

REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO DA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE VALENÇA (ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA) REQUALIFICATION OF THE AREA SURROUNDING THE VALENÇA BUS STATION (OLDER RAILWAY STATION)

Paulo Vítor de
Oliveira Tavares

Centro Universitário Geraldo di Biase, Volta Redonda, RJ/Brasil
e-mail pvotavares@hotmail.com

Resumo

Este artigo descreve a pesquisa do estudo preliminar que antecede o projeto de Requalificação Urbana da Rodoviária e entorno em Valença-RJ e pretende contextualizar todo espaço público e histórico. Parte da análise teórica investiga formas diferentes de interpretar uma cidade e observar projetos executados com elementos em comum para identificar riscos e oportunidades de recorte. Em seguida, são feitas visitas de campo para explorar os potenciais, entender as deficiências e apontar as permanências do espaço urbano. Por último, foi realizado entrevistas com moradores das redondezas, pessoas que trabalharam no comércio local e funcionários dos guichês da rodoviária. As informações coletadas levaram ao programa de necessidades e ao pré dimensionamento que estrutura o partido do projeto.

Palavras-chave

Requalificação, Espaços Públicos, Rodoviária, Memória Ferroviária

Abstract

This article describes the research from the preliminary study that precedes the Urban Renovation Project of the bus station and surroundings in Valença, Rio de Janeiro, and intends to contextualize all public and historical space. Part of the theoretical analysis investigates different ways of interpreting a city and observing projects executed with elements in common to identify risks and opportunities for clipping. Then, field visits are made to explore the users, understand how deficiencies and point out how to remain in the urban space. Finally, interviews were carried out with residents of the surrounding area, people who worked in local commerce, and employees the bus station ticket windows. The information collected led to the needs program and the pre-dimensioning that structures the project's party.

Keywords

Requalification, Public Place, Bus Station, Railway Memory



Licença de Atribuição BY do Creative Commons
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Aprovado em 15/07/2023
Publicado em 31/08/2023

1 INTRODUÇÃO

Valença é um dos municípios mais antigos do Vale do Paraíba e possui grande acervo histórico arquitetônico. A antiga estação é um marco da cidade há mais de um século, hoje funciona a Rodoviária Intermunicipal e esta cercada de prédios históricos que já abrigaram o centro econômico da cidade por volta de 1950. Pretende-se estudar esse caso urbano para identificar as potencialidades de ativar os espaços públicos, a vida urbana e resgatar a memória ferroviária. Encontrar a melhor opção para requalificar o espaço na entrada do município junto à rodoviária onde há uma concentração de edifícios e praças dedicados a antiga ferrovia.

A pesquisa parte da conceituação teórica e prática com base em autores e projetos que possuem semelhança e relevância para o objeto de pesquisa. A partir do estudo teórico, será compreendido o espaço urbano com base em autores que já observaram e escreveram sobre as cidades. Em seguida, ocorrerá a análise de projetos urbanísticos/arquitetônicos construídos com aspectos semelhantes ao do tema e recorte para o entendimento da prática. Serão realizadas pesquisas de campo para entender a dinâmica do local e identificar as individualidades do terreno, e por fim, entrevistas com pessoas envolvidas direta ou indiretamente com o tema.

1.1 Breve histórico

De acordo com o site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o IBGE (Disponível em: <www.cidades.ibge.gov.br> Acesso em 12. Jun. 2020), Valença se torna município em 1857 devido à imensa produção de café que alavancou a economia. A Estação Ferroviária de Valença é inaugurada em 1871 e em 1910 a Estrada de Ferro Central do Brasil liga o município à rede de viação fluminense e instala oficinas e depósitos na cidade. Durante décadas os prédios da Central do Brasil abrigaram o centro econômico do município e a estação recebia todos os visitantes da cidade até ser desativada em 1973 com a retirada das linhas férreas e a chegada da rodovia. No ano seguinte, é transformada em Rodoviária, a plataforma dos trens se transformou em um terminal rodoviário e o prédio neoclássico passa a ter uma nova função social. O Museu Ferroviário de Valença ocupa o segundo andar do edifício em 2013 possuindo um grande acervo histórico e desde então, a estação é conhecida como Rodoviária Nova. O adensamento urbano criou bairros adjacentes à antiga estação, e hoje a rodoviária é cercada por residências e espaços públicos cheio de pessoas que não viveram as ferrovias e as locomotivas. Resgatar essa memória ferroviária é um compromisso com este espaço carregado de história. O objetivo é alcançar um projeto integrado e contextualizado que deve reunir componentes conhecidos e novos elementos que se conectem e funcionem em harmonia.

1.2 Sobre o Recorte

A proposta de requalificação urbana acontece na chegada da cidade. O espaço é cercado pelo mercado municipal, o Hotel Valenciano, teatro municipal Rosinha de Valença, o galpão onde antes funcionava a oficina ferroviária, e um prédio que prestava cursos da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, que hoje é usado como supermercado. Ao centro do recorte, a RJ 145 traça um eixo longitudinal enquanto a Rodoviária marca o eixo transversal, a parte restante do espaço é preenchida predominantemente por áreas livres públicas e arruamentos, por fim, conta com dois lotes privados em uma área de interesse. O recorte está definido dentro do tracejado em vermelho na Figura 1 onde será a área de intervenção. Levando em consideração os edifícios e atividades adjacentes, o projeto será elaborado respeitando esses limites físicos e sociais.

Legenda

- 1 - Rodoviária (estação)
- 2 - Praça e estacionamento Nestor de Andrade Ribeiro
- 3 - Praça Hermínio Figueira
- 4 - Praça Zoroastro Dantas
- 5 - Praça José Corrêa Armon
- 6 - Lote degradado
- 7 - Praça Juscelino Kubitschek
- 8 - Teatro Rosinha de Valença
- 9 - Supermercado
- 10 - Praça Dr. Paulo de Frontin
- 11 - Hotel Valenciano
- 12 - Secretaria de Cultura e lazer
- 13 - Galpão Inutilizado
- 14 - Mercado Municipal
- 15 - Fornecedor de aço
- 16 - Praça do bairro Belo Horizonte



Figura 1: Mapa de identificação

Fonte: Imagem extraída do Google Earth e ilustrada pelo autor

2. OBJETIVOS

Este artigo pretende encontrar a maneira mais adequada de qualificar o espaço urbano do recorte com um projeto palpável e concebível. Integrar os espaços públicos para contextualizá-los como um único elemento cultural e de lazer para estimular o turismo, a vida pública e as atividades ao ar livre além de valorizar todo o município. O edifício da Antiga Estação de Valença recebe visitantes e viajantes há mais de um século. Manter essa função é primordial ao ambiente, porém, pode existir melhores maneiras de apropriação de um prédio com tanto valor. Para a Rodoviária, pretende-se encontrar melhores opções de fluxo e permanência e reorganizar os compartimentos do edifício. Uma nova proposta de cobertura para área de embarque pode valorizar a fachada neoclássica do prédio e torná-la mais visível.

Outra potencialidade a ser explorada são as possíveis formas de integrar a Praça Juscelino Kubitschek que já possui grande diversidade de uso com a Praça Zoroastro Dantas criando uma praça linear com oportunidades de cultura, lazer, alimentação e circulação, além de serem espaços extremamente arborizados.

O Acesso ao teatro Rosinha de Valença é feito pela praça Juscelino Kubitschek, porém, a interface entre os dois ambientes pode ser readequada para valorizar o acesso e a visualização do edifício do teatro.

Como já explanado, o espaço tem grande importância para memória ferroviária do município e resgata-la pode incentivar o turismo. Para isso, dar destaque e acesso aos vagões recuperados pela União Valenciana Ferroviária (UVAFER) em 2018 será fundamental. Hoje os Vagões ocupam a praça Nestor de Andrade Ribeiro e existe a possibilidade de resgatar uma Locomotiva a vapor do século XX para o acervo, de acordo com os esforços da UVAFER, e irá compor um Museu Ferroviário Público a Céu aberto em um contexto urbano adequado. Pretende-se utilizar o espaço onde funciona o estacionamento do mercado municipal, também na praça Nestor de Andrade Ribeiro, para possíveis eventos e assim promover cultura e lazer em um contexto histórico ferroviário.

Diminuir o fluxo pendular (casa/trabalho) dos moradores do bairro Belo Horizonte no terminal Rodoviário.

Dar acesso aos vagões e adequar estacionamento para receber eventos e atividades

Integrar a praça Juscelino Kubitschek com a praça Zoroastro Dantas. Praça linear

Substituição da cobertura da rodoviária para valorizar a fachada

Adequar compartimentos da rodoviária

Valorizar o Teatro



Figura 2: Mapa de proposta de intervenção

Fonte: Imagem extraída do Google Earth e ilustrada pelo autor

3. PÚBLICO ALVO

O projeto vai atingir a população de toda a cidade, e influenciará diretamente na vida de quem vive o espaço no dia-a-dia. A esses, o espaço deve oferecer conforto e pertencimento, lugares para se sentar a sombra, para caminhar ao sol, encontrar pessoas e praticar atividades físicas. Valença possui em torno de 76.000 habitantes de acordo com o senso do IBGE (Disponível em:

<www.cidades.ibge.gov.br> Acesso em 17. Jun. 2020) de 2019, em comparação ao senso de 2010, onde aproximadamente 71.000 pessoas habitavam o município de Valença, pode-se perceber que população cresceu cerca de 5.000 habitantes em 9 anos, que aponta um pequeno crescimento populacional e fluxos migratórios. Em 2010 o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) era de 0,738, inferior ao número nacional de 0,813 no mesmo ano.

Porém, também em 2010, o Produto interno bruto (PIB) per capita do município era cerca de 14 mil reais e ocupava o quadragésimo lugar no ranking estadual. Em 2017, 7 anos depois, o PIB per capita chega a 29,5 milreais e passa a ocupar o trigésimo quarto lugar no estado, com isso se constata que a economia do município vem crescendo na última década. Valença também conta com uma frota de cerca de 24 mil veículos onde 114 são ônibus, 157 micro-ônibus e a maioria são automóveis e motocicletas que chegam a 16 mil e 4 mil respectivamente.

De acordo com o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (Disponível em: <www.atlasbrasil.org.br> Acesso em 17. Jun. 2020), em 2000 a cidade tinha em cerca de 17.000 crianças e adolescentes e em 2010 este número cai para aproximadamente 15.000 o que denuncia uma queda na taxa de natalidade. Em contrapartida, entre 2000 e 2010 a população acima de 65 anos passou de aproximadamente 5.000 pessoas para cerca de 7.000 que aponta uma boa expectativa e qualidade de vida.

Além das pessoas do município, o espaço pretende atrair turistas de diversidades para movimentam a economia da cidade. O recorte é importante para essa atividade econômica no município pelas características históricas, localização, mobilidade e espaços públicos e culturais.

4. REFERENCIAL TEÓRICO

Em busca de esclarecimento e contextualização sobre o urbanismo e seus fenômenos, será estudado o livro “O que é Urbanismo (Primeiros Passos)” do urbanista Antonio José Gonçalves Jr. publicado em 1995. O livro aborda as transformações que as cidades sofreram ao decorrer do tempo desde a Roma antiga até as metrópoles do século XXI. Para Gonçalves, o urbanismo é o contato e a interação de uma população com o espaço comum que ela habita. Esta visão dinâmica permite observar a realidade ao longo do tempo sem abandonar a história. Como Valença não passou por uma industrialização em larga escala, também não sofreu grandes mudanças urbanas nas últimas décadas e essa é uma das características da relação da sociedade que vive na cidade.

Em busca de uma conceituação realmente abrangente, válida para o passado remoto e para o futuro, devemos esquecer as peculiaridades de cada período histórico e nos encontrar no que é definitivamente a essência do urbanismo: as relações entre espaço e a sociedade que nela vive.

Sob esse enfoque, o urbanismo é o estudo das relações entre determinada sociedade (cultura, tradição, poder, história, ...) e o espaço que a abriga (ruas, construções, limitações geográficas, ...), bem como das formas de sua organização intervenção sobre elas com determinado objetivo. (GONÇALVES, 1995, p. 18)

O autor comenta que ao passar do tempo, a sociedade se modifica e evolui mais rápido que o espaço a sua volta e exemplifica como as mesmas estruturas físicas que abrigaram o império romano no passado, recebe hoje uma sociedade completamente diferente. Apesar da alteração social, certos elementos possuem permanência no tempo, ou seja, “o que mudou então não foi o espaço, mas sua relação com a nova sociedade” (GONÇALVES, 1995, p. 22).

Claramente este fenômeno ocorre no objeto de estudo, onde prédio da Rodoviária exerce uma função diferente da original. O processo de compreender o urbanismo deve levar em conta o histórico do local de maneira mais abrangente, para isso Gonçalves propõe uma visão a partir dos três períodos da civilização “com características determinantes da sociedade: a civilização agrícola, a civilização industrial e a civilização informacional.” (GONÇALVES, 1995, p. 27). A civilização agrícola vivia da agropecuária e plantio, a industrial viveu as indústrias e a informacional vive a era da comunicação.

Valença abrigou as três civilizações, e de acordo com o autor, a civilização agrícola e industrial existiram no mesmo espaço e tempo em várias cidades, e também pode ser observado no município. A própria estação e as linhas de ferro, fruto de uma civilização industrial, foi criada para transportar as grandes produções de café, fruto da sociedade agrícola. No final do século XX com todo avanço tecnológico e teorias do urbanismo, surge a civilização informacional em meio ao caos deixado pelas antigas civilizações. Com todas as transformações tecnológicas, acredita-se que as rodovias são uma promessa para o futuro, e na década de 70 a estação se transforma em rodoviária para atender essa nova demanda. Com base nesta ideia, pode-se dizer que a função do edifício da estação que recebia trens, foi atualizada para rodoviária, e agora receberiam os ônibus, já que os automóveis foram a chave para o progresso no modernismo. Após o auge do modernismo com a construção de Brasília e as cidades acontecendo como uma indústria padronizada e organizada em setores para abrigar o “homem tipo operário”, surge a crítica a essa ideologia e nasce o pós-modernismo.

Esta pesquisa se apoiará nos estudos e reflexões sobre o espaço e sociedade observados no pós-modernismo pelos novos autores da virada da geração industrial para a informacional. Para isso o livro ‘Introdução ao Desenho Urbano no processo de Planejamento’, do arquiteto e urbanista brasileiro Vicente Del Rio de 1990, servirá como fonte de pesquisa principal para aprofundamento no assunto. O livro não se concentra em uma teoria específica, mas apresenta informações necessárias para entender os fenômenos urbanos e cita estudos de vários autores da segunda metade do século XX, no nascimento do pós-modernismo. Del Rio (1990) descreve o desenho urbano como um processo de planejamento ligado à qualidade do meio ambiente e que possui grande compromisso com o público, toda decisão influencia o ambiente. O planejamento deve partir de objetivos sociais e econômicos e o projeto deve ter impacto direto no cotidiano da população.

Dos vários autores citados no livro, três irão influenciar grande parte desta pesquisa. Kevin Lynch, arquiteto e urbanista estadunidense, a jornalista Jane Jacobs que escreve sobre a vida urbana em Nova Iorque, e por fim a crítica de Jan Gehl às cidades progressistas do modernismo. O estudo de Lynch (1981) da “teoria da boa forma urbana” descrita no livro de Del Rio (1990), é fundamental para o entendimento da cidade na escala dos pedestres.

O urbanista destaca as “dimensões de performance” que influenciam a qualidade dos ambientes urbanos. A vitalidade, o senso, a congruência, os acessos, o controle, eficiência e justiça; são as sete

diretrizes que qualificam o espaço urbano, “[...] o Desenho Urbano deve ser encarado como uma atividade de planejamento, cujos objetivos se reportam à qualidade físico-ambiental das cidades.” (RIO, 1990, p. 59)

É destacado na pesquisa de Kevin Lynch (1981) a importância da legibilidade do ambiente para “relação harmoniosa” entre o indivíduo e o espaço que parte de três componentes: identidade, estrutura e significado. Está muito ligado ao envolvimento do pedestre com a cidade e, para estudar esse fenômeno, ele desenvolve um método de Imaginabilidade que consiste em cinco diretrizes para observar a cidade: percursos, limites, setores, nós e marcos. Ele propõe mapas mentais a pedestres e identifica esses elementos que são facilmente traduzidos nos programas de necessidades.

Em 1961, Jane Jacobs publica “Morte e Vida das Grandes Cidades”, onde critica a ideologia dos planejadores e destaca qualidades que são ignorados pelos planos modernos. Sua análise tem foco nas demandas das cidades para atender as necessidades da população e critica as ideologias modernas adotadas no planejamento das cidades e sua abordagem sobre segurança é simples e deve ser adotada. As cidades precisam ter “olhos na rua”, segurança não se trata somente do poder público e os órgãos responsáveis, as pessoas que vivem um ambiente publicodiariamente devem se identificar com ele e protegê-lo. Encher os espaços com pessoas é a melhor maneira de gerar segurança, é importante que as pessoas se sintam seguras e protegidas nas ruas mesmo com tantos desconhecidos. Quando setem ruas ou espaços públicos, usa-se o com menos frequência e isso os tornam inseguros. Outro fator a ser valorizado no programa de necessidades, é o conceito de permeabilidade das quadras gerando maiores possibilidades de circulação e acessos e as oportunidades de encontros como representado abaixo.

O dinamarquês Jan Gehl é outro autor que se opõe a cidade progressista. Estuda os espaços públicos que destacam os pedestres e afirma a necessidade da vida pública. Com isso aplicou em Copenhague uma estratégia de pedestrianização progressiva que incentiva os trajetos a pé e por transportes alternativos como bicicletas. Seus estudos apontaram uma satisfação na vida urbana desempenhada por esses espaços de convivência, e descobriu que eventos de pequena escala, como comércio e espaços de lazer, são suficientes para atrair pessoas de toda cidade. Encontrar oportunidades de caminhar e contemplar os espaços públicos proporciona maior qualidade ambiental. A diversidade de usos de um lugar atrai pessoas com diferentes interesses para uma vida pública melhor.

5. REFERENCIAS PROJETUAIS

As referências projetais permeiam a concepção do programa de necessidades, ou seja, possuem elementos já concebidos relacionados ao projeto a ser desenvolvido, é a oportunidade de ver a teoria na prática. Para isso foram selecionados três projetos já finalizados para esta etapa, a Reforma Estação de Trem de Burgos na Espanha, do escritório Contell-Martínez Arquitectos de 2016, e o projeto do Terminal de ônibus Dra. Evangelina de Carvalho Passig de 2015, em Ribeirão Preto - SP, do escritório dos arquitetos da 23 SUL, para basear a revitalização da rodoviária e o prédio da antiga estação. As praças vão ser inspiradas na requalificação do espaço público mais antigo de São Francisco - CA, nos

Estados Unidos, realizado pelo escritório americano Fletcher Studio, o South Park. A intenção é reuni-los e cruzar informações para o desenvolvimento do programa de necessidades.

O projeto para reforma da estação de Burgos está mais relacionado ao lazer, como a própria equipe descreveu “O projeto tem como objetivo a reabilitação do edifício da Antiga Estação de trem para abrigar usos relacionados ao lazer e ócio destinados fundamentalmente ao público infantil e juvenil.”(Disponível em <www.archdaily.com.br> Acesso em 22. Jun. 2020) Sendo assim possui usos diferentes do objeto arquitetônico desta pesquisa, por outro lado, o projeto é digno para uma estação histórica. A antiga estação ferroviária de Valença, mantém a mesma forma física de quando foi construída, porém, a função e a sociedade a sua volta mudaram que é o mesmo caso da Reforma da Estação de Burgos. “A intervenção feita no Edifício de Viajantes procura recuperar a essência do mesmo, adaptando a construção ao novo uso previsto reinterpretando a concepção espacial do conjunto, assim como a relação física e visual entre as partes que o caracterizam como peça arquitetônica.”(Disponível em <www.archdaily.com.br> Acesso em 22. Jun. 2020) Os elementos adicionados a intervenção não conflita com o prédio já estabelecido, mas dão maior valor a sua arquitetura original. Um desses elementos faz uma cobertura lateral que levam até a praça da estação e é um espaço desenvolvido para os pedestres. Houve um esforço no projeto para integrar a escala da edificação os espaços livres.

O terminal rodoviário Dra. Evangelina de Carvalho Passig em Ribeirão Preto possui um desenho leve com estruturas discretas. Como publicado no site archdaily (Disponível em <www.archdaily.com.br> Acesso em 22. Jun. 2020), cobertura metálica branca das baias é marcante com surpreendente esbeltez e leveza sustentado somente por pilares cilíndricos de 10cm de diâmetro, interligados por faixas de pedestres elevadas e uma cobertura transparente que garante conforto e segurança aos viajantes. Conta com um edifício de apoio para atender as demandas de infraestrutura onde contempla sanitários, fraldário, guichês, refeitório, depósitos, etc. Este projeto influenciará a readequação dos compartimentos da rodoviária e substituição da cobertura na área de embarque e desembarque.

O projeto da South Park ao norte de São Francisco na Califórnia, foi construído em 1855 no centro de uma comunidade residencial. Em 2017 parque recebeu um novo projeto que foi realizado junto com os líderes do bairro e da comunidade por mais de três anos. O espaço urbano foi totalmente revitalizado e criou um parque integrado, bem facetado e universalmente acessível. Foi projetado para ser ecológico e socialmente sustentável, além de ser um ótimo local de circulação, permanência e encontros. Um único caminho sinuoso corta todo o parque ligando os espaços de contemplação e encontro. Os autores comentam que “o parque une funções díspares e cria um espaço que oferece diversidade de uso.” (Disponível em <www.fletcher.studio> Acesso em 23. Jun. 2020). Inclui infraestruturas ecológicas, captação de águas pluviais e foram utilizados materiais reciclados, desde o aço ao concreto. Paisagismo é agradável de fácil manutenção e foi descrito como “honestos’ para o

parque”.

6. ANÁLISE URBANA

Esta etapa do artigo foi desenvolvida com visitas de campo para aprofundamento no estudo do caso e através de observação dos espaços e diálogo com moradores do município, foi possível coletar informações mais precisas. Estas informações foram interpretadas com base nos autores estudados. Para maior compreensão do caso, a pesquisa foi dividida em 3 escalas. Primeiramente, o entendimento da cidade no processo urbano e para isso, alguns elementos do município com casos urbanos semelhantes ao do projeto foram analisados a fim de entender as relações da sociedade com esses espaços. Em seguida, a escala se limita ao recorte urbano examinando os espaços públicos a céu aberto e por último, a rodoviária é investigada na escala da arquitetura.

6.1 Características urbanas do município

Além do terminal rodoviário objeto de estudo nesta pesquisa, Valença possui uma rodoviária de ônibus municipais na outra extremidade do centro da cidade. Esta por sua vez, possui um uso mais específico de embarque e desembarque de passageiros, foi construída antes dos anos 50 e é conhecida como Rodoviária Velha entre os moradores, já que a estação do projeto só passou a ser rodoviária nos anos 70, ficando conhecida como Rodoviária Nova, que por sua vez, possui uma multiplicidade de usos.

O centro de Valença conta com duas áreas verdes bem generosas, a Praça XV de Novembro (Jardim de Baixo) e a Praça Visconde do Rio Preto (Jardim de Cima). A praça Visconde do Rio Preto é o maior ponto de encontro na cidade. Abriga vários eventos como a Feira Literária de Valença (FLIVA), blocos de carnaval, entre outros. Com um uso extremamente dinâmico, a praça possui um grande fluxo de circulação de pedestres que a cruzam em vários sentidos diferentes já que ela é acessível por todas as margens. Cercada pelo único cinema da cidade, bares, lanchonetes, residências e uma das maiores escolas estaduais do município, o jardim de cima esta sempre movimentado, é um local de permanência e atividade recreativas.

A praça XV de Novembro tem um caráter bem definido e funcional, cercada pela catedral da cidade, uma escola cristã, a câmara municipal e várias residências da metade do século XX, o espaço é um recanto de tranquilidade ricamente arborizado, tem um papel de circulação bem marcante sendo atravessada com objetivos específicos, já que possui apenas 4 acessos que levam aos 4 cantos. Com horário de abertura e fechamento, a praça permanece intocável durante os anos e reforça sua permanência para as próximas gerações.

6.2 Características urbanas do recorte

O objeto de estudo se encontra na entrada do município de Valença, no estado do Rio de Janeiro. Trata-se de um conjunto de espaços públicos ao redor da Rodoviária Intermunicipal da cidade com

aproximadamente vinte dois mil metros quadrados que é cortado pela Rodovia RJ 145 que liga o Vale do Paraíba a Minas Gerais. Como já observado, concentra um acervo de edifícios históricos e de valor para cidade como a antiga estação; possui atrações culturais de lazer, como o Teatro Rosinha de Valença, os vagões em exposição na praça Nestor de Andrade Ribeiro e a quadra Polidesportiva da Praça Juscelino Kubitschek; além de fazer o limite do centro da cidade com bairros periféricos ao sudoeste e o bairro Belo Horizonte ao noroeste.

Traçando um eixo longitudinal no recorte, a estrada RJ 145 é a principal entrada da cidade, neste trecho se torna Avenida Professora Silvina Borges Graciosa e não possui acostamento ou vagas para veículos. A rodovia é a única que recebe pavimentação de asfalto, as ruas que ligam ao centro da cidade não possuem pavimentação adequada que gera um trânsito lento.

Os espaços livres públicos são ricamente arborizados, proporcionando sombras generosas e grande parte do solo urbano é permeável. A praça Juscelino Kubitschek ou praça da Avenida, como é conhecida na cidade, possui uma quadra polidesportiva que é a com mais variações de uso da cidade. Ela recebe, além dos esportes tradicionais da quadra como futsal, basquete ou vôlei, aulas de dança e educação físicas, crianças de todo o bairro adjacente e os skatistas da cidade que não conta com um espaço adequado para as manobras. Contempla um playground que é subutilizado por sua localização e já abrigou uma pista de skate que foi demolida. A praça é colada ao teatro Rosinha de Valença que fica camuflado na paisagem e mal é visto, além de ter dificuldades no acesso entre outros problemas. Esse espaço é digno de uma readequação para melhor receber todas as possibilidades de uso que a praça tenta comportar. A ideia aqui é separar a praça do teatro com projeto paisagístico que valorize o acesso e a fachada do prédio Rosinha de Valença e unir a praça a gleba de vazio urbano para dar a ela uma relevância e um uso mais adequado.

Um curso d'água canalizado passa por um trecho da poligonal, parte deste córrego está exposto próximo a Praça Juscelino Kubitschek, o terreno abrigava um edifício municipal que cedeu e agora é um espaço degradado.

Ao lado desse espaço degradado existe uma residência e um pequeno comércio, as únicas propriedades privadas do recorte, que para realização da praça linear, deverão ser desapropriados. Em seguida, ainda na margem da avenida oposta a rodoviária, ao norte, existe uma grande gleba de vazio urbano, a Praça Zoroastro Dantas. Esta área possui uma calçada que acompanha a RJ145, é bem deteriorada e estreita o que a deixa desconfortável de caminhar, além de ser interrompida por vagas improvisadas de embarque e desembarque para automóveis. O centro da praça conta com um espetacular teto verde formado pelas árvores e um belo tapetegramado, que é completamente alheia ao resto da paisagem e passa totalmente despercebido pelos pedestres. Existe um desnível e a praça fica a cerca de dois metros acima do nível da rua Dr. Souza Nunes que gera um paredão em sua calçada.

Ao norte da rodoviária, na Praça Nestor de Andrade Ribeiro, fica um dos principais projetos turísticos da cidade, os vagões resgatados pela UVAFER em frente a antiga oficina que os fabricaram na primeira metade do século XX. É o setor com maior potencial turístico a ser desenvolvido no

projeto, chave para novas oportunidades de conhecer a história da cidade e para explorar o potencial urbano. Existe um estacionamento público dentro da praça que foi cedido pela prefeitura.

Observando os objetos separadamente é possível encontrar um ponto em potencial na união de todos esses recursos urbanos mal aproveitados para gerar uma readequação urbana apropriada.



Figura 3: Mapa de identificação do recorte, arruamento e uso e ocupação do solo Fonte: Imagem extraída do Opentopomap.org e Google Earth ilustradas pelo autor

6.3 Características da Rodoviária

Como já observado, a Rodoviária existe no mesmo local onde existiu a Estação Ferroviária. O antigo prédio é carregado de história e faz parte do cotidiano dos valencianos. A fachada da estação é voltada para o sudeste, de frente para a praça Paulo de Frontin, deixando a área de embarque do terminal rodoviário voltada para noroeste, que é atingido por parte do sol da manhã e todo o sol da tarde. Esta área é coberta por folhas de telha comentícia apoiada em uma estrutura de ferro que possui pilares bem esbeltos. É clara a divergência entre o material das telhas e as características neoclássicas do prédio.

A Rodoviária é composta por cinco prédios independentes onde os três prédios centrais são originais de 1871 e os adjacentes foram acrescentados depois. O prédio do centro possui dois pavimentos e é o com maior destaque visual. Outro fator primordial são as tradicionais lanchonetes da rodoviária que estão presentes desde a estação ferroviária, e por isso são características consagradas do local. É interessante observar a maneira que a população interage com esses estabelecimentos presentes no dia a dia há décadas o que a torna um objetodelicado.

A pavimentação do terminal é de concreto e os ônibus encostam em 30° dando acesso somente a porta da frente do veículo, dificultando o acesso a porta central dos ônibus para Passageiros com Necessidades Especiais (PNE). Essa plataforma de embarque conta com dez bancos para três ou quatro pessoas que foram cedidos pelo supermercado e uma pequena área de espera dentro do prédio com mais oito assentos. No total, existem cerca de 48 assentos disponíveis na rodoviária para passageiros esperando para o embarque. É importante apontar que a rodoviária é abrigo de várias pessoas em

situação de rua que se aglomeram durante a noite na área de embarque e durante o dia se reúnem as margens da rodoviária.

O supermercado e o mercado municipal movimentam o comércio e atrai um grande número de pedestres e automóveis. A circulação de pedestres na área de embarque e desembarque do terminal é um ponto de conflito que demanda devida atenção, como a rodoviária nova “separa” o centro da cidade do supermercado, a circulação de pessoas com o único propósito de atravessá-la gera certo conflito de interesses entre os usuários. O acesso a pé mais frequente para chegar ao terminal vindo do norte, acontece tanto pelo estacionamento da Praça Nestor de Andrade quanto pela calçada margeando a travessa Gumercino de Oliveira. O fluxo de pedestres do sul é predominantemente vindo do supermercado e uma parte menor é composta por moradores dos bairros nessa direção.

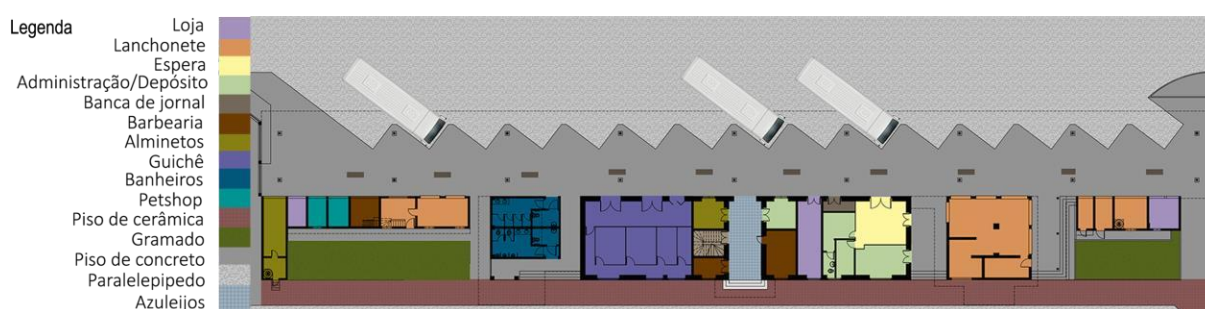


Figura 4: Mapa de usos da Rodoviária

Fonte: Ilustrada pelo autor com base em arquivo fornecido pela prefeitura de Valença

7. ENTREVISTAS

Os entrevistados foram escolhidos dentro de três diferentes perspectivas e foram divididos em:

Imediatos: Moradores das três áreas residenciais ao redor da rodoviária e proprietários e ex-funcionários de estabelecimentos na rodoviária.

Intermediários: Funcionário da prefeitura na área de recurso para obras públicas e um membro do INEPAC

Planejador: Um profissional urbanista com experiência na área de requalificação.

7.1 Imediatos

Os imediatos foram pensando para apontar alguns problemas ainda não observados, confirmar algumas hipóteses e colocar a teoria da “Imagem da Cidade” de Kevin Lynch em prática. Três moradores com a mesma faixa etária de idade foram escolhidos para responder as perguntas. Devido ao Covid-19 e todas as circunstâncias, esta parte da pesquisa fez o possível para atender a demanda da mesma, para tanto, teve de ser adaptada. Os resultados foram analisados levando em consideração que os entrevistados possuem pouca diversidade, o que não é o ideal.

Lucas de Moraes Costa, 20 anos, mora no bairro Belo Horizonte em um edifício residencial,

estuda na UniFoa em Três Poços e trabalha na prefeitura. Thaís Medeiros D’Avila dos Santos, 20 anos, mora em uma residência a beira da RJ 145, estuda na UGB em Barra do Piraí. Natalia Salles de Sousa, 23 anos, mora próximo ao mercado municipal e é ex funcionária do guichê. Os três entrevistados tem forte ligação com o espaço e o utilizam diariamente.

A primeira pergunta pretendia relacionar a vida cotidiana dos entrevistados com o recorte, sendo assim, (1) Como você utiliza este espaço? Em resposta, as três pessoas interagem com esse espaço diariamente, indo para os trabalhos, passeando com o cachorro na praça ou esperando van para faculdade. Estas respostas informam quais os caminhos diários que eles percorriam e os usos constantes dos espaços públicos.

A segunda pergunta é ligada segurança. Se as pessoas não se sentem seguras, elas não vivem a cidade, sendo assim, (2) Este espaço é seguro? Possui iluminação de qualidade? Os entrevistados relataram desconforto com a aglomeração de moradores de rua, usuários de drogas e a falta de iluminação adequada. Thaís foi vítima de dois assaltos durante a noite na calçada próxima ao teatro. As respostas a esta pergunta foram analisadas baseado na perspectiva feita por Jane Jacobs sobre a segurança nas ruas. Com os resultados pode-se observar os pontos no recorte onde as pessoas apontaram falta de iluminação e se sentiram ameaçadas para encontrar a mais segura e eficiente solução.

A resposta a terceira pergunta é a de maior apelo pessoal. (3) Quais problemas você observa na rodoviária e na praça da avenida? Todos defenderam a importância de uma reforma no prédio da rodoviária, foi denunciado goteiras, parte elétrica exposta, banheiros sem manutenção e falta de lixeiras. A praça foi descrita como “jogada”, a quadra tem poças e rachaduras, as grades estão rasgadas, e uma parte da praça é apagada, o lugar é marginalizado. Foi a oportunidade dos entrevistados apontarem os problemas observados diariamente. Foi simplificada para dois lugares específicos do recorte, pois são os espaços com maior variedade de usos acontecendo.

É muito importante entender que a rodovia RJ 145 corta ao meio todo o espaço público que se pretende requalificar. Por isso, a última pergunta é: (4) Você se sente seguro ao atravessar a Rodovia RJ145? Nenhum dos entrevistados apresentou problemas ao atravessar a RJ 145, a lombada no trajeto controla a velocidade dos carros e o número de faixas atende.

Natalia Salles de Sousa, como ex funcionária no guichê, e Lilia Elena de Moraes Bittencourt Costa, proprietária de uma das lanchonetes do prédio foram indagadas a respeito da experiência de trabalhar na rodoviária. Foi relatada a situação precária do prédio, tinta e emboço soltando, pedaços do forro caindo, tentativa de assalto, banheiro sem manutenção, banheiro PNE usado como depósito, falta de lixeiras e acúmulo de lixo.

Observando os resultados, pode-se notar que a iluminação é de extrema importância para o local, atividade noturna pode trazer pessoas pra este espaço e torná-lo mais seguro a noite. Um projeto

paisagístico a direita da RJ 145 pode manter os moradores ao caminho do centro na mesma margem, diminuindo o fluxo de pessoas na rodoviária e agregando valor a todo o conjunto do projeto.

7.2 Intermediários

Os intermediários ou mediadores são pessoas com cargos importantes no processo do planejamento urbano e estudo do caso por possuírem informações importantes que podem nortear grande parte do programa de necessidades. Para tratar do patrimônio histórico, foi entrevistado o professor Adilson Adriano dos Reis Novaes, chefe do Escritório Técnico Regional do INEPAC Médio Paraíba, que reside em Valença. As perguntas dedicadas a ele pretendem entender o patrimônio no município e justificar a requalificação urbana e a intervenção no objeto arquitetônico, o prédio da antiga estação ferroviária.

Para começar, era importante saber se o entrevistado via relevância no projeto e se a proposta seria adequada, sendo assim, a primeira pergunta é: (1) Você concorda que uma requalificação urbana e do edifício da rodoviária e seu entorno tem potencial de gerar cultura, lazer e turismo para o município? Em resposta, o Professor Adriano, disse que sim, que era de “suma importância um projeto de requalificação urbana da área, adequando-o aos novos usos, sem perder a identidade e vocação histórica cultural do lugar.” Confirmado a relevância na perspectiva histórica e cultural, é colocado em foco o edifício da rodoviária.

A segunda pergunta pretendia observar o posicionamento de quem valoriza o patrimônio histórico, sobre os diversos usos da rodoviária: (2) Você acha adequado os diversos usos do prédio da rodoviária? (Como a variedade de comércio). Para responder, houve cuidado com as palavras, Adriano acredita que a forma como funciona hoje não é a maneira mais adequada e conclui dizendo “É preciso repensar o uso atual da rodoviária, pois praticamente ignora-se sua importância como monumento histórico. Não se vê, está ofuscada pelo uso sem planejamento e sem cuidado. Por acaso a rodoviária funciona em prédio histórico.”

Como se sabe, é um grande desafio reformar um prédio histórico, a revitalização requer um projeto muito cuidadoso, além disso, é um projeto caro. Com isso em mente, procura-se entender como se dá o processo de revitalização de um edifício histórico: (3) Além do problema financeiro, quais os desafios e limites de revitalizar o edifício da rodoviária?

O professor aponta uma falta de políticas públicas municipais com todo o patrimônio histórico da cidade. “Falta consciência, sensibilidade e visão de futuro.” Explica que o estado já tombou o prédio e agora depende da prefeitura que não disponibiliza de recursos suficientes. Ele defende que “A área revitalizada pode servir de lazer para os valencianos, melhora a autoestima, além dos ganhos com o turismo.”

No caso de uma revitalização, como preservá-la: (4) Existe alguma maneira de melhorar a

preservação e manter uma reforma por mais tempo? O entrevistado afirma que sim, que hoje há diversas tecnologias para auxiliar, e defende a contratação de mão de obra especializada.

Para finalizar, seria interessante entender qual a importância da recuperação da memória ferroviária de Valença e como a UVAFER tem colaborado: (5) A UVAFER tem feito um grande esforço para resgatar a memória ferroviária de Valença, como fez com os vagões de passageiros ao lado da rodoviária. Qual a importância desta conquista para o município e como estes vagões podem se relacionar com o espaço que está inserido? E em resposta, Adriano reconhece a importância da memória ferroviária do município e valor da UVAFER nesse processo.

O segundo entrevistado, Marco Antônio Toledo dos Santos é Especialista em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas e Especialista em Gerenciamento de Projetos pela Universidade Gama Filho. Ocupa o cargo de Diretor de Obras Conveniadas, Responsável pela Gerência de Projetos da Prefeitura Municipal de Valença. Como o projeto é um espaço público, a entrevista foi ao encontro de entender o processo para realizar um projeto como este. As respostas a esta entrevista devem esclarecer a influência do poder público municipal sobre o espaço público que está sendo estudado, entender as possibilidades e recolher informações para agregar ao programa de necessidades.

Da mesma forma, como anteriormente, é importante verificar a relevância do projeto: (1) Você concorda que uma requalificação urbana do recorte tem potencial em gerar cultura, lazer e turismo pro município? Como o professor Adriano, Marco Antônio também apoia a requalificação do recorte, acrescenta que sendo na entrada da cidade e possuindo uma reunião de prédios históricos, possui grande potencial turístico e de cultura e lazer. Lembra que a área já foi “o centro econômico do município” e, além disso, existem elementos culturais como o teatro e o museu ferroviário abrigado no segundo pavimento da rodoviária.

A segunda pergunta é relacionada à segurança, novamente baseada nos princípios de Jacobs. (2) Essa parte da cidade pode ser considerada segura? “Valença é uma cidade muito pacata” a primeira observação de Marco a essa pergunta reflete bastante uma opinião pública sobre o município. Ele acredita que o possível fator de insegurança seja a aglomeração de moradores de rua próximo a rodoviária e identifica que o problema do local é mais ligado ao consumo de drogas, visto que muitos deles possuem casas para morar. Eles se concentram ali, pois existe essa condição, o local possui torneiras, banheiros e podem dormir em baixo dos vagões.

Como perguntando anteriormente, pretende-se descobrir como os usos da rodoviária são vistos, agora pelo poder público, e encontrar maneiras de readequá-lo: (3) Você acha adequado os diversos usos da rodoviária? O entrevistado acredita que talvez aja um excesso de usos que gera grande fluxo de pessoa, mas argumenta que uma parte das pessoas que frequentam ali, o fazem por não ter lugar adequado. Marco também completa dizendo que todos os estabelecimentos que funcionam no prédio tem permissão para tal.

Passando para parte mais técnica, a próxima pergunta busca entender por que ocorre o descaso

citado pelos moradores entrevistados: (4) Qual a responsabilidade da prefeitura com esse espaço público? O primeiro fato citado é a dificuldade que o município tem enfrentado de captar recursos para dar a devida atenção ao espaço, esse recurso deve ser o suficiente para realizar um serviço por inteiro, como exemplo ele cita a reforma da rodoviária, o recurso deve ser suficiente para reparar todo o telhado, e não apenas parte dele e deve ser suficiente para cobrir todas as despesas, desde o projeto até a mão de obras e o material. Ele justifica a complexidade de restaurar o edifício da antiga estação, o município precisa terceirizar os funcionários por falta de mão de obra especializada, e além disso, uma obra desse porte tem um custo muito elevado e pode passar dos dois milhões e meio de reais.

Também foi questionado sobre o terreno degradado do recorte e o porquê de estar tanto tempo sem soluções. Para isso Marco explica que a este problema não cabe paliativos, deve ser uma solução para resolver uma cadeia de problemas, conta que o curso de água que passa no terreno foi canalizado sem os devidos métodos, tendo vários pontos de estreitamento, além disso, o esgoto das residências despejado nesse curso causado mau cheiro. Agora sobre o teatro, o entrevistado conta que a reforma já foi finalizada e falta apenas algumas finalizações para inaugurá-lo. E por fim, fala a respeito dos vagões trazidos pela UVAFER, que ocupam um espaço cedido pela prefeitura e que não houve nenhum projeto ou planejamento de alocação dos vagões na Praça Nestor de Andrade.

Por último, é importante lembrar que este projeto é destinado há um espaço público, e por isso, encontrar os limites que o poder público possui é crucial: (5) Quais as maiores dificuldades da prefeitura para realizar uma intervenção desse porte? Existem muitas dificuldades para captar recursos para uma intervenção desse porte, porém é possível. Esse é o primeiro argumento do entrevistado, que continua aconselhando a realizar uma obra de cada vez, ou seja, feito em parte. Ele acredita que com um projeto completo é mais fácil de resolver as partes com devido planejamento e tempo para realizar a intervenção por inteiro. Explica que conseguir esse recurso com Emenda Partidária não é uma opção, mas aponta uma possível saída com convênios com o governo estadual, federal e até outros órgãos investidores nacionais ou internacionais. Exemplifica com a revitalização da estação ferroviária do distrito de Juparanã, que o recurso para realizá-la foi obtido do Banco Internacionais de Desenvolvimento (BID) que cobriu todos os custos da obra.

7.2 Urbanista

Para finalizar, um profissional urbanista foi convidado para conversar sobre o processo de planejamento e desenho urbano. Gerval de Almeida Júnior, é Arquiteto Urbanista, socio-diretor da BAA Arquitetura e Uso do Solo e Diretor de Planejamento Urbano do IPPU-VR, mestrando em Arquitetura Paisagística. A conversa com Gerval esclarece algumas possíveis soluções e acrescenta bastante pesquisa.

Inicialmente, foi apresentada parte do diagnóstico feito sobre o recorte para que o urbanista pudesse entender e analisar o caso, sendo assim, Gerval começa observando a série de problemas encontrados e fala um pouco sobre riscos e oportunidades, o que é necessário manter e o que é possível

interferir. Esclarece que os problemas geram oportunidades e que se deve tirar partido disso no programa de necessidades, atrelado nos objetivos de projeto os problemas estruturais.

O assunto tende para a parte da pesquisa, e Gerval ressalta a importância da leitura do terreno, “o terreno fala o que quer ser” comenta. Observa que o terreno é um “mosaico de polos geradores de viagem permeados por espaços públicos”. A prefeitura, o mercado municipal, o comércio da rodoviária e o supermercado são geradores de viagem para tarefas de curto prazo, o que gera um grande fluxo de pessoas.

O urbanista repara que a RJ145 é uma via que estrutura o terreno, um limite. Ele discute a importância da rodovia fazer parte da cidade nesse trecho, como corta uma área urbana central aponta a importância das pessoas nas ruas, pessoas atraem pessoas, elas ativam os espaços e para isso precisa encontrar oportunidades de atraí-las. “Entender e abraçar a oportunidade”, é tirar mais proveitosos elementos existentes do que cria-los. Observar como as pessoas vivem o espaço é o caminho para encontrar essas oportunidades, mapear as atividades, entender como o ambiente influencia as pessoas e como as pessoas influenciam o ambiente. Por fim, é apresentada proposta de projeto. Gerval vê grandes oportunidades na praça linear tanto de lazer, como de fluxo e aconselha a incorporar lanches a praça, alimento sempre atrai pessoas. Fala sobre o potencial histórico e turístico do local e suas vantagens. Ele aponta que o grande número de pessoas que vivem a rodoviária é muito positivo para o lugar, faz parte dele e vê nisso grandes oportunidades, sugere aumentar as baias para receber mais pessoas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após superar todas as etapas da pesquisa, reunir, estudar e interpretar os dados, serão apresentadas as deficiências e os valores encontrados, estes elementos vão direcionar a etapa de projeto. A análise foi dividida entre o prédio da intervenção e o espaço público separadamente para não perder a riqueza de detalhes.

A restauração da antiga estação é mais urgente e deve se adequar o espaço e restaurar a memória ferroviária que ele carrega. Entende-se que a multiplicidade de usos do espaço da rodoviária é importante e precisa de atenção. A ideia preliminar de retirar pessoas foi substituída por trazer mais pessoas seguindo o conselho do arquiteto Gerval. Aumentar as baias será uma ótima solução, a proposta é marcar um caminho usando a pavimentação para influenciar o fluxo de pessoas sobre ele separado do espaço de permanência da plataforma, que deverá atender as normas de acessibilidade. Outra proposta é substituir a cobertura e investir em uma iluminação na rodoviária que valorize a fachada neoclássica e de segurança ao terminal. Novos compartimentos como uma sala de espera confortável com acesso à água de qualidade e um guichê com informações turísticas, serão pensados no pré dimensionamento.

Para o espaço urbano, estima-se cerca de 6.400m² de pavimentação para uso e fluxo de pedestres. A Praça linear irá comportar as atividades de lazer com quadra poliesportiva, pista de skate,

playground, praça de alimentação, etc. Será pensado para atender a demanda de fluxos com várias oportunidades de caminhar asombra das árvores permite locais de descanso e encontro. O curso d'água exposto no terreno degradado pode ser tratado, e além dos benefícios ambientais, irá compor a paisagem. A fachada do teatro será valorizada com um projeto paisagístico adequado e toda praça deve ter iluminação de qualidade para segurança dos pedestres. É observável que o fluxo predominante de pessoas segue o eixo da Rodovia, uma ciclovia acompanhando-a pode estimular o uso das bicicletas, transportes alternativos e caminhadas.

A memória ferroviária é importante para todo o recorte e não só para o edifício da estação. Os vagões vão ser peças importantes para contar a história da cidade. Facilitar o contato com eles pode ensinar sobre a antiga ferrovia para os pedestres, criando oportunidades de contemplá-los.

O estacionamento pode ser reimaginado e servir de espaço cultural temporário, onde podem ser montados palcos ou exposições de arte e lazer temporários. O uso adequado de todo esse espaço o integrará sem vazios entre as atividades. Para ilustrar o programa de necessidades, a Figura 5 apresenta as principais intervenções alcançadas nesta pesquisa e a Tabela 1 mostra o pré dimensionamento.

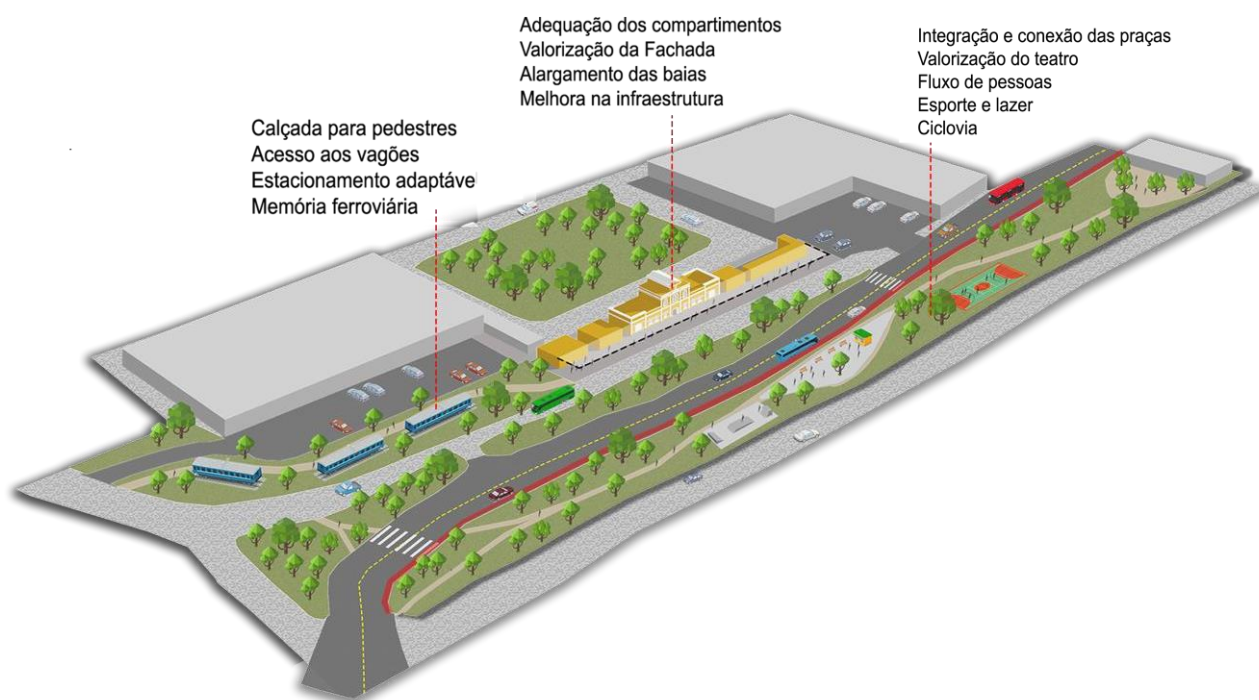


Figura 5: Mapa de intervenção Fonte: Ilustrada pelo autor

QUADRO DE ÁREAS		<u>Pavimentação - Pedestres</u>	<u>6.400m²</u>
TOTAL: 20.000m ²		Banheiros públicos	80m ²
RODOVIÁRIA: 1.500m ²		Playground	120m ²
Circulação adequada	3m transversal	Praça de alimentação	150m ²
Área de embarque adequada com mais acentos	4m transversal	Quadra	500m ²
Depósito material de limpeza	4m ²	Pista De skate	500m ²
Central de Resíduos	4m ²	Calçadas	1600m ²
Fraldário	6m ²	Rodoviária	1700m ²
Vestiário administrativo	9m ²	Espaços de permanência	1800m ²
Refeitório	12m ²	<u>Pavimentação automóvel</u>	<u>7.600m²</u>
Sala de espera	15m ²	Faixas de pedestre	400m ²
Melhores banheiros	40m ²	Ciclovia	1200m ²
Vagas temporárias	50m ²	Estacionamento	2000m ²
Guichês	90m ²	Arruamento	4000m ²
Reservatório de água	10000m ³		

Tabela 1: Pré-dimensionamento Fonte: desenvolvido pelo autor

REFERÊNCIAS

- 23 SUL ARQUITETURA. **Terminal de ônibus Dra. Evangelina de Carvalho Passig**. 07 Ago 2016. ArchDaily Brasil. Disponível em <www.archdaily.com.br> Acesso em 22. Jun. 2020.
- CONTELL-MARTÍNEZ ARQUITECTOS. **Reforma Estação de Trem de Burgos**. 24 Jul 2017. ArchDaily Brasil. Disponível em <www.archdaily.com.br> Acesso em 22. Jun. 2020
- DADOS DO MUNICÍPIO. Disponível em: <www.atlasbrasil.org.br>; <www.cidades.ibge.gov.br> Acesso em 17. Jun. 2020.
- FLETCHER STUDIO. **Reimagining San Francisco's Oldest Park**. 2018. FletcherStudio. Disponível em <www.fletcher.studio> Acesso em 23. Jun. 2020.
- GONÇALVES, Antonio José. et al. **O que é Urbanismo (Primeiros Passos)**. 17. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995
- RIO, Vicent del. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. 1. ed. São Paulo: Pini, 1990