O ESTUDO DA HISTÓRIA E DA MORFOLOGIA URBANA COMO GERADOR DE ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO E DE PROPOSIÇÕES URBANO ARQUITETÔNICAS: O CASO DE BATATAIS–SP.

Kauê Felipe Paiva[1] - kauefp@hotmail.com

Resumo:
A presente proposta de comunicação reflete sobre a metodologia empregada na elaboração de proposições projetuais para uma pequena cidade do interior de São Paulo, em um trabalho acadêmico que, por sua vez, assumiu também apreensões e memórias espaciais do autor durante viagens, vivências e leituras. A compreensão da evolução urbana de Batatais, através da sua arquitetura e tipologias características, permitiu a apreensão do rico patrimônio ainda constituído no pequeno município, além do entendimento de todo um processo evolutivo que caracterizou as cidades da região nordeste do estado. O trabalho buscou evidenciar, sempre, uma marca histórica, que caracteriza, ou caracterizou o desenho / traçado da cidade, em determinado período histórico, e uma característica tectônica / material do seu edificado. A geografia física da cidade é então entendida em quatro momentos apresentados através: do seu traçado original e da chamada cidade de madeira e terra (séc. XIX); da expansão do núcleo urbano e a chegada da ferrovia, que promoveram uma cidade de cal e tijolos (primeira metade do séc. XX); do início da ocupação das várzeas dos rios, por meio do emprego do cimento e do aço (segunda metade do séc. XX); e, por fim, de uma grande expansão urbana economicamente caracterizada pela transição da monocultura do café para a da cana de açúcar (fim do século XX e início do XXI). Foram elaboradas proposições em distintas escalas que percorreram o planejamento, a expansão urbana, as infraestruturas e a preservação no resgate da memória. Procurou-se, através de ações concretas de projeto, desenvolver uma leitura crítica sobre a evidência do conceito de relação urbana encontrando novas formas de organizar as estruturas relacionais existentes e, assim, desenvolver igualmente uma leitura crítica sobre a cidade, a história e a contemporaneidade.

Palavras Chave: "Morfologia urbana", "História da cidade", "Cidades pequenas", "Intervenções urbanas".

[1] Arquiteto e Urbanista e professor substituto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia – FAUeD/UFU. Assistente/colaborador de pesquisa da Rede Nacional de Pesquisadores "Urbanismo BR", junto ao Laboratório de Planejamento Urbano e Regional da FAU-USP. Este Trabalho relaciona-se ao Trabalho Final de Graduação do autor intitulado *"Arquiteturas, usos e espaços públicos: proposições para uma pequena cidade – Batatais – SP"*, defendido em 2013, na FAUeD/UFU.

1. Introdução

> De certo modo, as cidades hoje são incontroláveis, e de tal forma para além do controle, em primeiro lugar, pelas autoridades (…) Há uma enorme parcela de envolvimento dos empreendedores, que têm suas próprias agendas. Eu penso que o arquiteto é realmente o último que conseguiria mesmo afirmar: 'Eu gostaria de mudar isso'. Nesse sentido é que nós tentamos aprender com a cidade e com a forma com a qual ela se desenvolve na tentativa de enxergar se em algum modo nossa profissão possa ser relevante diante desse fogo cruzado. Rem Koolhaas

Este artigo é parte do Trabalho Final de Graduação do autor, intitulado "*Arquiteturas Usos e Espaços Públicos: proposições para uma pequena cidade – Batatais – SP"*, e busca apresentar o processo de leitura do território [forma da cidade] que, por sua vez, originou propostas em várias escalas para a pequena cidade de cerca de 50.000 habitantes à nordeste do interior do estado de São Paulo.

Sendo o projeto uma projeção futura, intervir e construir não foram considerados apenas como mera imposição de uma visão ou leitura sobre a realidade, mas antes, a capacidade de criar uma narrativa que deu corpo à construção de proposições urbano-arquitetônicas de uso público na cidade objetivando gerar relações que contemplassem os vários estratos da coletividade. A leitura do território e da dinâmica da vida urbana é que criaram as proposições aqui apresentadas.

O primeiro capítulo evidencia a análise do território pautada na caracterização da evolução urbana da cidade elencando fatores históricos, sociais, econômicos e materiais. Já o segundo capítulo relaciona termos como espaço, paisagem, lugar, tempo, forma e memória, tratando da importância da preservação. No terceiro e último capitulo apresentam-se algumas das propostas e diretrizes originadas a partir da leitura estabelecida nos dois capítulos anteriores.

Procurou-se, através de ações concretas de projeto, em escalas de intervenção distintas, desenvolver uma leitura crítica sobre a evidência do conceito de relação urbana encontrando novas formas de organizar as estruturas relacionais existentes e, assim, desenvolver igualmente uma leitura crítica sobre a cidade, a história e a contemporaneidade.

2. O TERRITÓRIO

Partindo-se do pressuposto de que a expressão "território" designa a extensão da superfície terrestre na qual vive um grupo humano, e, por sua vez, o espaço construído pelo homem em oposição ao "espaço natural" não humanizado (LAMAS, 2010, p.63), trataremos de caracterizar a cidade de Batatais, no interior do estado de São Paulo, resultado da ação do homem sobre um suporte físico preexistente.

Segundo Lamas (2010, p. 64) a escolha do lugar, para a construção de uma cidade, tinha um valor proeminente no mundo clássico; a situação, o sítio, estaria governado pelo *genius loci*, pela divindade local que ditaria daquele momento em diante, tudo o que se

desenvolveria nesse mesmo lugar. No contexto brasileiro e, especificamente no tocante aos primórdios da ocupação do território estudado, a formação de Batatais se assemelha à de vários outros núcleos urbanos do interior paulista surgidos ao longo do chamado Caminho de Goiás, pois em 1725, o Anhangüera encontra ouro na região que se denominou Vila Boa de Goiás e estes territórios, antes ocupados pelos índios caiapós, passam a ser percorridos pelos bandeirantes provenientes da Vila de São Paulo de Piratininga fundada desde 1554 pelos padres jesuítas.

Por volta de 1810 a região, com a estruturação de um pequeno aglomerado de casas, um cemitério e uma capela, recebe o nome de "Arraial dos Batataes". Já em 1814, os moradores do arraial que estava situado na "Fazenda Batataes", uniram-se em um pedido junto ao capitão-geral da Capitania de São Paulo que, segundo Fernandes (2005, p.10), atendendo aos desejos dos moradores, solicitou ao príncipe regente, futuro Dom João VI, que o "Arraial dos Batataes" fosse elevado à categoria de "Freguesia do Bom Jesus dos Batataes". O pedido foi atendido e os territórios situados entre os rios Pardo e Sapucaí foram incluídos na abrangência da freguesia em 1815. Em 14 de março de 1839, a "Freguesia do Bom Jesus dos Batataes" torna-se uma Vila desmembrada de Franca passando a ter sua autonomia político-administrativa.

Figura 1: Batatais no Estado de São Paulo.

Fonte: Elaborado sobre a base "Atlas do estado de São Paulo, IGEOG USP, 1971.

2.1. A geografia física da cidade: o sítio

> Entende-se por sítio de uma aglomeração urbana o local sobre o qual está assentada. Vários são os aspectos a considerar na caracterização do sítio das povoações: natureza do solo, relevo, fontes de água para o consumo, cursos ou massas de água, etc. O relevo, sobretudo, irá influir sobre a aparência do conjunto e dos edifícios, e sobre o traçado. (REIS FILHO, 1968, p. 124)

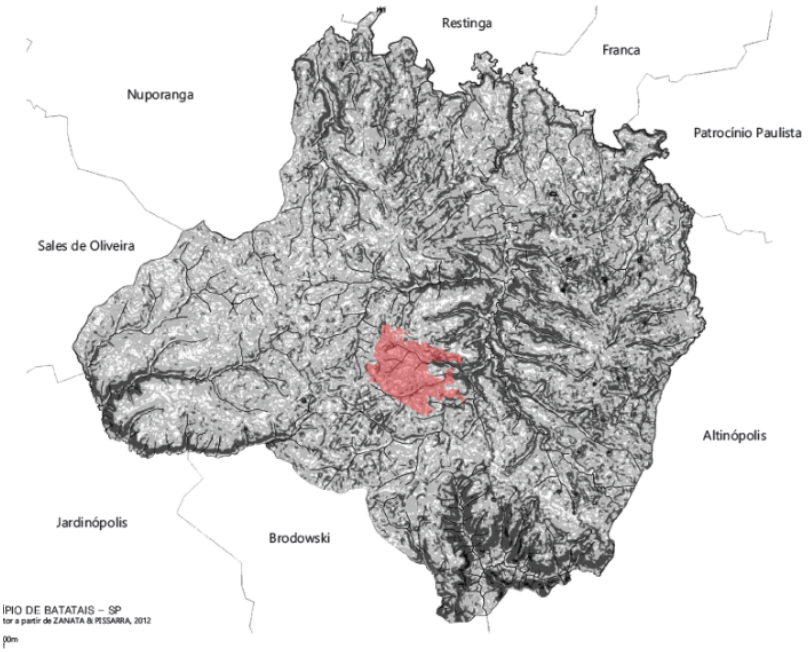
Assim, o núcleo urbano inicial fora estabelecido, como era comum na fundação das cidades paulistas do período (LANDIM, 2003, p.47), a partir da igreja matriz com a sua entrada voltada para o sol nascente e implantação localizada em um platô de terra firme e cota (+865

metros) mais alta em relação à várzea do Córrego do Capão, no então "Campo Lindo das Araras". Definia-se ali, a posição da praça e a hierarquização do espaço.

A malha urbana da cidade encontra-se então implantada na província geomorfológica das *Cuestas Basálticas* que se caracteriza por apresentar um relevo escarpado seguido de uma sucessão de grandes plataformas estruturais de relevo suavizado formado, sobretudo, por camadas de rochas areníticas e basálticas (ZANATA & PISARRA, p. 20).

A topografia do relevo da zona urbana varia entre a cota +905 e +800 metros em relação ao nível do mar, aproximadamente, e é configurada pelos córregos das Araras e dos Peixes que, juntamente com suas ramificações nascentes os córregos do Castelo e do Pinguinha, compõem o compartimento hidrológico urbano do município que é o responsável pela drenagem das águas pluviais e residuais tendo como destinação final o Rio Sapucaí, nos limites do município de Batatais com o de Restinga e Franca anordeste.

Figura 2: Mapa do Município de Batatais.



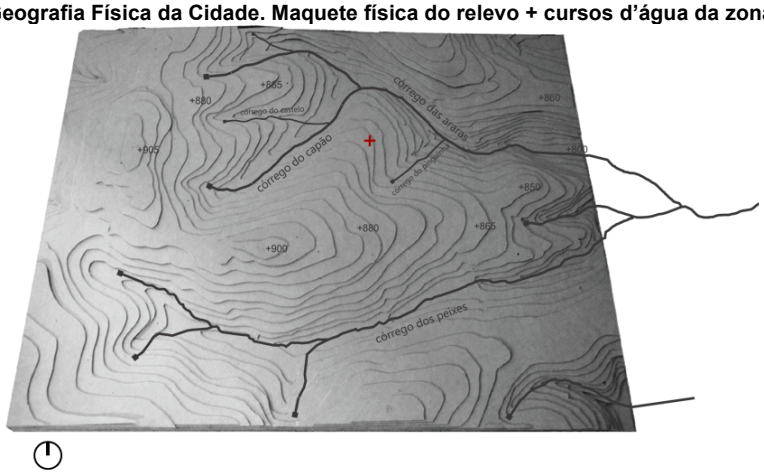
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de ZANATA & PISSARRA, 2012.

Cabe destacar na caracterização do sítio, a presença da Floresta Estadual de Batatais, implantada em 1943, que, com os seus 1.353 hectares de verde, envolve a área urbanizada a sul e sudeste e contribui para a qualidade da vida na cidade. No tocante aos limites da cidade com a zona dita rural – natureza, a floresta tem papel preponderante no sentido de se manter o aspecto positivo abordado pelo arquiteto Álvaro Siza quando coloca:

> Lembro-me de quando, em criança, ia a Valência: tinha a sensação de chegar ao limite da cidade e me encontrar na iminência do abraço de um campo de laranjas. Ao contrário, deparam-se-nos hoje, na América do Sul, cidades enormes, nas quais se tem a impressão de que não existe um fim (...) Perde-se assim a imagem de continuidade da natureza em relação às cidades e este fenómeno continua a aumentar, nos países em vias de desenvolvimento, de modo terrível. E todavia, esta alteridade é essencial para a concepção do projecto. (SIZA, 2012, p. 12)

Em Batatais, a alteridade campo-cidade ainda prevalece sendo que a dimensão do verde e a contribuição das nascentes encontradas na Floresta Estadual para com o manancial de abastecimento urbano de água são alguns dos argumentos para que a cidade, na sua contínua expansão, busque, sempre, congregar a floresta como elemento fundamental na composição do sítio e da vida urbana.

Figura 3: Geografia Física da Cidade. Maquete física do relevo + cursos d'água da zona urbana



Fonte: Elaborado pelo autor

2.2. A evolução do espaço urbano: as arquiteturas que fazem cidade

> [...] o desenho da cidade é o que expressa de modo efetivo e também simbólico, como nenhum outro, a capacidade do homem para formalizar e imprimir uma outra configuração à natureza enquanto lugar, onde representa a sua presença desejada no universo. Paulo Mendes da Rocha

Cada época histórica deixa a sua marca, através do seu desenho e dos sistemas construtivos a ela associados, estando essas presentes na morfologia e no edificado da cidade.

A busca pelo entendimento do processo de evolução urbana e das camadas históricas que compõem Batatais fornece os subsídios para o entendimento das relações, do tratamento e dos usos estabelecidos nos espaços da vida comum na cidade que, por sua vez, são os objetos de estudo deste trabalho. Para tanto, busca-se através da recriação de mapas - utilizando a documentação pertinente - e da análise do conjunto edificado da cidade, compreender a transformação do espaço urbano identificando elementos que ainda sobrevivem e o seu potencial, pois, como coloca Bucci (2010, p.13), "a cidade detém todos os elementos que se mobilizam na elaboração dos projetos de arquitetura. A cidade informa, ao seu modo, a atividade do arquiteto".

A compreensão da evolução urbana da cidade através da sua arquitetura e tipologias características, claramente identificadas no quadro da arquitetura no Brasil, permite a compreensão do rico patrimônio ainda constituído no pequeno município. Assim, para o entendimento desta sociedade são fundamentais os registros culturais agregados ao território habitado, pois estes revelem o caráter temporal da sua construção. A cada elemento que constituí os cenários urbanos abordados a seguir estão atribuídos valores e intenções próprios

de determinadas culturas. A permanência ou não desses valores e identidades culturais no tempo e na memória dependa da capacidade desses elementos em produzir naqueles que habitam a cidade a constituição de imagens referenciais. Desses registros, aqueles capazes de produzirem imagens coletivas (LYNCH, 1997) - significativas para uma sociedade - são elementos potenciais para a constituição da identidade e da memória de uma comunidade. Nas palavras do autor: "[...] imagens de grupo, consensuais a um número significativo de observadores é que interessam aos planejadores urbanos dedicados à criação de um ambiente que seja usado por muitas pessoas."(LYNCH, 1997)

A apreensão do espaço urbano, formado, sobretudo pelas arquiteturas que formam a cidade, evidencia ao observador os elementos que compõem essas imagens de grupo e a sua memória.

2.3. O traçado original: a cidade de madeira e terra

> Uma igreja, uma praça; regra geral nas nossas povoações antigas. Os templos, seculares ou regulares, raramente eram sobrepujados em importância por qualquer outro edifício, nas freguesias ou nas maiores vilas. Congregavam fiéis, e os seus adros reuniam em torno de si casas, as vendas e quando não o paço da câmara. (MARX, 1980, p. 54).

Na primeira metade do século XIX uma grande gleba de terras é doada ao Bom Jesus da Cana Verde - padroeiro da cidade - formando-se assim o chamado "patrimônio" de terras para a fundação do núcleo urbano habitado. Neste período é demarcado o Largo da Matriz e nada muito além disso, pois o conjunto populacional da época não carecia de uma grande área para sua acomodação sendo Batatais ainda um vilarejo humilde do sertão (DUTRA, 1993, p. 25).

No traço original do pequeno núcleo urbano destaca-se a padronização promovida pela aplicação do *Código de Posturas de 1872,* realizado pela Câmara, que preconizava um traçado ortogonal composto por ruas retilíneas e uniformes de terra batida com as edificações implantadas junto aos limites laterais e frontais dos terrenos. Entretanto, a pesquisadora Dutra (1993, p. 24) coloca o fato de que algumas ruas, fugindo as especificações do Código, adotam a topografia do terreno abandonando a malha regular.

A implantação das moradias, também desobedientes à legislação, dão origem a quadras de diferentes dimensões entre si que podem ser aferidas até hoje na região central da cidade. Sobre uma possível influência da tradição portuguesa na implantação da cidade, podemos nos referir ao que o professor Manuel Teixeira (2004) chama de cultura do território. O autor destaca o papel das arquiteturas que fazem cidade no desenvolvimento do urbanismo português na conformação das cidades brasileiras concluindo que no modelo luso há sempre a síntese de um traçado regular com as condições topográficas do sítio.

Após a crise do ouro nas Minas Gerais, a partir de 1748, há a imigração de boa parte daquela população que vai à procura de terras cultiváveis em território paulista. Os

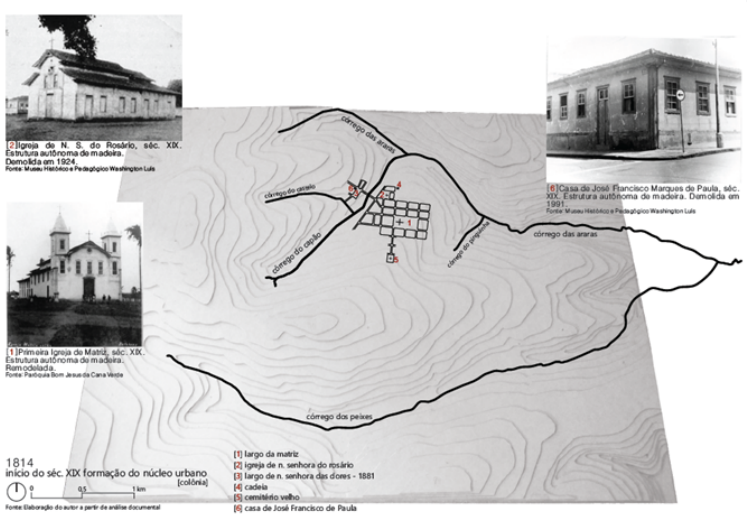
vínculos do nordeste paulista com o sul de Minas Gerais são perceptíveis na conservação de traços culturais, na economia de subsistência, na criação de gado e até mesmo no modo de falar (BACELLAR & BRIOSCHI, 1999).

Assim, a arquitetura residencial rural mineira neste período de constituição do nordeste paulista, no século XVIII, teve grande influência na arquitetura produzida na região desvinculando aquelas edificações da tipologia produzida pelos bandeirantes em que se utilizou, principalmente, a taipa de pilão. Ao contrário, na produção da arquitetura da região estudada foi empregado o sistema estrutural autônomo de madeira cujas raízes encontram-se em Portugal e que, segundo o professor Carlos Lemos (2012), podem ser divididas em dois grandes grupos: as utilizadas antes ao grande terremoto de Lisboa, em 1755, e as aperfeiçoadas posteriormente àquele acontecimento.

> (...) as construções de grande envergadura de madeira lavrada não eram o forte da arquitetura portuguesa. (...) Toda essa vulgaridade técnica foi passada à Colônia na bagagem dos emigrantes lusos. Foi na reconstrução da capital do Reino que se tomou conhecimento das estruturas "eruditas" dos países nórdicos da Europa e de lá é que chegaram a Lisboa os carpinteiros para ensinar o uso de estruturas então imaginadas para minorar ou evitar os desmoronamentos das construções em outros prováveis terremotos. Na segunda metade do século XVIII, os governadores-generais das variadas capitanias e seus séquitos de técnicos puderam trazer à Colônia novidades como essa da nova arquitetura de madeira junto a outras inovações nascidas nos primórdios da Revolução Industrial. Esse novo sistema construtivo recebeu aqui o nome de "pau-a-pique" (...) Essa foi a carpintaria levada para Minas Gerais e para as fazendas de café de São Paulo, não sendo entre nós, no entanto, correta a denominação portuguesa "gaiola" por não ser a armação destinada a enfrentar terremotos. (LEMOS, 2012)

Verifica-se nos finais do século XVIII e já no início do XIX, a utilização frequente da estrutura autônoma de madeira aliada à técnica da taipa de mão. Além desta técnica, o fechamento dos vãos também era realizado por adobes e pau-a-pique.

Figura 4: início do séc. XIX formação do núcleo urbano. Brasil Colônia



Fonte: Elaboração do autor a partir de análise documental

2.4. A expansão do núcleo urbano e a ferrovia: a cidade de cal e tijolos

> As matas virgens cedem lugar a fazendas e povoados (...) O homem, que foi trabalhar nos cafeeiros, nas tulhas e nos entrepostos do café, prosperou e se estabeleceu. Tornou-se um pioneiro, que levado pelas ferrovias até suas "pontas de trilho", se lançava ao desbravamento de terras férteis e ai povoamento de patrimônios rurais e aglomerados urbanos novos. (MARX, 1980, p. 36)

A partir da década de 1830 o café começa a se expandir sobre as terras férteis – terra *rossa* para os italianos e roxa para os caboclos do nordeste paulista. O cultivo do café substitui, gradativamente a partir das duas décadas seguintes a 1830, a criação de gado e a agricultura dos gêneros de subsistência. O aumento do consumo do café e, por conseguinte, a alta do preço do produto internacionalmente propicia o forte investimento por parte dos fazendeiros e do próprio Estado no aumento da produção. O panorama da região é alterado e a exportação possibilita um enriquecimento notável da então Província de São Paulo, o atual estado. Deste processo resulta o aumento da população da região de Batatais que passa a contar também com os imigrantes europeus, sobretudo de origem italiana.

Já na década de 1870 as plantações de café ganham expressão na região da Alta Mogiana. A "Estrada de Ferro Mogyana" tem a sua fundação em 1872 e visava atender o crescente nordeste de São Paulo.

> (...) a revolução industrial na Inglaterra inventou a ferrovia que, em seguida, ganharia o mundo redesenhando grande parte das cidades existentes antes dela e interferindo no desenho da imensa maioria daquelas que vieram depois (...). Por onde passou, no início do século 20, a ferrovia fundou cidades (...) criou as condições para a construção dessas cidades e as estruturou como rede eficiente para os padrões da economia da época. (BUCCI, 2010, p. 29-30)

Ainda com relação à chegada da Mogiana nos anos de 1880, segundo Pereira (2005, p. 80), inicia-se na cidade um novo processo de reocupação e renomeação gradativa dos lugares da memória coletiva dos tempos da ocupação mineira, extirpando as características da antiga cultura caipira, substituindo-as por marcos civilizatórios mais condizentes com o progresso e a modernidade em voga e promovendo o desaparecimento dos traços do antigo sertão. Este processo, vivido pela grande parte das cidades do café, anunciam o surgimento de uma renovada arquitetura que compunham uma cidade de gosto europeu. Como observou o professor Carlos Lemos (1979) ao tratar das características da arquitetura das cidades paulistas do período cafeeiro:

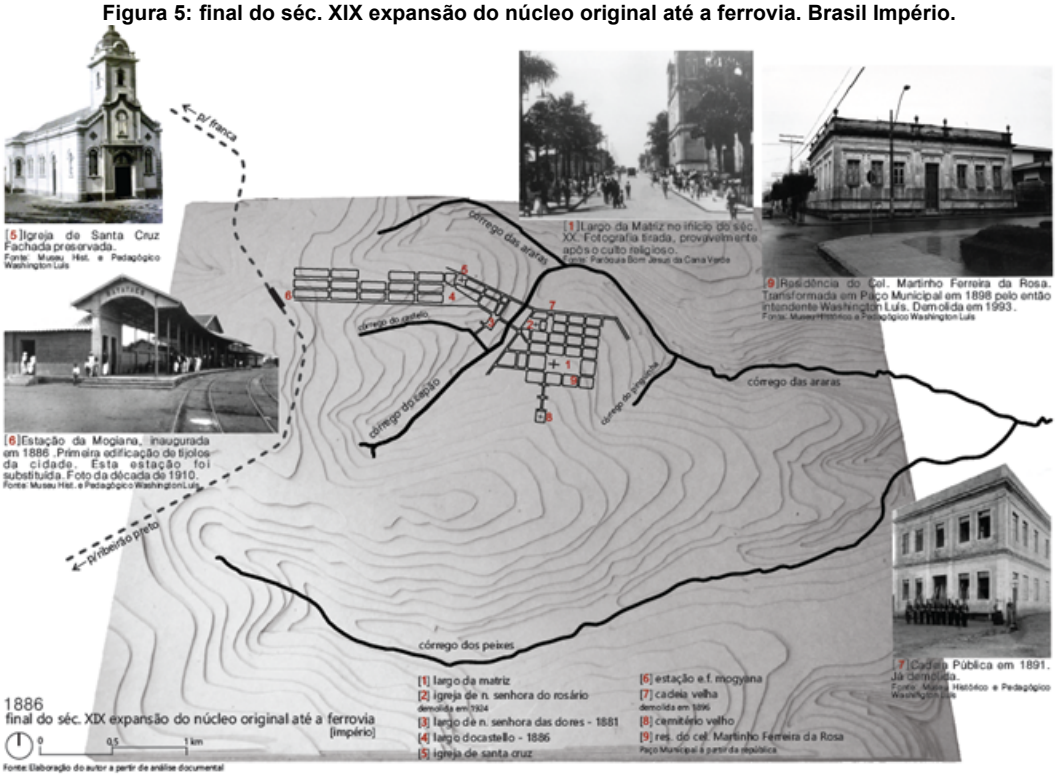
> As fábricas trouxeram para a cidade novas levas de imigrantes. Imigrantes de toda a natureza, desde o agricultor ignorante e simplório até pessoas de alta qualificação que vieram a chamado da alta burguesia paulista ou à cata de oportunidades variadíssimas. Assim, e de repente, as cidades paulistas e a própria capital, viram-se repletas de engenheiros, arquitetos, mestres-de-obras, pedreiros, marceneiros, carpinteiros, pintores e estucadores de variada origem e conhecimentos. Primeiro, vieram os alemães se oferecendo para executar obras de tijolos nas fazendas – tulhas, casas de beneficiar o grão, terreiros, canais, comportas, pontes. Com esses técnicos, arquitetos alemães. Depois

> italianos e mais italianos. A taipa tradicional resistiu o quanto pôde, e a cidade, um dia, foi toda reconstruída em tijolos e refeita num novo estilo, ou melhor, em vários estilos. Era o ecletismo. (LEMOS, 1979, p. 114)

Daí as medidas tendentes a alinhar as construções no sentido de definir a autonomia dos espaços privados. A rua, como símbolo da modernidade que se tentava instaurar, incorporou o cotidiano de mudanças abrangendo comércio, residência e trabalho (Dutra, 1993, p. 92). Como pode ser observado em várias outras cidades do período, o eixo, que faz a ligação do centro histórico - onde se localiza a matriz - e a estação da ferrovia torna-se a principal rua de comércio da cidade. A construção de novos edifícios públicos e construções particulares, de renovada arquitetura e que empregavam novos materiais, proclama a negação das antigas arquiteturas coloniais de adobe e taipa.

Batatais passou a se desejar moderna e progressista, sob intensa campanha da imprensa local, tomando como modelo as cidades que sofreram ou que estavam sofrendo uma série de intervenções urbanas modernizadoras, como São Paulo e o Rio de Janeiro (PEREIRA, 2005, p. 68). Os fazendeiros passam, naquele momento, a ter as suas casas na cidade sendo que algumas destas ainda podem ser observadas na conformação da ambiência urbana da cidade atual, todavia, em aspecto menos glorioso do que aquele vivido outrora.

Figura 5: final do séc. XIX expansão do núcleo original até a ferrovia. Brasil Império.



Fonte: Elaboração do autor a partir de análise documental.

2.5. O início da ocupação das várzeas: a cidade de cimento e aço

Com o declínio da produção do café e a crise de 1929, as grandes fazendas da zona rural do município dividem-se em pequenas e médias propriedades que substituem

gradativamente a cultura cafeeira em um momento de significativo aumento do êxodo rural. As décadas posteriores, de 1950, 1960 até os anos de 1970, irão demonstrar uma pequena industrialização do município que pode ser resumida à existência de algumas poucas empresas na área metalúrgica que, no entanto, absorvem parte da mão de obra proveniente do meio rural aliado ao início do plantio da cana de açúcar no interior paulista.

Enquanto os anos anteriores foram marcados pela presença da ferrovia e do crescimento nucleado junto às edificações já estabelecidas, os anos subsequentes, já ligados ao automóvel, promovem uma expansão da cidade de modo descontínuo e menos nucleado com o início da implantação dos chamados Conjuntos Habitacionais implementados pelo Banco Nacional da Habitação (BNH). A malha urbana, que até então era restrita às cotas mais altas do sítio e que apenas atravessava o Córrego do Capão para alcançar, do outro lado, a expansão ocasionada pela ferrovia, passa a ocupar as cotas mais baixas junto ao curso d'água.

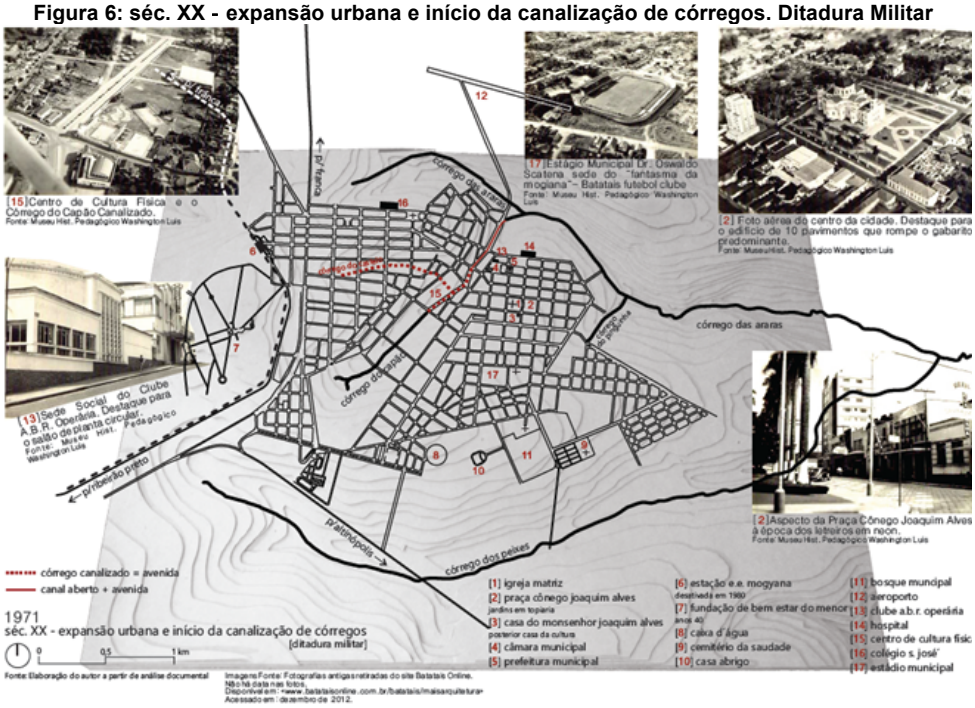
> Várzeas e mangues também constituíram empecilhos para o avanço do tecido urbano, que os evitou até que se pudesse conquistá-los através de grandes obras de engenharia. (...). O obstáculo insuperável ou tolerável de ontem pode se revelar o assento para o bairro convidativo ou para a saída urbanística melhor e lógica de hoje. (MARX, 1980, p. 70)

O desenvolvimento das rodovias e o crescente número de automóveis e do trânsito urbano abrem precedentes para obras de infra-estrutura que, agora, utilizam o concreto armado e não mais o tijolo de barro cozido como elemento fundamental. Neste sentido, assim como na transição da cidade de madeira e terra para a de cal e tijolo, o ideal do emprego do novo material - cimento e aço - chega dos grandes centros não mais pela Mogiana, desativada no final dos anos 70, mas sim pelas rodovias.

Em Batatais, a partir dos anos posteriores a 1970, são realizados investimentos em habitação popular havendo a criação dos chamados Conjuntos Habitacionais que são os elementos que constituem a expansão da malha urbana e, por conseguinte, do núcleo histórico. Novos padrões são adotados e aplicados na cidade e entre o mais significativo é aquele relativo aos novos lotes e às quadras, pois na segunda metade do século XX o edifício isolado de seus limites passa a ser o padrão de expansão da cidade. Desta maneira "a casa isolada passa a ser reforçada como característica do casario nos bairros adjacentes à área central" (LANDIM, 2003, p. 63).

Com um maior domínio da técnica do concreto armado, a partir das décadas de 1940 e 1950, surgem na cidade edificações de clara influencia arte decó ou proto-modernas. Novamente, em nome da higiene da economia e da modernidade, as fachadas dos imóveis foram despidas dos excessos ornamentais do ecletismo e do *art nouveau*.

Figura 6: séc. XX - expansão urbana e início da canalização de córregos. Ditadura Militar



Fonte: Elaboração do autor a partir de análise documental.

2.6. A expansão urbana e a cidade contemporânea: da monocultura do café à monocultura a cana

Assumindo um contexto iniciado no estado de São Paulo na década de 1980, em que a capital perde a tamanha importância que detinha, há uma migração intra-regional para as cidades do interior. Neste contexto, a partir do incentivo propiciado pelo programa federal Pró-Álcool a monocultura da cana-de-açúcar instala-se na região, sobretudo na cidade vizinha (pólo-regional) Ribeirão Preto, detentora de grande parte das usinas de produção de açúcar e álcool, sendo a Usina Batatais inaugurada em 1981.

A partir de então, surgem novos personagens no cenário da cidade: os bóias-frias, sobretudo da região nordeste do Brasil e do Vale do Jequitinhonha - norte de Minas Gerais -, que migram de suas cidades de origem chegando a percorrer mais de 3.000 quilômetros até as cidades da chamada Macro-Região de Ribeirão Preto. O corte da cana é encarado por eles como uma única possibilidade à fome e meio de trabalho com salários superiores aos de suas localidades de origem (NOVAES & ALVES, 2007, p. 01).

Aliado a este processo, há a consolidação de mais e mais bairros sobre a área rural que passa a ser urbana absorvendo a população que se estabelece no município e tem o seu sustento na economia agroindustrial, especificamente, no corte da cana. Ocorre, dessa maneira, o rompimento com os limites históricos da cidade do café que se expande no sentido da periferia, além dos córregos ou à margem deles e de suas nascentes. Pois,

> As terras onde se desenvolvem estes mercados de moradia para os pobres são, normalmente, justamente aquelas que pelas características ambientais

> são as mais frágeis, perigosas e difíceis de ocupar com urbanização: encostas íngremes, beiras de córregos, áreas alagadiças. (ROLNIK, 1999, p.100)

Com a extinção do Banco Nacional da Habitação (BNH), em 1986 e com a Constituição de 1988, estados e municípios recebem a habitação como responsabilidade a ser compartilhada em todas as esferas políticas. Apesar de serem observadas alterações na maneira como a questão da habitação era tratada pelo governo federal em relação ao período do BNH, Bonduki (2008, p. 77) afirma que as políticas adotadas não conseguiram superar o déficit habitacional brasileiro, especialmente nas camadas de baixa renda, gerando efeitos que o autor chama de perversos do ponto de vista social, econômico e urbano. Através da criação do Estatuto da Cidade, em 2001, novos instrumentos urbanísticos são criados no sentido de se viabilizar as regularizações fundiárias e se fazer cumprir a função social da propriedade, porém, a implementação de tais mecanismos está vinculada a ação dos municípios e seus Planos Diretores que, na maioria das vezes, pouco se preocupam com a localização dos novos empreendimentos.

A região central – núcleo histórico da cidade –, por sua vez, passa por um processo acelerado de alteração dos seus usos originais, com a substituição do uso residencial para serviços e, principalmente, comércio com a consequente alteração ou substituição integral das construções históricas.

As demolições de edificações inteiras ou reformas totalmente descaracterizantes são frequentes no cotidiano do município hoje que, ainda sob o argumento do progresso e da geração de empregos, vai transformando a paisagem urbana de seu conjunto histórico. As antigas ruas que ainda tem o seu calçamento em paralelepípedo vão, progressivamente, recebendo asfalto. A manutenção do antigo arruamento não só garantia a preservação das características originais do conjunto como também preservava um tráfego de menor velocidade mais apropriado à escala do centro histórico. O asfalto, que impermeabiliza o solo e absorve calor, contribui para a maior ocorrência das enchentes verificadas nas cotas mais baixas da cidade, nos fundos de vale dos córregos urbanizados.

Como podemos perceber, a partir da análise das transformações do espaço construído e modificado pelo homem, e, por consequência, através da evolução paisagem da cidade, a história mostra-se como um ciclo que se repete. Há a negação de uma época pela outra em um eterno retorno do repúdio ao passado justificado por uma modernidade que sempre se pretende alcançar.

Se os outros momentos da cidade foram caracterizados pela forte marca de uma determinada materialidade que constituiu a morfologia urbana e o desenho da paisagem, a atualidade não apresenta essa característica tectônica de maneira explícita. Ao contrário, o que se nota é uma roupagem que reveste as arquiteturas anteriores e que se dá através da inserção de elementos que são, na maioria das vezes, de caráter efêmero e de viés publicitário

sobre as antigas fachadas. Quando a arquitetura antiga permanece, e não há a demolição do edifício por completo, um envelope do tempo novo e atual esconde a imagem da forma preexistente. Será essa a característica da sociedade da Batatais atual?

Figura 7: séc. XX e XXI a cidade contemporânea.

Fonte: Elaboração do autor a partir de análise documental.

3. OS HOMENS: MEMÓRIA, PERMANÊNCIA E PROJETO

Ao observarmos a arquitetura percebemos os estratos de tempo que a localidade possui. No local observamos a ausência ou a permanência das pessoas e a sua relação com o edificado - o cheio - ou com o não edificado - o vazio. Na relação das pessoas com o edificado está sempre presente a memória que, por sua vez, é o produto da percepção do espaço em um determinado tempo. Assim, a cidade e os seus mais diversos estratos constituintes compõem uma "multiplicidade de locais", cada um dos quais com o seu "caráter" que podemos remeter para uma marca temporal, a experiência (SHULZ apud NESBITT, 2006 p. 444 a 459). Trata-se de uma indissociabilidade que podemos descrever simplesmente como “Eu vivi naquele edifício, que fica ou ficava naquela rua daquela cidade”, ou seja, afirmamos indiretamente o fato de estarmos ou termos estado lá. Há uma ligação direta entre a lembrança e o local, pois o “lembrar” é reforçado pelo "lugar". Uma relação que cruza a memória e a história, mas que também as remete para uma localização. O individuo é o corpo, o agente que interage com o meio, o "local" (SHULZ apud NESBITT, 2006 p. 447). Segundo Walter Benjamin (2008, p. 32 a 35) trata-se de uma ação contemplativa na qual o individuo mergulha no que observa, ele "entra dentro de".

Christian Norberg - Shulz (*apud* NESBITT, 2006 p. 444 a 459) define o "lugar" como uma somatória de coisas concretas que implicam uma substância material, uma forma, uma textura e uma cor. A esta definição adicionam-se também fatores naturais e humanos como as condições meteorológicas e geomorfológicas que traduzem as circunstâncias de desenho ao

edificado e que, por conseguinte, respondem ao clima, à topografia ou mesmo a abundância de um determinado material de construção no sítio preexistente. Direta ou indiretamente, esses elementos relacionam-se aos fatores antropológicos e sociais que determinam uma cultura ou tradição e tornam evidentes diferentes identidades. Shulz (apud NESBITT, 2006 p. 444 a 459) coloca também o fato de que toda edificação se relaciona com o solo e, a partir deste, ascende ao céu que é o seu suporte.

Nesse contexto, memória possui uma proximidade com a apreensão do tempo e com a dimensão da presença de algo já ausente. Assim, podemos então dizer que memória é, desta maneira, "imagem" no seu significado e, como tal, mais próxima da percepção humana e que Benjamin (2008, p.34 a 35) considera imputada ao "uso". A partir daí, podemos dizer que os locais, do latim "locci", são recordados como imagens pela memória.

Se a memória é um conjunto de imagens que transcrevem a nossa percepção de lugar, quais seriam estas imagens? Voltando a definição de lugar de Shulz (apud NESBITT, 2006 p. 444 a 459) as imagens serão relativas à tectônica ou arquitetura desse mesmo local, pois, além de traduzirem os fatores culturais e sociais, traduzem também os materiais disponíveis, as técnicas construtivas, bem como a adaptação as condições naturais desse mesmo território. Podemos dizer, dessa forma, que existe uma indissociabilidade entre o lugar (local, edifício ou divisão de edifício) e a materialidade.

Cada período da história deixa a sua forma na cidade através da arquitetura e da materialidade já discutidas aqui. Trata-se de uma gama de aspectos que, segundo Aldo Rossi (2001, p. 24 a 29), podemos resumir a um desenho geral, uma "forma tipológica". Cada época resume uma série de elementos básicos que caracterizam e individualizam um bairro, um edifício e o inserem em um período da história, e a um "fato urbano" (ROSSI, 2001, p. 44 a 49).

Os elementos “humanos”, o edificado, ou o nascido da mão do homem, são o resultado da tecnologia disponível a cada época bem como do então modo de pensar. A forma urbana, morfologia, possui uma estrutura, um conjunto de elementos que se inter-relacionam no espaço e no tempo. Dai, à primeira vista, poder parecer que as permanências absorvem toda a continuidade dos "fatos urbanos" (ROSSI, 2001, p. 44 a 49), mas, na realidade, tal situação não acontece. Na cidade, nem tudo permanece, ou permanece em modalidades tão diferentes que muitas vezes não são mais reconhecíveis, pois a cidade, como território, é dinâmica.

Tal constatação, entretanto, exige uma maior reflexão que se aproxima do espanto com que o antropólogo Claude Lévi-Strauss, ao visitar o Brasil na década de 1930, registrou face à "rapidez das transformações das cidades nas Américas" (CASTRIOTA, 2009. p. 82). Para o antropólogo, segundo Castriota (2009, p. 82), nas novas cidades da América, é impressionante a "falta de vestígios" de significação que fazem com que, rapidamente, haja uma obsolescência e uma destruição modernizadora:

> Pois não são apenas construídas recentemente; são construídas para se renovarem com a mesma rapidez com que foram erguidas, quer dizer, mal. No momento em que surgem, novos bairros, nem sequer são elementos urbanos: são brilhantes demais, novos demais, alegres demais, para tanto. Mais se pensaria numa feira, numa exposição internacional construída para poucos meses. Após esse prazo, a festa termina e esses bibelôs fenecem: as fachadas descascam, a chuva e a fuligem traçam seus sulcos, o estilo sai de moda, o ordenamento primitivo desaparece sob as demolições exigidas, ao lado, por outra impaciência. (LÉVI-STRAUSS, 1985 apud CASTRIOTA, 2009, p. 82)

A cidade é sim dinâmica, como colocamos, porém, as "lógicas de desenvolvimento, a economia e a política seguem perseguindo objetivos modernizadores sem submeter esses ideais a uma necessária crítica" (CASTRIOTA, 2009, p. 83) que considere a memória das sociedades.

4. PROPOSIÇÕES: INFRAESTRUTURA URBANA, ESPAÇOS PÚBLICOS E PATRIMÔNIO

Retomando a memória como imagem no seu significado, no registro de um momento no qual a materialidade está inclusa, pudemos então, nas nossas proposições para Batatais – SP, pensar a questão do tempo, da permanência, como memória desses locais no sentido de se “imaginar as evidências” do lugar, do sítio, como coloca Álvaro Siza (2012) em sua ação projetual.

Os edifícios, os espaços públicos e as infra-estruturas constituem os sujeitos deste trabalho e são pensados em conjunto. Assim, as proposições em relação à infra-estrutura e à escala do planejamento representam um pensamento sobre alternativas que inverteriam a lógica atual acrescentando valor não só à área central consolidada da cidade, mas também às periferias envolventes que encontram-se, em alguns casos, desconexas e deficitárias. São diretrizes de valorização da paisagem - histórica e natural - considerando também a conformação atual e futura dos espaços públicos na sua totalidade.

De modo geral, estamos convencidos de que a preservação aliada à reabilitação poderá constituir uma nova perspectiva a uma sociedade que se queira "sustentável". Para tanto, é necessário que a economia e a cultura do "habitar a cidade", quem sabe, sejam capazes de encontrar um equilíbrio que se dê através da utilização dos recursos pré-existentes, sejam eles naturais e/ou artificiais, as arquiteturas.

Giambattista Nolli, em 1748, desenhou Roma evidenciando a diferença entre os espaços públicos e os privados. Os espaços que foram considerados privados (cheios) aparecem em preto e os públicos (vazios) permanecem brancos; à categoria dos públicos, além das praças e das ruas, foram enquadrados os interiores das igrejas sugerindo que nem só aos espaços à céu aberto estão limitados os espaços públicos. A divisão proposta por Nolli para Roma foi categórica sendo que nas nossas cidades atuais poderíamos ter uma ampla escala de cinzas que definiriam os espaços contemporâneos que flutuam entre o público e o

privado. Aproximando este pensamento ao nosso objeto de estudo, poderíamos nos perguntar que cor ganhariam os clubes, as igrejas, o teatro, os bares, restaurantes, o museu, além de outros programas que não estão à céu aberto mas que permitem o contato e as trocas entre as pessoas. Segundo Martín Di Peco (2013):

> A arquitetura de um determinado espaço pode colaborar e potencializar (ou desfavorecer) o uso público desse lugar. Ao mesmo tempo, para que estes espaços funcionem é preciso não apenas de um projeto superficial (não confundir com supérfluo), mas também de toda uma rede de instalações subterrâneas que os dêem sustentação (...) Os serviços públicos muitas vezes têm uma escassa ou nula visibilidade, porém são indispensáveis como suporte físico do espaço público: as redes de alta e média tensão, que permitem iluminar praças, ruas e avenidas, as redes de sanitárias de provisão de água e esgoto (...) Apesar de passar despercebidos - razoavelmente, já que na sua maioria estão enterrados e submersos como seu prefixo (infra) ressalta -, estes serviços tem uma forma física concreta e um impacto sobre a superfície. (DI PECO, 2013. p. 4)

O autor também afirma que:

> A mobilidade pública é uma das condições que fazem com que o direito à cidade seja possível e também uma das características que definem o quão público é um espaço e o quão democrática é uma cidade (DI PECO, 2013, p. 4)

Assim, considerando todos estes argumentos apresentados, são elaboradas proposições em distintas escalas que percorrem o planejamento, a expansão urbana, às infraestruturas e a preservação no resgate da memória.

4.1. Diretrizes de planejamento urbano

Futura expansão urbana

As glebas a oeste e a norte da cidade não devem ser ocupadas antes dos vazios a leste considerando questões topográficas e o aproveitamento da rede de drenagem preexistente que atualmente tem o esgoto tratado pela estação inaugurada em 2012. O crescimento a norte e a oeste transpõe a linha de divisão da microbacia hidrográfica de drenagem atual impondo a necessidade de uma nova estação elevatória que bombearia os resíduos até rede existente; a expansão urbana deve incidir nos vazios mapeados a leste da área urbana consolidada. Para isso poderão incidir os mecanismos do estatuto da cidade como o IPTU progressivo nas glebas não parceladas que estão dentro do perímetro urbano; deve-se prever a geração de novos polos de centralidade dotados de serviços sociais e equipamentos que possam consolidar a identidade de cada bairro e responder a cada uma das necessidades existentes;

O lixo e a água

Deve-se manter o constante monitoramento do aterro sanitário que se encontra inadequadamente em um dos pontos mais altos da cidade. O vazamento do chorume, proveniente da decomposição do lixo, já foi verificado pelos ambientalistas escorrendo em direção às nascentes próximas o que pode comprometer o abastecimento urbano e os

córregos do município; em Batatais, a alteridade campo-cidade ainda prevalece sendo que a dimensão do verde e a contribuição das nascentes encontradas na Floresta Estadual, para com o manancial de abastecimento urbano de água, são alguns dos argumentos para que a cidade, na sua contínua expansão, busque, sempre, congregar a floresta como elemento fundamental na composição do sítio e da vida urbana; preservação e recuperação das nascentes urbanas e rurais, sobretudo as que contribuem para com o manancial de abastecimento urbano; reabilitação do Parque Náutico e da represa do córrego da cachoeira [abastecimento urbano] congregando a infra-estrutura com os espaços públicos de lazer das comunidades;

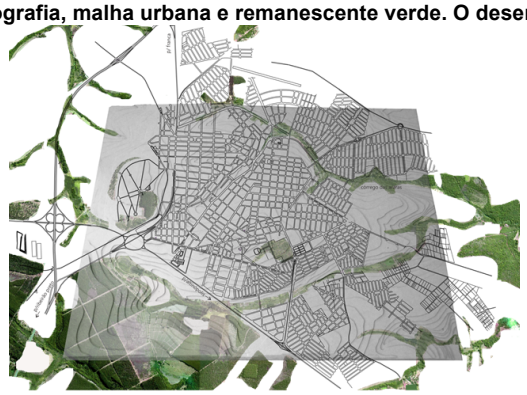
Corredores verdes

Corredores verdes / parques lineares como resultado da recuperação da vegetação preexistente e da consolidação das áreas de preservação permanentes degradadas ao longo dos córregos urbanos [variação de cota propícia aos deslocamentos na cidade]. Aliar o sistema de drenagem e infraestrutura urbana às áreas de convivência criadas; respeito à faixa de 30 metros a partir da margem dos córregos onde ainda a malha urbana não está inserida conforme determinação da legislação vigente no tocante às Áreas de Preservação Permanentes; A galeria vegetal deve ser restabelecida podendo ser implantadas trilhas, decks e equipamentos que deem suporte a preservação e ao monitoramento, observando o mínimo impacto sendo que as edificações e usos não compatíveis deverão ser removidos; abertura de visuais e formas de conectar e acessar os córregos através de pontos de contemplação, descanso e atividades recreativas; criação de conectividades através de pontes e passarelas; as áreas sujeitas à erosão devem receber tratamento especial, com espécies (gramíneas) que façam a contenção do solo e absorvam ou direcionem as águas pluviais;

Sistema interligado de ciclovias

Propõe-se a criação de um Sistema Interligado Ciclovias que promoveria a mobilidade em toda a malha urbana; alia-se ao Sistema aos Corredores Verdes, pois devido a pouca diferenciação de cotas nas várzeas urbanas os deslocamentos são propiciados sem grande subidas ou descidas; nas áreas já consolidadas o sistema pode funcionar apenas através de ciclofaixas - demarcação na via existente - a fim de ordenar o percurso dos ciclistas e amenizar, na medida do possível, o conflito com o tráfego de veículos; criação de bicicletários na zona central da cidade e nas centralidades comerciais e de serviços dos bairros.

Figura 8: Topografia, malha urbana e remanescente verde. O desenho da cidade.



Fonte: Elaboração do autor.

4.2. Perímetro urbano regulamentado [núcleo central]

Efetiva fiscalização das construções e intervenções que estiverem dentro do polígono/perímetro regulamentado estabelecido que, por sua vez, compõe a malha urbana do traçado original da cidade; manutenção dos alinhamentos predominantes nas vias correspondentes ao endereço do imóvel; isenção da exigência da legislação municipal de estacionamentos em imóveis comerciais quando o alinhamento predominante da via for junto ao passeio, sobretudo nos imóveis inventariados neste trabalho; manutenção dos calçamentos das vias [paralelepípedos e blocos intertravados] bem como das calçadas [ladrilhos e pedras basálticas tipo pé-de-moleque] em todo o perímetro regulamentado;

4.3. Córregos voltam à superfície: proposição para duas avenidas

Dois córregos, duas avenidas. Quando um rio some da cidade, um dia ele, com a ajuda das chuvas de verão, pode retornar à superfície. Por volta de 1970, a Avenida 14 de Março canalizou o Córrego do Capão e o soterrou solo abaixo. Já agora, nos anos 2000, o rio retorna à cidade em forma de enchente. Quando não há chuva poucos são os habitantes que sabem da sua presença na cidade e do quão vivas permanecem as suas nascentes em meio à área urbana. Apenas o barulho da água nos tubos de concreto pode ser ouvido, por vezes, nas bocas de lobo de drenagem.

Já a Avenida Washington Luís, traçado original do Córrego das Araras, destinou o antigo ocupante da várzea a escorrer suas águas por um canal de concreto, a céu aberto nos anos de 1990. Hoje, a avenida é usada para caminhada dos habitantes da cidade que apreciam - talvez sem saber - o contato com a natureza propiciado pelo remanescente verde ainda presente nos lotes lindeiros a avenida. Nascentes urbanas também são verificadas em alguns dos lotes da avenida e escorrem a água do lençol freático através dos passeios públicos e da sarjeta. Em alguns pontos do canal aberto a água também rompeu o concreto e alcança o solo desencadeando um processo erosivo que poderá ter maiores consequências no futuro.

Diante deste contexto, propõe-se aqui devolver os córregos urbanos à cidade em duas proposições distintas; uma para cada avenida. A proposta para a Avenida 14 de Março

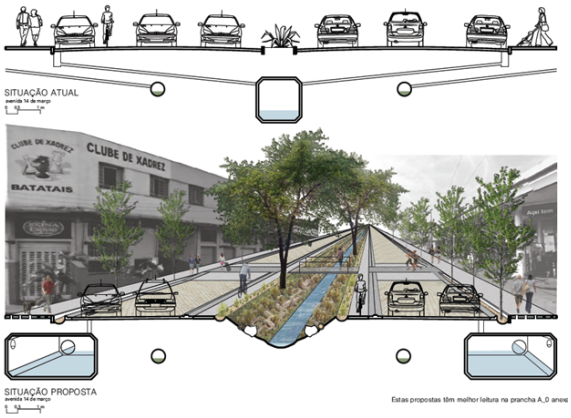
traz de volta o Córrego do Capão à superfície e cria bacias de retenção em vários pontos do sistema de drenagem que atualmente é executado pela seção do córrego canalizado. É fato que as cotas mais baixas da antiga várzea são responsáveis pela drenagem das águas das chuvas dos diversos bairros limítrofes, sendo este o motivo das enchentes da atualidade. No projeto, a água das chuvas é mantida nas bacias/câmaras retentoras e liberada aos poucos ao sistema de escoamento pluvial.

Neste sentido, há a separação das águas pluviais das águas provenientes das nascentes urbanas. O córrego, agora a céu a aberto, recebe apenas a água de suas nascentes à montante, nas cotas mais altas da cidade. A avenida atual dividida em duas faixas de rolamento e uma de estacionamento para os automóveis passa agora a apresentar apenas as duas faixas de rolamento. Os estacionamentos deverão ser realizados a 45 graus nos momentos em que a Avenida ganha largura suficiente para tal. Duas faixas de ciclovia também são implantadas ao longo da via pública.

A proposta para a Avenida Washington Luís atribui, de fato, o caráter de parque linear à via atual que, no entanto, já é, de certa maneira, usada como tal. Para tanto, o córrego é despido do canal de concreto havendo a criação de grandes taludes de uso público recreativo e contemplativo. Há a diminuição das faixas de rolagem de automóveis inserindo-se também duas faixas de ciclovia. O trânsito dos bairros ao redor da avenida pode tranquilamente ser deslocado para outros eixos de mobilidade localizados nas cotas mais altas do bairro do Castelo.

Prevê-se para as duas avenidas o plantio de árvores nativas com porte determinado no projeto anexo. As raízes destes componentes verdes, previstos em projeto, também formam o sistema de consolidação das margens recuperadas dos córregos. Tanto no processo de abertura do córrego da Avenida 14 de Março quanto no da Avenida Washington Luís todo um aparato infraestrutural é pensado no sentido de se promover o escoamento natural dos córregos sem que, com isso, incidam processos erosivos e incoerentes com a proposta aqui apresentada.

Figura 9: Proposta para a avenida 14 de março. O córrego volta à cidade



Fonte: Elaboração do autor.

REFERÊNCIAS:

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado & BRIOSCHI, Lucila Reis, orgs. **Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista**. São Paulo: Humanitas FFLCH/ USP, 1999.

BENJAMIN, Walter. **The Work Of Art In The Age Of Mechanical Reprodution**. Trad. J. A. Underwood. Londres: Penguin Books, 2008.

BONDUKI, Nabil. **Política habitacional e inclusão social no Brasil: revisão histórica e novas perspectivas no governo Lula**. Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo – Universidade São Judas Tadeu. São Paulo, Nº1, p. 70-104, 2008.

BUCCI, Ângelo. **São Paulo, razões de arquitetura: da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes.** São Paulo: Romano Guerra, 2010.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume, 2009.

DI PECO, Martín. **Quão Público é o nosso espaço?** Editorial - Revista Summa, n. 125, nov. 2012.

DUTRA, Maria Stella Teixeira Fernandes. **A Arquitetura de Batatais (1880-1930)**. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1993.

FERNANDES, José Mauro Marinheiro. **Batatais a cidade dos mais belos jardins**. São Paulo: Noovha América, 2005.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

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

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Arquitetura Brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, 1979.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Uma nova proposta de abordagem da história da arquitetura brasileira**. Arquitextos, São Paulo, 12.141, Vitruvius, fev 2012. Disponível em:<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4214>. Acesso em 02 de julho de 2012.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARX, Murillo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Melhoramentos; Edusp, 1980.

NOVAES, José Roberto & ALVES, Francisco (organizadores). **Migrantes: trabalho e trabalhadores no Complexo Agroindustrial Canavieiro (os heróis do agronegócio brasileiro)**. São Carlos: EdUFSCAR, 2007.

PEREIRA , Robson Mendonça. **Washington Luis e a Modernização de Batatais**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2005.

REIS FILHO, Nestor Goulart dos. **Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1968.

ROLNIK, Raquel. **Exclusão territorial e violência. S**ão Paulo Perspec. [online]. 1999, vol.13, n.4, pp. 100- 111. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/spp/v13n4/v13n4a10.pdf> Acesso em: 15 de fevereiro de 2013.

ROSSI, Aldo. **Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

ROUANET, Sérgio Paulo. **É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela? História material em Walter Benjamin 'Trabalho das Passagens'**. Revista Usp, São Paulo, n. 15, nov. 1992. Disponível em: <http://www.usp.br/revistausp/15/sergiop.php>. Acesso em: 10 de março de 2013.

SCHULZ, Christian Norberg. **O fenômeno do lugar**. In: NESBITT, Kate (org). Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac-Naify, 2006.

SIZA, Álvaro. **Imaginar a evidência**. Lisboa: Edições 70, 2012.

TEIXEIRA, Manoel C, org. **A construção da cidade brasileira**. Lisboa: Livros Horizonte, 2004.

ZANATA, Marcelo & PISSARRA, Teresa Cristina Tarlé. **Informações básicas para o planejamento ambiental - Município de Batatais**. Jaboticabal: FUNEP, 2012.