping - são justamente aqueles elementos que conferem um sentido de modernidade à sua cidade. Dois fatores são fundamentais para justificar tais configurações e posturas: a velocidade com que as estruturas originais são substituídas por outras, a disponibilidade tecnológica, que permite a reprodução fiel de estruturas e formas autóctones, onde os processos e materiais não mais ilustram as características e recursos locais.

As cidades do interior central paulista, ao final do século XX, caracterizam-se todas por se situarem em áreas praticamente planas, apenas com leves ondulações, cortadas por rios ou não, pela ferrovia, e/ou por grandes eixos rodoviários, sendo que estas barreiras, naturais ou construídas já foram, na sua maioria, ultrapassadas pelo crescimento da mancha urbana. São cidades horizontais na sua maioria, onde a verticalização é pontual ou restringe-se à área central, e com significativa arborização urbana. Estas cidades tendem a crescer ao longo da barreira, seja ela qual for. Os bairros populares localizam-se além da barreira, os da classe mais abastada do mesmo lado do centro. A área central geralmente está próxima à ferrovia ou da antiga ferrovia e distante das rodovias. Os bairros residenciais das elites geralmente ocupam os melhores lugares, refletindo seus valores sociais, as exigências de condições de segurança, salubridade e beleza, que variam no contexto de cada situação histórica, atendido prioritariamente o requisito da acessibilidade. Para as camadas de alta renda é atribuída uma infra-estrutura urbana no setor por ela ocupado, passando a haver uma intensa segregação dos usos do solo em áreas específicas. As camadas populares ocupam os resíduos do espaço urbano, e, tendo como mercado de trabalho a indústria, o setor terciário, ou o subemprego, passam a habitar perto dos locais de trabalho. Nos bairros mais antigos e centrais, as construções são alinhadas na via pública e nas divisas do lote, sendo que se observa uma monotonia construtiva muito grande nas fachadas, que só raramente é quebrada pelos materiais e/ou pelas cores utilizadas. Nos bairros mais novos, encontram-se casas com gabaritos diferentes, algumas com recuo frontal e/ou lateral, obedecendo aos recuos permitidos em cada bairro.

A organização básica e homogênea das periferias formais da cidade média está calcada principalmente na legislação municipal de loteamento e uso do solo, que reflete os interesses de incorporadores e dos proprietários do solo urbano, ou seja, vai refletir o interesse dos grandes proprietários de glebas de terra adquiridas em áreas distantes do centro, tendo em vista a futura especulação imobiliária.

Em função do crescimento urbano, estas porções de terra são transformadas em loteamentos residenciais dos mais variados tipos, ou ainda desapropriadas por parte do Poder Público Municipal para construção dos conjuntos habitacionais e distritos industriais, a configuração final é fornecida pelo mercado imobiliário, que vai determinar, com a instalação de seus empreendimentos, os elementos formais da paisagem urbana.

As formas urbanas são decorrências de códigos de obras e planos diretores bastante semelhantes, os quais foram criados para regulamentar a espontaneidade do crescimento original das cidades, que vão determinar as larguras das vias e calçadas, altura das edificações, recuos nos lotes, localização de praças e afins, locação de terminais de carga,

rodoviárias, distritos industriais e aeroportos entre outros, partindo de um ideal comum, determinado pelo mercado imobiliário, gerando assim, novamente, paisagens homogêneas.

Associadas às formas de ocupação urbana semelhantes, encontram-se as mesmas formas de tipologias arquitetônicas, às quais se associam também a utilização de materiais de acabamento comuns. Estes elementos ordinários, pertencentes ao repertório formal da grande maioria da população, principalmente no que se refere às moradias, geram soluções espaciais e volumétricas que dão forma à cidade, o que as homogeneiza.

### 3 PADRÕES URBANOS EM CIDADES EM CIDADES DE PORTE MÉDIO

A partir desta configuração morfológica e espacial, identificam-se os tipos de tecidos urbanos e de elementos construídos. Muitos são marcos referenciais, que estruturam a paisagem urbana das cidades de porte médio do interior paulista. Estes padrões morfológicos são identificados em qualquer conjunto urbano de médio porte do interior, sendo que a espacialização destes padrões obedece a uma lógica similar que se baseia em antecedentes comuns de formação urbana.

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

Tem-se que sua estrutura espacial pode ser subdividida basicamente em: **malha urbana**, **tecido urbano** e **referenciais urbanos**. Seus elementos, por suas características e similaridades, eventualmente podem aparecer em mais de um grupo. Na **malha urbana** inclui-se a estrutura viária propriamente dita e suas articulações. Sobre esta malha formam-se diferentes tipos de **tecido urbano**, constituído por volumetrias construídas e plantadas similares, destinadas a uso específico, e espaços livres de diferentes funções.

O **tecido urbano** é subdividido em **tecido convencional** onde está incluída a área central, (Figura 1a) o centro expandido, (Figura 1b) a área habitacional central (Figura 2a) e o casario convencional, (Figura 2b) numa espacialização concêntrica. (Figura 3)



Figura 1a: área central; Figura 1b: centro expandido

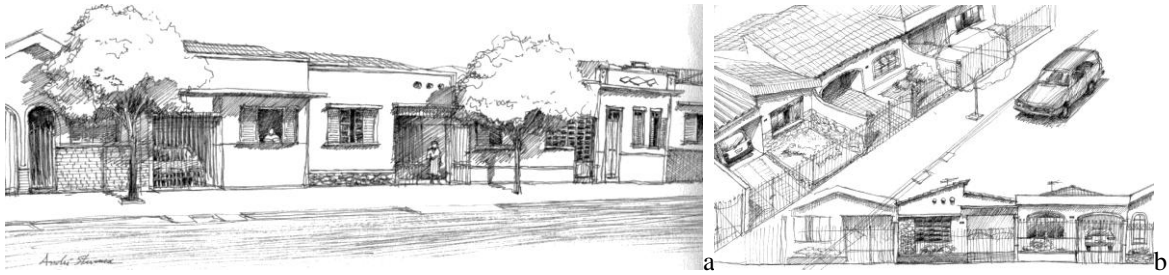


Figura 2a: área habitacional central; Figura 2b: casario convencional

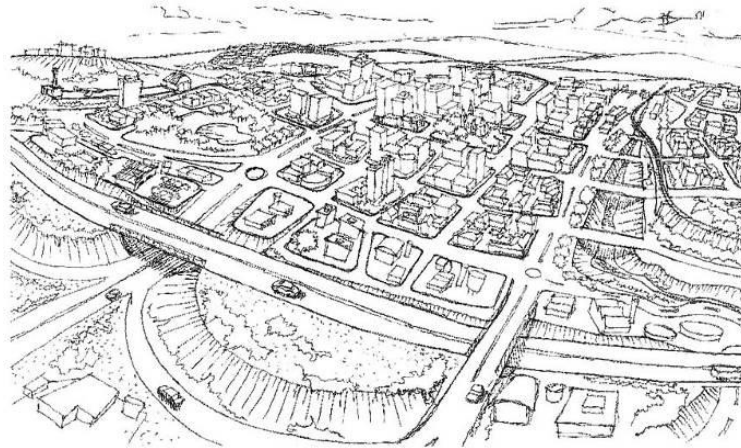


Figura 3: espacialização concêntrica do tecido urbano das cidades de porte médio do interior paulista

**Tecido jardim**, constituído dos bairros-jardins (Figura 4a) e dos condomínios fechados, (Figura 4b) na periferia urbana, e **tecido habitação popular** que diz respeito aos conjuntos habitacionais, tanto os uni familiares, (Figura 5a) como os verticais (Figura 5b) e os não institucionais, (Figura 5c) e ainda o casario popular. (Figura 5d)

Situados na periferia da mancha urbana, muitas vezes além das barreiras construídas, principalmente rodovias, e geralmente desarticulados do tecido urbano original, justamente pela localização, que impede esta articulação.

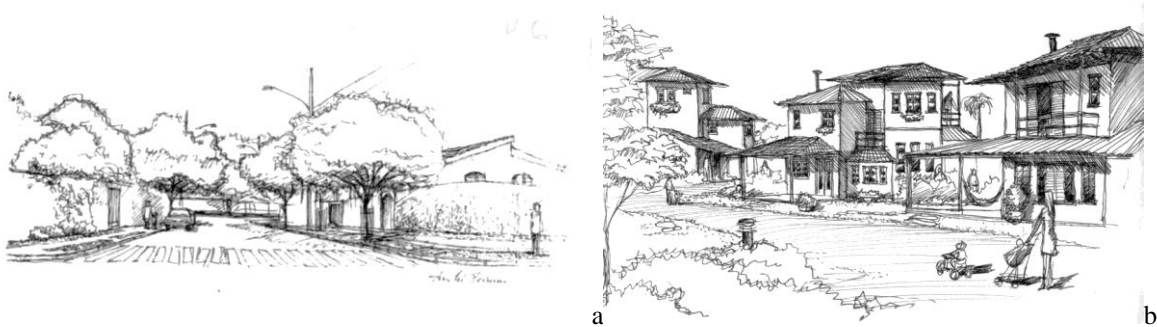


Figura 4a: bairros-jardins; Figura 4b: condomínios fechados

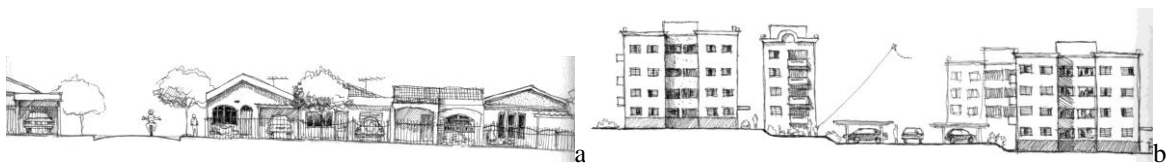


Figura 5a: conjuntos habitacionais uni - familiares; Figura 5b: conjuntos habitacionais verticais





Figura 5c: conjuntos habitacionais não institucionais; Figura 5d: casario popular

E ainda a **área verticalizada**, (Figura 6a) o **campus universitário**, (Figura 6b) o **distrito industrial**, (Figura 6c) e os **cemitérios**, (Figura 6d) fragmentos de tecido urbano, que também funcionam como marco referencial.

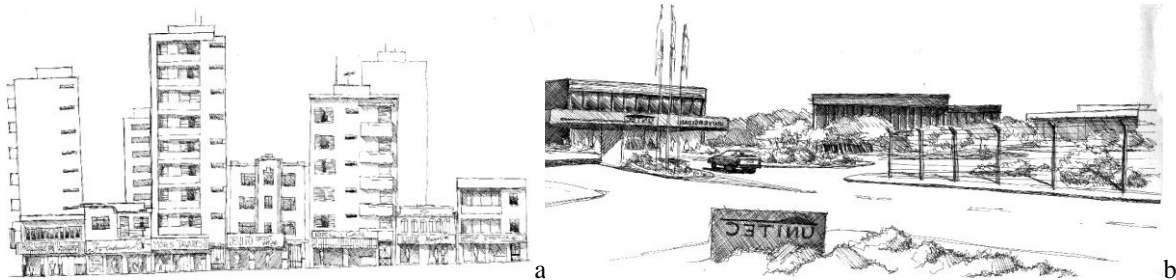


Figura 6a: área verticalizada; Figura 6b: campus universitário

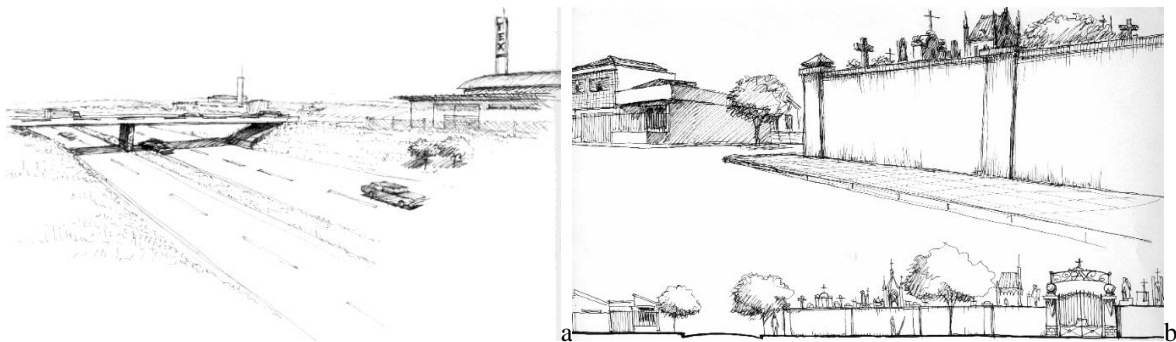


Figura 6c: distrito industrial; Figura 6d: cemitérios

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

Entendemos por **construções significativas** as instalações ferroviárias, (Figura 7a) os colégios tradicionais, (Figura 7b) o centro cultural e/ou teatro, (Figura 7c) os clubes, (Figura 7d) os ginásios esportivos, (Figura 7e) o terminal rodoviário, (Figura 7f) o aeroporto, (Figura 7g) e os shoppings-centers e/ou entrepostos comerciais. (Figura 7h)

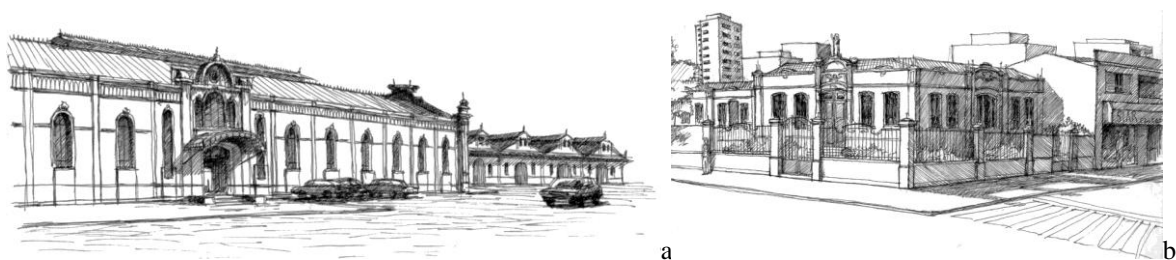


Figura 7a: instalações ferroviárias; Figura 7b: colégios tradicionais

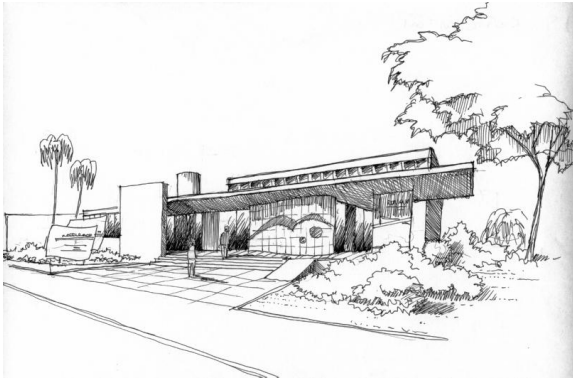


Figura 7c: centro cultural e/o teatro; Figura 7d: clubes

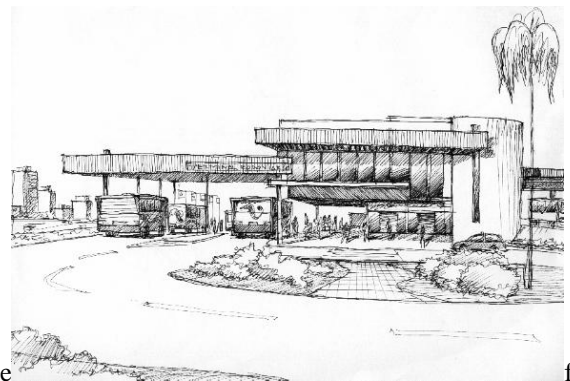
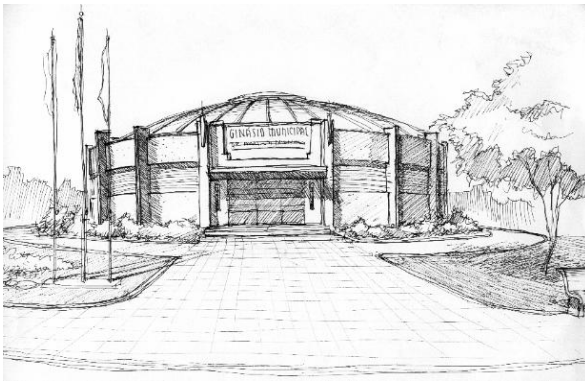


Figura 7e: ginásios esportivos; Figura 7f: terminal rodoviário

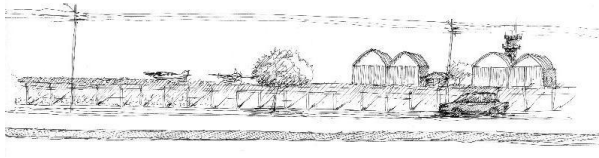


Figura 7g: aeroporto; Figura 7h: shoppings-centers

As construções significativas não apresentam uma tipologia arquitetônica semelhante, entretanto obedecem a uma localização similar.

As **estruturas urbanas** seriam aquelas que funcionam como referenciais e/ou marco na paisagem: a rua principal de comércio, (Figura 8a) a praça principal, (Figura 8b) os parques urbanos e/ou grandes massas de vegetação, (Figura 8c) as avenidas de acesso, (Figura 8d) os centros de bairro, (Figura 8e) a avenida com atrações noturnas, (Figura 8f) as rodovias e/ou anel viário (Figura 8g) e os cursos e/ou corpos d'água. (Figura 8h)



Figura 8a: rua principal de comércio; Figura 8b: praça principal

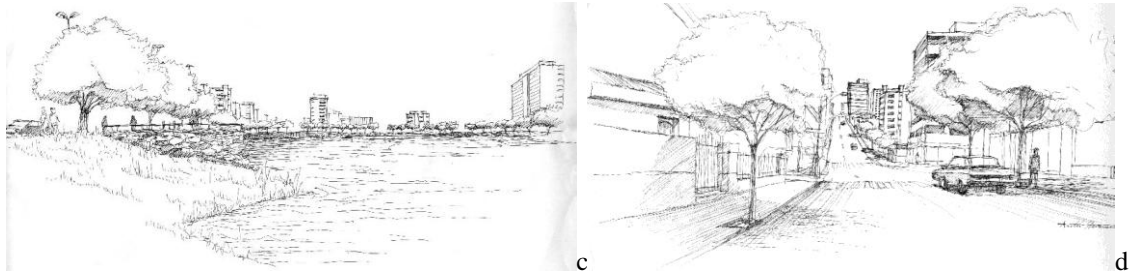


Figura 8c: parques urbanos e/ou grandes massas de vegetação; Figura 8b: avenida de acesso

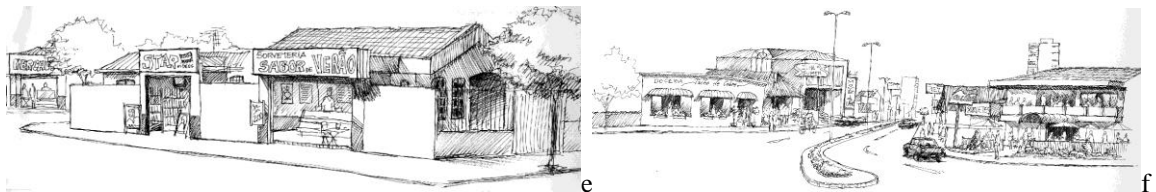


Figura 8e: centro de bairro; Figura 8f: avenida com atrações noturnas



Figura 8g: rodovias e/ou anel viário; Figura 8h: cursos e/ou corpos d'água

## 5 CONCLUSÃO

*“Não liguem para as opiniões de seus candidatos sobre aborto e direitos dos homossexuais – ou qualquer outro interesse de facções, por mais importante que sejam. Interroguem-no sobre a sua posição sobre assuntos que dizem respeito à tessitura da cidade, pergunte-lhe se ele sabe que o tecido da cidade é uma metáfora da sociedade que você e ele querem viabilizar”* “A sedução do lugar. A história e o futuro das cidades”, Joseph Rykwert

A forma urbana é então resultante de regras com objetivos altamente genéricos, produto de ações diversas e aleatórias, como por exemplo, as leis de zoneamento. Em outras palavras, um desenho proveniente das legislações, e não de um projeto. Ou seja, na realidade o que existe são formas urbanas que surgem muito mais de processos generalizantes, do que de ações que visam a totalidade. Não existe um projeto urbano nas cidades em geral, quanto menos nas do interior do Estado de São Paulo, e sim apenas uma forma urbana, decorrente de ações e regulamentações sem nenhuma intenção de projeto.

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

O que falta a estas cidades são ações de projeto - onde o Desenho Urbano é uma delas - visando um projeto urbano de paisagem, uma configuração urbana concebida a partir de uma intenção clara e definida, de um objetivo social e/ou individual, de chegar-se a uma configuração urbana pré-estabelecida. E, justamente pela falta de um projeto de ação específico para cada local que as cidades configuram-se a partir da reprodução e/ou adoção

de um modelo, o qual por sua vez também reproduz modelos urbanos diversos e comuns, reforçando a lógica da homogeneidade.

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

## 6 REFERÊNCIAS

AMADOR, I. M. (1990) **As manifestações sociais e econômicas conjugadas com as condições físico-ambientais, determinam a paisagem urbana. Estudo de caso: São Carlos, SP.** Tese de Doutorado, FAU-USP, São Paulo.

CALVINO, I. (1995) **As Cidades Invisíveis**, Cia das Letras, São Paulo.

DEÁK, C. & SCHIFFER, S. R. (organização) (1999) **O Processo de Urbanização no Brasil**, EDUSP, São Paulo.

DEL RIO, V. (1990) **Introdução ao Desenho Urbano**, Pini, São Paulo.

Landim, P. C. (2004) **Desenho de Paisagem Urbana: as cidades do interior paulista.** Editora UNESP, São Paulo.

\_\_\_\_\_ (2009) **A homogeneidade do desenho da Paisagem Urbana nas cidades de porte médio do interior do Estado de São Paulo.** Anais do 1º Workshop Internacional: Conhecimento histórico-ambiental integrado na planificação territorial e urbana: um contributo de Bernardo Secchi, Cultura Acadêmica Editora, São Paulo.

KOHLSDORF, M. E. (1996) **A Apreensão da forma da cidade**, Editora Universidade de Brasília, Brasília.

\_\_\_\_\_. (1998) **Percepção da Paisagem e Planejamento da Identidade.** Caderno PAISAGEM.PAISAGENS Nº 3, UNESP, Rio Claro.

MACEDO, S. S. (1998) **Espaços Livres. Paisagem, configuração e formação - questões envolvendo legislação.** Caderno PAISAGEM.PAISAGENS Nº 3, UNESP, Rio Claro.

MATOS, O. N. (1981) **Café e Ferrovia.** Edições Arquivo do Estado, Coleção Monografia, São Paulo.

LYNCH, K. (1999) **A Boa Forma das Cidades**, Edições 70, Lisboa.

RELPH, E. (1990) **A Paisagem Urbana Moderna**, Edições 70, Lisboa.

VILLAÇA, F. (1998) **Espaço intra-urbano no Brasil**, Nobel/FAPESP, São Paulo.