

ANA CAROLINA DOS SANTOS

# PARQUE DA ESTAÇÃO

QUALIFICAÇÃO DA ESPLANADA DA ANTIGA ESTAÇÃO  
FERROVIÁRIA DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO - SP



ANA CAROLINA DOS SANTOS

# PARQUE DA ESTAÇÃO

QUALIFICAÇÃO DA ESPLANADA DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE  
SANTA CRUZ DO RIO PARDO – SP

Monografia apresentada à disciplina Trabalho Final de Graduação – TFG II, do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências e Tecnologia – FCT UNESP.  
Orientação: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Arlete Maria Francisco  
Coorientação: Prof.<sup>o</sup> Dr.<sup>o</sup> Márcio José Catelan

PRESIDENTE PRUDENTE

2016

Dedico à meus pais,  
que batalharam para que eu chegasse até aqui,  
sempre me apoiando e me dando forças.  
Obrigada por tudo!

Agradeço,

Á minha orientadora a Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Arlete Maria Francisco por todo o apoio e orientação que possibilitaram a realização deste projeto.

Á meu coorientador Prof.<sup>o</sup> Dr.<sup>o</sup> Márcio José Catelan, que assim como a Prof<sup>a</sup> Arlete, me orientou e apoiou, mesmo quando a distância.

Aos demais docentes do curso, que me ensinaram sobre a arquitetura e o urbanismo, e em especial ao Prof<sup>o</sup>. Dr<sup>o</sup> Fernando Sérgio Okimoto, meu orientador de iniciação científica, pelo apoio, ajuda e orientação, em todos esses anos na Unesp.

Aos amigos que fiz na faculdade, e aos meus amigos da vida, que direta ou indiretamente, sempre me ajudaram.

Aos meus pais e meu irmão, por tudo que fizeram e fazem pra tornar possível meus sonhos. Pelo carinho, apoio, amor, compreensão, por sempre estarem presentes, mesmo quando longe.

Ao Eduardo, que sempre esteve comigo, me apoiando e me ouvindo.

Ao Prof.<sup>o</sup> Magali, historiador de Santa Cruz do Rio Pardo, pela ajuda e paciência em buscar informações que me auxiliaram neste trabalho.



"A mente que se abre  
a uma nova ideia,  
jamais voltará ao seu  
tamanho original."

Albert Einstein

## Resumo

Este trabalho consiste na apresentação de um projeto de qualificação da esplanada na área da antiga estação ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana, localizado na cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, interior de São Paulo.

Por meio do estudo das problemáticas do local e considerando a ausência de espaços públicos de qualidade, tanto na cidade, mas em especial na área analisada, este projeto busca propor um espaço com qualidade para a população.

Sendo assim, a construção do Parque da Estação buscaria transformar o local em um espaço público, uma área de lazer, verde e de descanso para a população não só da área, mas da cidade como um todo e, mais além, de ter o papel de um espaço de união entre os dois lados da cidade.

**Palavras-chave:** Estrada de Ferro Sorocabana; Santa Cruz do Rio Pardo; Estação Ferroviária; Espaços Públicos.

## Lista de Figuras

Figura 1 – Imagem aérea do estado de São Paulo com destaque para município de Santa Cruz do Rio Pardo.....	10
Figura 2 – Imagem aérea de Santa Cruz do Rio Pardo com destaque para a região onde se localiza o terreno (A) e delimitação da área de estudo (B).....	11
Figura 3 – Terreno da antiga estação ferroviária.....	11
Figura 4 – Parque Costa Azul.....	18
Figura 5 – Vista aérea do Bosque Central em Londrina – PR.....	19
Figura 6 – Antiga estação ferroviária.....	22
Figura 7 – Evolução da rede ferroviária do estado de São Paulo.....	25
Figura 8 – Imagem da época do trem.....	26
Figura 9 – Prédio da estação anos após sua desativação.....	27
Figura 10 – Prédio da antiga estação, hoje.....	28
Figura 11 - Início da formação de Santa Cruz do Rio Pardo.....	29
Figura 12 – Configuração da cidade após o fechamento da ferrovia.....	30
Figura 13 – Linha férrea da Sorocabana, destaque para o ramal de Santa Cruz do Rio Pardo.....	31
Figura 14 - Mapa de crescimento da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo.....	32
Figura 15 – Ponte sobre o Rio Pardo, que conecta os dois lados da cidade.....	33
Figura 16 – Vicinal da rodovia Engenheiro João Baptista Cabral Rennó.....	34
Figura 17 – Caracterização do perfil sócio econômico da cidade.....	35
Figura 18 – Zoneamento do Plano Diretor Municipal.....	37
Figura 19 – Áreas de especial interesse.....	38
Figura 20 – Figura fundo das vias.....	39
Figura 21 – Vias de acesso a área de TFG.....	40
Figura 22 – Mapa de uso e ocupação.....	41
Figura 23 – Usos encontrados na área de análise.....	41
Figura 24 – Mapeamento de equipamentos oferecidos na região onde se localiza a área de TFG.....	42
Figura 25 – Área de lazer.....	43
Figura 26 – Campo de futebol.....	44
Figura 27 – Banheiros sem manutenção e sem funcionamento.....	45
Figura 28 – Equipamentos de lazer, cultura e esporte.....	46

Figura 29 – Mapa de potencialidades.....	47
Figura 30 – Áreas verdes e institucionais.....	48
Figura 31 – Análise das áreas verdes da área e do seu entorno.....	49
Figura 32 – Praça São Sebastião.....	50
Figura 33 – Enquete para trabalho final de graduação.....	51
Figura 34 – Gráfico da pergunta 3 da enquete.....	52
Figura 35 - Gráfico da pergunta 5 da enquete.....	53
Figura 36 – Planta baixa humanizada do Parque da Juventude.....	54
Figura 37 – Parque esportivo.....	55
Figura 38 – Imagens das passarelas na muralha.....	56
Figura 39 – Imagens dos edifícios do parque institucional.....	56
Figura 40 – Planta baixa humanizada do Parque Klyde Warren.....	57
Figura 41 – Vista aérea do Parque Klyde Warren.....	57
Figura 42 – Imagens do Parque Klyde Warren.....	58
Figura 43 – Parque Klyde Warren.....	59
Figura 44 – Prédio sede da estação em 2004.....	60
Figura 45 – Marquise.....	61
Figura 46 – Casa do chefe da estação.....	61
Figura 47 – Diretrizes de projeto.....	65
Figura 48 – Memória do chão (trilhos da ferrovia) .....	66
Figura 49 – Corte esquemático.....	67
Figura 50 – Estudo de acessos.....	69
Figura 51- Caminhos.....	70
Figura 52 – Setorização.....	71
Figura 53 – Implantação.....	75
Figura 54 – Academia ao ar livre.....	74
Figura 55 – Praça recreativa.....	75
Figura 56 – Praça cultural.....	75
Figura 57 – Praça esportiva.....	76
Figura 58 – Caminho da memória dos trilhos.....	76
Figura 59 – Bosque frutífero.....	77
Figura 60 – Ruínas da casa do chefe da estação.....	77

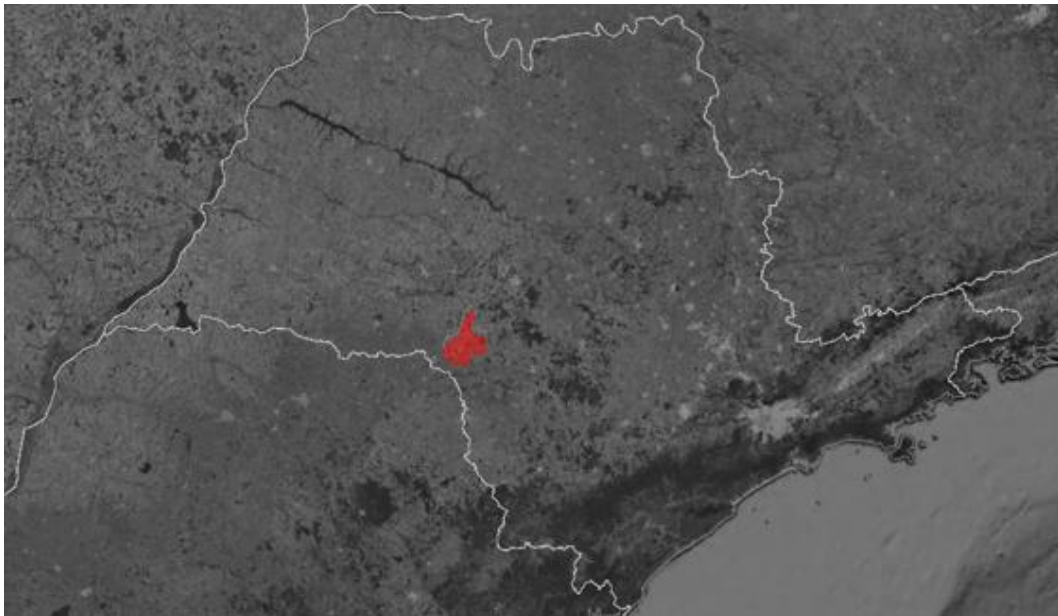
# Sumário

Introdução.....	10
<b>1</b> A Cidade Pequena.....	13
1.1 Os Processos de Segregação e Fragmentação Socioespacial.....	14
1.2 O Espaço Público e Suas Funções na Cidade.....	16
1.3 Vazios Urbanos.....	19
<b>2</b> A História de Santa Cruz do Rio Pardo.....	22
2.1 A Ferrovia e o Café.....	23
2.2 Do Outro Lado do Rio Pardo.....	28
<b>3</b> Análises e Percepções da Área.....	36
<b>4</b> Estudos de Caso.....	54
<b>5</b> O Parque Urbano como Espaço Livre.....	62
<b>6</b> Diretrizes Projetuais.....	64
<b>7</b> O Projeto.....	69
Referências.....	78

# Introdução

A cidade de Santa Cruz do Rio Pardo está localizada no estado de São Paulo, mais precisamente na parte sudoeste do estado, encontrando-se assim, quase na fronteira com o estado do Paraná (figura 1). Sua população é de aproximadamente 43.921 mil habitantes (IBGE, 2010), sendo então uma cidade pequena, e que possui como principal atividade econômica as arrozeiras e a indústria de calçados.

Figura 1 – Imagem aérea do estado de São Paulo com destaque para município de Santa Cruz do Rio Pardo

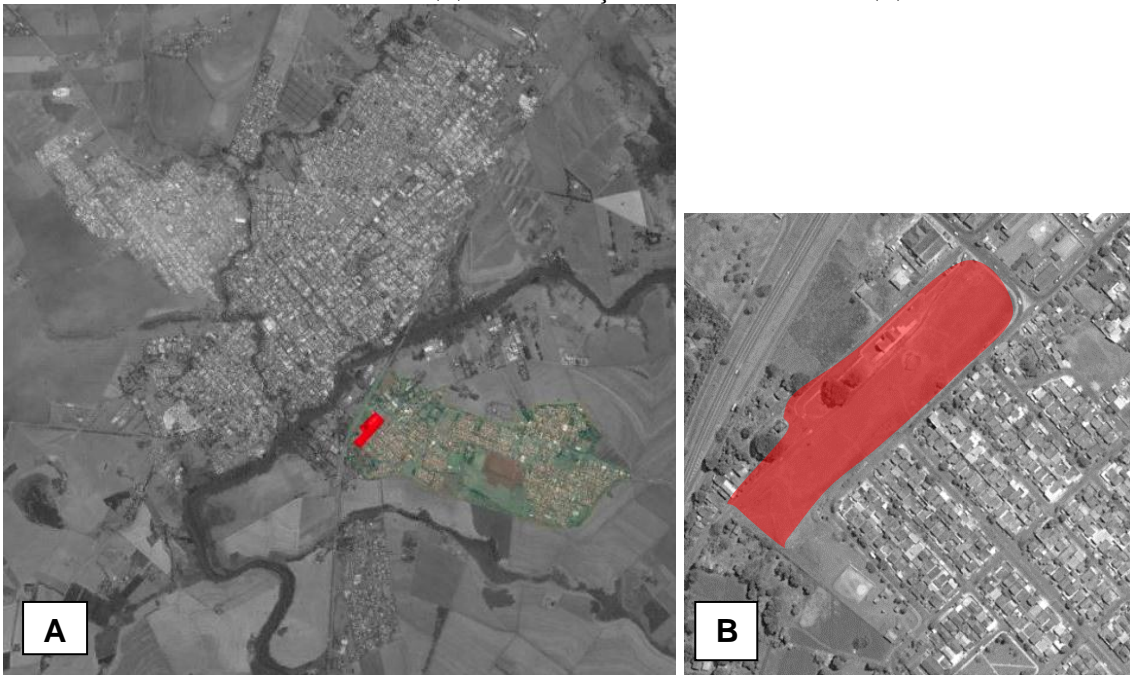


Fonte: GOOGLE EARTH, editado pela autora (2015)

A área escolhida para o trabalho final de graduação é o terreno da antiga estação ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana localizada na cidade de Santa Cruz do Rio Pardo (figura 2).

O terreno possui uma área aproximada de 21.500 mil metros quadrados, encontrando-se em uma área segregada da cidade, com acesso dificultado por estar do outro lado do rio que atravessa o município, o Rio Pardo, sendo então, longe do centro da cidade, resultando em uma área fragmentada marcada pelo predomínio de habitações de população de baixa renda e pela clara falta de espaços públicos de lazer.

Figura 2 – Imagem aérea de Santa Cruz do Rio Pardo com destaque para a região onde se localiza o terreno (A) e delimitação da área de estudo (B)



Fonte: GOOGLE EARTH, editado pela autora (2015)

A estação ferroviária foi desativada na década de 60, com a retirada dos trilhos. Em 2011, ocorreu um restauro no prédio da estação que hoje abriga um museu. Entretanto, toda a esplanada encontra-se, de certo modo, abandonada. O terreno é usado muitas vezes como passagem ou pelas crianças do bairro para suas brincadeiras (figura 3).

Figura 3 – Terreno da antiga estação ferroviária



Fonte: elaborado pela autora (2015)

A escolha e interesse pela área surgiu do questionamento da falta de espaços públicos nas cidades pequenas, das condições físicas dos poucos espaços existentes e dos grandes vazios urbanos que poderiam suprir essa carência e exercer assim, sua função social da propriedade urbana.

Com esse pensamento, chamou a atenção o vazio que hoje tornou-se o terreno da antiga estação ferroviária que um dia foi de grande importância para a cidade e que encontra-se sem uso, e mais ainda, o local onde está inserido na cidade, claramente uma área segregada e com carência de espaços públicos de lazer de qualidade.

Por isso, esse trabalho pretende pensar propostas urbanísticas que tragam vida para o local e que favoreçam os moradores, não só dos bairros do entorno, como da cidade toda.

Para tanto, foi realizada uma revisão bibliográfica sobre os temas que enquadram-se no contexto abordado, como o entendimento da cidade pequena, a conceituação da segregação socioespacial, os espaços públicos e os vazios urbanos. E ainda, foi feita uma análise morfológica a fim de compreender a área na qual o trabalho se insere e suas particularidades para assim ser capaz de propor um projeto urbanístico.



# 1 A Cidade Pequena

Segundo Roma (2008), o Brasil conta com um total de 5.564 municípios, com uma média de 183.987.291 habitantes, entre esses municípios, 5.009 possuem população de até 50.000 habitantes, representando assim, 90,02% do total dos municípios brasileiros e 34,55% da população do país, ou seja, grande parte da população brasileira mora em cidades pequenas.

Roma (2008), descreve dois tipos de cidade: as locais e as regionais. As cidades locais podem ser entendidas como cidades que atendem somente as necessidades básicas e vitais de sua população, possuem funções urbanas mais simplificadas e tem uma relação de dependência com outras cidades. Essas cidades para conseguir suprir suas necessidades básicas recorrem à mão de obra de outras cidades, deixando claro sua dependência e, ainda, para ter acesso a equipamentos e serviços mais especializados, devem recorrer também às cidades que possuem funções urbanas mais elevadas.

Já a cidade regional, para Roma (2008), pode ser vista como aquela que concentra produção, oferta de serviços e bens, e que tem o papel de fazer a ligação entre a cidade local e a metrópole. A cidade regional pode ser entendida como uma cidade média.

Pensando nesses dois tipos de cidade identificados por Roma, podemos enquadrar Santa Cruz do Rio Pardo como sendo uma cidade regional, pois, dentro de seu território, é capaz de abastecer e suprir as necessidades de seus moradores, contando com oferta de serviços e bens, e ainda ser um referencial para as cidades menores, já que os moradores destas, deslocam-se até Santa Cruz do Rio Pardo em busca de serviços, produtos e atendimentos. Mas, claramente, por ser uma cidade pequena, contando com aproximadamente 44 mil habitantes, não deixa de depender de cidades maiores.

Roma (2008) comenta sobre os processos de segregação socioespacial que hoje não são visto somente em cidades médias e metrópoles, mas que estão acontecendo também nas cidades pequenas, com surgimento de loteamentos fechados, políticas habitacionais mal formuladas, entre outros motivos. E esse

processo de segregação socioespacial é nitidamente percebido em Santa Cruz do Rio Pardo, tanto por fatores políticos, habitacionais, como pela própria morfologia da cidade, que é cortada pelo Rio Pardo.

## 1.1 Os Processo de Segregação e Fragmentação Socioespacial

Percebe-se, no interior das cidades, tendências de divisões, surgindo fronteiras urbanas relacionadas à gentrificação, bem como processos de aumento da heterogeneidade dentro dos bairros consolidados. Sendo assim, entende-se que a cidade latino americana cada vez mais está sendo pensada sobre a lógica da divisão, separação e fragmentação (PRÉVOT-SCHAPIRA e PINEDA, 2008).

*A imagem da fragmentação foi utilizada cedo em investigações sobre a economia metropolitana, a fim de traduzir o movimento de deslocamento do tecido produtivo das grandes cidades em função de uma maior conexão com uma economia mundial em mutação.” (PRÉVOT-SCHAPIRA e PINEDA, 2008, p.77)*

O conceito de segregação socioespacial para Roma (2008) se dá a partir das relações sociais, econômicas e culturais que se refletem no espaço e são determinadas por ele. Sendo assim, o espaço oferece condições para a vida, transformando o homem e suas relações sociais, e também o homem por meio das relações sociais, configurando sempre o espaço.

*A segregação socioespacial de parcelas da sociedade é resultado do aprofundamento das desigualdades sociais expressas no espaço urbano pela forma como ele se estrutura e como nele se distribuem os diferentes usos do solo[...] (ROMA, 2008, p. 37)*

A segregação socioespacial pode ser vista através de duas dimensões, a objetiva e a subjetiva. A objetiva pode ser entendida pelo distanciamento dos diferentes segmentos sociais que estruturam o espaço urbano, como por exemplo, o distanciamento entre ricos e pobres que é facilmente perceptível ao se observar a implantação de condomínios fechados, aparecimento de favelas, localização de conjuntos habitacionais, etc. Já a dimensão subjetiva de segregação socioespacial se entende através do sentimento das pessoas em relação ao local que moram e

como são percebidos esses diferentes espaços. Um exemplo é percebido por pessoas que se sentem afastadas, marginalizadas por morarem em determinados locais, mas não necessariamente habitam áreas segregadas da cidade (ROMA, 2008).

Já, a auto segregação, segundo Roma (2008), pode ser entendida como decorrência das políticas públicas municipais, que implementam conjuntos habitacionais distantes do restante da cidade, onde há ausência ou precariedade nos meios de consumo coletivos. Essa auto segregação quase sempre nega o espaço público, cria espaços de uso coletivo, criando uma contradição entre o público e o privado. Essa parcela da população segregada necessita aproximar-se do “público”, e para possuírem boas condições de vida se faz necessário infraestrutura serviços e equipamentos públicos.

Segundo Roma (2008, p. 31): “O processo de segregação socioespacial deve ser entendido como um processo da sociedade capitalista que aparece a cada momento da história, as tensões sociais.”

Ao se analisar a relação entre desemprego e segregação socioespacial nota-se que, principalmente, a população desempregada, que trabalha informalmente, mora em áreas segregadas, ainda, essa mesma parcela da população, que muitas vezes é excluída do sistema de crédito financeiro ou imobiliário, é obrigada a ocupar loteamentos irregulares, onde predominantemente as moradias são de autoconstrução, ou ocupam áreas não loteadas, o que gera a favelização. Essa população, por vezes, é vista ainda, pelos mais poderosos, como causadoras dos problemas da cidade (ROMA, 2008).

De acordo com Prévot-Schapira e Pineda (2008), a tendência de polarização da sociedade e a dualidade dos espaços são consequências do crescimento econômico com o desemprego em massa e a precariedade.

Para eles, as empresas nacionais e internacionais definem seus perímetros de intervenção, que quase sempre, não buscam melhorias para a população mais carente. Enquanto, ações de organizações não governamentais, presentes nas populações mais pobres e associações de habitantes, desempenham políticas sociais de territorialização de luta contra a pobreza (PRÉVOT-SCHAPIRA e PINEDA, 2008).

É necessário destacar também a importância da dimensão política nos processos de fragmentação urbana, como lembra Prévot-Schapira e Pineda (2008).

“A propagação do princípio de subsidiariedade e a adoção generalizada de uma política de descentralização das prerrogativas públicas fortalecem as lógicas centrifugas dos espaços periféricos” (PRÉVOT-SCHAPIRA e PINEDA, 2008, p.76).

O poder público, juntamente com os incorporadores imobiliários, são considerados importantes agentes segregadores, visto que, ao levarem melhorias para uma determinada área da cidade, essas áreas tendem a ser mais valorizadas, e conseqüentemente mais caras, afastando ou mesmo expulsando a parcela da população que não tem condições de manter esses custos. Porém, é papel do poder público buscar a implementação de políticas públicas que diminuam essas desigualdades territoriais, buscando a melhoria das condições de vida da população, através do planejamento urbano (ROMA, 2008).

As cidades brasileiras tiveram suas estruturas urbanas baseadas por relações do tipo centro-periferia, no âmbito das quais as áreas centrais eram caracterizadas como as melhores equipadas e as periferias pelo uso residencial dos segmentos de menor poder aquisitivo, marcadas pela precariedade de condições de vida individual e coletiva. [...] o processo de extensão urbana e de suburbanização ocorriam *pari passu* ao aumento da concentração demográfica e como expansão dessa dinâmica, fazendo com que a estruturação urbana, apoiada em um esquema de centro-periferia se iniciasse desde o século XIX. [...] no decorrer do século XX, verificou-se a acentuação da suburbanização, ainda que essa dinâmica tenha novas determinantes e características. Esse processo, entretanto, reforçou a reestruturação urbana do tipo centro-periferia. (SPOSITO, 2004, p. 114, 118 e 119)

## 1.2 O Espaço Público e Suas Funções na Cidade

Para Marilena Chauí, segundo Abrahão (2008), o espaço público é o espaço capaz de constituir e consolidar a cidadania, sendo entendido como um espaço social de lutas e formas políticas de expressão permanente. Sendo que, a função urbana da cidade é a de propiciar encontro entre pessoas, através de suas ruas, suas praças e outros espaços públicos.

Segundo Abrahão (2008), os espaços públicos assumem papel de continuidade da cidade, reúnem e associam tudo que é separado, e são esses espaços públicos, as praças, os parques, que são tratados neste item.

O espaço público deve ser visto, de acordo com Abrahão (2008), como um “espaço cidadão”, sendo um espaço cultural, urbanístico e político, com importância fundamental para a formação da cidade. Cultural, pois, deveria ser monumental, cumprir com diversas funções, ser uma referência urbanística, simbolizando uma identidade coletiva; espaço urbanístico, pois deve ser capaz de organizar um território, criar lugares e ter diversas funções e usos; e político, pois deve ser um espaço de grandes manifestações sociais e cidadãs.

Serpa (2004), entende que o espaço público deve ser compreendido, acima de tudo, como um espaço social. Nele estão presentes as representações das relações de produção, que enquadram as relações de poder nesses espaços, como também nos edifícios, nas obras de arte, nos monumentos, etc.

Para Castello (2007), são as pessoas e os usos que estas fazem dos ambientes construídos, dos espaços públicos, que, com o passar do tempo, podem atribuir um status diferenciado que os lugares urbanos desfrutam nas cidades.

A setorização das políticas públicas aliadas às dinâmicas do mercado levaram a processos de dissolução, fragmentação e privatização das cidades e por consequência ao quase que desaparecimento dos espaços públicos cidadãos (ABRAHÃO, 2008).

Nota-se, no Brasil e no mundo, uma lógica de se investir em espaços públicos que são “visíveis”, espaços centrais e turísticos, que são concebidos devido a parceria entre órgãos públicos e empresas privadas. Novos parques implantados, por exemplo, acabam por se tornar instrumentos de valorização fundiária, como é o caso do Parque Costa Azul (figura 4) em Salvador, na Bahia. Construído em área nobre da cidade, o parque implementa uma valorização da área e leva melhorias físicas aos bairros próximos, que já possuem uma melhor infraestrutura que outras partes da cidade, e ainda como mencionado anteriormente, foi implantado em uma área turística da cidade, bem desenvolvida, não visando assim trazer melhorias para bairros mais carentes, mas sim tornar-se um cartão postal para a cidade.

Figura 4 – Parque Costa Azul



Fonte: CONDER [1995?]

Esses espaços públicos novos, no fim, tornam-se, quase sempre, inacessíveis a população mais simples, que moram nas periferias, sendo esta a população com maiores dificuldades de opções de lazer. Sendo assim, esses espaços públicos, que deveriam ser para toda a população, acabam por segregar ainda mais a população de baixa renda (SERPA, 2004).

Outro problema encontrado nos espaços públicos, é a falta de manutenção, de segurança, de visibilidade, que é o caso do Bosque Central da cidade de Londrina, no Paraná (figura 5). Os moradores da cidade evitam passar ou utilizar o local durante a noite pela falta de segurança que o lugar possui, a falta de iluminação que torna o espaço escuro e perigoso e que acaba por atrair pessoas que fazem uso errado do local.

Figura 5 – Vista aérea do Bosque Central em Londrina - PR



Fonte: LIASCH (2011)

Os espaços públicos das cidades devem ser bem planejados, pois agem como espaços de integração de uma cidade, local de encontro de pessoas, de diversas atividades, são locais com grande potencial para a cidade quando bem pensados, e devem ser cuidados, valorizados, seguros e acessíveis a todos.

### 1.3 Vazios Urbanos

Segundo Dittmar (2006, p.01): “As ações antrópicas produzem mudanças significativas sobre o ambiente urbano, com alterações nas condições sociais, culturais, econômicas e ecológicas, que se refletem direta ou indiretamente na paisagem das cidades.”.

“[...]vazios urbanos são os espaços construídos, não construídos, desocupados ou subutilizados, caracterizados como resíduos do crescimento urbano” (DITTMAR, 2006, p.14).

Para Nascimento (2014), os vazios urbanos devem ser compreendidos a partir da estrutura do tecido urbano, do plano urbano, não deixando de lado suas características históricas que nos remetem à estrutura socioeconômica e ao



processo pelo qual se formaram. São referenciais de um processo, de uma dinâmica de produção ou reprodução de parcelas da cidade, que em algum momento não são utilizadas.

[...]os vazios urbanos têm se feito crescentemente mais presentes, sobretudo com a ampliação da produção capitalista do espaço urbano, quando o negócio com a terra urbana passa a ser a nova fronteira de acumulação do capital, com rebatimentos no processo de produção das cidades e na constituição da forma urbana. (NASCIMENTO, 2014, p. 44)

Esses vazios urbanos podem ser frutos da especulação imobiliária, desarticulação espacial de traçados urbanos, declínio industrial entre outros motivos. E a partir dessas ações, acabam perdendo sua identidade como parte da vida da cidade e de sua paisagem.

Esses espaços podem representar potenciais urbanos, enquanto novos desafios da cidade contemporânea. É preciso conhecê-los e entendê-los para que possa ser proposto uma melhoria das suas condições, criando assim, uma identidade, a partir de uma requalificação e possibilidades de novas ocupações.

Os vazios urbanos podem ser vistos como fragmentos, espaços de testemunho da memória de uma paisagem que se modificou, sendo assim:

Torna-se primordial a valorização e o desenvolvimento das características únicas do lugar, com base em procedimentos de gestão do espaço urbano que considerem suas características morfológicas e sua qualidade paisagística (enquanto preexistência). (DITTMAR, 2011, p.04)

O espaço urbano é um reflexo da sociedade, tanto no presente, como no passado e nas marcas que foram deixadas e, sendo assim, esse espaço ganha seu significado a partir do uso que se tem.

O tempo registra nas cidades marcas que podem passar a ser permanentes, de vários tempos, lugares, monumentos e construções, que vão se acumulando. E assim, o processo de crescimento da cidade é responsável por valorização e desvalorização de áreas, que podem acabar por modificar a paisagem.

A paisagem urbana é de papel fundamental na qualidade de vida dos cidadãos, acumulam valores e símbolos que são materializados sobre o espaço.



A questão da ocupação socialmente responsável dos vazios urbanos entrou fortemente na agenda política da administração das cidades brasileiras com a Constituição de 1988 e, mais importante, com o Estatuto da Cidade, em 2001. (CARDOSO, 20??, p.09)

O Estatuto da Cidade traz o princípio da função social da propriedade urbana, que reflete a obrigatoriedade da utilização adequada do solo.

A utilização dessa terra deve ser feita visando o benefício social, ou seja, não se tratando apenas de ocupar o espaço vazio, ou de buscar alternativas para viabilizar o mercado, mas sim de sustentar sua função social através da oferta de moradias populares ou de serviços e equipamentos a elas destinados, garantindo assim o direito à moradia e às cidades sustentáveis.

[...]os vazios urbanos podem ser tão impactantes na forma urbana, que acabam por se constituírem em elementos estruturantes. O que revela a contradição da produção do espaço urbano contemporâneo, uma vez que parcela significativa dos cidadãos tem limitados ou nenhum “direito à cidade”, porções importantes de terra urbana permanecem sem cumprir sua função social, sendo usadas, sobretudo, apenas como reserva de valor. (NASCIMENTO, 2014, p. 54)

“Os Vazios Urbanos são hoje áreas preciosas, seja pela óbvia raridade, seja pela implícita oportunidade.” (NASCIMENTO, 2014, p.51)

Pensando nisso, o vazio urbano que hoje se encontra no local da antiga estação ferroviária de Santa Cruz do Rio Pardo, deve ser repensado, planejado, qualificado, buscando assim exercer sua função social através de um espaço público, que como diz Abrahão (2008), são espaços capazes de dar continuidade a cidade, de reunir e associar tudo que está separado.

## 2 A História de Santa Cruz do Rio Pardo

Santa Cruz do Rio Pardo conquistou sua categoria de cidade em 19 de dezembro de 1906 pela Lei Estadual nº 1.038 (JUNQUEIRA, 2006).

As culturas que mais movimentavam a economia de Santa Cruz, nos primeiros anos do século XX foram a alfafa e o algodão e ainda lembrando que o milho e a criação de porcos eram atividades fundamentais nos primeiros tempos, quando a cidade mostrava assim sua cultura agrária (JUNQUEIRA, 2006).

Porém, a cultura cafeeira foi decisiva para o desenvolvimento da cidade, e ainda para o crescimento da população, o crescimento econômico e a consolidação do núcleo urbano (SANTA CRUZ DO RIO PARDO (b), 2006).

Com a chegada da estrada de ferro em 1908, o café tornou-se de interesse primordial para os agricultores santa-cruzenses (JUNQUEIRA, 2006).

Nos primeiros anos do século, Santa Cruz do Rio Pardo passou a ser uma grande exportadora de café tendo a Estrada de Ferro Sorocabana (figura 6), como a principal fonte econômica da cidade (SANTA CRUZ DO RIO PARDO, 2015).

Figura 6 – Antiga estação ferroviária



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo (acervo local)

Hoje, passado o tempo da ferrovia com seus altos e baixos a cidade reúne esforços para fazer parte da dinâmica do mundo moderno através de iniciativas que a consagrem como 4º polo calçadista do estado de São Paulo e significativo centro de beneficiamento de arroz (JUNQUEIRA, 2006).

## 2.1 A Ferroviária e o Café

As estradas de ferro paulistas se constituíam em frentes pioneiras na expansão colonizadora desencadeada pelo café.

Construída, pois, atendendo aos interesses e as conveniências dos fazendeiros, a rede ferroviária paulista, no seu aspecto arboricular, dá-nos, hoje, a impressão de total ausência de plano, o que explica que superado o fundamento econômico que o motivou, pela natural etinerância do café, ou por decorrência de fatores externos que condicionaram o apelo às rodovias, elas tenham se tornado antieconômicas, praticamente sem função em muitos trechos, que acabaram sendo supridos[...] (MATOS, 1981, p. 11)

A partir de 1850 começa a surgir a ferrovia no Brasil, pode-se entender esse acontecimento primeiramente pela situação econômica do país encontrar-se em momento estável, com o fortalecimento da ordem pública interna e também pela extinção do tráfico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz, deixando assim, livre, capitais para outros investimentos (MATOS, 1981).

Em 30 de abril de 1854 foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário do país e a partir disso não parou mais. As estradas de ferro foram importantes para fixação de povoamentos e desenvolvimento de muitas regiões.

Matos (1981) lembra que foi graças ao ciclo paulista do açúcar que possibilitou-se a expansão cafeeira e a conquista dos sertões do oeste paulista, que por sua vez conseguiu capitais e mão de obra para o grande aumento da cafeicultura. Ainda, a cultura da cana de açúcar e as atividades tropeiristas, características da vida econômica de São Paulo no século XVIII, tiveram influência em mudanças no sistema de transporte e comunicação do país.

O café foi responsável não somente pela ocupação da parte centro oriental paulista mas também pela substituição do transporte por tropas de burro pelas primeiras ferrovias de penetração (MATOS, 1981).

Pode-se dizer que a cultura cafeeira teve uma grande influência no surto industrial moderno brasileiro. Porém, segundo Matos (1981), com a falta de uma política direcionada às ferrovias, acabou-se por perder força o sistema viário de estradas de ferro e, aos poucos, foi-se mudando pelas estradas de rodagem.

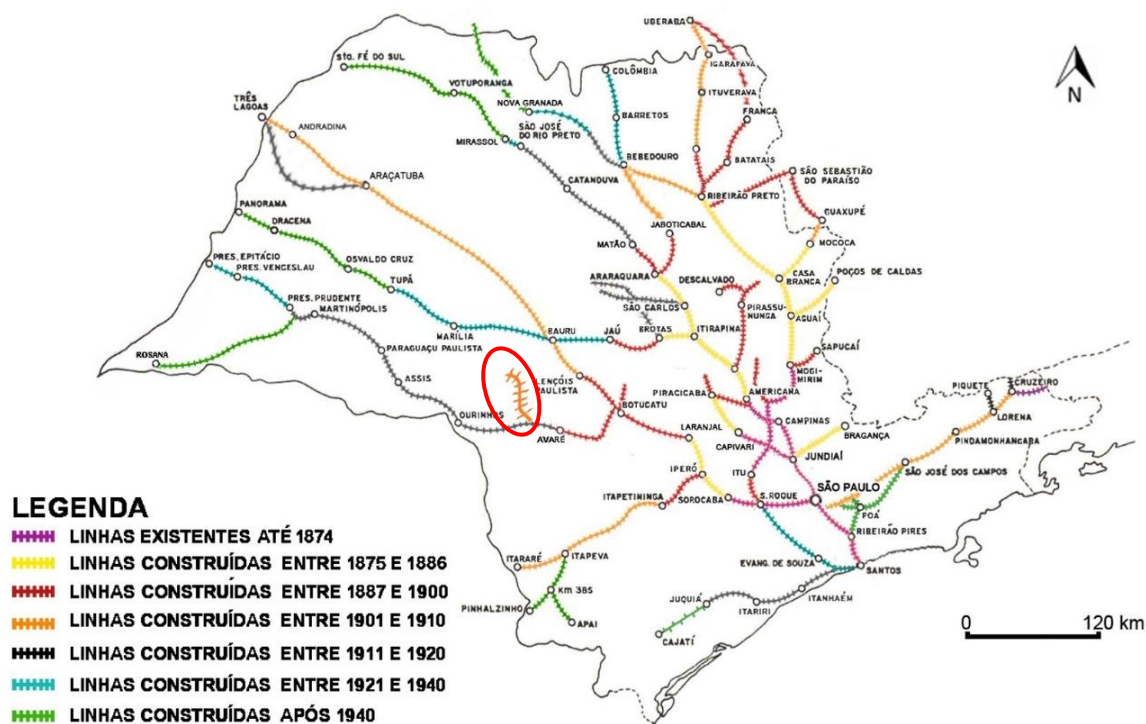
O café na sua “marcha” ou no seu “roteiro”, marcaria a fisionomia paulista. Na sua etinerância, cansaria terras, abandonaria regiões, mataria cidades. [...] Mas, por outro lado, povoaria regiões novas, abriria zonas pioneiras, plantaria um rol de cidades vivas, que durante muito tempo vão viver do café, e as quais, quando ele as abandonou, sempre na sua etinerância, procurarão outros embasamentos econômicos e às vezes de tal maneira que, visitando-as hoje, nem nos lembramos de que ali, um dia existiu café. (MATOS, 1981, p. 43)

A Estrada de Ferro Sorocabana teve início em 1870 e seu fundador foi Luis Mateus Maylasky. Em 1872 ela enfrentou um impasse com a Ituana, estrada rival, pela conquista de novas regiões no estado de São Paulo. A Ituana seguiu de Capivari rumo a Tietê, enquanto a Sorocabana seguiu em direção ao oeste, indo até Boituva e depois até Botucatu. Só em 1898 chegou à Lençóis Paulistas e em 1899 lançou seus trilhos até Bom Jardim (JUNQUEIRA, 2012).

Todavia, no início do século XX, a Sorocabana não teve como único produto de transporte o café, a linha férrea, também era alimentada por algodão e cereais, e ainda do transporte de passageiros (JUNQUEIRA, 2012).

A riqueza da região forçou a vinda dos trilhos da Sorocabana, que indo em busca do porto Tibiriçá, no Rio Paraná, hoje Presidente Epitácio, de momento, não mostrou interesse por Santa Cruz do Rio Pardo. Após reivindicações, pela lei nº 57, de 15 de agosto de 1906, a Câmara Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo autorizou o presidente da edilidade Dr. Francisco de Paula Abreu Sodré a fazer um contrato para a construção de um ramal da linha férrea (figura 7), que ligaria Bernardino de Campos, por onde a Sorocabana passava, à Santa Cruz do Rio Pardo, numa extensão de 24 quilômetros (JUNQUEIRA, 2012).

Figura 7 – Evolução da rede ferroviária do estado de São Paulo



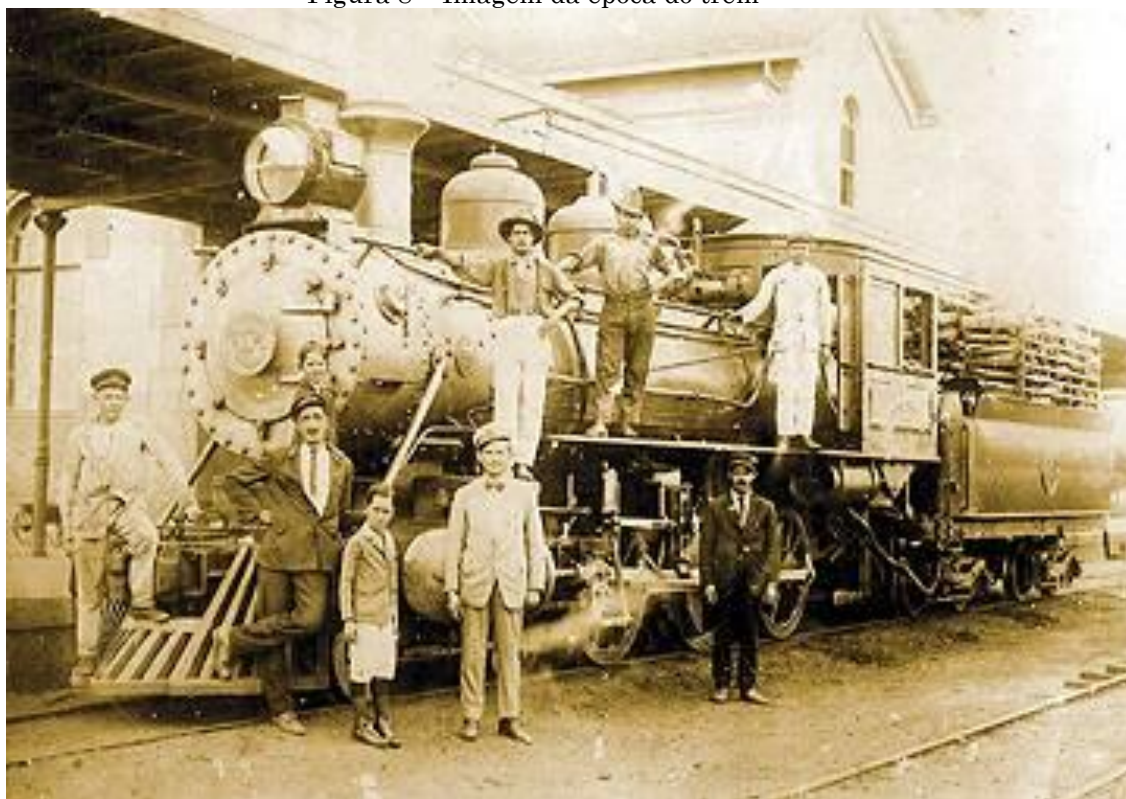
Fonte: Francisco (2015) editado pela autora (2015)

Segundo Junqueira (2012) a cláusula terceira do Contrato da construção do ramal, como mostrado no Livro para Contratos da Câmara Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo de 1906, o ramal deveria ser construído:

[...]em ponto mais conveniente em território deste Município, entre as cabeceiras das águas ou os ribeirões denominados “Douradinho” e Figueira; e o ponto terminal será bem nas imediações desta Villa, na encosta do espigão que verte para a margem esquerda do Rio Pardo e fronteiro a esta Villa, fronteiro a esta mesma Villa. (JUNQUEIRA, 2012, p. 06)

A Estação da Sorocabana de Santa Cruz do Rio Pardo foi inaugurada em 6 de agosto de 1908 (figura 8). Após a construção do ramal, a Câmara Municipal da cidade doou-o ao Estado, conforme a escritura de 29 de julho de 1912, lavrada no cartório de 1º ofício de Santa Cruz do Rio Pardo. Com a construção do ramal e sua doação a cidade ficou com uma dívida enorme, que não pode pagar, e que, ano após ano, aumentava (JUNQUEIRA, 2012).

Figura 8 – Imagem da época do trem



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo (acervo local)

A chegada da Sorocabana incrementou o plantio de milhões de pés de café, tanto na cidade, como em municípios vizinhos, como Espírito Santo do Turvo e São Pedro do Turvo. A ferrovia trouxe crescimento para a cidade e para a economia da região, mas também, graças a ela, seis dos distritos de Santa Cruz do Rio Pardo, devido ao vigor econômico proporcionado pelos trilhos tornaram-se municípios. Santa Cruz via-se com uma dívida enorme e ainda sofrendo um considerável decréscimo da população. As vindas dos trilhos acabavam por beneficiar somente o Estado e a própria Sorocabana (JUNQUEIRA, 2012).

Apesar da dívida e das consequências negativas trazidas pela Sorocabana, a experiência com a ferrovia para a cidade, no auge do movimento cafeeiro, valeu ao município toda a resistência econômica para no futuro enfrentar os abates das diversas crises financeiras sofridas pelo país. Houve aspectos negativos com a vinda dos trilhos para a cidade, mas sem a passagem da ferrovia, Santa Cruz do Rio Pardo provavelmente teria sido mais uma cidade que parou no tempo como muitas outras (JUNQUEIRA, 2012).



Em 17 de outubro de 1961 se encerrava as atividades da Estação Sorocabana em Santa Cruz do Rio Pardo, pelo decreto nº 39.228. A industrialização do país foi abrindo lugar para as rodovias e automóveis. A desativação e o desaparecimento do ramal ferroviário da cidade acarretou prejuízos à população residente, sendo um deles, o fato de que com o encerramento do ramal, Santa Cruz ficou desconectada de estrada de ferro, assim como outros municípios da região (JUNQUEIRA, 2012).

A partir desse momento tanto a estação como todo seu espaço ao redor, o pátio de manobras, e a casa onde residia o chefe da mesma, ficaram abandonados (figura 9).

Figura 9 – Prédio da estação anos após sua desativação



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo (acervo local)

Em 1984, a municipalidade aumentou seus domínios com a reversão do patrimônio de 18 alqueires e prédios da FEPASA, antiga Estrada de Ferro Sorocabana (JUNQUEIRA, 2012).

No ano de 2011 a estação passou por um restauro, abrigando hoje o “Complexo Cultural Estação”, Museu Histórico e Pedagógico “Ernesto Bertoldi” (figura 10), onde se encontra um pouco da história da cidade, do local, do café, através de painéis com textos, fotos e objetos da época (GIESBRECHT, 2015).

Figura 10 – Prédio da antiga estação, hoje



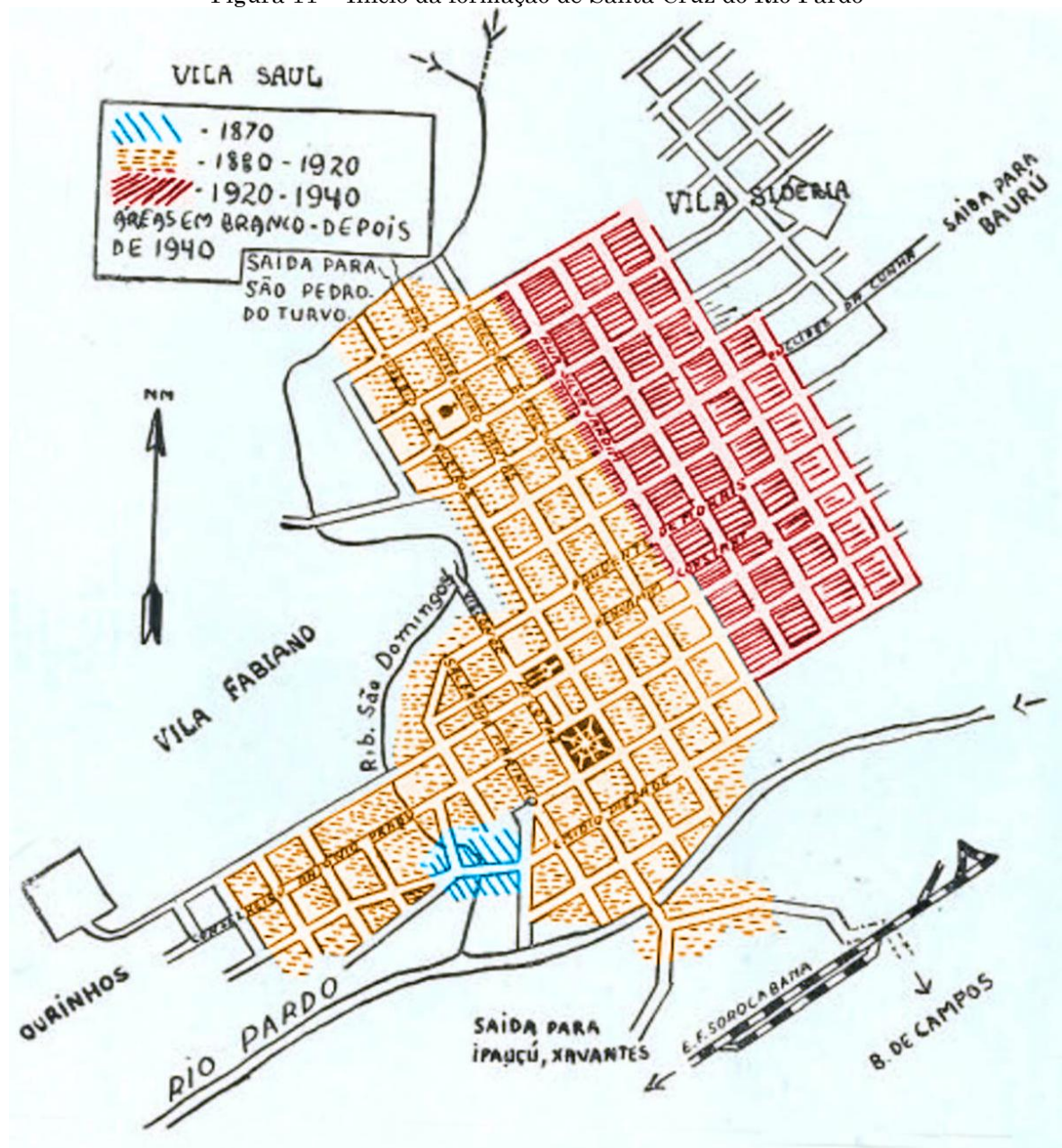
Fonte: Autora (2015)

## 2.2 Do Outro Lado do Rio Pardo

A partir de uma análise da figura 11, é possível compreender a formação da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, e ainda procurar entender o porquê do local aonde foi instalada a estação ferroviária na cidade.



Figura 11 - Início da formação de Santa Cruz do Rio Pardo

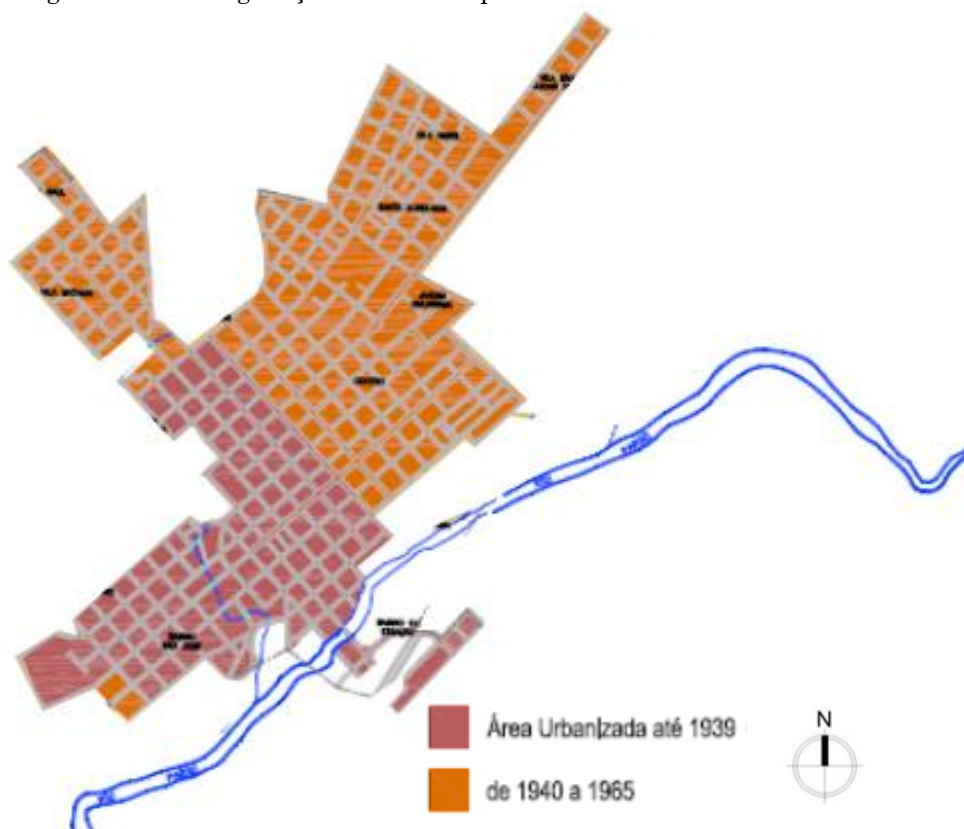


Fonte: ACERVO DA ESCOLA LEÔNIDAS DO AMARAL VIEIRA [195?] editado pela autora (2015)

Analisando a figura 11, feita por um professor de geografia da cidade, na década de 50, notamos que a formação de Santa Cruz do Rio Pardo começa próxima ao Rio Pardo, provavelmente pela proximidade com o rio e por suas utilidades. E a partir de então, a cidade cresce para esse lado do rio. Nota-se que entre os anos 1880 a 1920, a cidade crescia para este lado do rio, e que ainda, em 1908, quando a ferrovia chega à cidade, o outro lado do rio ainda não era ocupado.

Analisando agora a figura 12, percebe-se que após o fechamento da estação ferroviária e a retida dos trilhos, que ocorreu no ano de 1966, é que começa a formação da cidade do outro lado do Rio Pardo, concluindo-se então que a ferrovia nada influenciou na formação da região.

Figura 12 – Configuração da cidade após o fechamento da ferrovia

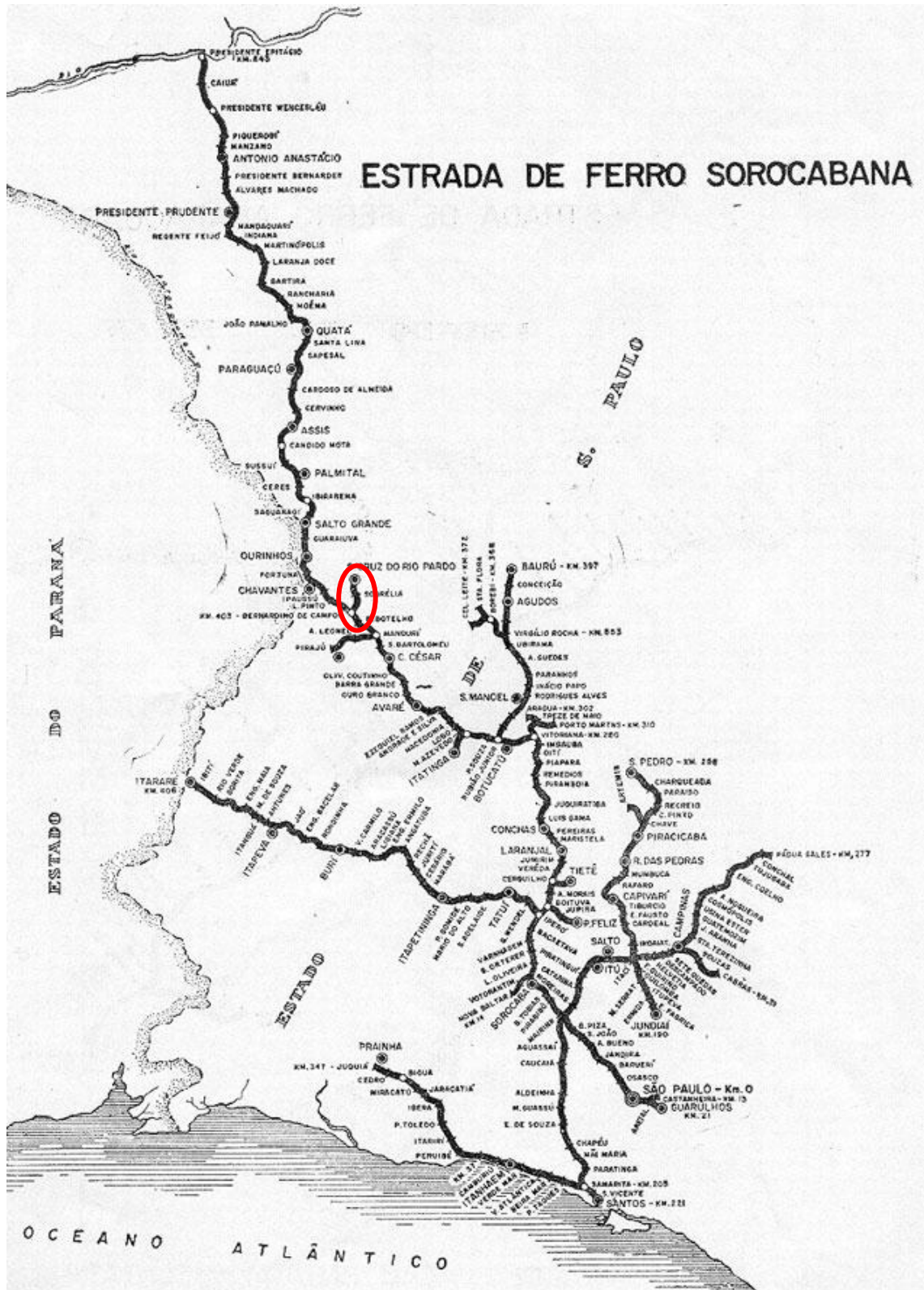


Fonte: SANTA CRUZ DO RIO PARDO (b) (2006) editado pela autora (2015)

Uma explicação possível para a construção da ferrovia deste lado do rio, pode ser entendida pelo fato de Bernardino de Campos, cidade a qual se conectaria o ramal que se ligaria a Santa Cruz do Rio Pardo, encontrava-se deste lado do rio, o que facilitaria a construção e ligação do ramal e ainda evitaria a necessidade da construção de uma ponte que passasse sobre o Rio Pardo (figura 13).



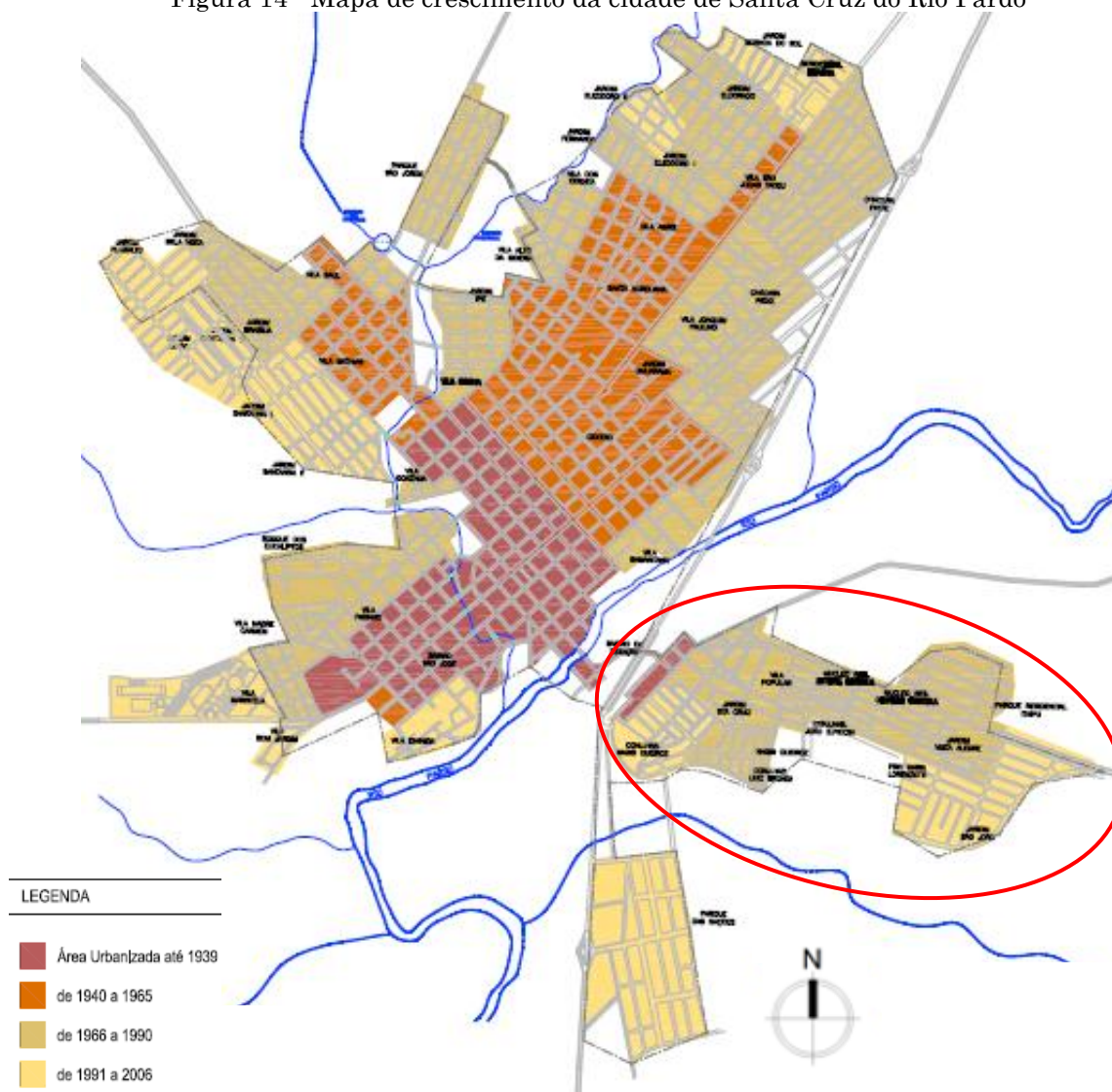
Figura 13 – Linha férrea da Sorocabana, destaque para o ramal de Santa Cruz do Rio Pardo



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo (acervo local) editado pela autora (2015)

Uma outra constatação que pode ser feita através do mapa de crescimento da cidade é que a formação dos bairros que hoje encontram-se do lado da cidade onde ficava a ferrovia não tiveram relação com esta. Isso se nota pelas datas em que estes foram surgindo, que, como é possível ver no mapa da figura 14, começaram a aparecer após a retirada do ramal da ferrovia da cidade, a partir de 1966.

Figura 14 - Mapa de crescimento da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo



Fonte: SANTA CRUZ DO RIO PARDO (b) (2006) editado pela autora (2015)

Segundo Santa Cruz do Rio Pardo (b) (2006), até a década de 50, a área urbana na margem esquerda do rio, onde foi implantada a ferrovia, era dedicada à infraestrutura de transportes, Estação Ferroviária e o Aeroporto, existente na

época, infraestrutura desmontada com a extinção do Ramal Ferroviário, em 1966. O processo de ocupação desta área da cidade se deu no final dos anos 70 por conjuntos habitacionais populares, sem haver uma devida integração com a parte central, já consolidada da cidade, assim como as áreas adjacentes ao antigo aeroporto.

Nota-se que ao se implantar essa política habitacional, com os conjuntos habitacionais deste lado do rio, não se pensou juntamente, em como seria a integração dessa parcela da população com o restante da cidade, o que levou a tornar-se uma área segregada. A única ligação se faz pela ponte que passa sobre o rio Pardo ou pela rodovia que corta a cidade e que permite o acesso a esses bairros (figura 15 e 16).

Figura 15 – Ponte sobre o Rio Pardo, que conecta os dois lados da cidade



Fonte: Autora (2015)



Figura 16 – Vicinal da rodovia João Baptista Cabral Rennó

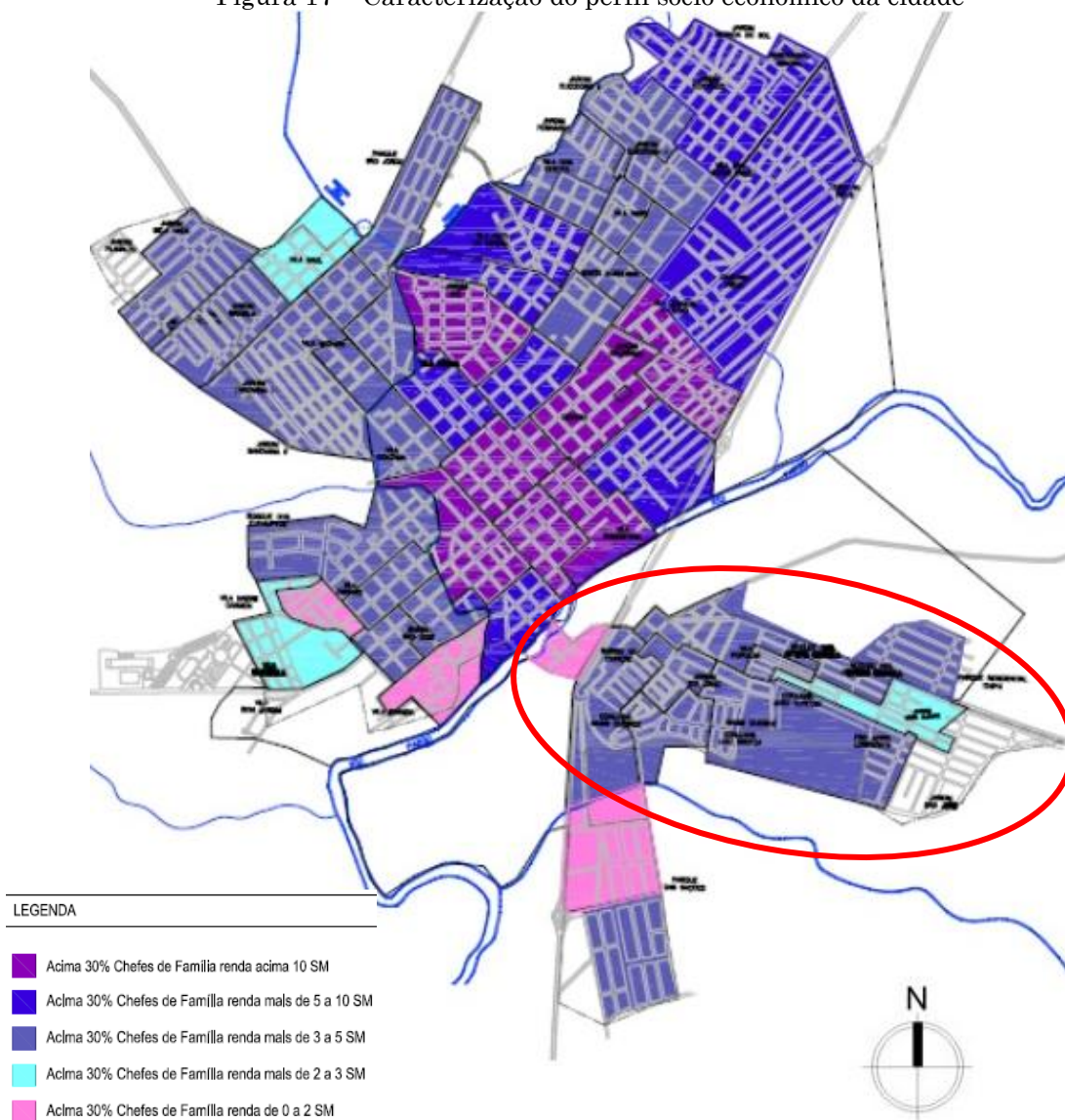


Fonte: Autora (2015)

Por outro lado, há potencial na área que é o grande vazio destinado pela ausência da ferrovia, que deve ser explorado ao máximo na busca de novos espaços de qualidade para a população.

O perfil dos moradores dos bairros do entorno é marcado por famílias com renda predominante de 0 a 5 salários mínimos, segundo Santa Cruz do Rio Pardo (b), e ao se comparar com a cidade do lado direito do rio, nota-se que há uma diferenciação grande, pois a maioria possui renda acima de 5 salários, denotando uma segregação socioespacial entre os dois lados do rio (figura 17).

Figura 17 – Caracterização do perfil sócio econômico da cidade



Fonte: SANTA CRUZ DO RIO PARDO (b) (2006) editado pela autora (2015)

## 3 Análises e Percepções da Área

Compreender a cidade a partir do seu crescimento, como um organismo que se desenvolveu ao longo do tempo, permite construir dela uma imagem de conjunto, mais ponderada e menos incompleta que aquela oferecida pela apreensão direta da paisagem. Essa imagem global, na qual se associam o estudo de mapas e a pesquisa de campo, é constituída aos poucos. Ela relaciona as linhas de força do território geográfico com os grandes traçados que organizam a aglomeração. Ela identifica os pontos fixos (limites, barreiras) em torno dos quais se efetuam as transformações e interpreta as diferenças. Assim fazendo, abordar em maior ou menor grau a questão do tecido urbano, reunindo elementos que permitam sua análise. (PENERAI, 2006, p.77)

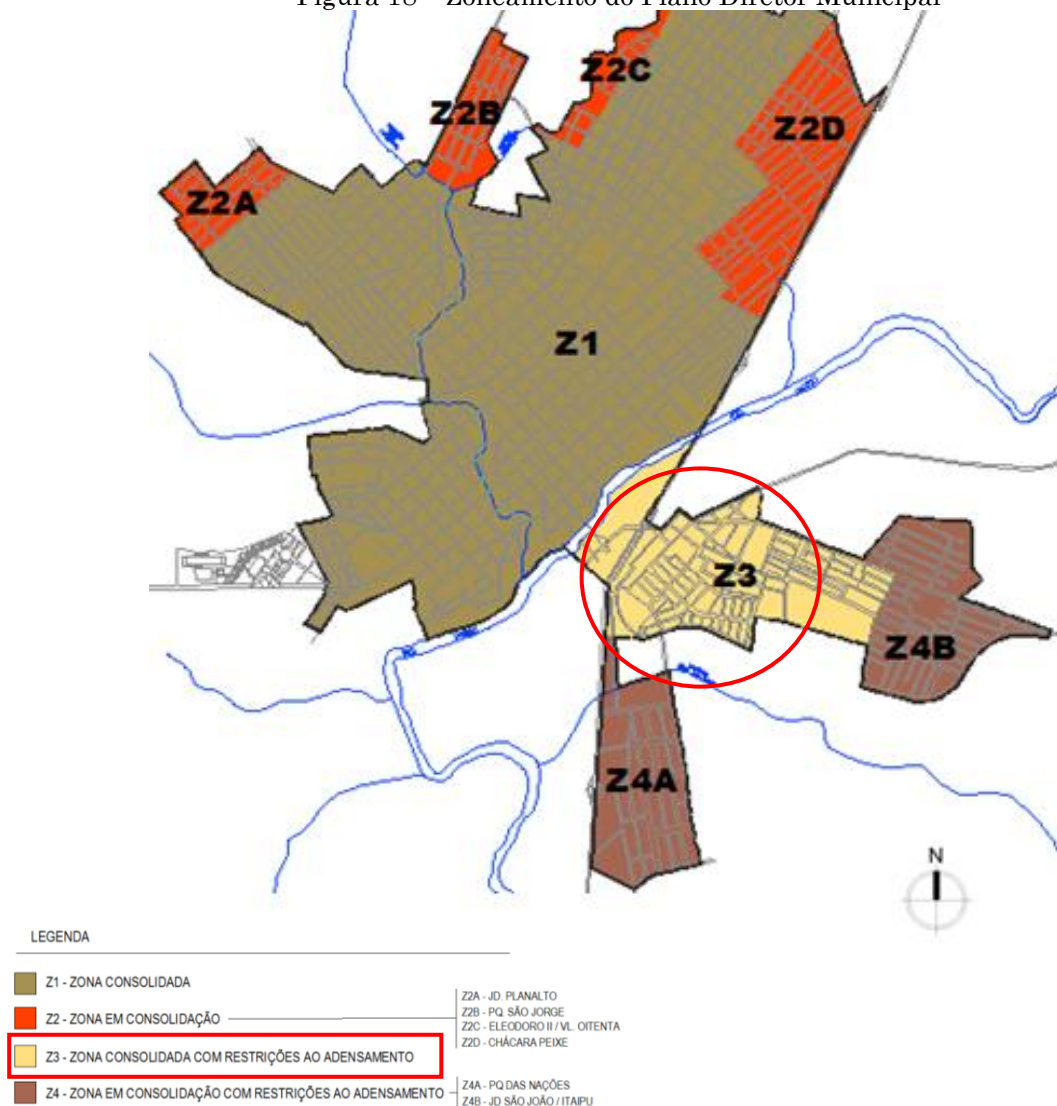
Neste tópico, são apresentadas análises da área escolhida para o trabalho final, que servirão para o melhor entendimento da problemática e qualidades do lugar e do seu entorno servindo assim de base para a definição da intervenção projetual a ser proposta.

### **Zoneamento:**

Como consta no zoneamento da cidade, no Plano Diretor, a área de estudo está inserida em uma Z3 (zona consolidada com restrição ao adensamento), como pode ser vista na figura 18.



Figura 18 – Zoneamento do Plano Diretor Municipal



Fonte: SANTA CRUZ DO RIO PARDO (a) (2006) editado pela autora (2015)

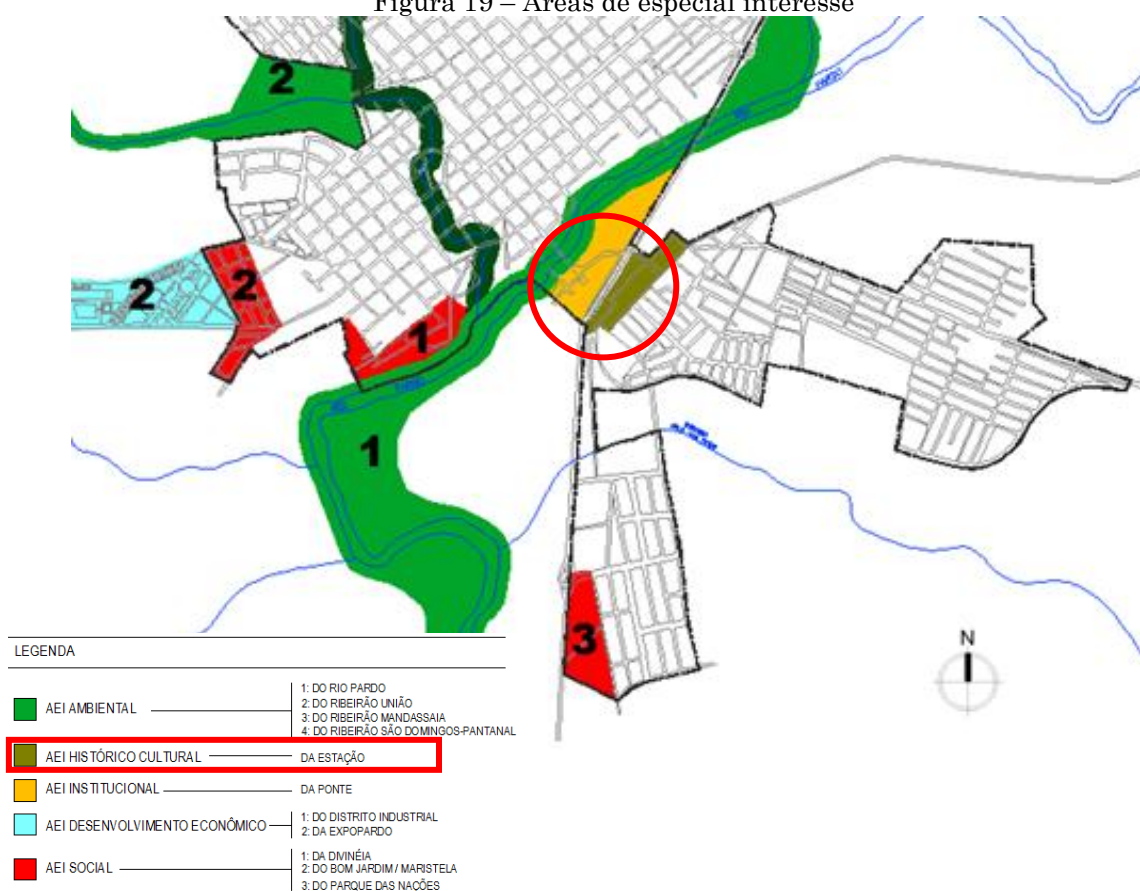
Sendo assim, a Zona 3 (Z3) tem como características indicadas no Plano Diretor: boa infraestrutura instalada; sistema viário consolidado, porém devido a existência do Rio Pardo há dificuldade de deslocamento, prejudicando assim a conexão com a área central da cidade; oferta de serviços razoável; predomínio de habitações de população de baixa renda e zona com pouco indicativo de vetor de expansão urbana, devido a distância à área central e dificuldade de transposição.

E ainda, tem como diretrizes impostas pelo Plano Diretor: a garantia de uma melhor ligação desta região com a parte central da cidade; aplicação dos instrumentos de indução da política urbana para manutenção e melhoria das potencialidades e dos atributos específicos da Zona 3 (Z3) e evitar o adensamento

populacional que implique em aumento da demanda pelo deslocamento do rio e afunilamento com a conexão viária com o restante da cidade.

Ainda, o Plano Diretor do município classifica a área escolhida para o trabalho final de graduação como sendo uma área de especial interesse histórico cultural, tornando-se clara sua importância para a cidade e sendo assim, deve-se buscar incorporar a história e as memórias do lugar as propostas que serão pensadas para a área (figura 19).

Figura 19 – Áreas de especial interesse

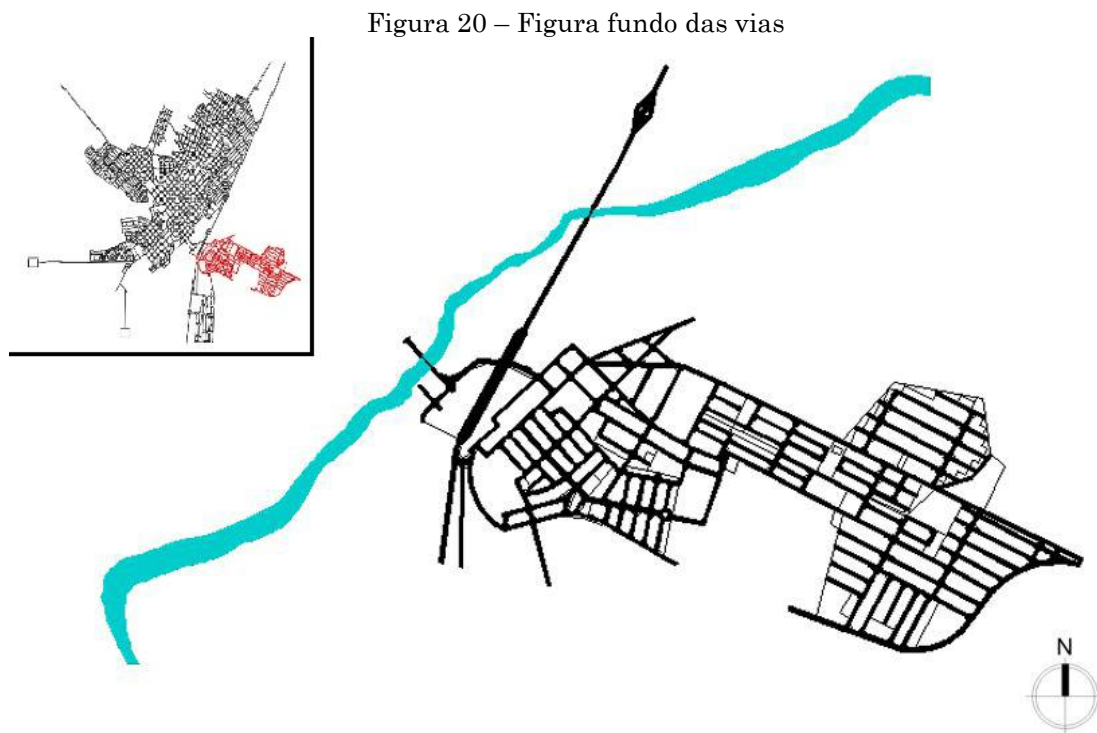


Fonte: SANTA CRUZ DO RIO PARDO (a) (2006) editado pela autora (2015)

A área escolhida para o trabalho final de graduação (TFG) é de posse da Prefeitura Municipal, sendo institucional, e uma parcela dela foi concedida como área de lazer para um conjunto habitacional que se encontra no bairro.

## Vias:

A partir do mapa de vias (figura 20) é possível ver a falta de conexão dessa região com a área central da cidade, sendo que, as únicas vias de acesso a essa região são a ponte que passa sobre o Rio Pardo através da Rua Farmacêutico Alzírrio de Souza Santos (em cor amarela), que liga a região à área central da cidade e pela Rodovia Engenheiro João Baptista Cabral Rennó (em cor roxa), prejudicando assim, sua conexão com área central, como já abordado no zoneamento (figura 21).



Fonte: Mapa fornecido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo, editado pela autora (2015)

Figura 21 – Vias de acesso a área de TFG



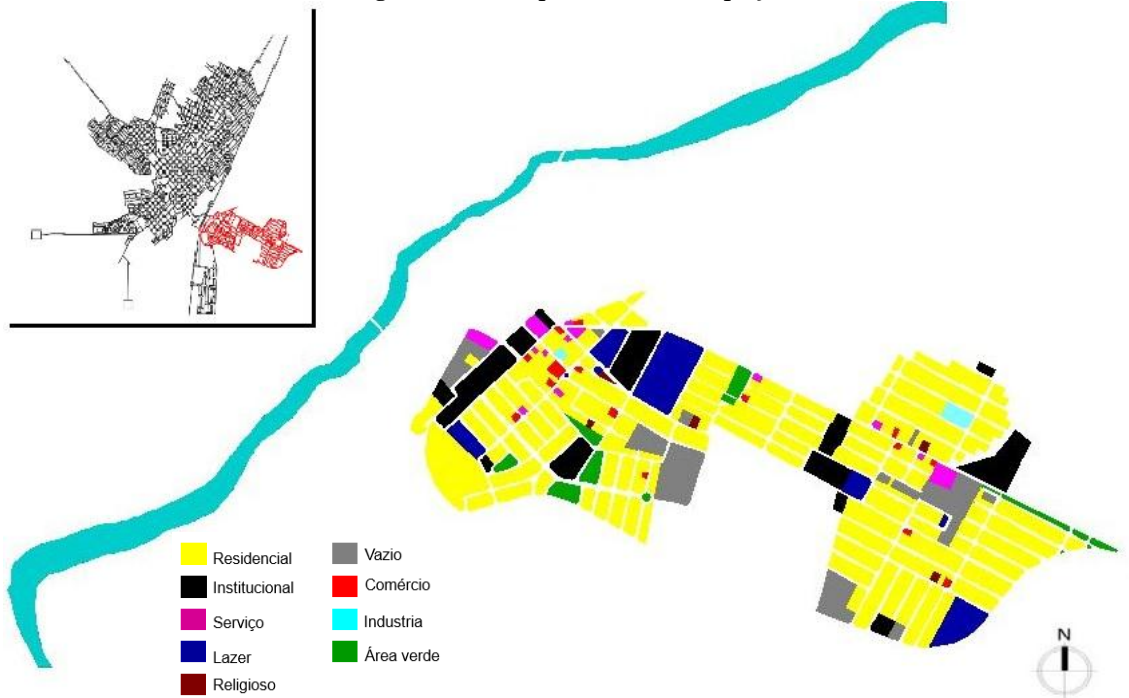
Fonte: Google Earth, editado pela autora (2015)

### **Uso e Ocupação:**

A figura 22 mostra como é feita a ocupação da área em análise da cidade. É clara a predominância de residências e ainda nota-se que na região a presença de alguns comércios e serviços, sendo estes de bairro, como açougues, farmácias, bares, vendas de gás, padarias, mini mercados, etc. É possível ainda, perceber que não há uma grande variedade de lazer na região.



Figura 22 – Mapa de uso e ocupação



Fonte: Mapa fornecido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo, editado pela autora (2015)

Na figura 23 são mostrados alguns dos usos encontrados no entorno da área em análise, como casa de ração, farmácia, campo de futebol, o Grupo da Terceira Idade e uma unidade do UPA (Unidade de Pronto Atendimento).

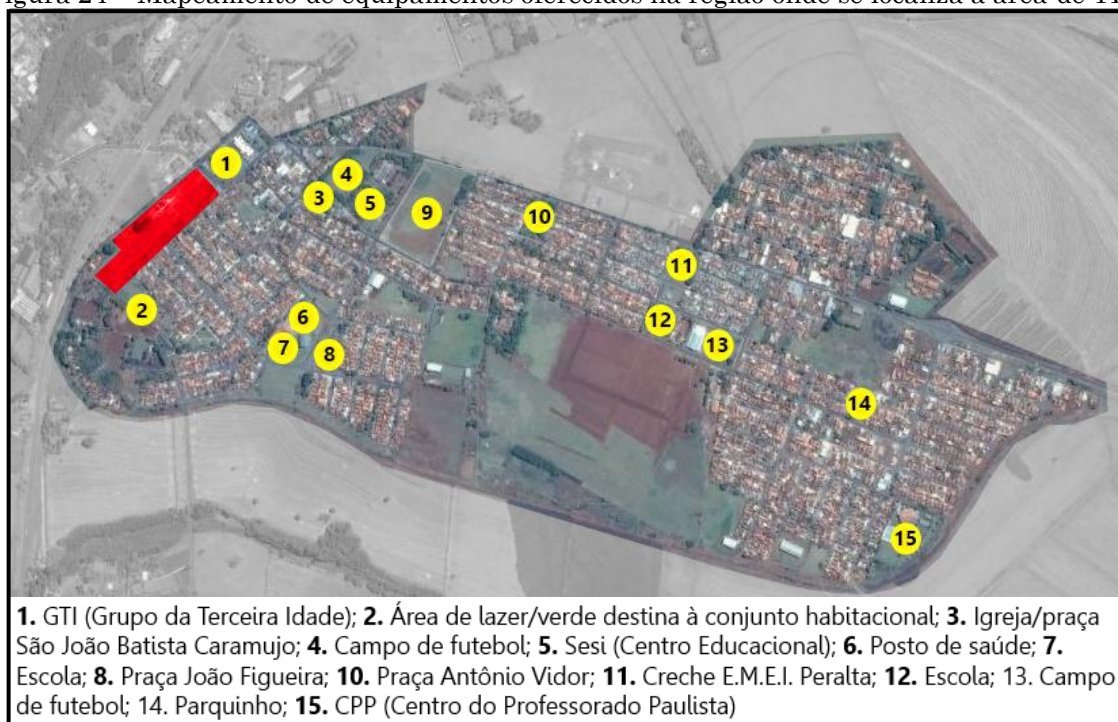
Figura 23 – Usos encontrados na área de análise



Fonte: Autora (2015)

Na figura 24, foi feito um levantamento mais preciso para saber quais são os equipamentos públicos, áreas verdes, áreas de lazer, educação, saúde, etc., que são encontradas na região.

Figura 24 – Mapeamento de equipamentos oferecidos na região onde se localiza a área de TFG



Fonte: Imagem aérea do Google Earth, editado pela autora (2015)

A partir desse estudo dos equipamentos existentes na região mostrada na figura 24, foi possível perceber a carência de espaços de lazer, praticamente concentradas nos campos de futebol espalhados nessa área, todos sem estrutura apropriada. O GTI (Grupo da Terceira Idade), apesar de bem frequentado, atende a um público específico, os idosos, deixando a desejar a outras parcelas da população que também tem direito ao lazer. O CPP (Centro do Professorado Paulista), um clube, com quadra de esportes, piscinas, somente pode ser utilizado por professores e seus familiares. Ainda, as três praças encontradas nessa região não são bem cuidadas, e não oferecem qualidade ao local, não possuindo nem mobiliário adequados, quando possuem.

A área de lazer mostrada na figura 24 pelo número 2, é um espaço destinado aos moradores dos bairros do entorno, que conta com um campo de futebol, banheiro, alguns poucos brinquedos para as crianças e encontra-se também a casa do caseiro (figura 25).

Figura 25 – Área de lazer



Fonte: Autora (2015)

Porém, ao visitar a área foi perceptível o descuido com o lugar, e a ausência de manutenção dos equipamentos existentes. Os únicos brinquedos encontrados no local foram um escorregador, um balanço e uma casinha, todos com falta de cuidados e manutenção. O campo de futebol (figura 26) também não encontra-se em boa qualidade.



Figura 26 – Campo de futebol



Fonte: Autora (2015)

Ao conversar com uma moradora da rua onde se localiza esse espaço, ela expressou a decepção com o local, reclamando da manutenção, da ausência de equipamentos de lazer, e também do horário de funcionamento, que muitas vezes acontece muito cedo, antes das 18h, e o fechado o dia inteiro nos feriados e dias comemorativos, prejudicando assim o uso pelos moradores do entorno. Ainda, essa mesma moradora comentou que pela falta de manutenção, os banheiros existentes no local não funcionam, a Prefeitura Municipal nem o próprio caseiro que mora no espaço preocupam-se com a manutenção do lugar (figura 27).



Figura 27 – Banheiros sem manutenção e sem funcionamento



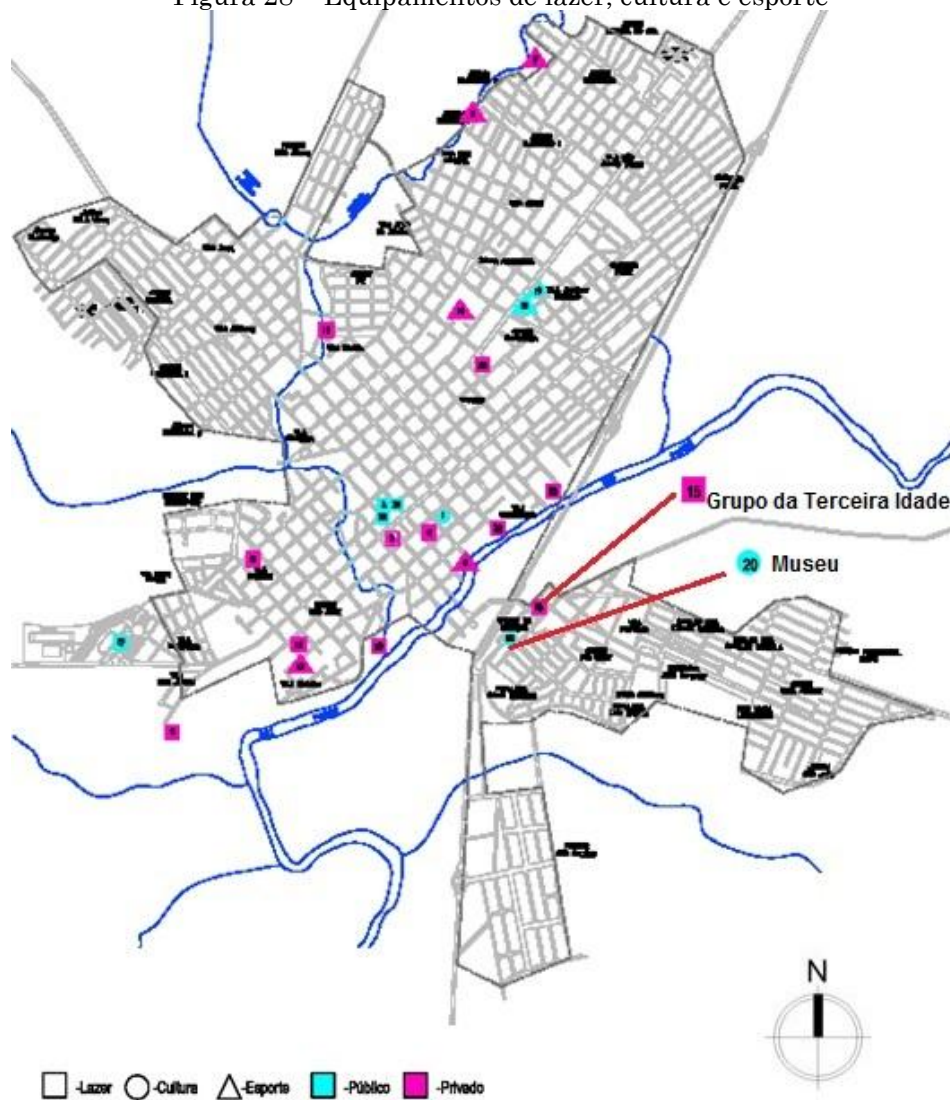
Fonte: Autora (2015)

Sendo assim, o espaço, que deveria ser um local de lazer, para ser aproveitado pelos moradores, acaba por ser apenas mais um espaço abandonado, descuidado, sem atrativos.

### **Lazer, Cultura e Esporte:**

A figura 28 mostra um levantamento, feito pela Prefeitura Municipal, dos equipamentos de lazer, cultura e esporte existentes na cidade como um todo, e como é possível notar, a grande maioria dos equipamentos, como o cinema, ginásio de esportes, piscina pública, o jardim da cidade, praças com pistas de caminhada, clubes, etc., estão localizados do outro lado do rio, assim como praticamente todas as atividades e eventos da cidade, com exceção, como é possível ver, para dois equipamentos, sendo um deles, o Museu Histórico e Pedagógico, localizado onde antes era a estação ferroviária, e o Grupo da Terceira idade. A partir da análise desse levantamento, nota-se mais uma vez a segregação da área em estudo, prejudicando seus moradores.

Figura 28 – Equipamentos de lazer, cultura e esporte

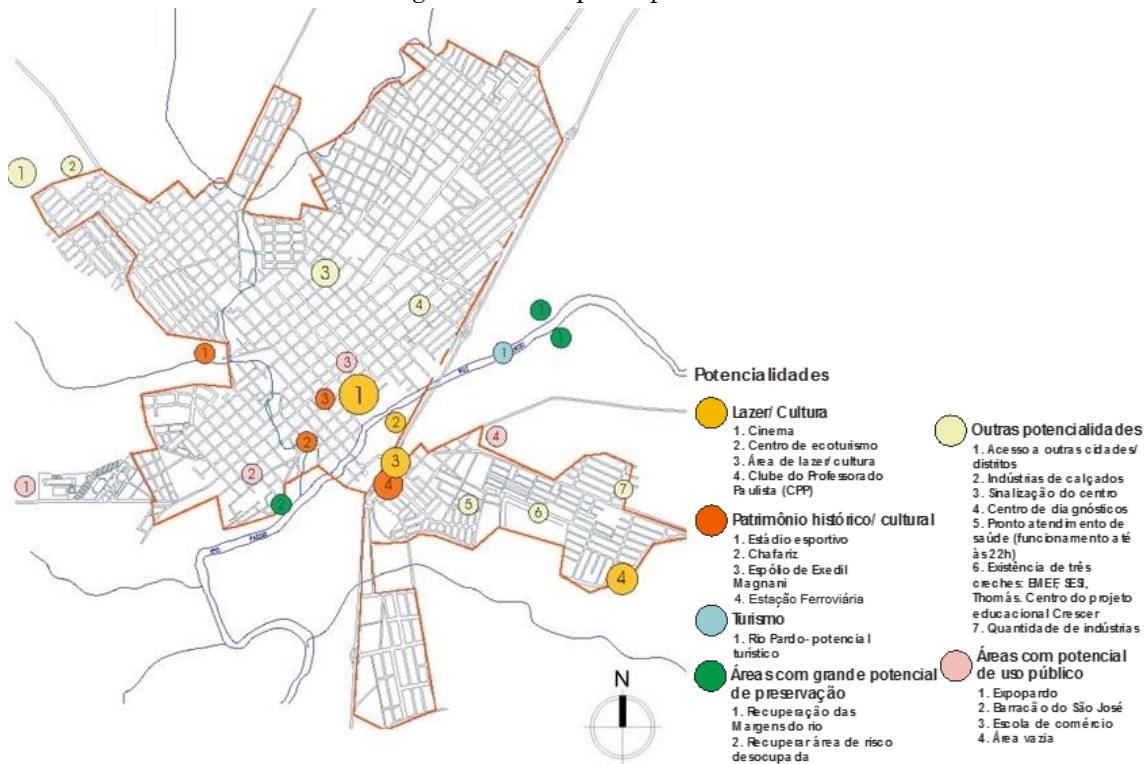


Fonte: SANTA CRUZ DO RIO PARDO (b) (2006) editado pela autora (2015)

### Potencialidades:

A figura 29, é um mapa, também feito pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo, onde são destacadas as potencialidades da cidade. Ao analisar as potencialidades que são consideradas pela Prefeitura Municipal, novamente nota-se a falta de lazer na cidade, e ainda, deve-se destacar, que os únicos dois equipamentos, identificados como potencialidades de lazer/cultura, que encontram-se na região em análise, foram o GTI (Grupo da Terceira Idade) e o CPP (Centro do Professorado Paulista), que como já comentados anteriormente, são lazeres “restritos”, pois nem toda população pode fazer uso desses espaços.

Figura 29 – Mapa de potencialidades



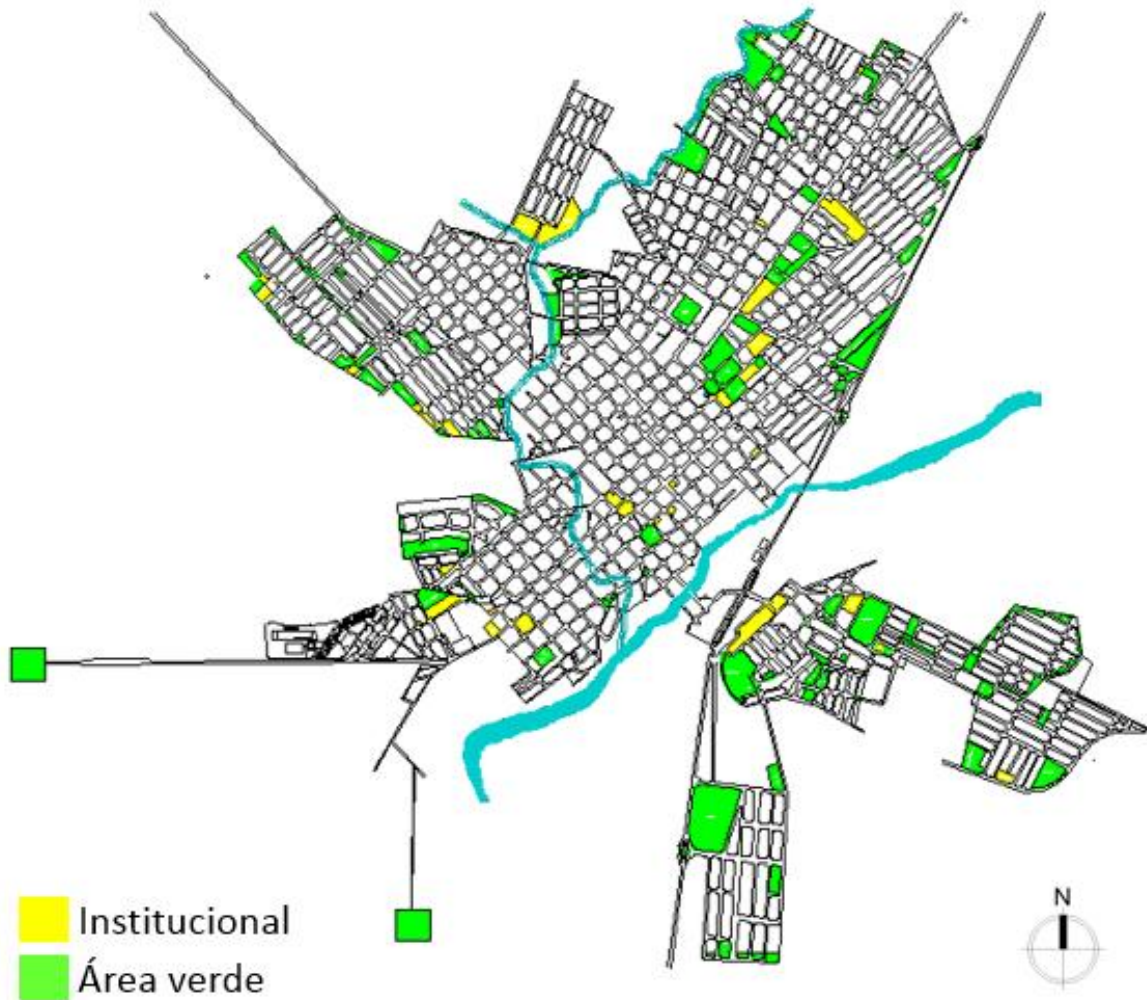
Fonte: SANTA CRUZ DO RIO PARDO (b) (2006) editado pela autora (2015)

### Áreas Verdes:

A figura 30 mostra as áreas verdes e as áreas institucionais que a prefeitura determina para a cidade de Santa Cruz do Rio Pardo. Ao se analisar essas áreas a partir de percursos feitos pela cidade, foi possível perceber, que, boa parte das áreas determinadas como “área verde”, que deveriam ser áreas como praças, parques, espaços de recreação, são, na verdade, terrenos vazios, sem uso, canteiros, sobras de quadras que a prefeitura detêm e que definem como sendo áreas verdes. Alguns dos espaços delimitados como áreas verdes, eram sim praças, praças de bairro, mas pouco cuidadas, sem muitos atrativos.



Figura 30 – Áreas verdes e institucionais



Fonte: Mapa fornecido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo, editado pela autora (2015)

Na figura 31, foi feito um recorte da área em análise para se avaliar mais precisamente quais são essas então chamadas áreas verdes as quais a Prefeitura Municipal determinou para essa região da cidade.

Figura 31 – Análise das áreas verdes da área e do seu entorno



1. chacará/ área lazer; 2. praça; 3. área verde(terreno vazio); 4. gramado da escola; 5. praça; 6. praça; 7. campo de futebol; 8. praça da igreja; 9. campo de futebol; 10. igreja; 11. praça; 12. escola; 13. campo de futebol; 14. vazio; 15. parquinho; 16. vazio; 17. CPP; 18. vazio; 19. canteiro

Fonte: Mapa fornecido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo, editado pela autora (2015)

Analisando cada um dos pontos determinados pela prefeitura como áreas verdes, nota-se que muitos deles não são áreas verdes na verdade, e que nesses espaços são encontrados outros tipos de uso do solo como os campos de futebol, onde dois deles são da prefeitura mas que ao conversar com pessoas de dentro da própria prefeitura e moradores do entorno da área, comentou-se que esses campos são alugados para determinados usuários, não estando então disponíveis para todos os moradores da área. Outro espaço determinado pela prefeitura como área verde e que na realidade não é, foi o CPP (Clube do Professorado Paulista), que além de não ser uma área verde, e sim um clube, um lazer privado, ainda não pertence a prefeitura.

Os espaços considerados realmente como áreas verdes são as praças e os vazios, porém essas praças não possuem qualidades e nem atrativos para os moradores do entorno, muitas vezes são descuidadas, com falta de mobiliário.

A única área verde da cidade, que pode ser realmente considerada assim, por ter a preocupação de ser um espaço de lazer, um espaço para ser usado pela população, seja para espalhar, praticar algum esporte, passear, é a Praça São Sebastião (figura 32), que possui uma pista de caminhada, e é bem frequentada.

Mas está localizada do lado direito do rio, o que não torna o acesso e o uso fácil para os moradores que estão do outro lado.

Figura 32 – Praça São Sebastião



Fonte: Autora (2015)

### **Questionário:**

A fim de buscar um melhor entendimento sobre o pensamento da população de Santa Cruz do Rio Pardo, em relação ao lazer oferecido pela cidade, e também em relação a área escolhida para o trabalho final de graduação, foi aplicada a enquete abaixo, produzida através dos formulários do Google Drive online (figura 33).

Figura 33 – Enquete para trabalho final de graduação



### Enquete para trabalho final de graduação

Referente ao Trabalho Final de Graduação, do curso de Arquitetura e Urbanismo -  
FCT UNESP Presidente Prudente, sobre a cidade de Santa Cruz do Rio Pardo – SP.

1. Qual a sua idade:

15 – 18 anos

51 – 60 anos

19 – 30 anos

a partir de 61 anos

31 – 50 anos

2. Profissão?

---

3. Em qual bairro da cidade você mora?

---

4. Você considera as atividades de lazer que a cidade oferece suficientes?

sim  não

4.1. Se não, que tipo/qual lazer você gostaria que existisse na cidade?

---

5. Conhece/visitou/ já ouvir falar sobre o Museu Histórico e Pedagógico "Ernesto Bertoldi", localizado no local da antiga estação ferroviária da cidade?

sim  não

6. O que você sabe sobre a história da antiga estação ferroviária da cidade?

---

---

7. O que você gostaria que fosse feito/construído no terreno da antiga estação ferroviária?

---

---

---

Fonte: Autora (2015)

Em relação ao público que participou da enquete, houve uma predominância da faixa etária entre 19 – 30 anos e 31 – 50 anos, mas no geral, todas as faixas consideradas participaram.

A pergunta nº 3, foi proposta, pois ao se relacionar com a pergunta nº 4, é possível compreender o pensamento do entrevistado em relação ao lazer existente na cidade, e se esse lazer é entendido de forma diferente, por ter mais acesso ou não, dependendo de que local se mora. O que, ao se analisar o gráfico gerado abaixo, ficou claro, é que, mesmo os moradores das áreas centrais da cidade, ou dos bairros que localizam-se antes do Rio Pardo, que como já visto anteriormente,



é onde está localizado quase que todos os equipamentos de lazer da cidade, não consideram suficientes o lazer oferecido. E do total de respostas obtidas, mais de 80% dos participantes da enquete, também não acham ser suficiente o lazer (figura 34).

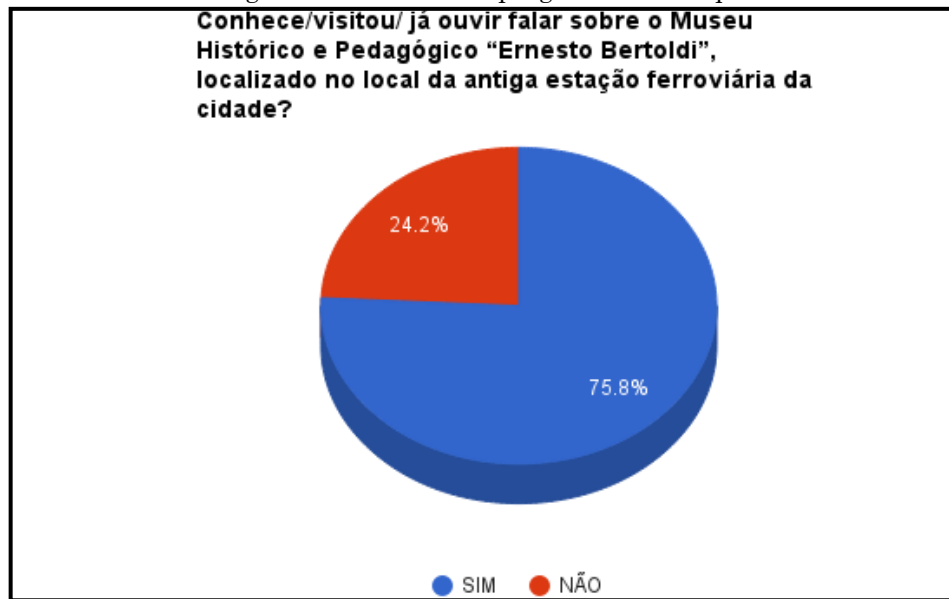


Fonte: Autora (2015)

Quando perguntado sobre o museu que foi instalado no antigo prédio da estação ferroviária da cidade, boa parte da população já havia visitado o local (figura 35), mas a movimentação do local, só realmente aconteceu quando foi inaugurado, em 2011, como relatam moradores próximos a área, que provavelmente foi quando ocorreu todas essas visitas, por ser algo novo na cidade. Já sobre a história da antiga estação ferroviária, poucos realmente sabiam algo, muitos não conheciam a história e a importância que a estação teve para a cidade.



Figura 35 - Gráfico da pergunta 5 da enquete



Fonte: Autora (2015)

Ao se perguntar sobre um possível uso para o terreno da esplanada da antiga estação, boa parte das respostas mostraram o desejo de um espaço aberto, arborizado, com atividades para a população, um parque.

Visto isso, a partir das análises feitas acima, e lembrando da dificuldade encontrada pelos moradores desses bairros para acessar a área central da cidade, e conseqüentemente os equipamentos que lá se encontram, pode-se concluir que há uma carência de áreas de lazer voltadas para os moradores da região analisada e que, em razão disso, a área escolhida para o trabalho final de graduação possui grande potencial para suprir essa necessidade, e assim, fará valer sua função social da propriedade urbana, deixando então de ser um vazio urbano.

E ainda, pode e deve ser tratada como um elemento que buscará amenizar essa segregação e fragmentação que é claramente notável entre os dois lados da cidade. Sendo assim, esse projeto tem como um de seus objetivos, além de levar um espaço de lazer, verde, de qualidade para essa população, ser um espaço de integração entre os dois lados do rio.

## 4 Estudos de Caso

### Parque da Juventude

Arquitetura: Aflalo & Gasperini Arquitetos

Paisagismo: Rosa Grena Kliass

Localização: São Paulo - SP

Ano de conclusão da obra: 2007

Área: 240.000 m<sup>2</sup>

O Parque da Juventude chamou a atenção e foi escolhido como referência de projeto por ter como uma das propostas do parque a preservação da memória do lugar, no caso, a antiga Casa de Detenção Carandiru, através da opção pela permanência das ruínas do antigo presídio.

Outro ponto que chama a atenção é o modo como o parque se organiza, sendo distribuído em três setores: o parque esportivo, o parque central e o parque institucional (figura 36).

Figura 36 – Planta baixa humanizada do Parque da Juventude



Fonte: SERAPIÃO (2008)

O parque esportivo, finalizado em 2003, ocupa 35 mil metros quadrados, 14,6% da área total (figura 37). Ele está situado onde antes ficavam o Hospital Penitenciário e um bota-fora. A área estrutura-se por uma alameda central, onde as quadras e as pistas de skate foram instaladas.

Figura 37 – Parque esportivo



Fonte: EVELYN; RESENDE (2010)

O parque central, tem um caráter recreativo/contemplativo. Contém uma área com trilhas, passarelas, caminhos ajardinados e elementos que remetem a ideia tradicional de “parque”. Nessa parte do parque foi feita uma passarela criada sobre os muros do antigo complexo presidiário do Carandiru, remetendo assim, a uma forma de memória do local (figura 38).

Figura 38 – Imagens das passarelas na muralha



Fonte: EVELYN; RESENDE (2010)

O parque institucional foi o último a ser construído, finalizado em 2007, é composto pelas Etecs (escolas técnicas) e também é onde se localiza a Biblioteca de São Paulo, de responsabilidade da Secretaria da Cultura (figura 39). A área institucional foi pensada para atender ao público, ela também contém um grande espaço livre entre os edifícios e a biblioteca para acontecer shows e outras atividades culturais.

Figura 39 – Imagens dos edifícios do parque institucional



Fonte: EVELYN; RESENDE (2010)



## Parque Klyde Warren

Arquitetura: The Office of James Burnett

Localização: Dallas, TX, EUA

Ano: 2012

Área: 52.000 m<sup>2</sup>

O Parque Klyde Warren foi escolhido como referência de projet pela proposta que o projeto traz, na qual contempla-se diversas atividades e usos, como aulas ao ar livre, espaços de alimentação e espetáculos, tornando-se um ponto de encontro para todos (figura 40 e 41).

Figura 40 – Planta baixa humanizada do Parque Klyde Warren



Fonte: ARCHDAILY (2012)

Figura 41 – Vista aérea do Parque Klyde Warren



Fonte: AERIAL PHOTOGRAPHY (ARCHDAILY) (2012)

O projeto cria um espaço verde urbano existente sobre o Woodall Rodgers Freeway entre as ruas Pearl e St. Paul, no centro da cidade de Dallas. Além do parque em si, há um palco para espetáculos, restaurante, parques infantis e para animais domésticos, instalações de água, jardins texanos nativos, uma área para jogos e espaços de caminhada. Ainda, está planejado para ser um centro de atividades com quatro a cinco eventos por dia, entre elas yoga, dança, xadrez e cinema ao ar livre (figura 42).

Figura 42 – Imagens do Parque Klyde Warren



Fonte: DILLON DIERS PHOTOGRAPHY (ARCHDAILY) (2012)

Segundo o The Office of James Burnett: "o parque foi concebido como uma série de salas ao ar livre que estão em constante mudança e que são fascinantes para os visitantes.". Sendo assim, o parque contempla diversas atividades, tem como objetivo ser usado por todos, em seus mais variados gostos (figura 43).



Figura 43 – Parque Klyde Warren



Fonte: DILLON DIERS PHOTOGRAPHY (ARCHDAILY) (2012)

## Centro Cultural de Araras

Arquitetura: AUM Arquitetos

Paisagismo: Soma Arquitetos

Localização: Araras - SP

Ano: 2003

Área: 3.200 m<sup>2</sup>

O Centro Cultural de Araras foi escolhido como referência de projeto por ter como objeto principal de projeto a antiga estação ferroviária da cidade de Araras (figura 44) e por ter como objetivo das novos usos para esse espaço, mas buscando resgatar e valorizar as características históricas das antigas construções da estação ferroviária e inserir novos edifícios de acordo com os usos propostos.



Figura 44 – Prédio sede da estação em 2004



Fonte: CONCURSOS DE PROJETO (2009)

A ideia do projeto se manteve em três linhas, sendo elas: restaurar os elementos construtivos e decorativos, reproduzir itens importantes do estilo das edificações e inserir os recursos necessários para os novos usos. Tudo que foi feito ou refeito no projeto, buscou deixar clara sua autenticidade ou a réplica, mostrando assim a intenção de distinguir o que era novo e o que já existia.

O projeto buscou, através de elementos arquitetônicos e estéticos, remeter os usos antigos da estação, da memória do lugar, como é o caso da plataforma da estação que foi estendida com a construção de uma marquise (figura 45) que ressalta o papel da mesma como elemento de conexão entre as áreas externas e internas das edificações.

Figura 45 - Marquise



Fonte: CONCURSOS DE PROJETO (2009)

Outra intervenção feita foi na casa do chefe da estação (figura 46), o projeto propôs novos usos para a edificação, hoje servindo de apoio aos funcionários do centro cultural, mas se manteve as características arquitetônicas como parte da memória do lugar.

Figura 46 – Casa do chefe da estação



Fonte: CONCURSOS DE PROJETO (2009)

## 5 O Parque Urbano como Espaço Livre

Segundo Cavalheiro e Nucci (1998), as cidades podem ser constituídas por três tipos de espaços, os espaços com construções (habitação, comércios, etc.), espaços livres de construções (praças, parques, etc.) e espaços de integração urbana (ferrovias, etc.), e a distribuição quantitativa desses espaços na cidade podem ser usados para analisar a qualidade de vida das pessoas na cidade. Áreas densamente construídas, impermeabilizadas, que possuem pouca vegetação, tendem a ter temperaturas mais elevadas, baixa umidade, e são consideradas como “áreas estressadas”.

“Toda área verde é considerada um espaço livre, mas nem todo espaço livre pode ser considerado área verde.” (CAVALHEIRO E NUCCI, p. 280, 1998)

Os parques públicos surgiram em 1789, propostos inicialmente em Munich como espaços de recreação pública, e para esses parques, muitas vezes, fez-se uso de fortificações em desuso.

Segundo Magnoli (2006), os espaços livres podem ser consideradas como todo espaço em áreas urbanas, e no entorno, que não sejam cobertos por edificações. O espaço livre, enquanto projeto, desenho, torna-se importante somente se forem levados em consideração as necessidades e atividades do homem urbano.

“A distribuição de espaços livres para serem apropriados pelo homem (sistema de parques) fica vinculada às maneiras de acessos disponíveis em cada uma das escalas de urbanização, e à frequência dos usuários.” (MAGNOLI, p. 203, 2006)

Nesse sentido, fica evidente, a necessidade de espaços públicos livres acessíveis para a população, e no caso de Santa Cruz do Rio Pardo, como foi visto e analisado, os espaços públicos livres da cidade, nem sempre são de fácil acesso à todos, restringindo parte da população a utilizá-los.

Segundo Cavalheiro e Nucci (1998), um dos maiores requisitos para um espaço livre exercer sua função recreativa é sua localização em relação aos seus usuários, sendo assim pode-se entender que um espaço livre de vizinhança deve

estar a até 1 quilômetro de distância dos usuários; um parque de bairro também deve estar a 1 quilômetro de distância ou a até 10 minutos; um parque setorial deve estar a 1,2 quilômetros ou a até 30 minutos de carro; e um parque regional pode se localizar em qualquer ponto da cidade.

Pensando nisso, pode-se entender que a proposta do Parque da Estação pode ser compreendida dentro de três escalas, a escala da vizinhança, o que trará as pessoas que moram próximas o sentimento de pertencimento do espaço, criando assim uma relação de cuidado com o local; a escala do bairro, por favorecer os moradores dos bairros dessa região da cidade; mas também a escala da cidade, já que com a criação desse espaço, pretende-se atrair toda a população.

Cavalheiro e Nucci (1998), descrevem que um parque, para ser assim chamado, em relação a dimensões, deve ter pelo menos 10 hectares, o que não se encaixaria nas dimensões da área de estudo deste trabalho.

Porém, lembrando que trata-se de uma cidade pequena, devemos considerar o que fala Kliass (2006) sobre os parques de vizinhança: são áreas menores, entre 12 e 28 mil metros quadrados, que se localizam próximos à população à qual deverão servir. Se destinam à recreação diária, de crianças, mas também áreas que possuam estrutura para adultos.

Mas como dito, deve-se pensar que esse espaço buscará atender e servir como lazer para a cidade como um todo, na intenção de criar um ambiente que acolha os dois lados da cidade. Não deixando de ser então, um parque urbano, que respeita a necessidade e demanda da cidade.

Na cidade pequena, no caso Santa Cruz do Rio Pardo, não são as dimensões que devem definir um espaço como este, mas sim seus usos, sua morfologia, os espaços criados e a articulação destes com o verde e a criação de um espaço público de qualidade, e a capacidade de conectar a cidade toda.

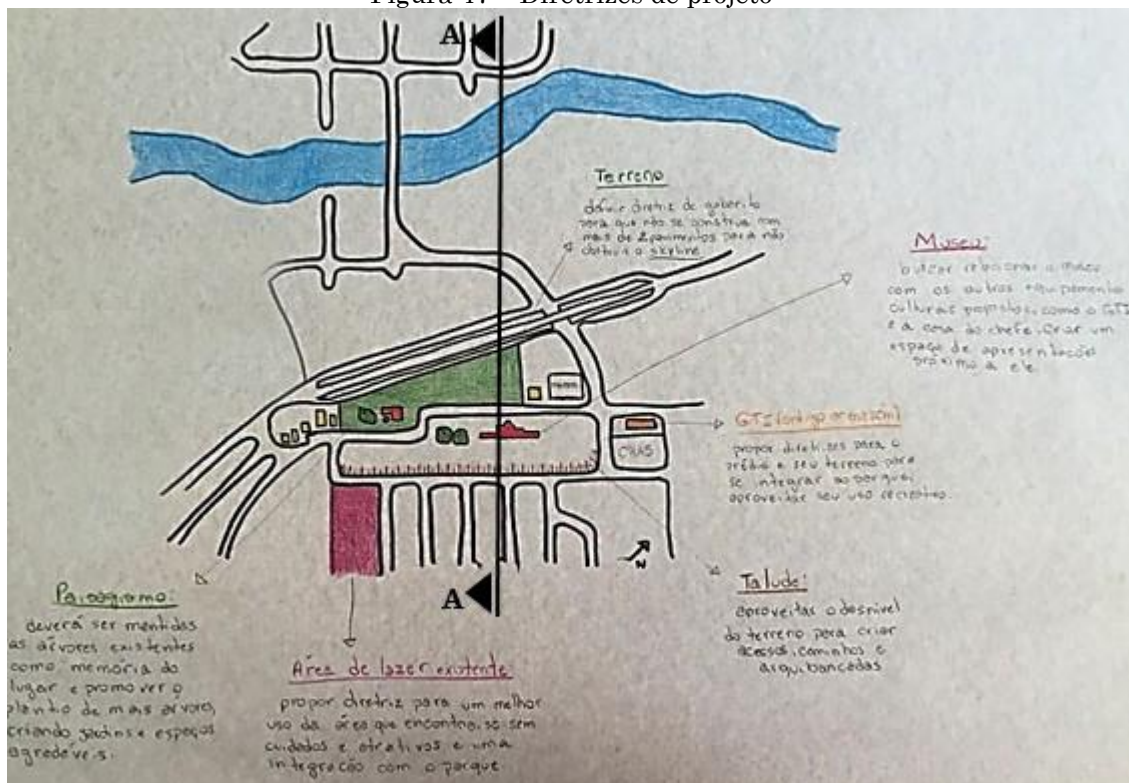
## 6 Diretrizes Projetuais

A partir das análises realizadas e levando-se em consideração as problemáticas encontradas na área, da falta de espaços públicos de qualidade e da dificuldade de acesso aos equipamentos que a cidade oferece para essa parcela da população que mora do lado esquerdo do Rio Pardo, chega-se à conclusão de que a qualificação da esplanada da antiga estação ferroviária de Santa Cruz do Rio Pardo mostra-se como um espaço de grande potencial para a implantação de um espaço público aberto, de lazer, verde, que contemple diferentes usos e ainda, que seja capaz de atrair tanto a população residente no entorno da área, como também da cidade como um todo, tornando-se assim um espaço de integração.

Assim, a implantação do Parque da Estação, buscará levar para a área um espaço público aberto de qualidade, e ainda, em um espaço que um dia foi de tamanha importância para a cidade e seu desenvolvimento, tornando-se o conceito principal para a qualificação dessa área.

A seguir são propostas diretrizes que buscam atender às problemáticas da área bem como as necessidades da população do entorno e da cidade, na busca por um projeto de qualidade (figura 47).

Figura 47 – Diretrizes de projeto



Fonte: Autora (2015)

## PLANO DE MASSAS

A ideia é haver uma setorização no parque, criando áreas distintas, sendo esses setores destinados a recreação/esporte, cultura e contemplação. O setor de lazer será destinado à atividades físicas, brincadeiras, parquinho, etc. O setor de cultura ficará próximo ao museu, com palco e espaços para atividades como apresentações de dança, teatros e aulas ao ar livre. E por fim, o setor de contemplação, será uma área de vegetação mais densa.

## CASA DO CHEFE DA ESTAÇÃO

A casa do chefe da estação, não passou pelo restauro pelo qual a antiga estação ferroviária passou. Visto isso, e as ações do tempo, hoje ela encontra-se em estado de risco de desabamento, com sua estrutura condenada, sendo assim, a prefeitura da cidade, optou por sua demolição. Nesse sentido, pretende-se buscar remeter a sua memória, através de suas ruínas, não deixando-a passar despercebida pelos usuários do espaço.



## GRUPO DA TERCEIRA IDADE (ANTIGO ARMAZÉM DA ESTAÇÃO)

Serão propostas diretrizes para que esse espaço, seja integrado ao parque, e ao espaço cultural que será criado.

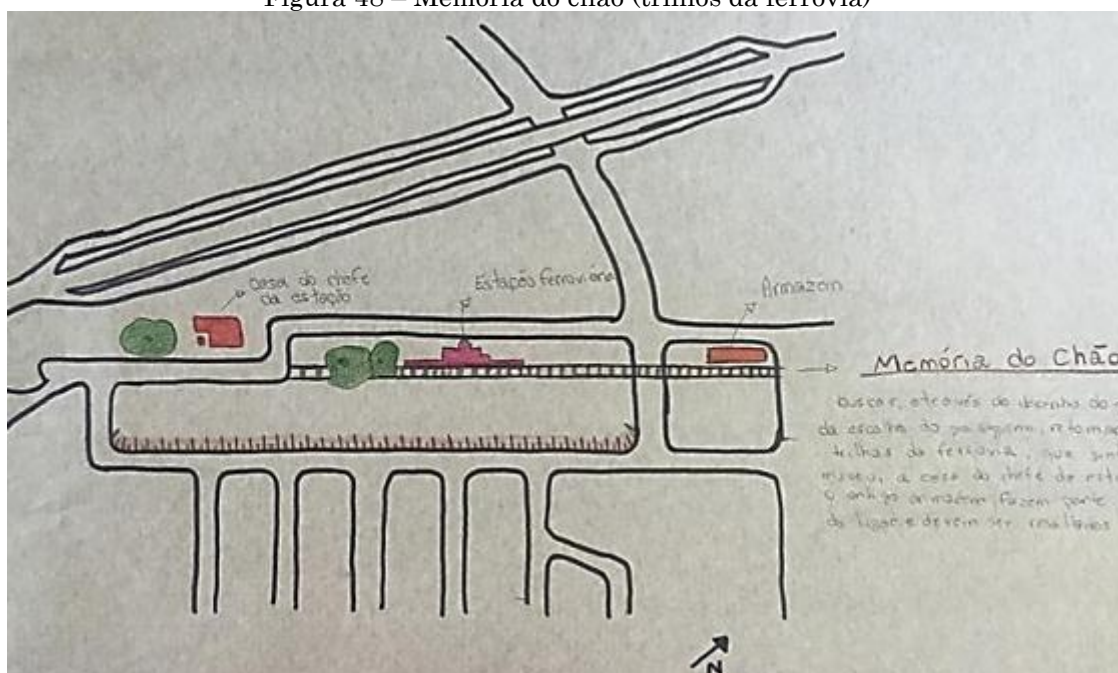
## MUSEU

O museu que hoje abriga a exposição que conta a história do café, da ferrovia e da cidade, deve receber novas exposições, buscar uma ligação com os outros equipamentos culturais próximos, como o GTI (antigo armazém da estação). Um espaço de apresentações deverá ser projetado próximo ao museu, buscando assim, centralizar atividades culturais nessa área do parque.

## MEMÓRIA DO CHÃO (TRILHOS DA FERROVIA)

Como já foi mencionado no trabalho, os trilhos da antiga estação foram retirados com o fechamento da mesma. No projeto buscará se retomar esse caminho dos trilhos, através do desenho do projeto, do paisagismo para que seja preservada a memória do lugar juntamente com as edificações que ainda existem (figura 48).

Figura 48 – Memória do chão (trilhos da ferrovia)

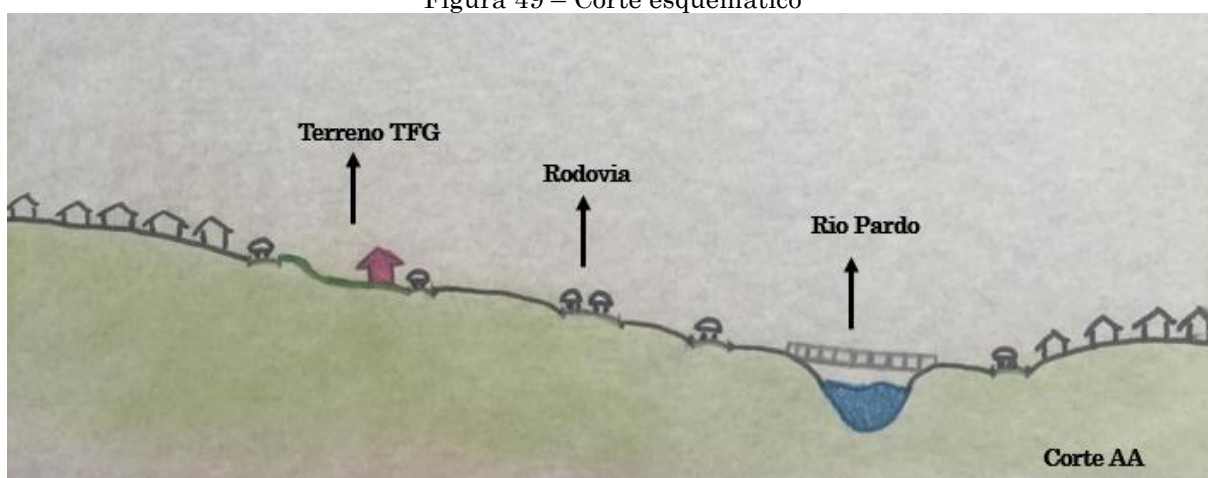


Fonte: Autora (2015)

## SKYLINE

Devido ao terreno se localizar em uma parte alta da cidade, consegue-se uma visão quase que total da cidade a partir dele, sendo assim, buscará se preservar esse *skyline* e, para isso, deverão ser impostas diretrizes para as áreas que se localizam à frente do terreno para que estes não construam com gabarito maior que dois andares, preservando então a visão do *skyline* da cidade (figura 49).

Figura 49 – Corte esquemático



Fonte: Autora (2015)

## PAISAGISMO

Primeiramente, as árvores existentes no local devem ser mantidas pois assim como as edificações são um símbolo da memória do lugar e do seu significado, as árvores também são. Além delas deverão ser plantadas espécies diversas, levando em consideração o bioma existente.

## USOS DO ESPAÇO

A fim de atrair os moradores de toda a cidade para o parque para que assim desfrutem do local e dos seus atrativos, e ainda, buscando um modo de amenizar a segregação que hoje existe, propõe-se, uma vez por semana, levar a feira da cidade para o parque, tornando o local um ponto de encontro dos moradores da cidade toda.

## ÁREA DE LAZER EXISTENTE

A área de lazer existente deve ser preservada, buscando sua manutenção e os cuidados necessários para que seja feito um uso melhor dela, e integrando-se assim ao Parque da Estação.

# 70 Projeto

A partir das diretrizes traçadas para a criação desse espaço público, onde hoje encontra-se um vazio urbano, foi pensada uma grande área de lazer, que proporcione os mais diversos sentimentos e usos não deixando de lado a memória do local.

Busca-se, ao criar e qualificar esse vazio, além de trazer o lazer para a população que reside deste lado do Rio Pardo, criar um espaço que atraia os moradores da cidade toda, buscando amenizar a segregação, já debatida neste trabalho, mesmo sabendo que a separação física não pode ser quebrada – devido ao rio –, ao atrair a população para fazer uso deste espaço, pretende-se diminuir essa diferença físico/social entre os dois lados do rio, convidar as pessoas para este lado do rio, em vez do contrário.

Sendo assim, primeiramente, foram pensados os fluxos que o parque receberá, criando assim, os acessos (figura 50).

Figura 50 – Estudo de acessos

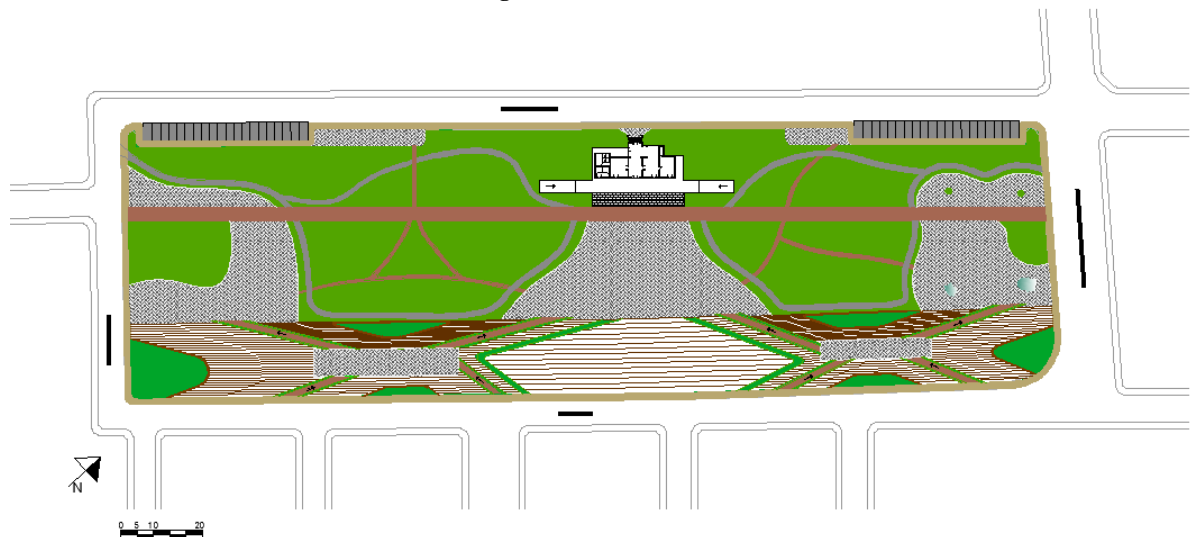


Fonte: Autora (2015)

A escadaria com as rampas e os platôs foram pensadas para solucionar o talude que o terreno possui e dando acesso aos moradores dos bairros adentro, além de se tornar um grande deck de onde é possível apreciar o skyline que se tem da cidade, assim como o parque todo. A ideia foi criar um jogo de acessos com a escadaria e as rampas, através do seu desenho e com os canteiros disposto nela, sendo possível fazer diversos caminhos até chegar na parte plana no parque.

O caminho mais largo, diferente dos outros, por ser a marcação da história da área, por onde passavam os trilhos da ferrovia, dá acesso tanto pra quem vem do outro lado do rio, como quem vem do Bairro das Nações, a esquerda da área. E os caminhos menores conectam-se aos estacionamentos e bicicletários, estes caminhos foram pensados curvilíneos para se diferenciar do caminho principal, o caminho da memória dos trilhos da ferrovia, que atravessa todo o parque. Ainda há a pista de cooper que passa pelo parque todo, sendo mais um dos atrativos do parque (figura 51).

Figura 51- Caminhos

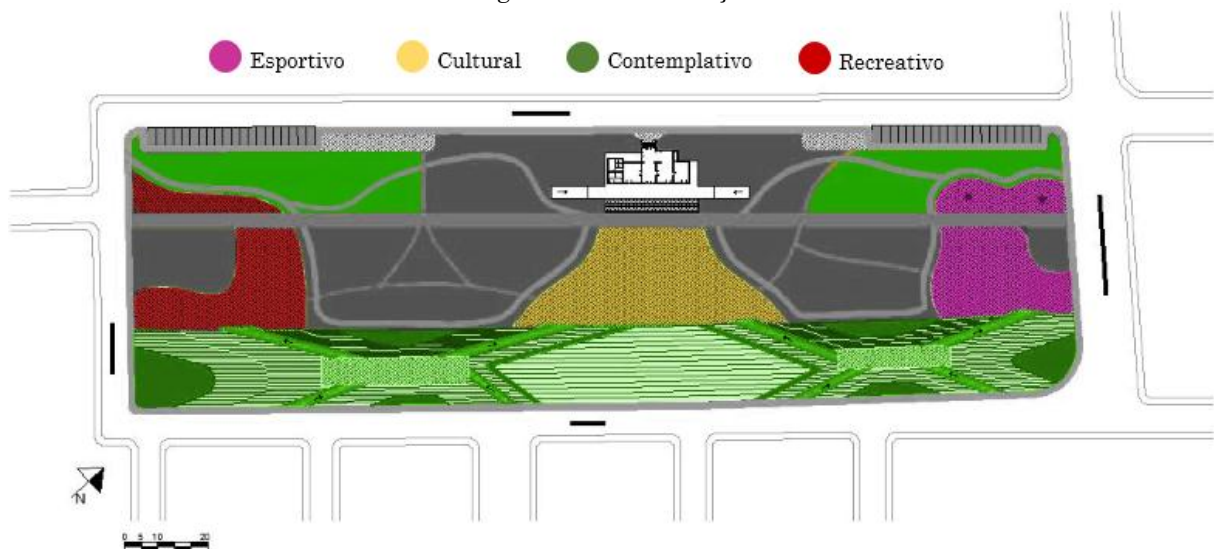


Fonte: Autora (2016)

As praças e a setorização do parque foram pensadas levando-se em conta os fluxos das ruas, no caso de áreas infantis e de adultos, e também na relação com elementos do entorno ou do próprio terreno (figura 52).



Figura 52 - Setorização



Fonte: Autora (2016)

Sendo assim, o setor cultura do parque foi projetado para ficar à frente do museu, onde também foi criado um palco, para que os eventos culturais promovidos tanto pelo museu, como pelo GTI (grupo da terceira idade), ou mesmo shows, eventos da cidade, etc, possam acontecer nesse espaço, o coração do parque. E também esse espaço será usado pela feira da cidade quando esta estiver acontecendo.

O setor de recreação/esporte está dividido em duas praça uma em cada ponta da área: uma com atividades infantis, localiza ao lado esquerdo, visto que o fluxo da rua será menor deste lado, já que praticamente só fará uso desta, quem for acessar o parque e também pela proximidade com a área de lazer já existente no bairro e ainda com uma academia ao ar livre a frente, pensando nos pais/avôs que poderão fazer uso desse espaço, sendo interessante então, que esteja próximo da área recreativa; e outra praça do lado direito, com pistas de skate, sendo então um espaço mais jovem/adulto.

Já o setor contemplativo foi dividido em dois pequenos bosques com arvores frutíferas, que trazem sensações, cheiros e gostos, e cada um próximos as duas praças de recreação/esporte, criando uma relação entre os usuários dessas praças com esses espaços contemplativos, além da escadaria como um todo, que proporciona uma a visão do skyline da cidade.

A casa do chefe da estação, como mencionado anteriormente, devido ao tempo e a falta de manutenção, acabou por comprometer sua estrutura, sendo assim necessária sua demolição. Pensando em manter sua memória no local, foi proposto manter as ruínas da construção, em momentos com alturas menores, e outros momentos maiores, criando assim espaços de sentar também.

Optou-se também por aumentar o espaço do parque modificando o desenho da via que dá acesso aos estacionamentos do mesmo (Avenida Ariosto Moura César), englobando assim a área em que estava a casa do chefe da estação, que era cortada por essa via.

O ponto de apoio de sanitários e bebedouros foram projetados juntos ao museu já existente na área, sendo que dois desses sanitários foram adaptados para terem acessibilidade, assim como as rampas que dão acesso a estes. Tomou-se o cuidado de buscar essa adaptação de acessibilidade aos sanitários sem modificar a estética original do prédio.

O mobiliário do parque foi projetado para ser de tijolos maciços aparentes, remetendo o material utilizado na construção das edificações da época da ferrovia (estação ferroviária, casa do chefe da estação, armazém), e estes terão um desenho orgânico se relacionamento assim com o desenho dos caminhos e das praças projetadas.

A iluminação do parque será feita com luzes de LED (Light Emitting Diode) que proporcionam uma boa iluminação e economizam energia.

As massa arbórea escolhida para o parque é composta por uma variedade de árvores, que além de atrair as pessoas pela sombra que produzem, também despertam sentidos de visão e olfato. Buscou-se utilizar as árvores ainda como marcadores dos espaços criados no parque.

Foram propostas árvores frutíferas (amoreira, jabuticabeira, acerola, pitangueira e goiabeira) que estão localizadas nos bosques, próximos as praças de recreação/esporte.

Para marcar o caminho dos trilhos da ferrovia foi escolhido o jacarandá mimoso (*Machaerium villosum*) com floração roxa, usado em linha reta, com espaçamentos iguais, reforçando junto com o caminho no chão mais ainda o caminho da linha férrea.

Os ipês amarelos (*Tabebuia chrysotricha*) marcam o setor cultural do parque, no caso, foram dispostos contornando a praça central e próximos ao museu. Foram escolhidos por serem árvores com a copa não muito densa, tronco não muitos largos, e por sua coloração e elegância. A ideia é manter essa área central do parque, o setor cultural, mais limpo e aberto.

A sibipiruna (*Caesalpinia peltophoroides*) foi escolhida para as praças laterais do parque, onde ficam as atividades de recreação e esporte, e platos por propiciar uma boa sombra para esses espaços, com seu porte alto e sua copa ampla.

A quaresmeira (*Tibouchina granulosa*) foi utilizada nos estacionamentos, canteiros das escadarias e todo o calçamento do parque, sua floração roxa se relaciona com a floração dos jacarandás no interior do parque.

Nos gramados entre as praças procurou-se não utilizar muita massa arbórea, deixando o espaço mais livre, para que o usuário do parque possa utilizá-lo como preferir, sendo assim, utilizou-se o pau ferro (*Caesalpinia férrea*) nesses espaços entre as praças, criando espaços sombreados, graças a sua altura imponente e suas copas largas.

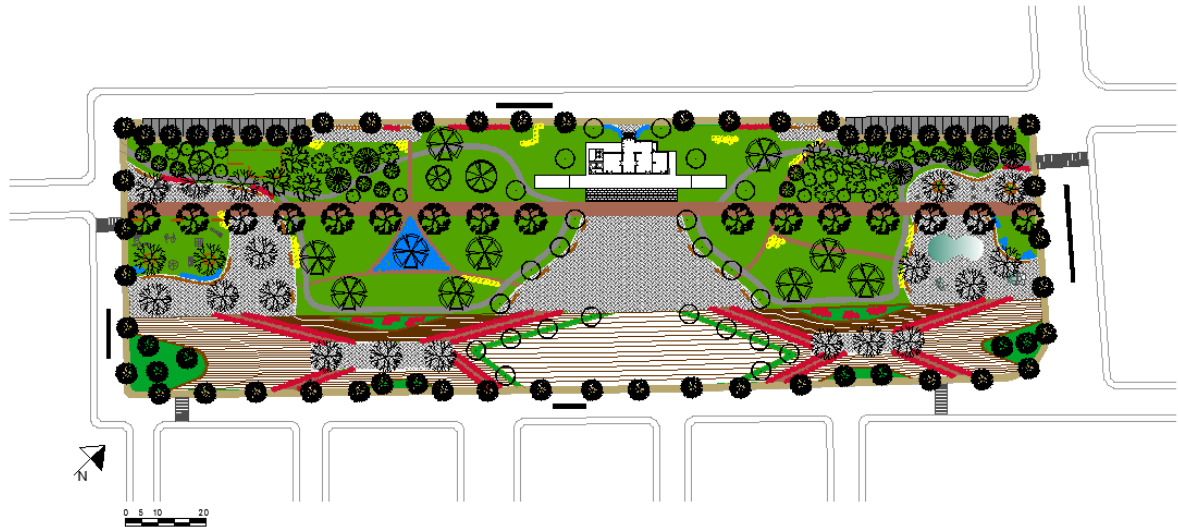
Para forração e ornamentação do parque, ainda foram utilizados o agapanto (*Agapanthus africanus*), a ixora amarela (*Ixora chinensis*) e a iresine (*Iresine herbstii*). A grama utilizada no parque como um todo foi a esmeralda (*Zoysia japônica*) por sua resistência ao pisoteio, já nos canteiros das escadarias foi utilizada a grama amendoim (*Arachis repens*) por ser muito utilizada em proteção de taludes, e não é muito resistente ao pisoteio.

A paginação do piso varia de acordo com as funções de cada espaço. Nas praças e platôs serão utilizados pisos intertravados na cor avermelhada. Já os caminhos serão em solo cimento, por sua durabilidade e resistência, em cor amarelada.

As escadarias serão de concreto com o espelho em tijolos maciços, buscando reunir o antigo com o contemporâneo. A pista de cooper será de terra batida e pedriscos, por absorver bem os impactos da atividade realizada ali.

Enfim, a implantação do parque pode ser assim apresentada (figura53):

Figura 53 - Implantação



Fonte: Autora (2016)

Abaixo, segue imagens que ilustram o trabalho:

Figura 54 – Academia ao ar livre



Fonte: Autora (2016)

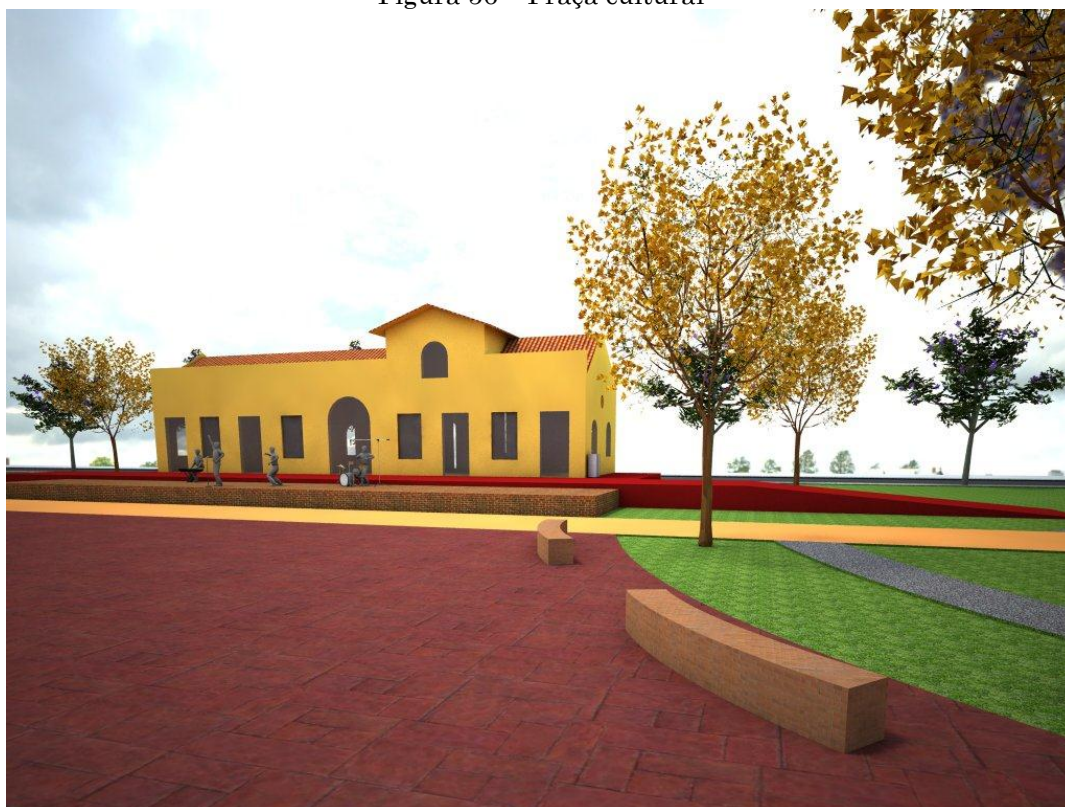


Figura 55 – Praça recreativa



Fonte: Autora (2016)

Figura 56 – Praça cultural



Fonte: Autora (2016)

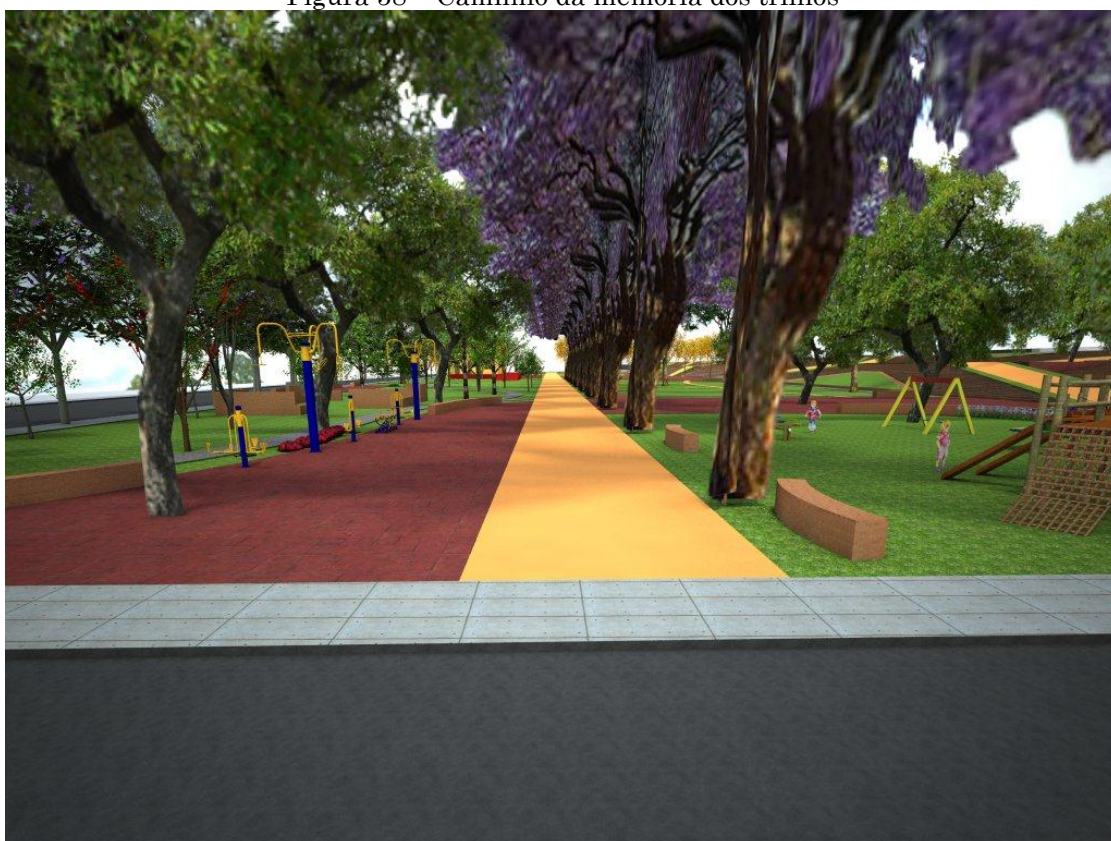


Figura 57 – Praça esportiva



Fonte: Autora (2016)

Figura 58 – Caminho da memória dos trilhos



Fonte: Autora (2016)

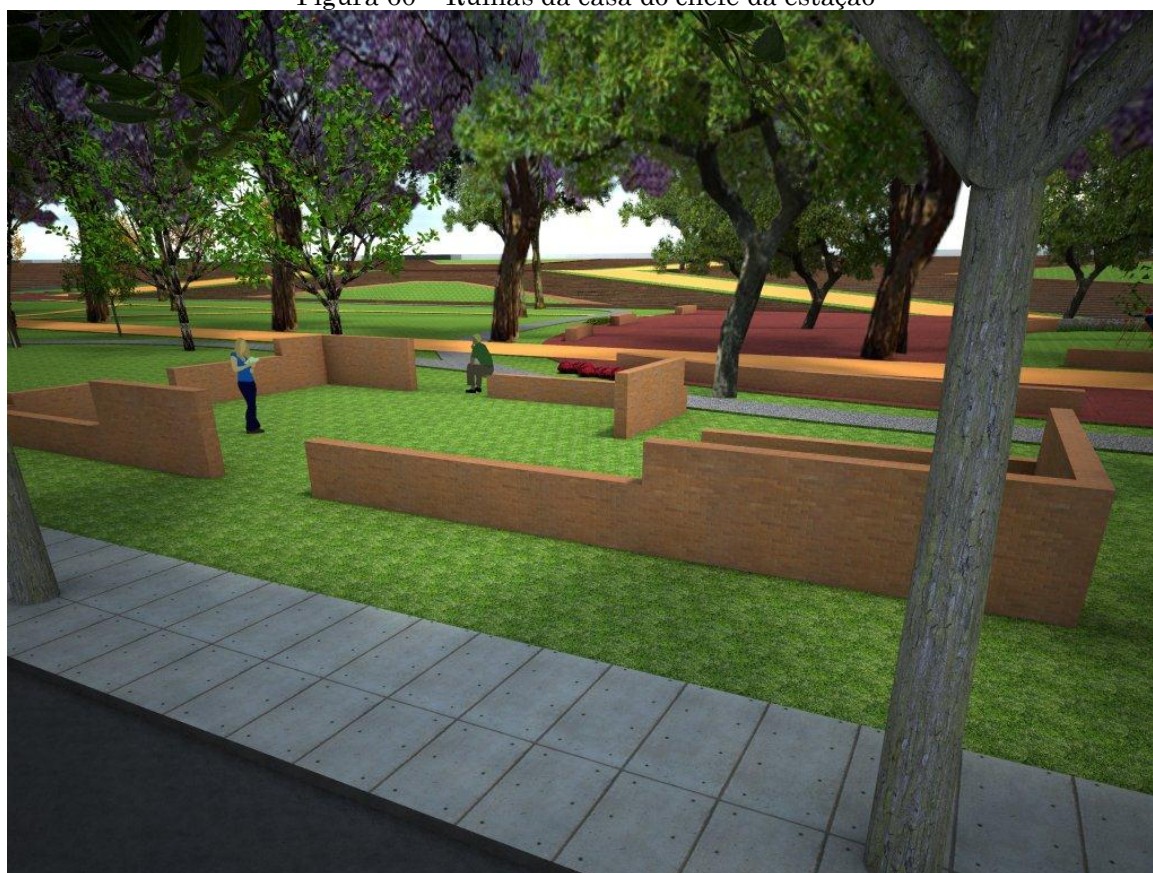


Figura 59 – Bosque frutífero



Fonte: Autora (2016)

Figura 60 – Ruínas da casa do chefe da estação



Fonte: Autora (2016)

## Referências

ABRAHÃO, S. L. **Espaço público**: do urbano ao político. São Paulo: Annablume, 2008.

CARDOSO, A. I. Vazios urbanos e função social da propriedade. **Revista Trimestral de Debate da FASE**, Rio de Janeiro, n. 116, [20??].

CASTELLO, L. **A percepção de lugar**: repensando o conceito de lugar em Arquitetura-Urbanismo. Porto Alegre: PROPARG-UFRRGS, 2007.

CAVALHEIRO, F.; NUCCI, J. C. Espaços livres e qualidade de vida urbana. **Paisagem e Ambiente: Ensaios**, São Paulo, n. 11, p. 277-288, 1998.

CENTRO Cultural de Araras-São Paulo. **Concursosdeprojeto.org**, v. 2, n. 12, out. 2009. Disponível em: <<http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>>. Acesso em: 10 ago. 2015

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA. **Parques urbanos**. Salvador, [1995?]. Disponível em: <<http://www.conder.ba.gov.br/index.php?menu=parquesurbanos>>. Acesso em: 11 ago. 2015.

DITTMAR, A. C. C. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos**: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba-Paraná. 2006. 251f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006.

EVELYN, G.; RESENDE, T. **Parque da Juventude**. Texto publicado no blog Teoria & Crítica - 13ª Turma Arq. UFU, 17 dez. 2010. Disponível em: <<https://teoriacritica13ufu.wordpress.com/2010/12/17/parque-da-juventude/>>. Acesso em: 14 mar. 2015.

FRANCISCO, A. M. A Estrada de Ferro Sorocabana como linha de penetração para a ocupação da Alta Sorocabana. In: FIORIN, E.; HIRAO, H. (Org.). **Cidades do interior paulista**: patrimônio urbano e arquitetônico. Jundiaí: Paco Editorial, 2015. p. 83-108.

GIESBRECHT, R. M. **Sorocaba Railway (1908-1919) Estrada de Ferro (1913-1966)**. 2015. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/scrpardo.html>>. Acesso em: 09 mar. 2015.

GOOGLE EARTH. [Mapas]. [2015]. Disponível em: <<https://www.google.com/earth/>>.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades@. Santa Cruz do Rio Pardo**. 2010. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=354640&search=sao-paulo|santa-cruz-do-rio-pardo|infograficos:-informacoes-completas>>. Acesso em: 28 jun. 2015.

JUNQUEIRA, J. M. F. **A Sorocabana e o ramal de Santa Cruz do Rio Pardo**. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <jm.junqueira@terra.com.br> em 27 maio 2015.

JUNQUEIRA, J. M. F. **Santa Cruz do Rio Pardo: memórias**. Subsídios para história de uma cidade paulistana. 2.ed. Santa Cruz do Rio Pardo: Editora Viena Ltda, 2006.

KLIASS, Rosa Grena. Rosa Kliass: **Desenhando Paisagem, moldando uma profissão**. Rosa Grena Kliass; texto Ruth Verde Zein. São Paulo: Editora Senac, 2006.

LIASCH, J. **O bosque e os ônibus urbanos**. Texto publicado no blog Londrina Histórica, 15 maio 2011. Disponível em: <<http://londrinahistorica.blogspot.com.br/2011/05/o-bosque-e-os-onibus-urbanos.html>>. Acesso em: 11 ago. 2015.

MAGNOLI, M. M. O parque no desenho urbano. **Paisagem e Ambiente: Ensaios**, São Paulo, n. 21, p. 199-213, 2006.

MATOS, O. N. **Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 3. ed. rev. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

NASCIMENTO, A. S. **No vazio, caberiam casas, parques, fábricas... caberia muita cidade**. Presidente Prudente: [s.n.], 2014.

PANERAI, P. **Análise urbana**. Brasília: Ed. UnB, 2006.

PARQUE Klyde Warren: the office of James Burnett. [S.l.]: **ArchDaily Brasil**, 2012. Tradução de Victor Delaqua. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/85701/parque-klyde-warren-the-office-of-james-burnett>>. Acesso em: 09 mar. 2015.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M. F.; PINEDA, R. C. Buenos Aires: la fragmentación em los interstícios de una sociedad polarizada. **Revista Eure**, v. 34, n. 103, p. 73-92, déc. 2008.

ROMA, C. M. **Segregação socioespacial em cidades pequenas**. 2008. 156f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

SANTA CRUZ DO RIO PARDO (a). Lei complementar que institui o Plano Diretor do município de Santa Cruz do Rio Pardo. [Portal] da Prefeitura de Santa Cruz do Rio Pardo. Santa Cruz do Rio Pardo, 2006. Disponível em: <<http://www.santacruzoriopardo.sp.gov.br/>>. Acesso em: 04 mar. 2015.

SANTA CRUZ DO RIO PARDO. Prefeitura Municipal. [Portal] da Prefeitura de Santa Cruz do Rio Pardo. Santa Cruz do Rio Pardo, 2015. Disponível em: <<http://www.santacruzoriopardo.sp.gov.br/>>. Acesso em: 04 mar. 2015.

SANTA CRUZ DO RIO PARDO (b). Prefeitura Municipal. **2ª audiência do Plano Diretor Participativo de Santa Cruz do Rio Pardo**. Santa Cruz do Rio Pardo, 2006. 1 pen-drive. 151 slides em PowerPoint.

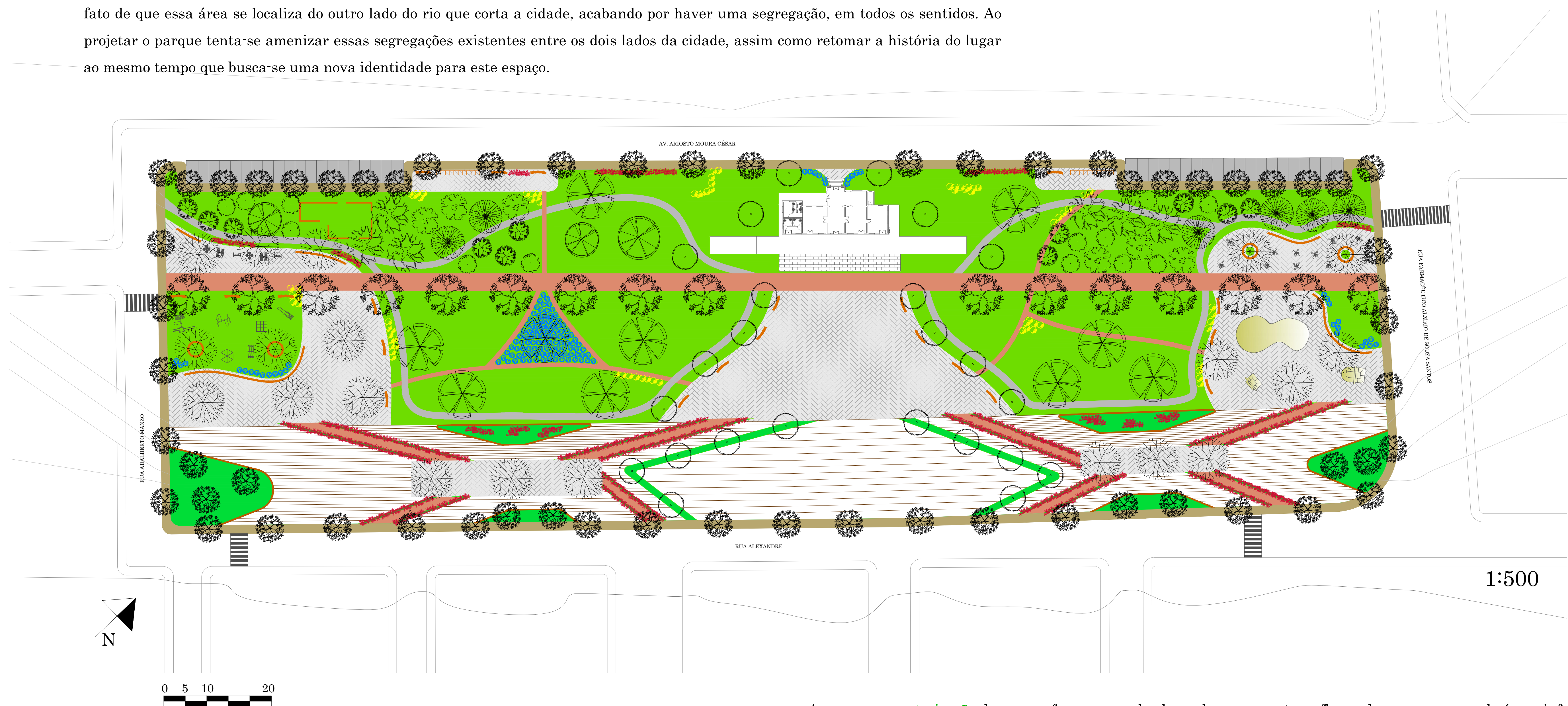
SERAPIÃO, F. Prédios institucionais marcam fase final do Parque da Juventude. **Projeto Design**, n. 344, 2008. Disponível em: <<http://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/aflalo-amp-gasperini-arquitetos-parque-sao-31-10-2008>>. Acesso em: 09 mar. 2015.

SERPA, A. Espaço público e acessibilidade: notas para uma abordagem geográfica. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 15, p. 21-37, 2004.

SPOSITO, M. E. B. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**, México, n.54, p. 114-139, ago. 2004. Disponível em: <<http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/novos%20conte%C3%BAdos%20nas%20periferias%20urbanas%20das%20cidades%20m%C3%A9dias%20do%20estado%20de%20s%C3%A3o%20paulo,%20brasil.pdf>>. Acesso em: 14 ago 2015.



A **área** consiste no terreno da antiga estação ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana, localizada na cidade de Santa Cruz do Rio Pardo. A estação ferroviária foi desativada na década de 60, com a retirada dos trilhos, tornando o espaço um vazio urbano. Além do fato de que essa área se localiza do outro lado do rio que corta a cidade, acabando por haver uma segregação, em todos os sentidos. Ao projetar o parque tenta-se amenizar essas segregações existentes entre os dois lados da cidade, assim como retomar a história do lugar ao mesmo tempo que busca-se uma nova identidade para este espaço.



As praças e a **setorização** do parque foram pensadas levando-se em conta os fluxos das ruas, no caso de áreas infantis e de adultos, e também na relação com elementos do entorno ou do próprio terreno. Pensando nisso, a setorização se dá assim:

**Cultural:** à frente do museu, onde também foi criado um palco, para que os eventos culturais da cidade possam acontecer nesse espaço, o coração do parque;

**Recreativo:** com atividades infantis, localiza ao lado esquerdo do parque, visto que o fluxo da rua será menor deste lado e também pela proximidade com a área de lazer já existente no bairro, e ainda com uma academia ao ar livre à frente, pensando nos pais/avôs/responsáveis que poderão fazer uso desse espaço, sendo interessante então, que esteja próximo da área recreativa;

**Esportivo:** ao lado direito do parque, com pistas de skate, e mesas, sendo então um espaço mais jovem/adulto;

**Contemplativo:** dividido em dois pequenos bosques com árvores frutíferas, próximos as duas praças de recreação/esporte, além da escadaria como um todo, que proporciona a visão para o parque todo e para o skyline da cidade.

# PARQUE DA ESTAÇÃO

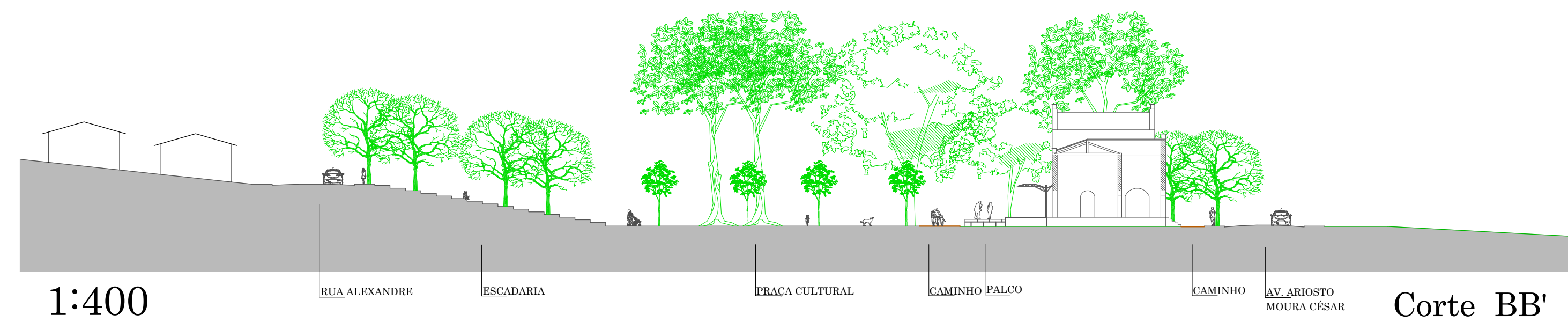
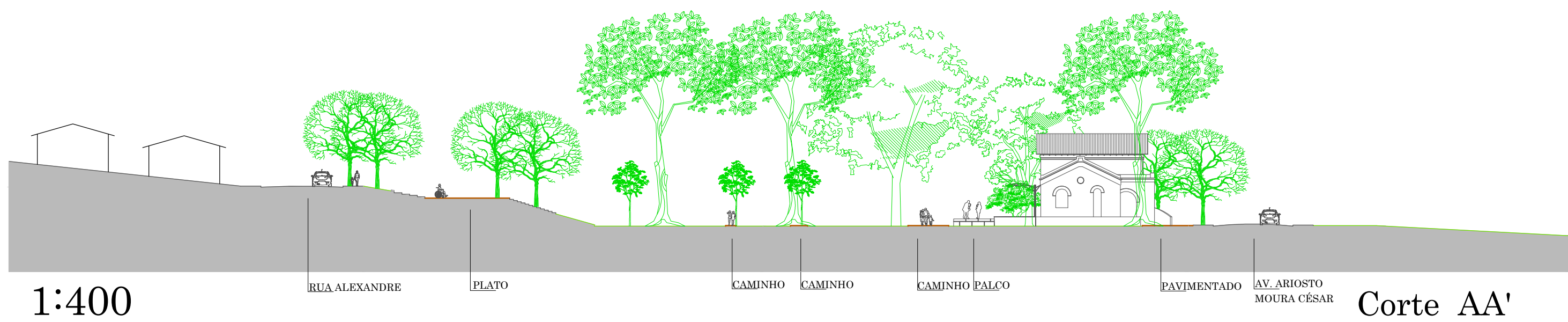
Ana Carolina dos Santos  
Orientadora: Pro<sup>fa</sup>. Dr<sup>a</sup>. Arlete Maria Francisco

FCT UNESP  
Arquitetura e Urbanismo  
2016

IMPLANTAÇÃO

1/4





A **escadaria** com as rampas e os platôs foram pensadas para solucionar o talude que o terreno possui e criar um acesso ao parque por esse espaço, além de se tornar um grande deck de onde é possível apreciar o skyline que se tem da cidade. A ideia foi criar um jogo de acessos com a escadaria e as rampas, através do seu desenho e com os canteiros disposto nela, sendo possível fazer diversos caminhos até chegar na parte plana no parque.

A **paginação de piso** variada de acordo com as funções de cada espaço.

**Solo cimento:** em cor amarelada, nos caminhos, por sua boa durabilidade e resistência;

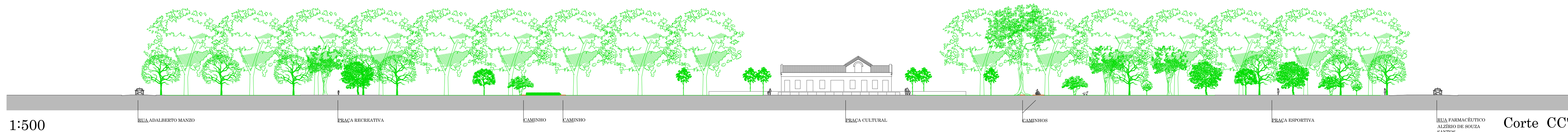
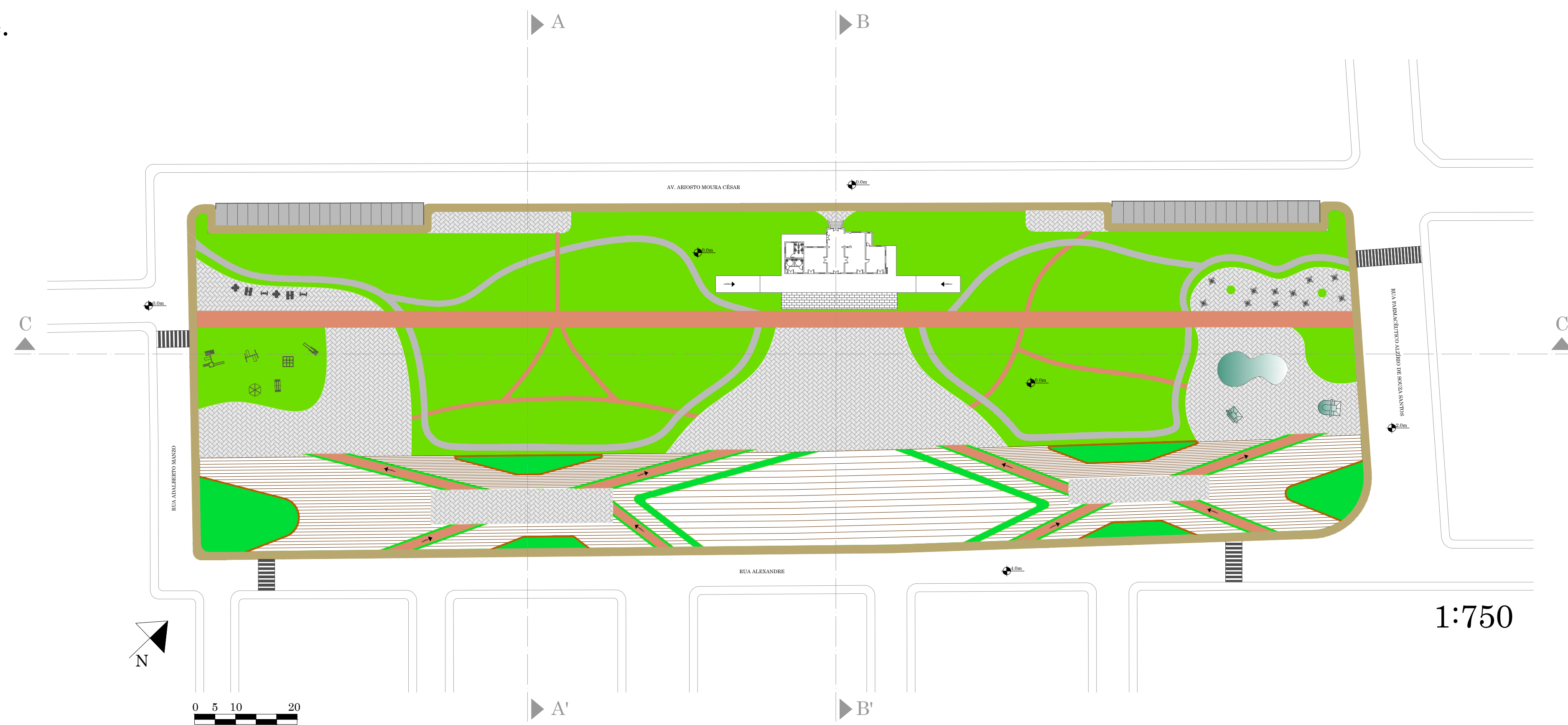
**Piso intertravado:** em cor avermelhada, nas praças e platos;

**Pedriscos e terra batida:** na pista de cooper, por absorver bem os impactos da atividade realizada;

**Tijolo à vista e concreto:** na escadaria, buscando unir a ideia dos materiais utilizados nas edificações do parque com materiais contemporâneos;

**Grama esmeralda:** utilizada por sua resistência ao pisoteio;

**Grama amendoim:** utilizada no canteiros da escadaria por ser muito usada em proteção de taludes.



# PARQUE DA ESTAÇÃO

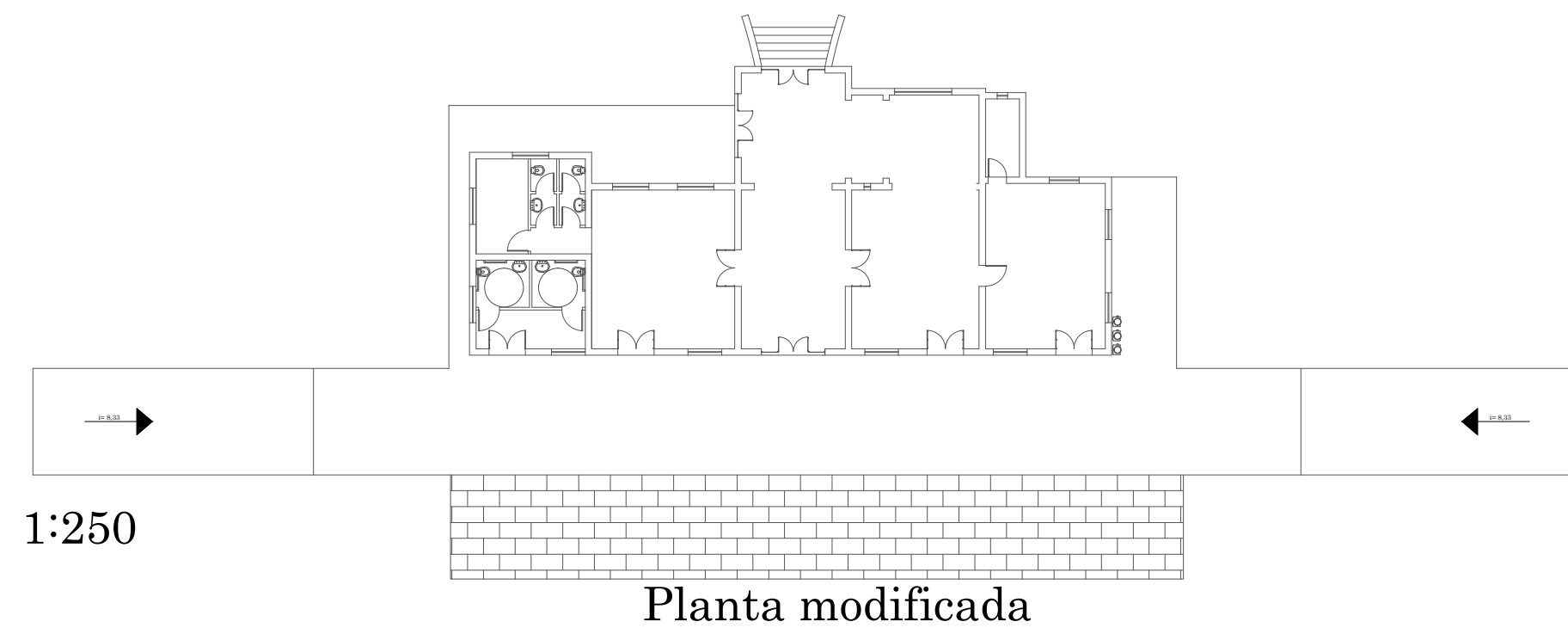
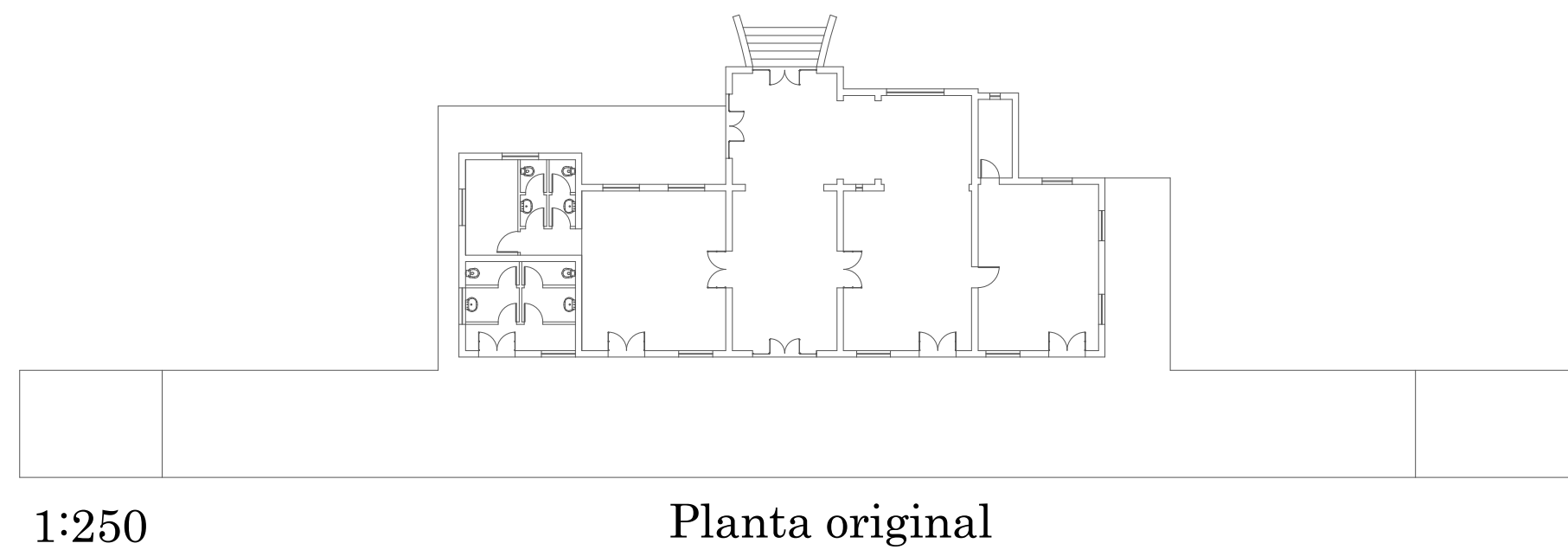
Ana Carolina dos Santos  
Orientadora: Pro<sup>fa</sup>. Dr<sup>a</sup>. Arlete Maria Francisco

FCT UNESP  
Arquitetura e Urbanismo  
2016

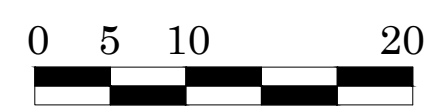
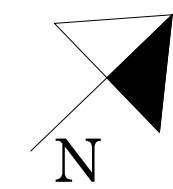
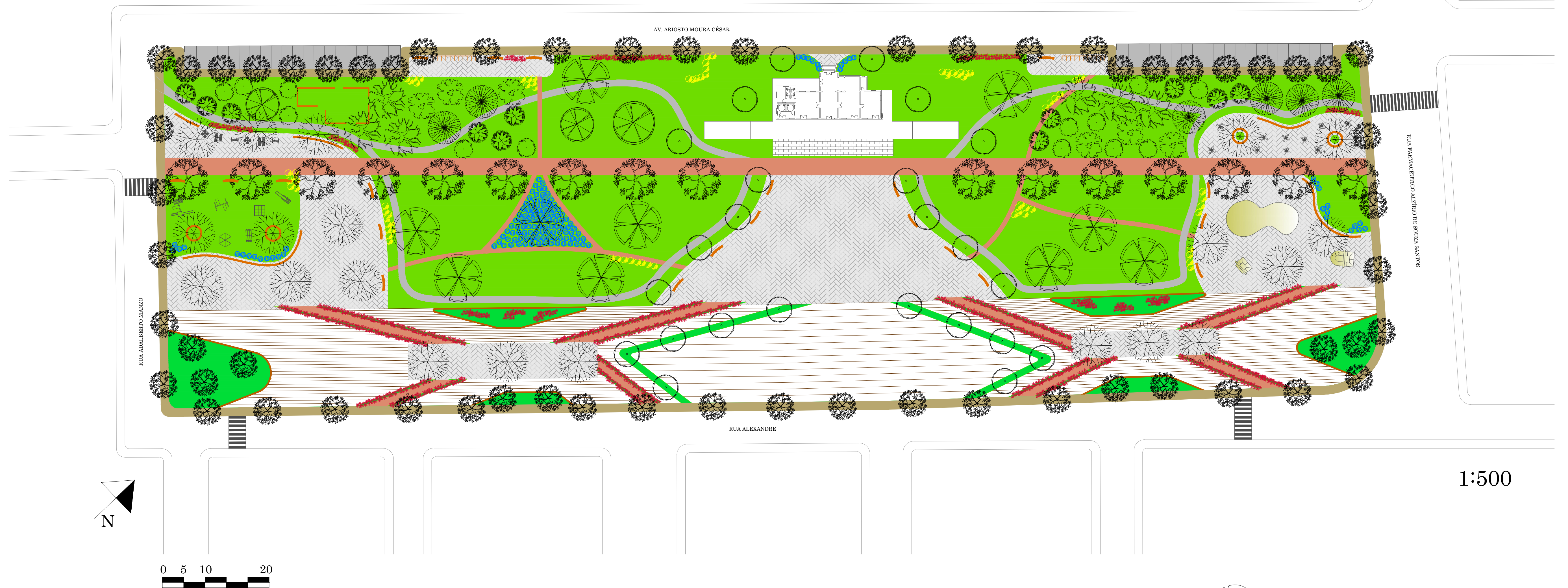
PAGINAÇÃO DE PISO E CORTES

2/4





O ponto de apoio de sanitários e bebedouros foram projetados juntos ao museu já existente na área, sendo que dois desses sanitários foram adaptados para terem acessibilidade, assim como as rampas que dão acesso a estes. Tomou-se o cuidado de buscar esse adaptação de acessibilidade aos sanitários sem modificar a estética original do prédio.



O paisagismo escolhido para o parque é composta por uma variedade de espécies, que atraem as pessoas pelas sombras que produzem, pela visão e olfato. Buscou-se utilizar as árvores ainda como marcadores dos espaços criados no parque.

<p><b>AMORIMIA</b> Nome Científico - Amorimia Altura - 8m Floração - agriset Diâmetro - 8m Clima - Temperado (adaptada ao Brasil)</p>	<p><b>JABOTICABEIRA</b> Nome Científico - Myrciaria trunciflora Altura - 12m Floração - jul-ago e nov-dez Diâmetro - 8m Clima - Subtropical</p>	<p><b>ACEROLA</b> Nome Científico - Malpighia emarginata Altura - 3m Floração - set-nov Diâmetro - 4m Clima - Tropical/Subtropical</p>	<p><b>PITTANGUEIRA</b> Nome Científico - Eugenia uniflora Altura - 6m Floração - ago-nov Diâmetro - 4m Clima - Tropical/Subtropical</p>	<p><b>GOIABEIRA</b> Nome Científico - Psidium guajava Altura - 4m Floração - set-nov Diâmetro - 6m Clima - Tropical/Subtropical</p>	<p><b>SIRIPIRUNA</b> Nome Científico - Cassipouia polyphloides Altura - 12m Floração - set-nov Diâmetro - 10m Clima - Tropical</p>	<p><b>JACARANDA MIMOSA</b> Nome Científico - Jacaranda mimosifolia Altura - 20m Floração - out-dez Diâmetro - 12m Clima - Tropical/Subtropical</p>	<p><b>QUARESMEIRA</b> Nome Científico - Theobroma grandifolia Altura - 10m Floração - jan-ago Diâmetro - 6m Clima - Tropical/Subtropical</p>	<p><b>PAU FERRO</b> Nome Científico - Casearia ferrug Altura - 20m Floração - jan-mar Diâmetro - 10m Clima - Tropical</p>	<p><b>IPÊ (amarelo)</b> Nome Científico - Tabebuia chrysostricha Altura - 6m Floração - ago-set Diâmetro - 6m Clima - Subtropical</p>	<p><b>ÁRVORE EXISTENTE</b></p>	<p><b>FORRAÇÕES/ARBUSTOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> AGAPANTHO (Agapanthus africanus)</li> <li> IXORA AMARELA (Ixora chinensis)</li> <li> IRESINE - CORAÇÃO MAGAADO (Iresine herbertii)</li> </ul>
---	---	--	---	---	--	--	--	---	---	--------------------------------	--

# PARQUE DA ESTAÇÃO

Ana Carolina dos Santos  
Orientadora: Pro<sup>fa</sup>. Dr<sup>a</sup>. Arlete Maria Francisco

FCT UNESP  
Arquitetura e Urbanismo  
2016

PAISAGISMO





Academia ao ar livre



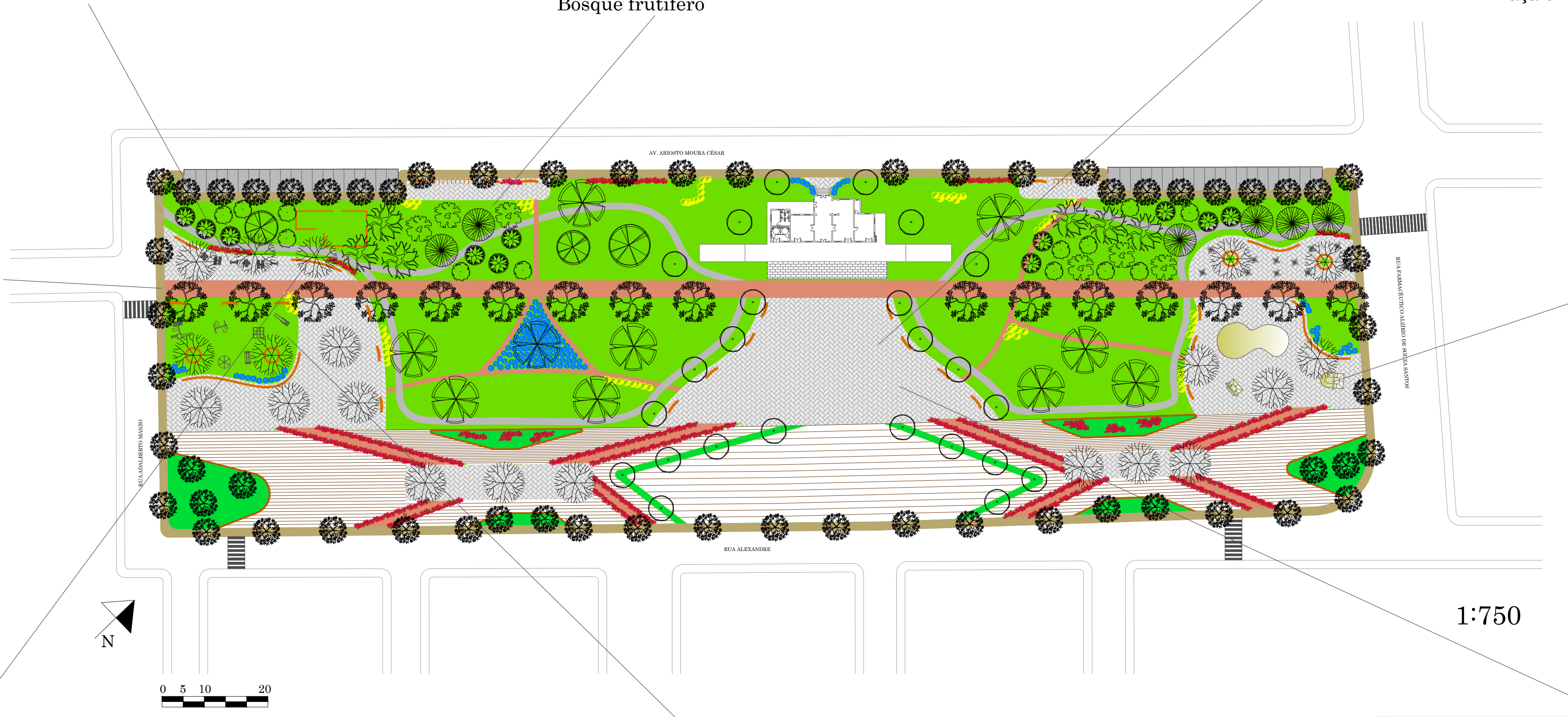
Bosque frutífero



Praça cultura



Caminho da memória dos trilhos



Praça esportiva



Ruínas da casa do chefe da estação



Praça recreativa



Vista da praça cultura de fora do parque

# PARQUE DA ESTAÇÃO

Ana Carolina dos Santos  
Orientadora: Pro<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Arlete Maria Francisco

FCT UNESP  
Arquitetura e Urbanismo  
2016

RENDERS