Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"
Faculdade de Ciências e Tecnologia

A Linha

Caroline de Melo Almeida
Orientador: Profº Drº Hélio Hirao

Presidente Prudente
2017

AGRADEÇO À MINHA FAMÍLIA, POR SEU APOIO INCONDICIONAL
AOS MEUS AMIGOS, POR TORNAREM INESQUECÍVEL O PERÍODO
DA GRADUAÇÃO
AO MEU ORIENTADOR, PELA CONTRIBUIÇÃO AO TRABALHO.
E, POR FIM, AGRADEÇO AO CAFÉ, POR ESTAR SEMPRE
PRESENTE NAS HORAS MAIS DIFÍCEIS.

Figura 1: Fotos ao longo do trecho da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Martinópolis. 2016.
Figura 2 (próxima página): Placa presente na Estação Ferroviária de Martinópolis. 24 de maio de 2016. Fonte: Acervo próprio.

Sumário

Introdução 9
Princípios Teóricos 10
Metodologia 15
Histórico 17
Cidade 21
Área 26
Centro 37
Tempo e Espaço 47
Memórias 50
Referências Projetuais 53
High Line 54
Park am Gleisdreieck 57
Parque da Juventude 60
Centro Cultural de Araras 62
Centro Aberto 63
Projeto 64
Escala Cidade 65
Escala Bairro 74
Escada Quadra 80
Escala Edifício 94
Considerações Finais 99
Bibliografia 100
Anexos

Resumo

O crescimento das cidades implica, na maioria dos casos, em vazios deixados dentro de sua malha urbana. Tais vazios podem surgir por diversas formas, sendo uma delas o abandono de infraestruturas encravadas na malha da cidade, formando vazios físicos e de uso, conhecidos como espaços residuais. Esses espaços são providos de características peculiares, o que os tornam individuais, cada qual com sua relação com a história, população local e entorno. Dada a característica comum de quebra com a malha urbana, esses vazios, de modo geral, funcionam tanto como pontos que causam estranhamento e consequente afastamento das pessoas, como pontos para a liberdade e usos de certos grupos.

A cidade de Martinópolis, localizada na região de Presidente Prudente, nasceu na década de 1920 junto aos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana. Após a desativação dos trens que transportavam carga e passageiros, a estrutura da linha férrea perdeu seu uso ao longo do tempo, o que resultou em um grande vazio urbano que corta a cidade de Leste a Oeste, cuja falta de tratamento subutiliza a infraestrutura disponível e deixa a desejar na exploração de suas potencialidades. Dada a localização e a extensão desse vazio, caminhar pelo espaço mostra a existência de diferentes características, usos e ambiências.

À vista disso, o presente trabalho apresenta o estudo desse grande espaço residual e proposta de intervenção. Para isso, vale-se da pesquisa por autores que trataram desde os vazios urbanos, como Dittmar e Solà-Morales, até a qualidade de espaços urbanos, como Jan Gehl e Jane Jacobs, passando por Ecléa Bosi e seu estudo da memória dos velhos. Além desses, lança mão de uma forma diferenciada de apreensão do espaço urbano, por meio das teorias de experiências multissensoriais propostas por Pallasmaa, Zumthor e Debord, formando, na conjunção dos autores, uma metodologia de apreensão do espaço que leva em consideração a escala humana, as sensações que o ambiente proporciona, os atuais usos e a qualidade urbana.

Palavras-chave: Interior Paulista; Patrimônio Ferroviário; Sorocabana; Martinópolis; Vazio Urbano; Experiências Multissensoriais.

Figura 3: Vista aérea de Martinópolis. Fonte: Facebook.

Introdução

No processo de desenvolvimento das cidades, o surgimento de vazios nos centros urbanos ou em áreas periféricas é um fenômeno comum e possui diversas razões, tais como os interesses de especulação imobiliária e a desativação de grandes estruturas obsoletas, entre outros. Apesar do avanço dos estudos acerca desses espaços ao longo do tempo, ainda hoje não se tem um consenso sobre o assunto, dada a grande quantidade de variáveis e situações envolvidas. Assim, é possível afirmar que cada vazio urbano possui uma história, uma razão de existir e uma relação com a malha urbana e seus habitantes (BORDE, 2003, p. 02).

Figura 4: Carroceiro próximo à Estação Ferroviária de Martinópolis. Fonte: Facebook.

Voltando-se para o extremo Oeste Paulista, é possível identificar que, apesar de se caracterizar como uma região de cidades relativamente novas e de pequeno e médio tamanhos, coexistem também diferentes tipos de vazios urbanos. Alguns deles relacionam-se à história de colonização do local: muitos desses espaços encontram-se no entorno das instalações ferroviárias da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (1871-1971).

Um exemplo é a cidade de Martinópolis, localizada na região de Presidente Prudente. O município teve sua origem e história intrinsecamente relacionadas à estrada de ferro. Todavia, com a desativação da mesma, restaram as estruturas e espaços que seu uso demandava. Atualmente, essas áreas ao longo da ferrovia - que corta a cidade praticamente ao meio - possuem diversos e variados usos, apesar de manterem em sua maior parte o aspecto de abandono e esquecimento.

Portanto, o presente trabalho toma essas áreas ao longo da linha férrea dentro da cidade de Martinópolis como objeto de estudo, problematizando-as e estudando suas características, história, usos e potenciais. Esse interesse deve-se, em boa parte, à relação que essas áreas têm com a história da cidade e da própria região. Além disso, o fato de dividir a cidade e seu desenho curvilíneo proporcionou uma riqueza de características e usos que demandam estudo. Isto posto, a proposta de intervenção na área levou em consideração a bibliografia consultada, as referências projetuais, a história da cidade e buscou tornar o pedestre protagonista do espaço público.

Princípios Teóricos

Caminhar pela cidade é uma atividade cotidiana de todo morador de área urbana. No entanto, olhar e observar a cidade já não é tão comum assim. Conforme foram se desenvolvendo, juntamente com a tecnologia e a rapidez contemporâneas, as cidades já não são mais contempladas por boa parte de seus habitantes. As vias que levam os moradores a seus destinos, como lojas, igrejas, etc., representam, muitas vezes, a principal imagem da cidade. Todavia, o ambiente urbano possui peculiaridades e ambiências a serem observadas e desfrutadas.

***

De acordo com Kevin Lynch, um dos elementos para a compreensão da imagem da cidade são os bairros: locais com características e ambiências diferentes dentro da área urbana. Essas diferenças facilitam a identificação de determinadas porções da cidade, auxiliando na orientação espacial de seus habitantes (LYNCH, 1997, p. 52). Além disso, as cidades atuais apresentam a setorização de determinados ambientes, como a concentração de edifícios, residências, indústria ou comércio.

Em meio a esses espaços especializados, existem os *vazios urbanos*, que se apresentam em meio aos edifícios ou servem de divisão entre lugares, como limites de bairros. Frutos de diferentes processos de destituição de suas funções originais (especulação imobiliária, estruturas de produção ou transporte obsoletas, etc.), esses vazios passaram a ser problematizados há pouco tempo, sendo que antes eram vistos apenas como parte do ritmo de cheios e vazios da cidade (BORDE, 2003, p. 01-02).

Alguns autores que trataram do tema procuraram aproximar o termo vazios urbanos de algo que os relacionasse às características de desocupado, improdutivo, sem horizonte de futuro e impreciso. Um deles foi o autor Solà-Morales que utilizou o termo em francês *terrains vagues* para tratar do tema. Em linhas gerais, os vazios urbanos podem ser classificados como:

> aqueles terrenos localizados em áreas providas de infraestrutura que não realizam plenamente a sua função social e econômica, seja porque estão ocupados por uma estrutura sem uso ou atividade, seja porque estão de fato desocupados, vazios. (BORDE, 2003, p. 04)

Como são quebras no tecido urbano, causam estranheza e afastam boa parte das pessoas, apesar de estarem diluídos em seu ambiente cotidiano. Dadas as suas particularidades (silenciosos, marginais, destoam do ritmo urbano do entorno, etc.), acabam por despertar nos transeuntes a imaginação de estruturas urbanas ocupando o espaço, mas também o desejo de evitá-los em seus caminhos. Não obstante, dentro de seu contexto, esses locais funcionam como abrigos de liberdade, identidade e memória para os habitantes, em razão de possuírem potencialidades para usos e apropriações diversos, podendo proporcionar liberdade para pequenos grupos, além de se constituírem brechas na cidade que anunciam o descompasso entre eles e o processo de urbanização, trazendo, por vezes, o passado que não conseguiu acompanhar o presente.

Para que haja qualquer intervenção nesses locais é necessário um estudo aprofundado de suas qualidades e atuais usos, pois uma proposta de intervenção que cancelasse esses valores e usos próprios seria maléfica, visto que haveria perda da identidade de determinados grupos com esses terrenos ou mesmo da cidade com parte de sua memória. Isto posto, a transformação desses lugares deve ter como base a apreensão de sua natureza, de suas qualidades, sem se esquecer dos anseios da sociedade.

Dado que a ferrovia necessitava de grandes locais para o seu funcionamento - para os trilhos, pátios de manobra, estações e outros edifícios -, uma das categorias de vazios urbanos é aquela decorrente das estruturas e locais não mais utilizados por esse tipo de transporte. Com o progressivo desuso a partir da década de 1960, esses espaços - muitas vezes localizados nos centros urbanos - perderam sua função, tornando-se

vazios que evocam a memória da cidade. Essa memória é particularmente forte em locais onde a ferrovia não trouxe apenas o desenvolvimento e a comunicação, mas foi um marco na própria fundação da cidade. Assim, a partir de 2001 o conceito *memória ferroviária* passou a se popularizar. Apesar da falta de definição, sabe-se que se refere a:

> uma memória social gerada pela ferrovia, que é plural, conflituosa, refere-se a patrões e trabalhadores e, em cada cidade, esteve relacionada a fatos concretos únicos, a elementos materiais únicos, a histórias locais únicas. A ferrovia possibilitou a modificação, a geração e o desenvolvimento de uma série de hábitos urbanos ou rurais surgidos à época da modernidade, do intercâmbio de informações, da diminuição do tempo e do encurtamento de distâncias. (PROCHNOW, 2014, p. 80)

Apesar da singularidade da relação de cada cidade com a ferrovia, o denominador comum é o de que esta faz parte do registro de vida da população, especialmente onde a circulação dos trens foi interrompida em definitivo há poucos anos. Dado o valor desses espaços e construções associadas, são estudadas como Patrimônio Industrial Ferroviário, definidos pela Carta de Nizhny Tagil como *vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico*.[1] Este documento também define que as intervenções nesses patrimônios devem conservar sua ambiência e autenticidade, além de serem reversíveis.

Acerca do princípio de reversibilidade nas intervenções em patrimônio, pode-se citar Cesare Brandi e o *restauro crítico*, que também procura deixar evidente a diferença entre a alteração efetuada e o original. De sua teoria, depreende-se que é possível dar a um monumento ou lugar um uso diferente do original, desde que este seja compatível e não interfira no entorno urbano, isto é, haja o mínimo de alteração da ambiência. Para que esta conservação ocorra mesmo frente à intervenções, um dos pontos necessários é a análise do comportamento da população em relação a estes espaços: como os vêem, quais sensações proporcionadas, qual a atmosfera apreendida, e etc. (DO CARMO, F. H.; VICHNEWKI, H.; PASSADOR, J.; TERRA, L., 2016, p. 04).

[1] Carta sobre Patrimônio Industrial publicada em 2003 no Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)). Disponível em: < http://www.patrimonioindustrial.org.br>. Acesso em: 27 de ago. de 2016.

***

O arquiteto Juhani Pallasmaa afirma que atualmente existe o predomínio da visão sobre os outros sentidos em quase todos os âmbitos do conhecimento. Segundo ele, a falta de humanidade presentes nas cidades e na própria arquitetura deve-se à negligência do corpo e da mente, assim como a um desequilíbrio no sistema sensorial. A supremacia da visão frente aos outros sentidos produziu cidades que, ao desrespeitarem a escala humana e priorizarem a beleza estética, não convidam seus habitantes a trabalharem os demais sentidos.

> En lugar de experimentar nuestro ser-en-el-mundo, lo contemplamos desde afuera como espectadores de imágenes proyetadas sobre la superficie de la retina. (PALLASMAA, 2005, p. 30)

A partir disso, o autor defende que a experiência da arquitetura deve ser *multissensorial* como forma de reorganizar os sentidos humanos e haver uma real experiência da arquitetura e das cidades, considerando-se seus habitantes, a escala humana e as sensações que essa interação pode proporcionar.

Nessa linha de raciocínio, Guy Debord afirmou que se uma pessoa (ou um grupo de pessoas) se deixar levar pelas solicitações do terreno/ influências da cidade e andar sem rumo, terá a experiência chamada *deriva*. Essa é uma técnica que se relaciona ao flanar pela cidade, mas se afasta do conceito de passeio. Através dela, ao passar pelos locais da cidade com suas diferentes características, pode-se construir mapas psicogeográficos do ambiente urbano, isto é, mapas que utilizam Geografia Sensitiva e Subjetiva (Psicogeografia), no intuito de demonstrar as diferentes ambiências percebidas por meio deriva. Esses mapas são imaginários e subjetivos, demonstram uma nova maneira de apreender o espaço urbano, através da experiência multissensorial.

Outro autor, Peter Zumthor, também defende essa experiência ao falar sobre a sedução do lugar e as sensações que o ambiente proporciona,

denominadas atmosferas.

> A atmosfera comunica com a nossa percepção emocional, isto é, a percepção que funciona de forma instintiva e que o ser humano possui para sobreviver. Há situações em que não podemos perder tempo a pensar se gostamos ou não de alguma coisa, se devemos ou não saltar e fugir. Existe algo em nós que comunica imediatamente conosco. Compreensão imediata, ligação emocional imediata, recusa imediata. (ZUMTHOR, 2009, p. 11-13)

Apesar de falar sobre a sedução do lugar como um todo, o autor se volta para obras arquitetônicas. De acordo com Zumthor, existe um lado artesanal, um método de trabalho na criação das atmosferas que deve acompanhar o arquiteto ao longo do processo de concepção da obra. Assim, o profissional deve ter sempre em mente a escala humana, para que a obra tenha atmosfera e seja agradável.

O trabalho com a escala humana deve considerar o ato de caminhar e observar, chamado pelo autor de deambular. Este é um processo de descoberta e experiência multissensorial dentro de suas próprias obras, ou seja, a pessoa é incitada a procurar o seu caminho, como em uma floresta, aproveitando as sensações que o espaço proporciona.

Com base nesses autores, chega-se a conclusão de que a partir de caminhos pré-estabelecidos, um observador pode realizar a experiência multissensorial ao atentar-se ao ambiente e suas solicitações, em uma relação subjetiva que o leva ao seu próprio caminho e às suas próprias conclusões.

***

Sun Alex, em seu livro *Projeto da Praça*, promove uma discussão acerca do termo *espaços públicos* e afirma - por meio de diversos autores - que este se refere a um local onde não há obstáculos, todas as pessoas têm acesso, lugar de indiferenças mas submisso às regras de civilidade.

Lynch, por sua vez, defende que existem os seguintes direitos associados ao controle do usuário na relação com o espaço que toma como sua propriedade (LYNCH, 1981, p. 195-197):

- **Direito de presença:** é o direito do usuário de estar em um lugar, ao qual pode ou não ser acrescentado o direito de excluir outras pessoas;
- **Direito do uso e da ação:** direito do usuário de se comportar de forma livre em um lugar;
- **Direito da apropriação:** quando o usuário pode ser apropriar e utilizar os recursos de um lugar em seu benefício;
- **Direito de modificação:** o usuário pode modificar um ambiente conforme o considerar adequado;
- **Direito de disposição:** o usuário pode oferecer seus direitos sobre uma propriedade a quem bem entender.

A partir disso, o autor afirma que as pessoas estabelecem territórios invisíveis a sua volta, além das propriedades territoriais explicitamente marcadas. Com base nessas duas ideias conclui-se que o controle social dos espaços públicos deve ser delicado, de tal forma que haja o convívio pacífico de utilizadores heterogêneos que se apropriem do espaço, exercendo seus direitos, mas vendo-o como propriedade coletiva.

Além disso, Alex cita a classificação de três tipos de acesso público, que podem ser combinados, a fim de tornar o espaço mais ou menos atrativo (ALEX, 2008, p. 25):

- **Acesso físico:** ausência de impedimentos físicos ou arquitetônicos nas entradas e saídas (ex: plantas, água, etc.); considera-se também a qualidade dos trajetos, as condições de travessia das vias e a localização das aberturas;
- **Acesso visual ou visibilidade:** primeiro contato, mesmo à distância, com o lugar; o usuário deve ter uma boa informação visual do espaço antes de adentrar, pois, instintivamente vai procurar perceber e identificar possíveis ameaças;
- **Acesso simbólico ou social:** presença de sinais que indicam as pessoas que são e as que não são bem-vindas a um lugar (ex: presença de guardas e seguranças).

***

Assim como Pallasmaa, Jan Gehl afirma que o planejamento atual das cidades esquece e progressivamente elimina a dimensão humana. Para o autor, a partir da década de 1960, uma grande quantidade de carros invadiu a área urbana e os danos dessa invasão foram tão grandes que seria impossível avaliar o grau de prejuízo que houve nas condições necessárias para as pessoas se envolverem numa vida na cidade.

O autor afirma que a maior atração nas cidades são as pessoas - desde pequeno o ser humano procura estar onde outros seres humanos estão interagindo - e que as ações espontâneas fazem parte da permanência e movimentação das cidades. Para que essas atividades que funcionam como ponto de encontro ocorram no espaço urbano, o autor afirma que deve-se considerá-las em duas classes:

1. **Atividades necessárias:** devem ser executadas sob todas as condições (ex: trabalho);
2. **Atividades opcionais:** só acontecem quando existem boas condições, quando as pessoas são convidadas a saírem ao espaço público.

Para que haja essa segunda classe de atividades, ou seja, para que haja o envolvimento dos habitantes na vida urbana, Gehl afirma que o planejamento urbano deve ter quatro objetivos (GEHL, 2014, p. 06-07):

- **Cidade cheia de vida:** quando as pessoas sentem-se convidadas a caminhar, andar de bicicleta e a permanecer nos espaços da públicos, a cidade torna-se viva;
- **Cidade segura:** quanto mais pessoas se movimentam pela cidade e permanecem nos espaços públicos, há o reforço no potencial de segurança, visto que existem mais olhos nas ruas; para que isso ocorra, é necessária coesão da estrutura urbana, permitindo curtas distâncias a pé, variedade de funções e espaços atrativos;
- **Cidade sustentável:** quando existe a estrutura necessária para que a mobilidade seja feita a pé, de bicicleta ou com transporte público;
- **Cidade saudável:** quando o ato de caminhar e pedalar torna-se hábito da população.

A autora Jane Jacobs afirma que o planejamento urbano setorizado, que atualmente rege as cidades, foi a causa desse afastamento do qual Gehl trata. A partir disso cita quatro condições que seriam indispensáveis para a diversidade urbana (JACOBS, 2009, p. 165-166):

- **Uso misto do solo urbano:** a diferença de usos garante a presença de diferentes pessoas em diferentes horários por diferentes motivos, sendo capazes de utilizar boa parte da infraestrutura; essa primeira condição pode ser dividida em outras duas:
  - *Atratividade das ruas:* sem terem um único tipo de uso, as ruas tornam-se mais atrativas;
  - *Vigilância dos espaços públicos:* com ruas mais atrativas, há a permanência de pessoas nas ruas, o que gera mais vigilância, visto que haverá mais olhos nos espaços públicos.
- **Quadras curtas:** segundo a autora, a monotonia não pode existir nem no desenho urbano, devendo ser disponibilizado de forma que existam mais vias e esquinas;
- **Permanência de prédios antigos:** mistura compacta de edifícios com idades e estados de conservação variados, gerando rendimento econômico variado;
- **Densidade e concentração:** densidade alta de pessoas, com diferentes propósitos, inclusive o de moradia.

Portanto, ambos autores defendem que o planejamento urbano leve em consideração a escala humana, de modo a tornar as cidades mais seguras e atrativas. Para Gehl, o trabalho com essa escala significa criar boas cidades para os pedestres, considerando as possibilidades e limitações próprias do corpo humano. A partir dessas considerações, deve-se trabalhar as distâncias e escalas, de modo que o ambiente não pareça vazio e desinteressante.

***

Ecléa Bosi, em seu livro *Memória e Sociedade: lembrança de velhos*, trata da pesquisa que empreendeu com idosos. A autora ressalta a importância da memória, tida como um trabalho, pois não são imagens intactas vindas do passado, em razão de se misturarem com o presente.

> Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado [...] A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual. Por mais nítida que nos pareça a lembrança de um fato antigo, ela não é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas idéias, nosso juízos de realidade e de valor. (BOSI, 2010, p. 54-55)

A memória, conhecida através de entrevistas, traz uma história participativa, emotiva e trabalhada.

> Já a técnica da entrevista livre, concebida como um diálogo aberto onde se estimula a livre expressão da pessoa com quem se conversa, amplia o campo do discurso que passa a incluir não só fatos e opiniões bem delimitadas, mas também devaneios, projetos, impressões, reticências, etc. Sem dúvida, a entrevista livre, para não partir em todas as direções, deve ter um fio condutor, uma estrutura de base ligada ao núcleo temático a ser pesquisado. Porém, dentro desse campo temático, tudo é pertinente, nada é desprezível. Muitas vezes, não é unicamente aquilo que é dito explicitamente que é significativo. A maneira de dizer, as inflexões, as hesitações, as pausas e os silêncios dizem muita coisa. Frequentemente, é nessas dobras do discurso que se esconde a ambiguidade e a contradição entre o pensar e o agir que importa captar e desvelar. Os fragmentos do discurso, o “não dito” e o “mal dito” - por medo, por pudor, por desconfiança ou porque dizê-lo seria doloroso demais - são tão ou mais importantes quanto as respostas superficiais. (BRANDÃO, 1988, p. 29-30)

O livro *Pesquisa Participante* traz diversos textos a respeito do tema de pesquisas feitas com comunidades onde os próprios habitantes devem participar e ter conhecimento do trabalho feito, exigindo participação do pesquisador, não como agente externo, mas como alguém que conhece a fundo a realidade das pessoas e do local. Esse método de pesquisa é bastante pertinente ao atual trabalho, visto que a aluna é moradora da cidade desde a infância, podendo, dessa forma, valer-se de suas memórias e contatos pessoais como contribuintes para o projeto, corroborando para que as pessoas sejam os atores principais da intervenção proposta.

> A inserção é o processo pelo qual o pesquisador procura atenuar a distância que o separa do grupo social com quem pretende trabalhar. Esta aproximação, que sempre exige paciência e honestidade, é a condição inicial necessária para que o percurso de pesquisa possa, de fato, ser realizado de dentro do grupo, com a participação de seus membros enquanto protagonistas e não simples objetos. (BRANDÃO, 1988, p. 27)

Metodologia

A partir dos autores acima citados depreendi que a área ao longo da linha férrea presente em Martinópolis pode ser classificada como um vazio urbano, decorrente da obsolescência do transporte ferroviário e possui ambiência atrelada à memória da cidade.

Atualmente a área, apesar de ter localização central, já não acompanha o crescimento e a demanda atuais, o que faz com que deixe de exercer seu papel central na vida e memória da cidade e se torne um empecilho ao desenvolvimento da mesma.

Articulei os autores acima citados e fiz uma metodologia que busca apreender todas as atividades necessárias para a proposta de uma intervenção que considere as ambiências atuais, novos usos e traga vitalidade à área, priorizando a escala do pedestre.

Apesar do projeto abranger toda a linha férrea dentro da malha urbana, a região mais detalhada foi o Centro, visto que é o local de origem da cidade, onde a maior parte das pessoas circula e de onde a maior parte delas se lembra.

Figura 5: Linha férrea em Martinópolis. 18 de jun. de 2016. Fonte: Acervo próprio.

ETAPA	AUTOR	ESCALA	OBJETIVO	MÉTODO	PRODUTO
1	*Solà*	Cidade	Estudo da malha urbana, identificação dos vazios urbanos e estudo da linha férrea na cidade	Estudo de mapas da cidade e do Plano Diretor	Mapa com indicação das principais características, vias e acessos da cidade
2	*Brandi*	Cidade	Investigação da história do lugar	Pesquisas (livros, internet, Sindicato dos Ferroviários, fotos, etc.)	Histórico e fotos históricas
3	*Bosi Brandão*	Linha férrea completa	Memórias do lugar	Entrevistas	Relatos
4	*Pallasmaa Debord Zumthor*	Linha férrea completa	Experiências multissensoriais ao longo da área e divisão didática da linha férrea	Caminhada pela linha férrea, fotografia e anotações	Cartografia sensitiva e proposta de divisão didática
5	*Alex*	Linha férrea completa	Conhacer alguns usos, qualidades, potencialidades, relação com a malha urbana	Análise da cartografia sensitiva e divisão didática	Mapas com alguns usos e características dos lugares
6	*Pallasmaa Debord Zumthor*	Área central	Conhecer os atuais usos do espaço	Caminhada pela linha férrea, fotografia	Mapas de usos e croquis
7	*Alex*	Área central	Conhecer os atuais usos e características dos espaços e do entorno	Caminhada pela linha férrea, fotografia	Mapas de usos e croquis
8	*Lynch Gehl Jacobs*	Praça e Estação	Conhecer a qualidade do espaço no contexto urbano	Análise dos produtos já desenvolvidos e diretrizes de projeto	Texto, fotos e croquis

Quadro 1: síntese da metodologia aplicada.

Histórico

A cidade de Martinópolis localiza-se na região de Presidente Prudente, a cerca de 500 km da capital São Paulo. Com aproximadamente 25.805 habitantes (estimativa IBGE para 2015), caracteriza-se por ser uma cidade pequena, com diversos distritos, visto que o Município possui um vasto território.

Nos registros históricos da região do extremo Oeste do Estado de São Paulo, localizado adiante da cidade de Botucatu até o rio Paraná, consta que em meados do início do século XX ainda era inexplorado e habitado por índios do grupo Guarani, entre eles os Caiuás, Chavantes e Coroados, além de diversos animais selvagens (DALTOZO, 1999, p. 11).

A partir do século XVIII, houve o declínio da atividade mineradora no âmbito nacional, o que ocasionou o retorno da agricultura como atividade econômica de grande importância. Dessa forma, as regiões mineradoras voltaram-se à agricultura de subsistência e à pecuária, destacando-se na produção colonial. Não obstante, tornaram-se regiões de dispersão do povoamento. Alguns destes mineiros vieram para a região do atual Estado de São Paulo em busca de terras para cultivo e ao saberem das grandes extensões inexploradas no Vale do Paranapanema se aventuraram a desbravá-las.

José Teodoro de Souza (1805-1875) foi o primeiro mineiro vindo para a região. Sobre suas posses o autor Dióres Santos Abreu escreveu:

> Nos meados do século XIX, saiu de Pouso Alegre, Minas Gerais, e veio para a Província de São Paulo. Passando por Mogi Mirim, atingiu Botucatu, pequena mas próspera vila. De Botucatu, José Teodoro de Souza passou pelas vertentes do Rio Pardo, atravessou os campos que ficavam do lado de Lençóis e São Domingos e chegou até as margens do Rio Turvo, no lugar em que surgiu mais tarde a vida (sic) de São Pedro do Turvo. Aí terminavam as posses já tomadas por outros. Adiante, só havia índios. Se quisesse prosseguir na marcha além do Turvo, só poderia fazê-lo em duas direções: ou descer até a barranca do Rio Paranapanema e continuar por êste abaixo ou pelo campo afora. Tentar passar pelas matas era emprêsa temerária por causa dos ataques dos índios que nelas se refugiavam deixando livres os campos como via de penetração. José Teodoro de Souza continuou sua incursão, portanto, pelos campos e com seus acompanhantes chegou às barrancas do Rio Pari. Aqui, limitou a primeira posse e continuou até o Ribeirão Figueira, pouco além da frente da foz do Rio Tibagi. Havia caminhado cêrca de 25 léguas. Satisfeito, regressou ao Turvo e de lá a Botucatu para registrar sua posse imensa. (ABREU, 1972, p. 17-18)

Portanto, a região adquirida pelo pioneiro compreendia o território localizado entre os rios Paranapanema, Paraná e Peixe (DALTOZO, 1999, p. 11). De acordo com a Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850, todas as terras devolutas não poderiam ser apropriadas de outra forma a não ser através de compra. Todavia, José Teodoro registrou suas terras em 1856.

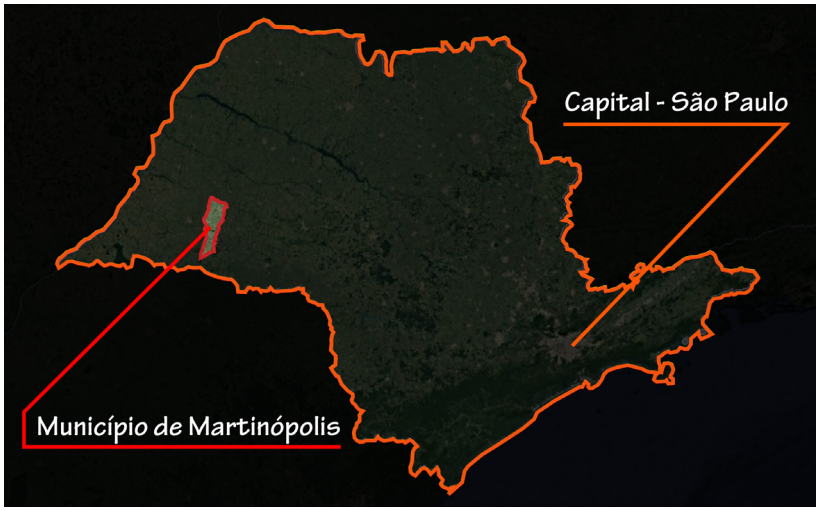


Figura 6: Localização de Martinópolis no Estado de São Paulo. Fonte: acervo próprio.

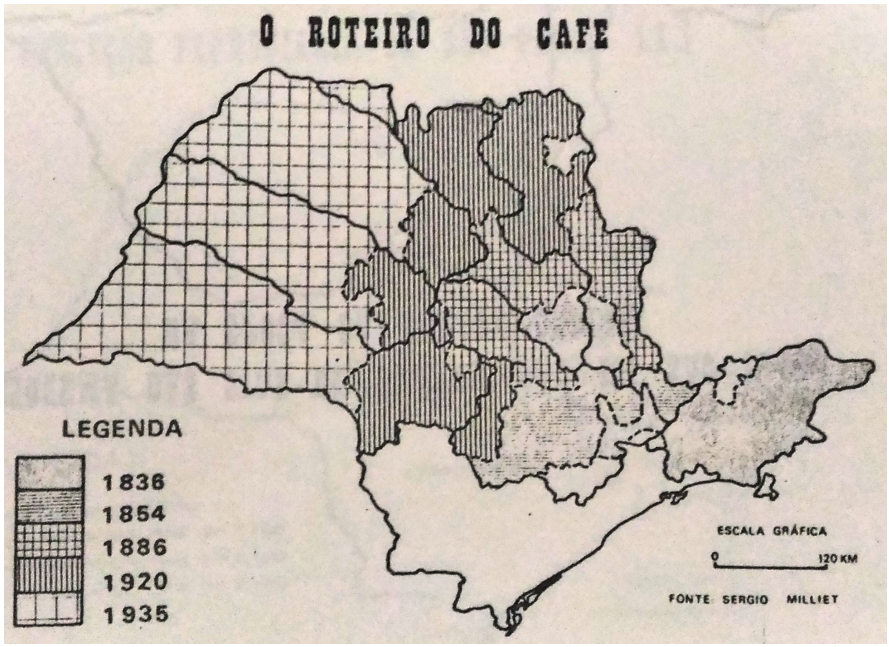
Para isso, valeu-se da falsa informação de que havia adquirido as mesmas em 1847, podendo, dessa maneira, registrá-las sem maiores problemas. Após o registro, trouxe amigos e familiares de Minas Gerais a fim de povoar e cultivar as terras, garantindo ainda mais seus direitos. O mineiro foi o primeiro a desbravar a região, abrindo caminho para muitos outros que vieram, sobretudo quando da Guerra do Paraguai (1854-1870) (ABREU, 1972, p. 18-20).

Com os primeiros sinais de exaustão e baixa na produtividade das fazendas de café localizadas no Vale do Paraíba, houve a marcha do café para o Oeste, na busca por terras virgens. Contudo, esta marcha foi interrompida pela crise do produto entre o fim do século XIX e início do XX, causada pela superprodução, o que acarretou uma queda brusca nos preços de exportação. Após o retorno da valorização do café, a chegada do cultivo do produto no extremo Oeste foi retomada, evento que promoveu o aumento da população e dos valores das terras desbravadas pelos mineiros. Com esta valorização, a prática do loteamento foi se espalhando pela região, por meio da qual os negociantes adquiriram glebas e especulavaram para os que chegaram depois. Esse período foi marcado principalmente pela grande frequência de grilagem terrenos (ABREU, 1972, p. 36).

Nesse mesmo contexto, em 1871 foi fundada por particulares a Estrada de Ferro Sorocabana, que, em busca da participação no escoamento da produção de café nas novas regiões, rumou para o interior da Província de São Paulo seguindo o espigão divisor do Peixe-Paranapanema, chegando ao extremo Oeste Paulista:

> A ocupação do território somente se efetivou com a construção da estrada de ferro, fortemente incentivada pelo governo por motivos militares e políticos, que aumentou a procura das terras para o estabelecimento de culturas e sendo determinante para a origem dos municípios e distritos, que por sua vez confirmariam o processo de ocupação da região. (SOBREIRO FILHO, 2012, p. 83)

O avanço da ferrovia demandava a criação de estações, que serviam como locais de manutenção e recebimento de novas cargas e, de modo



Figuras 7 e 8: Mapa do avanço do cultivo do café no Estado de São Paulo. Mapa da Estrada de Ferro Sorocabana. Fonte: José Carlos Daltozo.

geral, foram instaladas em intervalos médios de 10 km a 12 km. Sobre a construção da ferrovia, Daltozo escreve:

> Em 1910 ela chegou a Salto Grande e a intenção era construí-la no vale, margeando o Rio Paranapanema. Mas experiências desastrosas ocorridas com a E.F. Noroeste margeando o Tietê, em comparação com experiências bem sucedidas de outras empresas como a Mogiana e a Araraquarense que utilizaram os espigões, fizeram os engenheiros mudarem o traçado. Isso também foi ocasionado por economia, pois nos espigões não havia necessidade de construir pontes, uma vez que não cortava nenhum curso d'água, embora tornasse o traçado muito sinuoso. (DALTOZO, 1999, p.22)

À vista disso, em 1914 a ferrovia alcançou a região da atual cidade de Assis, prosseguindo em direção onde hoje se encontram as cidades de Paraguaçu Paulista, Quatá e Rancharia. Em 1917 houve a implantação da Estação *José Teodoro*, em homenagem ao pioneiro na região, que deu início à atual cidade de Martinópolis. Em 1919 houve a inauguração das estações nas atuais cidades de Regente Feijó e Presidente Prudente, chegando, por fim, a Presidente Epitácio - às margens do rio Paraná - em 1922 (DALTOZO, 1999, p.22).

Em um primeiro momento, a implantação da ferrovia na região não trouxe grandes lucros, entretanto, tal situação foi superada com o reaquecimento do comércio do café no mercado internacional, decorrente do fim da Primeira Guerra Mundial (1914 - 1918). Portanto, segundo Abreu:

> Ela [a ferrovia] significou o transporte rápido, seguro e barato para o café, a comunicação fácil com os centros grandes. No caso do extremo oeste de São Paulo, somam-se outras circunstâncias: a ferrovia foi a melhor maneira para os negociantes de terras levarem seus compradores em potencial a conhecerem as glebas; favoreceu a penetração, os loteamentos, a ocupação o aproveitamento do solo. Ao longo das ferrovias multiplicaram-se os núcleos urbanos. Permitiu também o abastecimento eficiente da rêde de manufaturas inclusive importadas. Sem a ferrovia, não teriam entrado tantos compradores, colonos em busca de fortuna, aventureiros de tôda a espécie. Ela foi um fator marcante do progresso da região. (ABREU, 1972, p. 38)

Tal conjuntura incentivou o surgimento de diversas companhias de colonização, que voltaram seus negócios para a região, pois, além das terras virgens, oferecia também o transporte da mercadoria via ferrovia, tornando o local muito mais atraente aos compradores. Entre essas companhias havia a Colonização Martins, proprietária de boa parte do território no entorno da Estação José Teodoro.

O fundador da Colonização Martins foi o português João Gomes Martins (1877-1937). Ele adquiriu diversas fazendas na região, comprando-as a prazo, efetuando o parcelamento do solo e quitando as parcelas com a venda dos lotes. O empreendimento no entorno da Estação José Teodoro encontrou sucesso e o ano de 1923 é assinalado com a chegada dos primeiros visitantes, apesar da posse da fazenda ter sido concretizada apenas no ano seguinte (DALTOZO, 1999, p. 25).

> Martins já estava na região quando a ferrovia aqui chegou, prova disso é que adquiriu a passagem número 1 de José Teodoro, que não usou, apenas guardou-a como lembrança. Já estava em negociações para aquisição de terras daquele que seria o futuro Núcleo Colonial Boaventura [região da estação] e, em 1923 trouxe os primeiros visitantes. (DALTOZO, 1999, p.26)

O vilarejo que aí se formou cresceu e, em 1927, já contava com mais de mil habitantes. No entanto, o outro lado da linha foi urbanizado somente no início da década de 30, pela Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso, formando o atual bairro *Vila Alegrete*. Isto posto, em 1929 o povoado foi elevado à categoria de Distrito do Município de Regente Feijó. Dez anos mais tarde foi elevado à Município, mudando seu nome para *Martinópolis*, em homenagem a seu colonizador. Em 1944 foi criada a Comarca de Martinópolis, composta pelo próprio Município e o de Regente Feijó. Na década de 50 chegou a ter 37.032 habitantes, quando a produção de café caía e a de algodão passava a ser destaque. Entretanto, mais tarde a população entrou em declíneo chegando a 25.996 habitantes na década seguinte (DALTOZO, 1999).

Com o declínio das ferrovias, no fim dá década de 1960 as empresas ferroviárias do Estado de São Paulo foram incorporadas e passaram para o governo estatal formando uma única empresa chamada Ferrovias Paulista S/A (FEPASA). Na década de 90 o patrimônio da FEPASA foi incorporado à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Em dezembro de 1998 a RFFSA transferiu a malha ferroviária para grupos privados, sendo que os ativos operacionais (locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação das ferrovias) foram arrendados à concessionária Ferrovia Bandeirantes

(FERROBAN) e depois adquiridos pela América Latina Logística (ALL). Em dezembro de 1999 a RFFSA foi dissolvida e sua extinção ocorreu em janeiro de 2007. Com esse processo, foi constituída a Inventariança da Rede, vinculada ao Ministério dos Transportes, para a realização do inventário dos bens, direitos e obrigações da RFFSA. Dentro de suas comissões, a Comissão de Bens Históricos ficou responsável por cuidar e supervisionar, em âmbito nacional, o inventários dos bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, bem como dos convênios com entidades públicas e privadas para exploração e administração desses bens a serem transferidos ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), responsável pela gestão e perpetuação da memória ferroviária pela Lei 11.483, de 31/03/2007, art. 9º (OLIVEIRA, 2010, p. 21).

Em Martinópolis, antes de outubro de 1996, quando houve a desativação da Estação Ferroviária - com fechamento das bilheterias e retirada dos móveis e utensílios da empresa -, o local possuía constante movimento, graças ao transporte de pessoas e cargas feito pelas locomotivas. O fim definitivo da circulação de trens ocorreu por volta de 2006 (DALTOZO, 1999, p. 183).

Cidade

A circulação de pessoas entre as cidades de Presidente Prudente e Martinópolis é constante, dada a proximidade de ambas (cerca de 30km). Boa parte da população martinopolense trabalha e/ou estuda em Presidente Prudente, o que contribui para que a cidade mantenha o clima tranquilo e tenha pouco comércio.

Ainda assim, lentamente a cidade cresce com sentido predominante Norte-Sul. Os novos bairros, de modo geral, permanecem próximos à infraestrutura já existente na região central, com exceção dos que se encontram a Leste, e a presença de grandes vazios decorre da ocupação mais recente do solo.

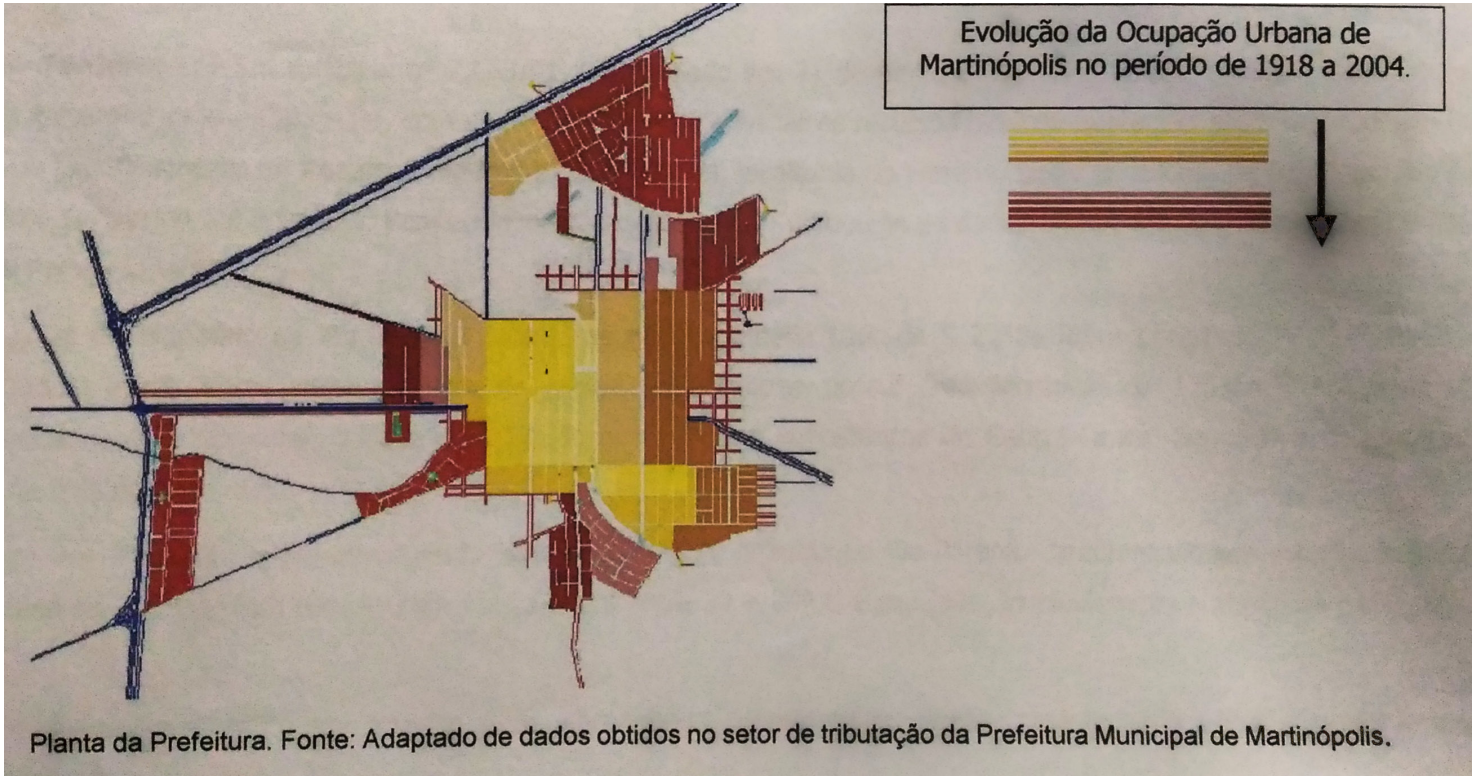


Figura 9: Mapa de Evolução da Ocupação Urbana de Martinópolis. Fonte: Plano Diretor de Martinópolis, p. 12.

No Zoneamento da cidade existem poucas diferenciações de áreas. Dentre elas, as Áreas Especiais de Interesse Social são isoladas na área Leste ou próximas a bairros de classes econômicas mais baixas.

As rodovias que dão acesso à cidade são Assis Chateaubriand e Pref. Homero Severo Lins.

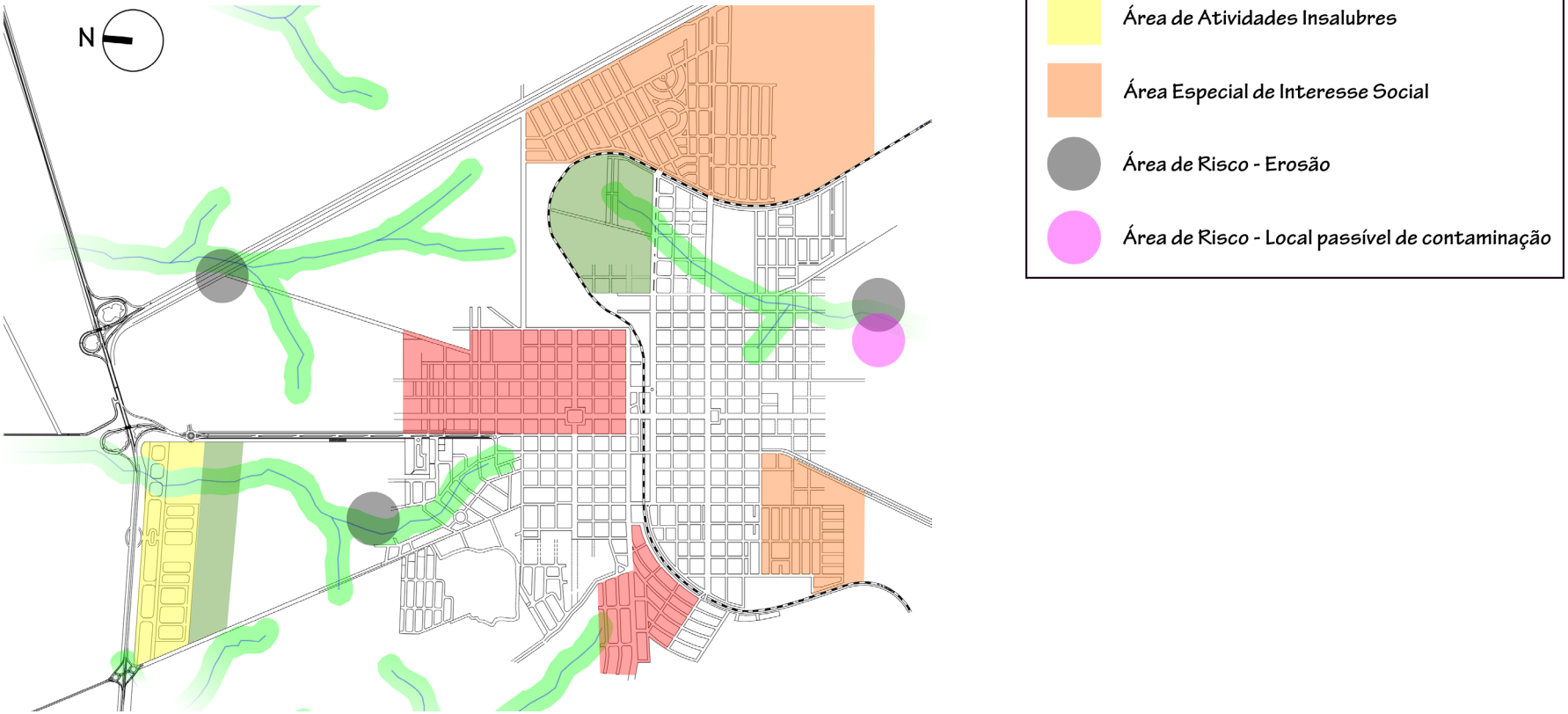


Figura 10: Mapa Síntese do Zoneamento de Martinópolis. Fonte: Acervo próprio.

Martinópolis também possui um balneário - Represa Laranja Doce - a cerca de 12 km da cidade, cujo acesso se dá pela Rod. Ver. Osvaldo Campioni Ascêncio.

Na área urbana existem três avenidas principais: Av. Cel. João Gomes Martins, Av. Prof.ª Nilva e Av. Dr. Fábio dal Fabro. A avenida que conecta a igreja matriz (Centro) à capela dedicada à São Benedito (Vila Alegrete) constitui-se em uma importante via perpendicular que conecta os dois principais bairros da cidade e é dividida pela linha férrea: no Centro tem o nome de Av. Pe. Jorge Summerer e, após a passagem em nível, Av. Pe. Mateus.

Como o principal acesso por rodovia à cidade e ao balneário estão no mesmo eixo, as ruas inseridas nele apresentam maior movimento. Nesse mesmo eixo encontram-se os prédios do Corpo de Bombeiros e Central de Ambulâncias, o que denota a necessidade de desobstrução das vias para o melhor funcionamento dos serviços de urgência e emergência.

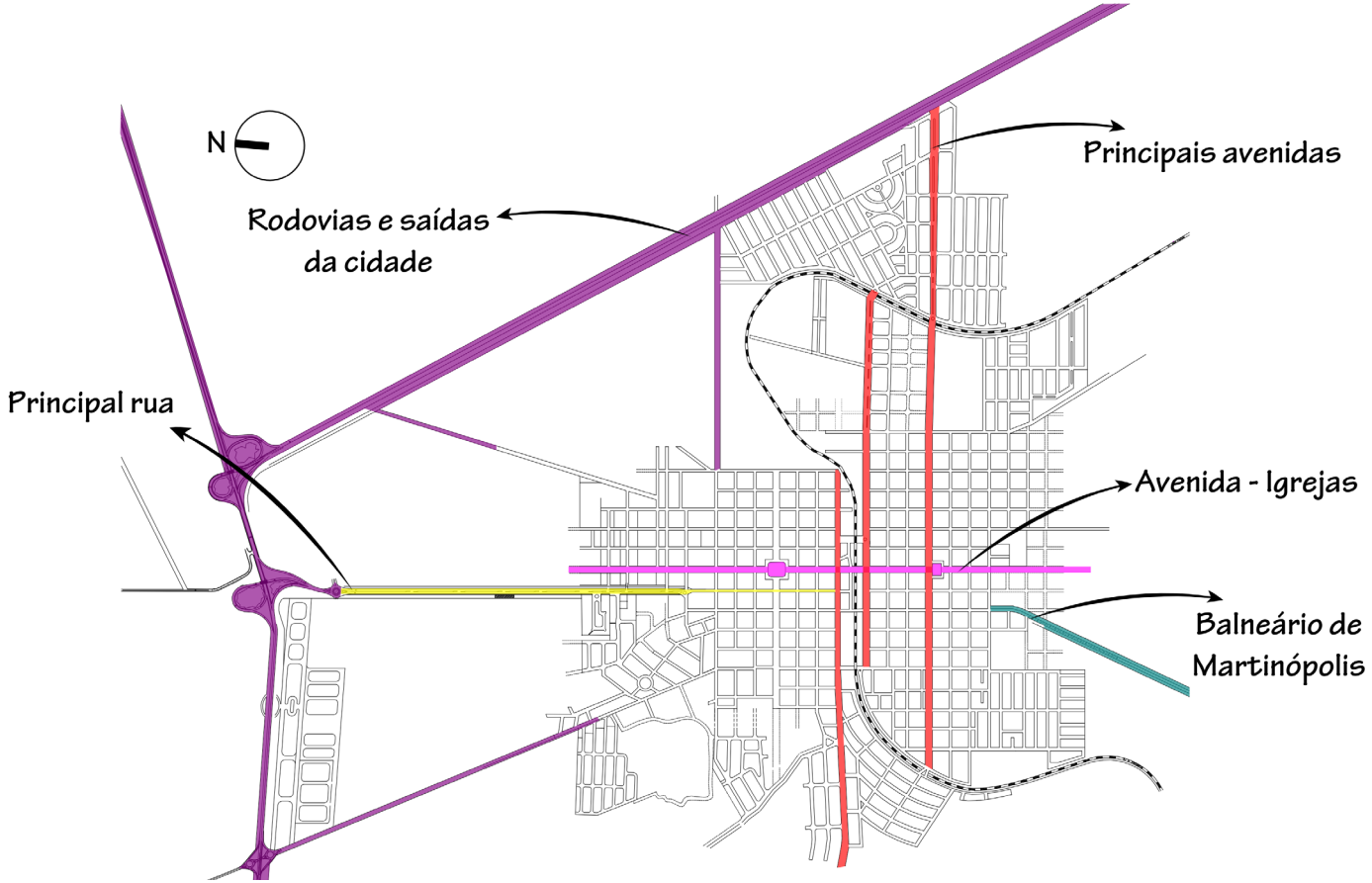


Figura 11: Estudo das principais vias de Martinópolis. Fonte: Acervo próprio.

O desenho da linha férrea dentro da malha urbana é bastante curvilíneo, delimitando bairros e grandes vazios urbanos. De acordo com o Sindicado dos Ferroviários e a bibliografia consultada, essa condição se deve à topografia do local.

Figura 12: Mapa Fugura-Fundo de Martinópolis (em preto: construções e quadras ocupadas). Fonte: Acervo próprio.

Por dividir a malha urbana praticamente ao meio, houve, ao longo do tempo, a necessidade da transposição da linha através de passagens em nível (demarcadas na imagem com circulos vermelhos), de forma a melhor articular as vias existentes e assim trazer maior fluidez ao fluxo de automóveis.

Devido à formação histórica da cidade, a divisão física da linha férrea também delimita e reforça o contraste entre bairros vizinhos, como o Centro, onde localizam-se a maior parte do comércio, e a Vila Alegrete, onde há predominância de residências. O maior contraste encontra-se na área Oeste da cidade, entre os bairros Jardim O Pioneiro e o conjunto dos bairros Jardim Paulista, Bela Vista, Vilas Santo Antônio, Cordeiro e Santa Luzia.

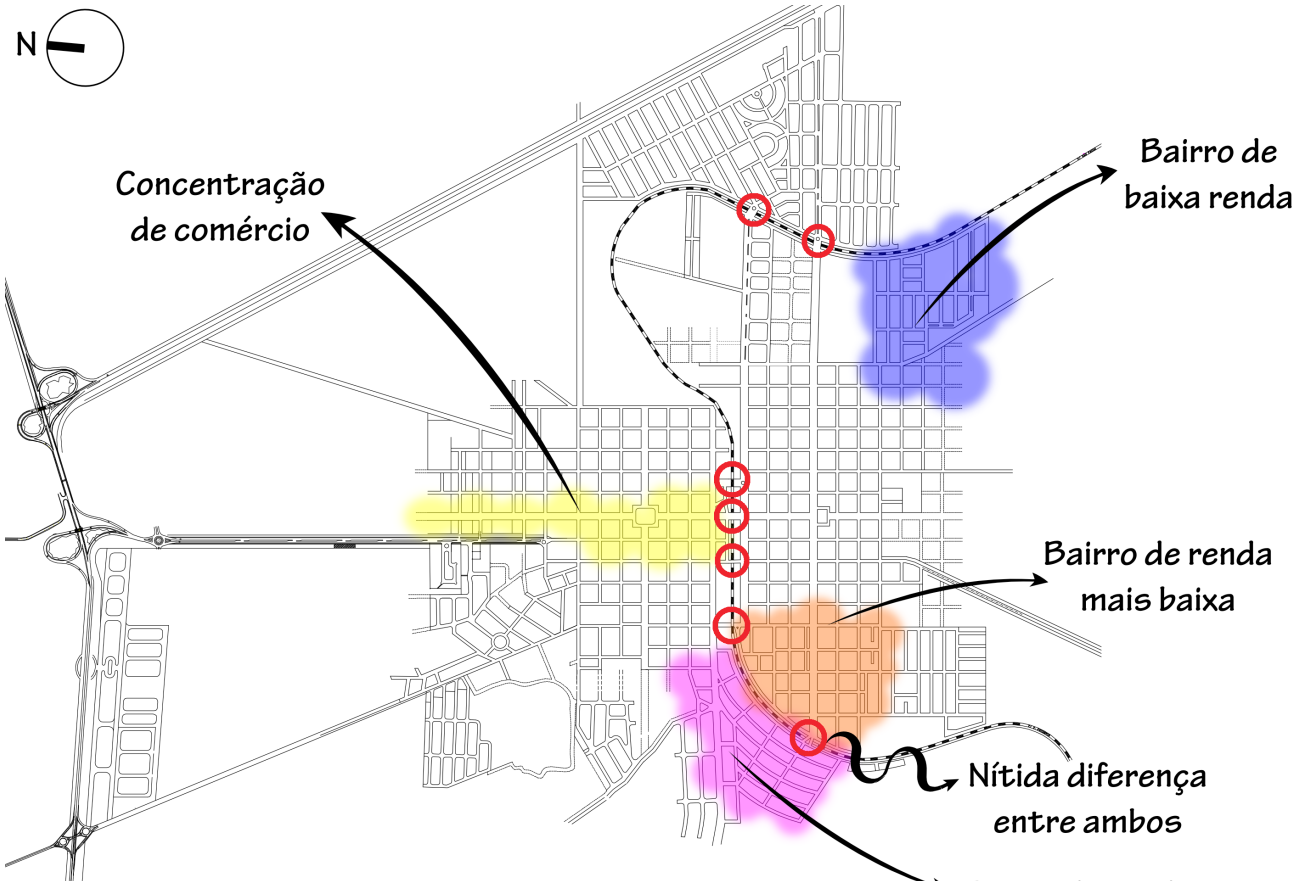


Figura 13: Estudo da cidade. Fonte: Acervo próprio.

ÁREA

No intuito de assimilar as distintas sensações que o ambiente proporciona, bem como os atuais usos e caracterização do entorno, fiz visitas a campo em dias diferentes, mas mantendo o mesmo ponto de início, pausa e fim. Anotei as sensações e percepções apreendidas e, por fim, confeccionei um mapa utilizando a Psicogeografia. Também anotei e fotografei alguns dos usos para a caracterização descritiva da área.

***

Boa parte da área despertou familiaridade - áreas centrais, a Oeste e um pequeno espaço a Leste -, dada a presença da linha férrea no meio da cidade. Essa localização dentro da malha urbana faz com que toda a população tenha contato com esse vazio para realizar qualquer atividade, tornando-o familiar para todos os habitantes. A área a Oeste é muito frequentada por crianças e famílias, pois apresenta uma estrada que serve de conexão para sítios e fazendas próximas à cidade e duas área vazias: uma próxima a uma grande caixa d'água, onde é comum encontrar pessoas fazendo caminhadas, crianças brincando, soltando pipa ou andando de bicicleta; e outra próxima à curva Oeste, onde também é possível encontrar pessoas fazendo as mesmas atividades. Portanto, juntamente com o Centro, é uma região familiar para muitos habitantes.

A descoberta (surpresa e novidade) ficou reservada à área onde a linha férrea adentra um grande espaço que não possui conexão com as vias. Inicialmente houve receio de adentrar o local, pois não é bem visto pela população da cidade, porque apesar da facilidade de acesso e de ser usado por algumas pessoas - homens em geral -, passa por trás de lotes de acesso restrito e do Cemitério, além de não possuir postes de iluminação.

A sensação de surpresa proporcionada pelo ambiente deveu-se principalmente à impressão de que o lugar não pertencia à cidade, dada a grande área verde e às visuais inusitadas; depois o espaço apresenta o aspecto de um corredor enclausurado, selvagem e esquecido pela população, tornando um grande choque a chegada ao Centro, devido às ambiências muito diferentes.

Os pontos onde a sensação de paz foi representada apresentam visuais da cidade ou de vegetação adensada, boa iluminação e ventilação, combinados ao suave som ambiente (carros distantes, farfalhar das folhas, animais e crianças).

Os locais que proporcionaram prazer à caminhada foram muitos, geralmente vinculados às sensações de paz, surpresa, novidade, familiaridade e temperatura amena. Por fim, os pontos onde houve cansaço ou tédio estão vinculados a incômodos com animais (vivos ou em decomposição), entulho, lixo, som alto e sensação de temperaturas altas.

A partir desse mapa (Figura 13) fiz uma divisão didática da área total, de modo a proporcionar melhor caracterização da linha férrea:

- **Contato da linha férrea com a malha urbana (Leste):** local onde o caminho é praticamente plano, bem iluminado e ventilado, com boa visual para a cidade;
- **Curva:** local visto pela população com receio, dada a distância das vias;
- **Centro:** região mais conhecida da linha férrea e onde há a maior presença de pessoas;
- **Curva e saída da malha urbana (Oeste):** local de aspecto bastante interiorano, com crianças, animais e pessoas caminhando ou sentadas nas calçadas.

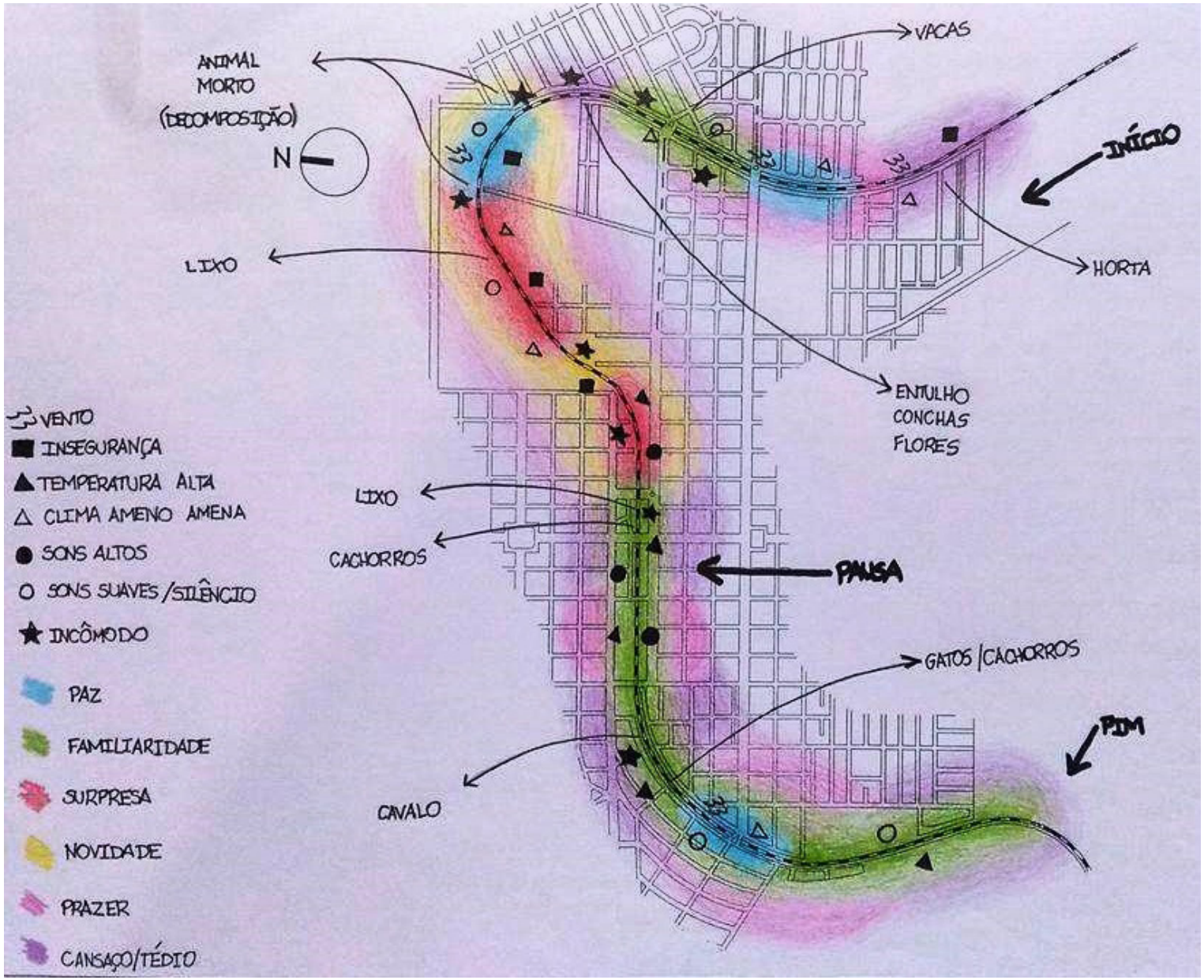


Figura 14: Cartografia sensitiva. Fonte: Acervo próprio.

A linha férrea entra em contato com a malha urbana de Martinópolis em uma área residencial, na porção Leste da cidade, em bairros predominantemente de população das classes econômicas mais baixas. Em seu entorno existem diversas áreas vazias, que são utilizadas como hortas, pastos ou pequenas praças. O local é próximo à rodovia Pref. Homero Severo Lins e, graças à topografia, possui forte ventilação e vista da cidade.

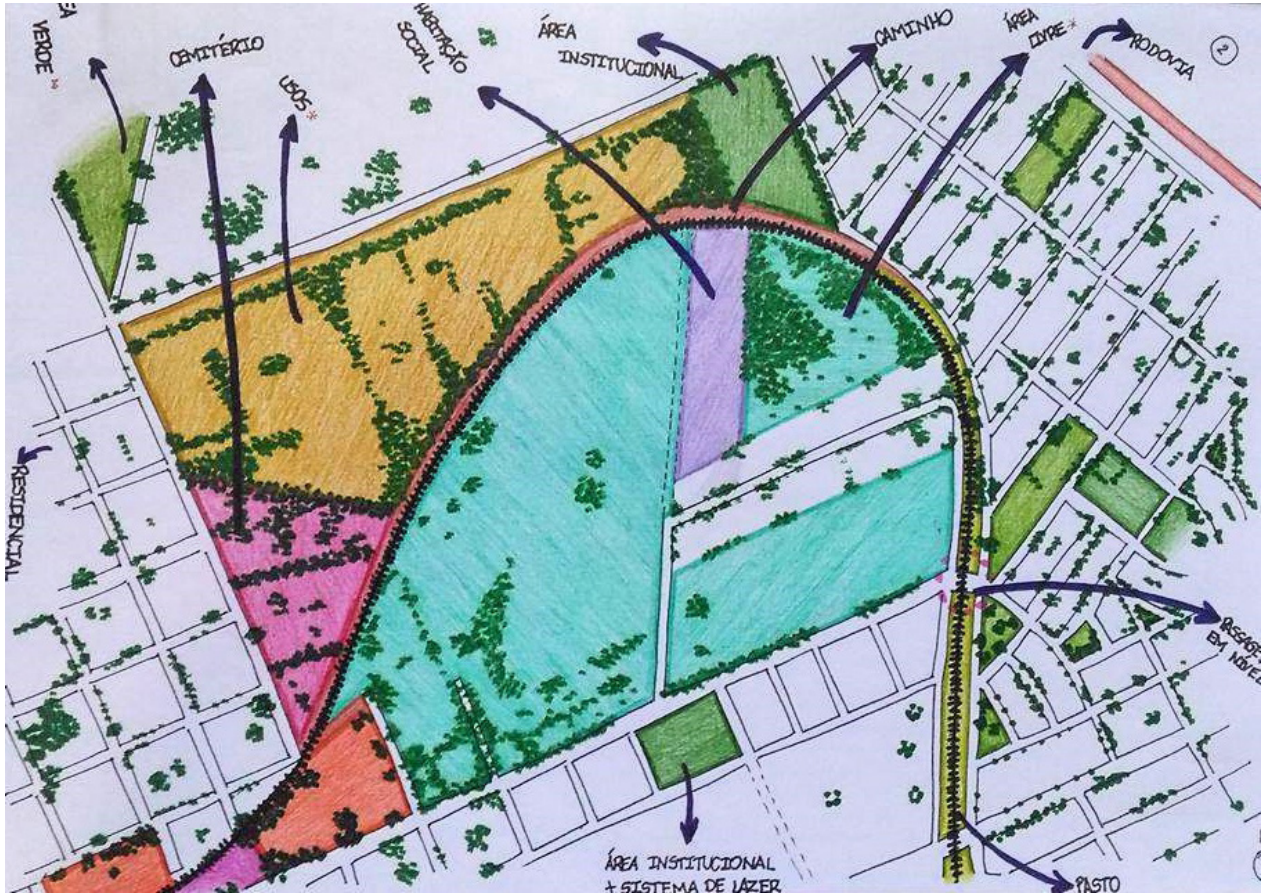
Existem duas passagens em nível nos prolongamentos de duas avenidas importantes da cidade (Av. Prof.ª Nilva e Av. Dr. Fábio Dal Fabro). Entre elas e uma rua existem dois grandes vazios que são utilizados para eventos, como rodeios. Nesse ponto existem muitos animais pastando, tanto nas áreas adjacentes quanto na própria linha férrea.

Apesar da presença de animais de grande porte, como vacas e cavalos, existem diversos caminhos de pedestres na área da linha férrea demarcados no chão pelo uso contínuo.

Figuras 15 e 16 (próxima página): Área 1. Fonte: Acervo próprio.

Próximo à primeira curva, é possível encontrar diversas conchas entre os trilhos, flores, lixo, tubulações deterioradas para drenagem de água que chegam a um córrego e também alguns animais mortos.

Depois o traçado faz uma grande curva em direção ao centro da cidade. No entorno desta curva estão localizados galpões particulares, o clube da Polícia Militar, algumas casas, o Cemitério Municipal e uma grande área cujo uso é incerto (de acordo com o Plano Diretor, trata-se de uma Área Verde). Há, além das ruas e do acesso à rodovia Pref. Homero Severo Lins, um pequeno caminho não pavimentado que liga a R. João Martins Brito à Av. Coronel João Gomes Martins.

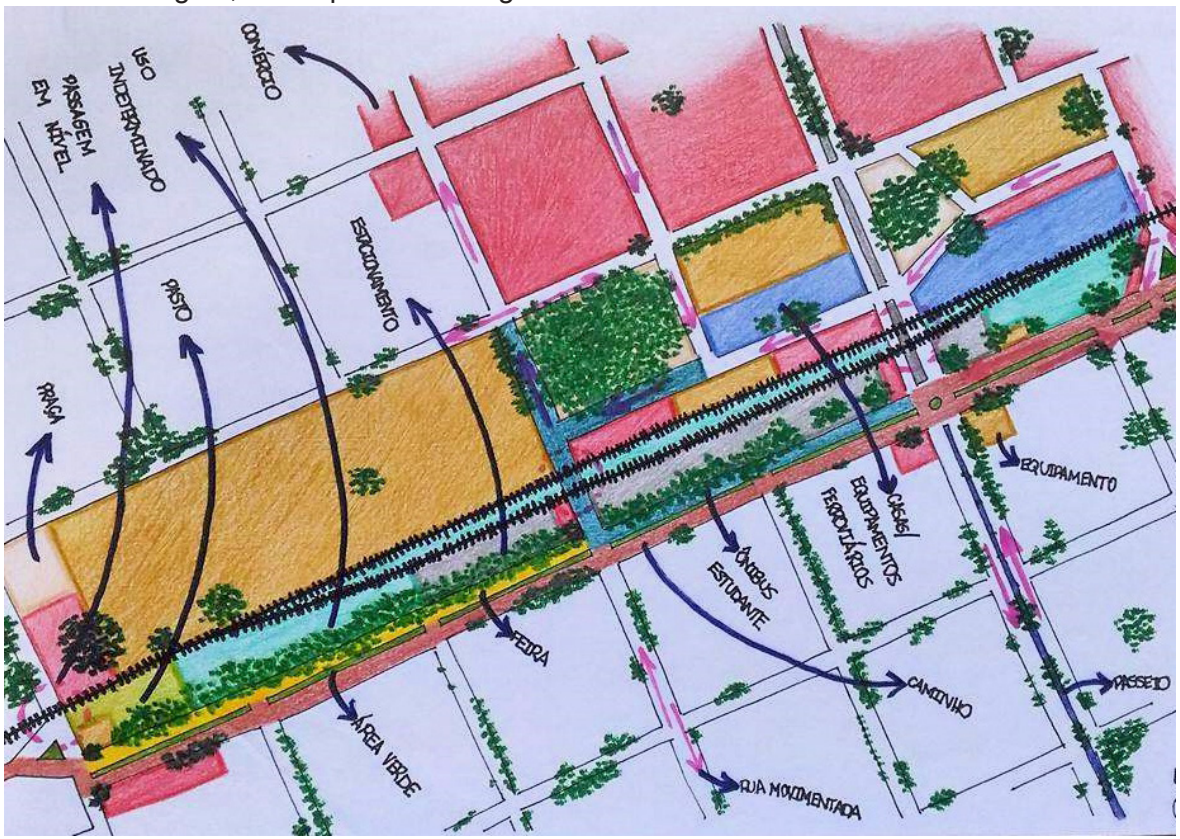


Figuras 17 e 18 (próxima página): Área 2. Fonte: Acervo próprio.

Chegando ao Centro, o traçado torna-se mais linear e no entorno existem residências, comércio, a Praça Getúlio Vargas, a Prefeitura Municipal, a Rodoviária, a Estação Ferroviária, o prédio onde funciona o Espaço Cidadão (antigo Depósito), o Corpo de Bombeiros, a Central de Ambulâncias, uma Unidade Básica de Saúde (UBS), o Ginásio de Esportes Municipal - com uma piscina e uma quadra abertas -, uma escola de ensino infantil, as quatro chaminés da antiga Cerâmica Martins e quatro passagens em nível.

Atualmente no local entre a Estação Ferroviária e o Espaço Cidadão existe uma praça de alimentação frequentada pela população da cidade, que mantém a circulação de pessoas na região, em especial ao longo da noite. Do outro lado da Estação, também na mesma quadra, existe uma outra praça de alimentação, mais recente e menos frequentada.

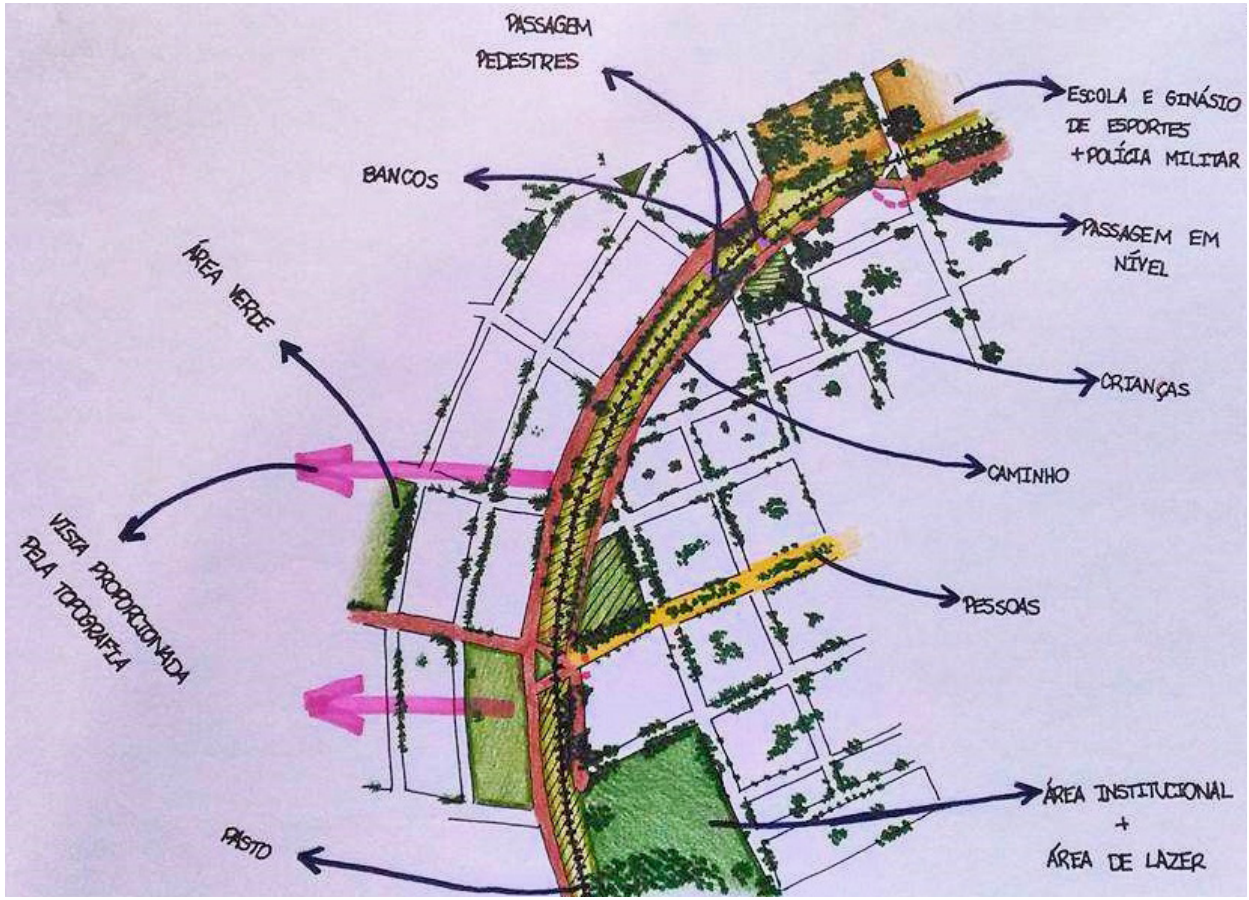
A área onde a linha férrea se encontra é utilizada basicamente como passagem e estacionamento. Em contrapartida, a Av. Prof.ª Nilva e a Praça Getúlio Vargas possuem outros usos: ponto para os ônibus de estudantes, que vão para Presidente Prudente; a avenida também é o local onde ocorre a feira aos sábados e é utilizada para caminhadas ao longo do dia; por fim, a praça é ponto de encontro da população, em especial a noite e em datas comemorativas.



Figuras 19 e 20 (próxima página): Área 3. Fonte: Acervo próprio.

Em seguida o traçado faz uma nova curva em direção ao limite Oeste da cidade, onde a linha férrea tem uma outra passagem em nível e em seu entorno existem residências e áreas livres, usadas como locais para brincadeira de crianças e/ou pasto. O aspecto do local onde a linha se encontra é de abandono e a vizinhança é contrastante: de um lado existem residências mais modestas e de outro, residências de alto custo.
Apesar de existir uma pista de caminhada e um clube particular na região, as ruas Antônio Xavier e José Nastari - que contornam a linha férrea -, são utilizadas para caminhadas ao longo do dia.

No ponto onde há a passagem em nível a topografia também proporciona vista do horizonte, incluindo o skyline de Presidente Prudente.



Figuras 21 e 22 (próxima página): Área 4. Fonte: Acervo próprio.

Ao analisar a linha férrea como um todo, inserida em seu contexto, percebe-se que esta faz parte do desenho urbano da cidade e de seu dia-a-dia, pois quase todas as porções da cidade possuem alguma parte da linha férrea (com exceção das mais próximas ao acesso da Rod. Assis Chateaubriand e Rod. Ver. Osvaldo Campioni Ascêncio), fazendo com que a população entre em contato com ela diariamente, ou seja, não se trata de uma área isolada. Além disso, a linha também tem relação tanto com o surgimento da cidade, com o seu desenvolvimento ao longo do tempo, sendo ainda perceptível discrepâncias entre as áreas de ambos os lados.

É notável também que a porção onde há maior relação com os habitantes e com a história da cidade é a porção central, visto que corresponde à área onde a cidade teve início, no entorno na Estação Ferroviária.

A análise descritiva reforçou a ideia da divisão didática proposta anteriormente, o que demonstra que cada área possui uma ambiência diferente, atrelada a usos e características próprias.

- **Área 1 - Contato da linha férrea com a malha urbana (região à Leste):** desde o contato da linha férrea com a malha urbana até a passagem em nível na Av. Prof.ª Nilva;
- **Área 2 - Curva:** desde a passagem em nível na Av. Prof.ª Nilva até a passagem na conexão entre essa avenida e a Av. Cel. João Gomes Martins;
- **Área 3 - Centro:** desde a conexão entre a Av. Prof.ª Nilva até a passagem em nível na R. Emílio Falkemback/Francisco Martins Bidoia;
- **Área 4 - Curva e saída da malha urbana (região à Oeste):** desde a passagem em nível na R. Emílio Falkemback/ Francisco Martins Bidoia até a saída da malha urbana.

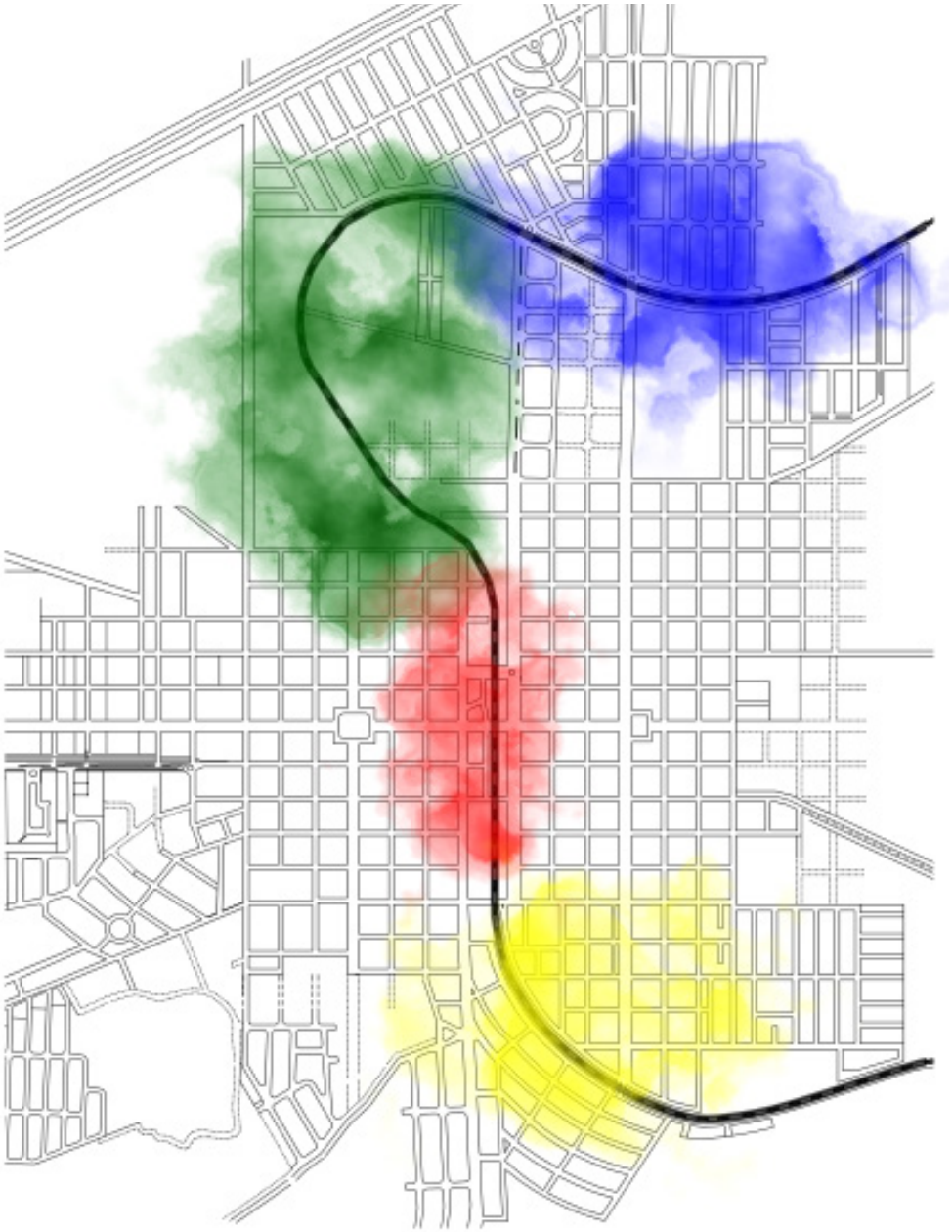


Figura 23: Mapa com delimitação das áreas. Azul - Área 1; Verde - Área 2; Vermelho - Área 3; Amarelo - Área 4. Fonte: Acervo próprio.

Centro

Dada a importância da área central e o intuito de detalhar o projeto nessa região, apliquei o mesmo método de análise nessa escala menor.

***

A sensação predominante foi de alerta, necessidade de manter atenção devido a circulação de automóveis, não só nas vias, mas também dentro das quadras. O incômodo foi registrado nos locais com presença de muitas raízes de árvores, lixo ou muitos cachorros. O estranhamento ocorreu em ambientes que são utilizados por certos grupos definidos (comerciantes, adolescentes, idosos, etc.) e, ao adentrar nesses locais, tive sensação de não-pertencimento. A sensação denominada interior foi registrada em ambientes de aspecto pacatos, como pequenas praças arborizadas, com bancos e/ou academia do idoso. A tranquilidade foi registrada em locais onde pude caminhar sem grande atenção, de forma despreocupada, devido às condições do caminho.

Ao atravessar a Estação Ferroviária, a diferença entre as ambiências é marcante: de um lado o burburinho do Centro e de outro o silêncio e a amplitude das visuais, proporcionadas pelo espaço aberto onde os trilhos se encontram.

Por fim, registrei a sensação de caminhada prazerosa em apenas uma das quadras do Centro, onde a vegetação possui flores, grama verde que a torna o ambiente agradável, reforçado pela iluminação do sol dentre as árvores

Atrelada a esses sentimentos, as sensações de temperatura foram diversas: ora aparenta estar amena, ora mais elevada, isso devido às condições como incidência do sol e ventilação.

Portanto, concluí através dos mapas que, além da divisão física da área central proporcionada pelas quatro passagens em nível já mencionadas, cada quadra proporciona um conjunto experiências multissensoriais diverso, como três áreas diferentes, apesar das semelhanças.

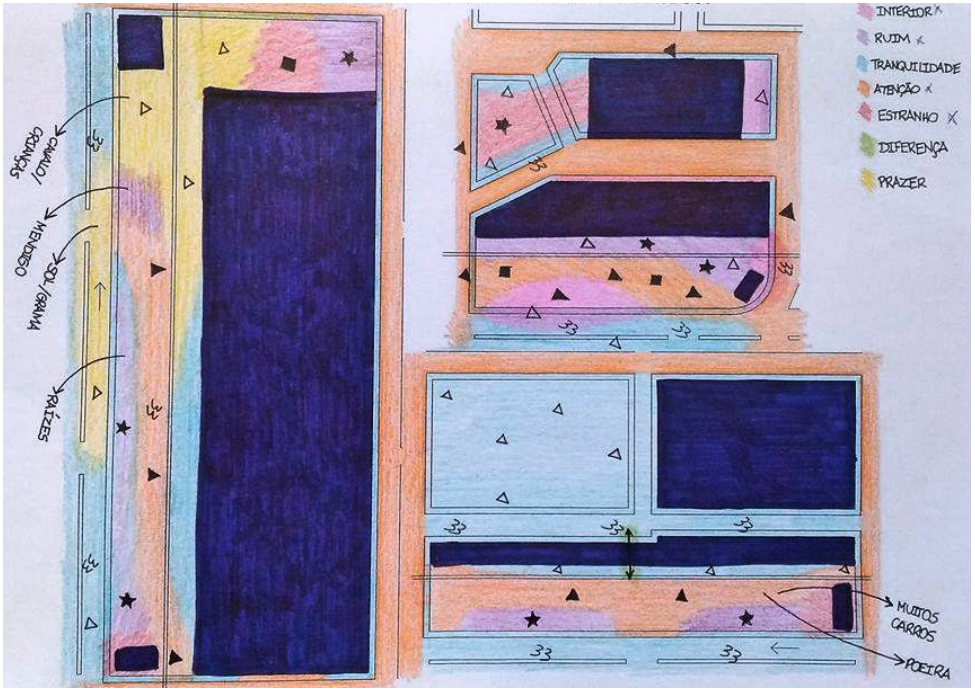


Figura 24: Cartografia sensitiva. Fonte: Acervo próprio.

A linha férrea, antes da passagem em nível, chega à área vinda de um local enclausurado entre galpões, residências e comércio. A passagem em nível localiza-se em uma rua entre duas importantes avenidas e serve de conexão com a Rodoviária. Dessa forma, é local de considerável trânsito de carros, caminhões, ônibus e pessoas.

O entorno possui a Rodoviária, com ponto de táxi, bicicletário dentro da área verde, estacionamento e duas pequenas praças dentro da mesma quadra.

A quadra vizinha - que antes pertencia à mesma da Rodoviária e agora é separada por uma pequena rua utilizada apenas por táxis - constitui-se como uma outra praça, sombreada principalmente por uma grande árvore e muito utilizada por idosos. Nela também ocorre uma pequena feira às quartas-feiras, trazendo mais movimento ao local. Há, nessa mesma praça, um pequeno teatro de arena, utilizado esporadicamente em apresentações e frequentemente por jovens ao longo do dia.

As Av. Pe. Jorge Summerer e Prof.ª Nilva possuem muitas vagas de estacionamento nesse ponto, dada a proximidade aos principais serviços que demandam grande fluxo de automóveis. Na Av. Prof.ª Nilva existe apenas poucos comércios, uma igreja e um laboratório nesse ponto, os demais edifícios são residências.

Em frente à Rodoviária existe o camelódromo da cidade, disposto de forma linear. Atrás desse camelódromo existem casas, um pequeno comércio, uma área de uso incerto e um local que pertence à ALL e serve para manutenção dos trilhos. Em frente a este local existem diversos dormentes empilhados. A área de manutenção dos trilhos tem um pequeno pátio com conexão à linha férrea. Ao lado, onde existem os trilhos, existe o uso como estacionamento. A vegetação do local é rasteira, relativamente densa, descuidada e com lixo, demonstrando que não é utilizada como passagem por pessoas. Nessa porção da quadra há ainda um local onde há um ponto de comida de rua, voltado para a passagem em nível, que funciona apenas a noite. Dada a má iluminação desta região - assim como de toda a quadra - o comércio possui um pequeno poste ao lado, provavelmente instalado pelo (a) próprio (a) dono (a), que auxilia na iluminação noturna. A noite a calçada é dividida entre mesas para os clientes, pessoas esperando seus pedidos e outras que vêm indo ou voltando do Centro e da Rodoviária. A presença desse uso específico traz maior sensação de segurança, segundo a população, pois além de auxiliar a iluminação do lugar, faz com que haja um fluxo maior de pessoas, passando e permanecendo no espaço.

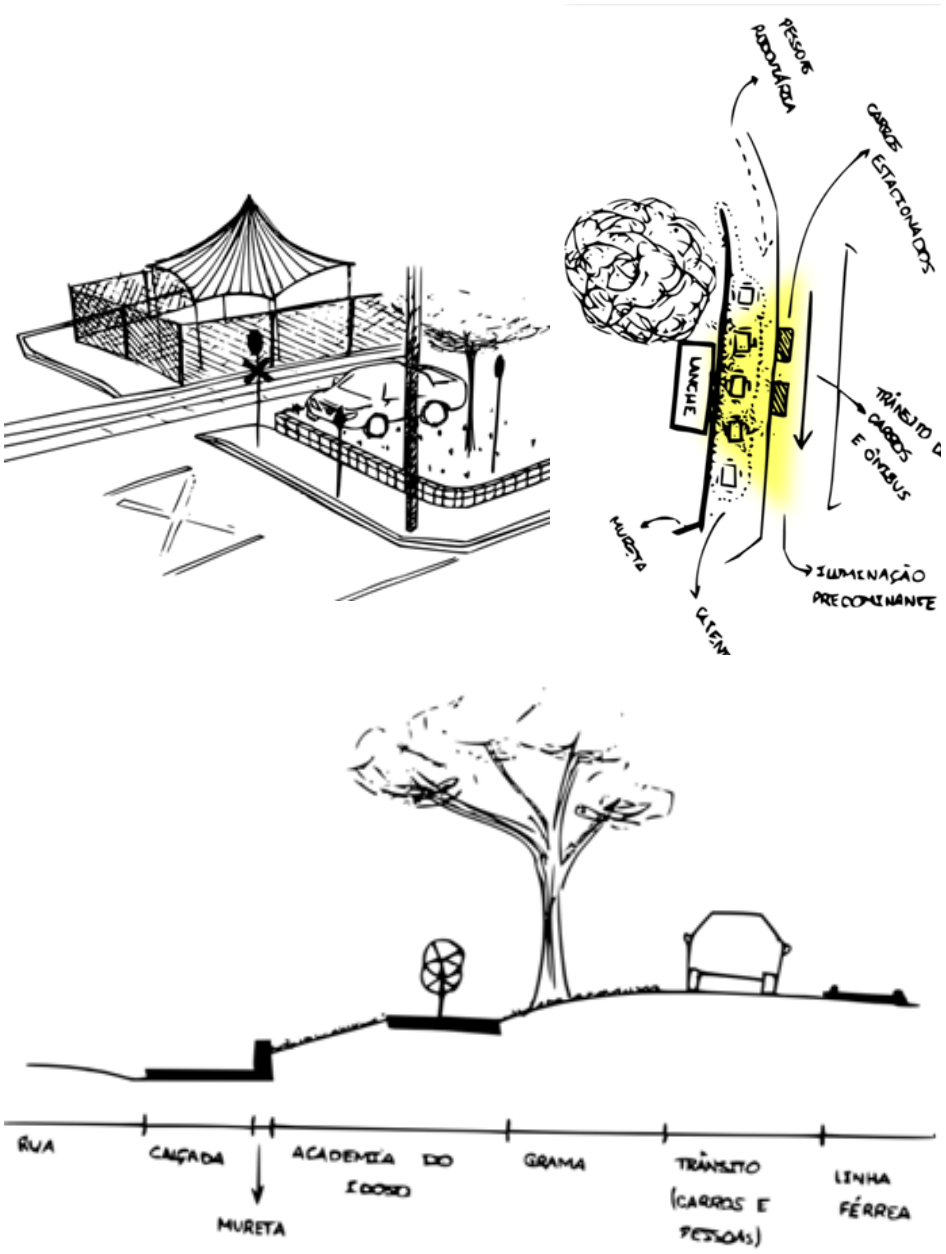
Dentro da quadra existe uma larga passagem não pavimentada utilizada por carros e pedestres. Abaixo dessa passagem, próximo à esquina entre as Av. Pe. Jorge Summerer e Av. Prof.ª Nilva, o chão é coberto por grama, há uma academia do idoso e um local usado como estacionamento. As árvores presentes na quadra não proporcionam bom sombreamento, especialmente no período da tarde, dada a altura e dimensão de suas copas.

Ao longo da noite, o interior da quadra quase não possui movimento de pessoas ou veículos. A má iluminação contribui muito para o esvaziamento do local.

Algumas vezes ao longo do ano, a região é utilizada também como ponto do trenzinho: um carro em forma de trem que circula pela cidade tocando músicas, com pessoas fantasiadas de personagens e que atrai crianças e jovens para um passeio na cidade. Assim, no ponto do trenzinho muitas crianças, jovens e pais esperam enquanto conversam e se divertem.

Figura 25: Dormentes ao lado da linha férrea. 24 de maio de 2016. Fonte: Acervo próprio.

A quadra possui cota mais alta do que a Av. Prof.ª Nilva e é a única das três áreas centrais que possui calçada ao longo da avenida.



Figuras 26, 27, 28 e 29: Vegetação e academia do idoso. Croquis. 24 de maio de 2016. Fonte: Acervo próprio

Figura 30: Usos na Área 3 - I. Fonte: Acervo próprio.

Após da passagem em nível, na Av. Pe Jorge Summerer/Pe. Mateus, acima da linha existe uma quadra com três casas de ferroviários e a Prefeitura Municipal. Ao lado está a Praça Getúlio Vargas, reformada há alguns anos, que possui diversos canteiros com flores, muitas árvores - que proporcionam sombra o dia inteiro -, bancos, um coreto e, no centro, uma fonte luminosa. Dada a implantação de acordo com o nível da Av. Cel João Gomes Martins, a praça possui quatro acessos por escadas e quatro nivelados com a calçada. Além disso, em baixo do coreto existe um espaço de uso restrito. Utilizada pela população ao longo do dia, é palco de apresentações musicais esporádicas em seu coreto e exposições artísticas ao longo de seus caminhos. Ponto de encontro de jovens durante a noite e de toda a população principalmente em datas comemorativas, como Carnaval, Natal e Ano Novo.

A Av. Prof.ª Nilva possui, nesse ponto, uma igreja, dois galpões de usos diversos, comércio e residências. No chão, onde seria a calçada da quadra por onde a linha férrea passa, estão demarcadas vagas de estacionamento 45º.

A quadra central é usada basicamente como estacionamento e passagem de pedestres. Divide-se ao meio, visto que há uma entrada não pavimentada que dá acesso às duas pontas da quadra. Nessa quadra estão localizadas a Estação Ferroviária e as praças de alimentação. Esse conjunto de edifícios comporta-se como uma barreira entre um lado e outro. Todos os eventos e a maior movimentação de carros e pessoas concentra-se no Centro.

Ao passar pela Estação Ferroviária, que serve como conexão, há uma nítida diferença na paisagem: de um lado o horizonte é mais amplo - dada a presença da explanada necessária para os trens - e o ambiente mais calmo; de outro o ambiente é mais congestionado e barulhento, com mais construções, carros e pessoas.

Na esquina entre a Av. Prof.ª Nilva e a Av. Pe. Jorge Summerer/Pe. Mateus existe uma quitanda e outro ponto de comida de rua (cada um funciona apenas de dia e a noite, respectivamente), reforçando o trânsito de pessoas no local.

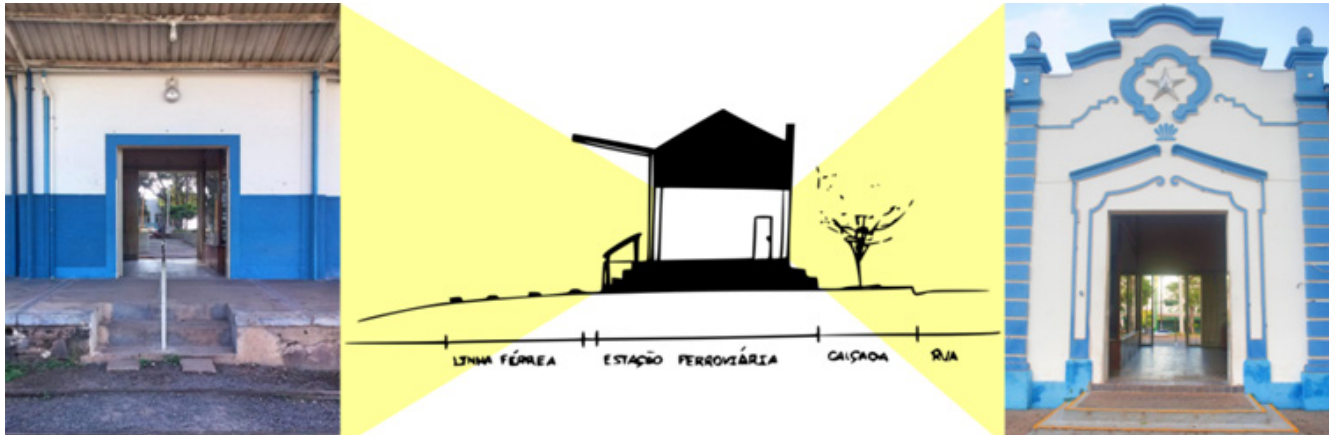
Figuras 31 e 32(respectivamente): Estação Ferroviária de Martinópolis. 09 de fev. de 2017. Vista aérea da Praça Getúlio Vargas. Fonte: Acervo próprio e Facebook.

Na esquina entre a Av. Prof.ª Nilva e R. José Teodoro/Eleazar Galvão existia, há alguns anos, uma passagem subterrânea que chegava ao outro lado dos trilhos. Era útil na época quando havia muitos trens passando pelo local, auxiliando na passagem de pedestres. Todavia, com a desativação da linha, passou a ser desnecessária e, com o mau uso, tornou-se local com sujeira e mal cheiro, sendo fechada e restando apenas uma escada ao lado no local.

Como a Praça Getúlio Vargas e a quadra central são utilizadas como ponto de ônibus para estudantes que viajam para Presidente Prudente, a circulação de ônibus é intensa, além da circulação dos ônibus que saem e chegam na rodoviária, o que acarreta uma considerável quantidade de pessoas transitando.

A iluminação na quadra é auxiliada por alguns postes e pela iluminação da própria Estação Ferroviária. Das três áreas centrais, é a melhor iluminada.

A diferença de cota entre a Av. Prof.ª Nilva e a linha férrea reforça o caráter de bloqueio que a Estação Ferroviária e as praças de alimentação têm.



Figuras 33 e 34: Croquis (esquerdo - Centro/ direito - Vila Algrete) e fotos da Estação Ferroviária. 20 de jan e 14 de maio de 2016. Acervo próprio.

O

Figura 35: Usos na Área 3 - II. Fonte: Acervo próprio.

entorno da quadra localizada depois da outra passagem em nível possui muitas residências, uma escola infantil na R. Emílio Falkemback/Francisco Martins Bidoia e uma igreja, alguns comércios e residências na Av. Prof.ª Nilva.

A Av. Cel. João Gomes Martins não possui muito movimento nessa região, pois não existe comércio. No entanto, a circulação de ônibus de estudantes e alguns estudantes a pé é considerável, graças a proximidade à três escolas (escola infantil já citada e duas escolas que atendem do 1º ano ao 3º colegial).

A Av. Prof.ª Nilva é o local onde ocorre a feira todos os sábados, tem início por volta do meio-dia e término próximo às 19h. É utilizada também por algumas pessoas que fazem caminhadas.

Na quadra onde a linha férrea passa, existe um terceiro ponto de comida de rua na esquina entre a Av. Prof.ª Nilva e a R. José Teodoro/ Eleazar Galvão, além de diversos edifícios. Há o Antigo Depósito, onde hoje funciona o Espaço Cidadão, ou seja, as instalações são utilizadas como espaços para aulas ministradas à crianças carentes durante as manhãs e tardes (aulas de artesanato, artes marciais, música e dança). Um anexo foi construído ao edifício, onde funciona o Projeto Guri, que possui professores ministrando aulas de diversos instrumentos musicais e técnicas de canto para crianças de baixa renda. Ao lado existe a Central de Ambulância e o Corpo de Bombeiros. Na esquina há uma residência, atualmente sem moradores. Nos fundos da residência, já na Av. Cel. João Gomes Martins, existe uma UBS. Na mesma quadra localiza-se o Ginásio de Esportes, com piscina e quadra descobertas. A piscina e a quadra possuem acessos diretos para a avenida, sendo a quadra muito utilizada, especialmente a noite por jovens. A piscina é raramente utilizada, apesar de sua manutenção estar aparentemente em dia. O Ginásio de Esportes está atualmente com aspecto abandonado e é pouco utilizado. Seus portões permanecem fechados e a grama a sua volta não está aparada. Há algum tempo o local era utilizado para competições, celebrações religiosas e festas, como o desfile para escolha da Miss Martinópolis.

Na esquina ao lado do Ginásio existe uma praça que, há alguns anos era anexada a área do Ginásio, restando apenas uma pequena calçada na R. Emílio Falkemback/Francisco Martins Bidoia. Atualmente o local possui estacionamento 45º, uma praça de alimentação com algumas mesas e uma área que há pouco tempo possuía uma grande árvore, cortada para a instalação de brinquedos infantis e muita areia. Atualmente está sem nenhuma instalação e com grama descuidada. Ao lado existe uma outra árvore - de porte maior do que a primeira -, que produz sombra o dia todo no local.

Do outro lado da linha, mas ainda na mesma quadra, existe uma igreja. A área ao seu lado é utilizada por crianças que jogam bola ou donos de cavalos, que os deixam para pastar. Logo à direita existe um aglomerado de árvores que há algum tempo era usado como abrigo para mendigos. Ao lado os moradores construíram uma pequena mesa com alguns bancos.

A quadra possui diversos caminhos de pedestres e duas entradas maiores usadas por carros. A região próxima ao fundo do Ginásio de Esportes possui vegetação rasteira relativamente densa, algumas flores e árvores e não é muito utilizada como passagem.

O local ocupado pela linha férrea é utilizado por pessoas que estão se dirigindo ao Centro de carro, a pé ou de bicicleta, além de servir de

Figura 36: Área 3-III. 24 de maio de 2016. Acervo próprio.

estacionamento, especialmente aos sábados durante a feira. Há, também, alguns banheiros químicos que são instalados por determinados períodos no local.

Foram instalados alguns postes de luz auxiliando a iluminação vinda do Espaço Cidadão para maior segurança no local. Não obstante, dada a quantidade de árvores e altura dos postes, não é uma região bem iluminada. A R. Emílio Falkemback/Francisco Martins Bidoia é o ponto mais escuro de toda a região central.

A linha férrea, depois da passagem em nível passa para uma área com grandes características de abandono, com lixo, vegetação alta e descuidada. Pouca iluminação - apesar de um foco de luz ter sido instalado atrás da escola infantil - e pouquíssimo uso.

Figuras 37, 38 e 39: Espaço Cidadão. Bancos na Área 3-III. Ponto de comida de rua. 14 de maio de 2016. Acervo próprio.

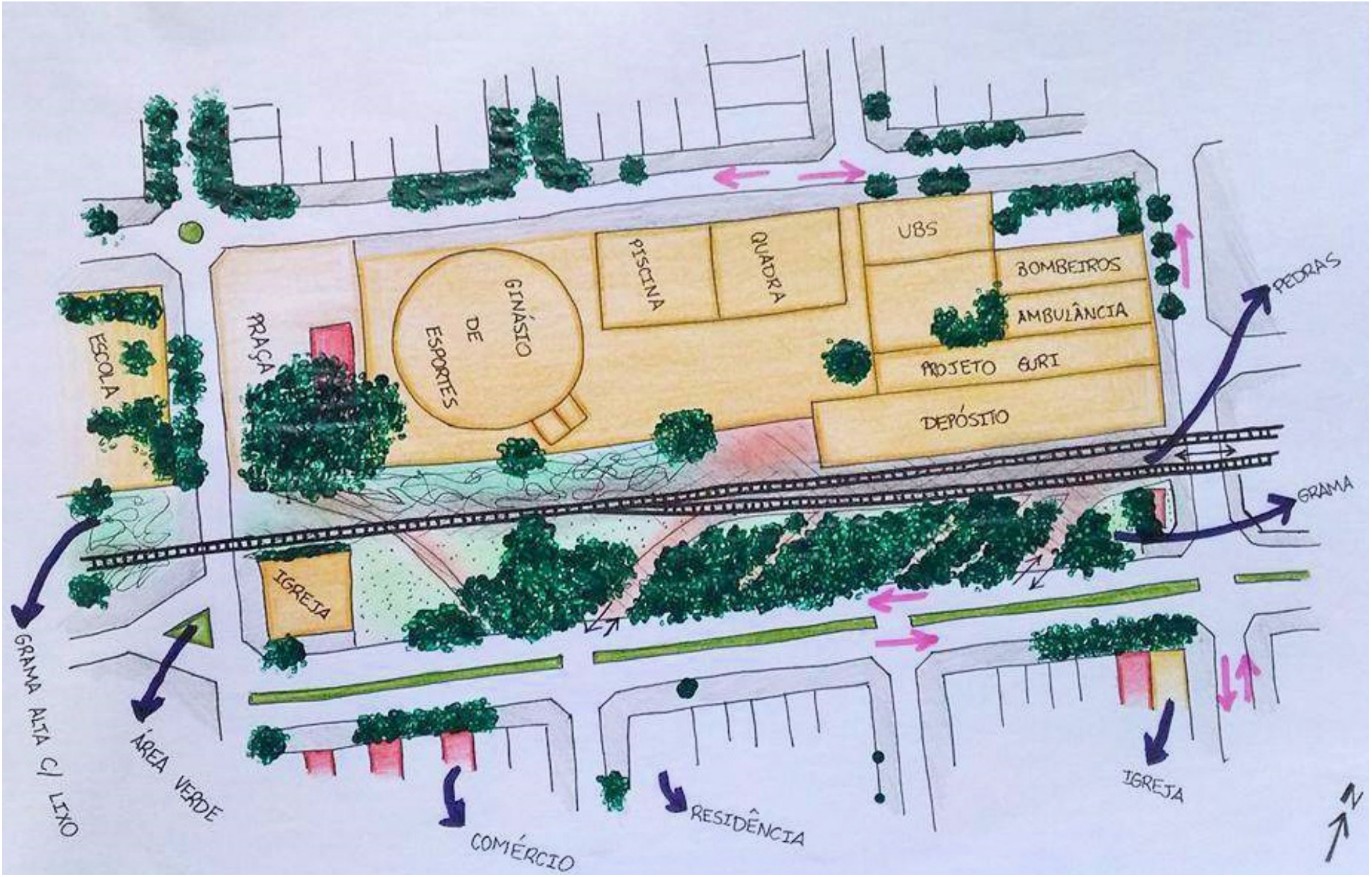


Figura 40: Usos na Área 3 - III. Fonte: Acervo próprio.

Tempo e espaço

Como já dito, a área central possui mais conexões com a história e com a população, assim analisei a área ao longo do tempo para compreender melhor as mudanças ocorridas (causadas pelas necessidades e circunstâncias de cada época), as tendências de mudanças e permanências, além de encaixar no tempo uma área com grande valor histórico e urbano. Para isso, dois recursos foram utilizados: fotografias e imagens aéreas geradas pelo software Google Earth.

Seguindo a divisão feita anteriormente - em três áreas distintas -, na primeira área foi possível encontrar fotos da construção da Rodoviária e de como era a Av. Pe. Jorge Summerer. Percebe-se que a região central era mais segregada do bairro Vila Alegrete do que nos dias atuais, com presença de muros e construções onde hoje existe a passagem em nível.

Segundo o Plano Diretor de Martinópolis, a Estação Ferroviária foi construída por volta do ano de 1924 e sofreu alterações na década de 1940. Por meio das fotos é possível perceber como a permeabilidade visual foi limitada com a presença da praça de alimentação ao lado da plataforma da Estação.

> A estação de José Teodoro, atual Martinópolis, passou por várias ampliações, ao longo dos anos. Isso devido o crescente movimento de passageiros e cargas [...] No centro da velha estação abriu-se um saguão de entrada e comunicação com a plataforma, onde havia os guichês para venda de passagens, pagamento de fretes e atendimento ao serviço de telegramas. Havia dois bancos de madeira para descanso dos usuários. (DALTOZO, 2007, p. 38)

O local onde hoje estão a Praça Getúlio Vargas e a Prefeitura Municipal já foi uma grande praça. Ao longo do tempo a região sofreu

Figuras 41 e 42: Construção da Rodoviária. 1980. Av. Pe. Jorge Summerer. 1960. Fonte: Facebook.

modificações, primeiro sendo reduzida à área da atual praça, mas com outra configuração, que incluía uma fonte em seu centro. Depois, no local da fonte, foi construído um coreto. Por fim, com a reforma na década de 2000, hoje há uma fonte luminosa no mesmo local.

A abertura da passagem em nível na R. José Teodoro/Eleazar Galvão foi gradual: primeiro abriu-se um portão para a passagem de pedestres (necessário pois, com a construção da praça de alimentação, o local foi gradeado), depois foram colocados obstáculos para impedir a passagem de motocicletas e, por fim, a rua foi aberta.

De acordo com as imagens do Google Earth, em 21 de março de 2002 a região apresentava apenas duas passagens em nível, uma em cada extremidade. As atuais quadras da Rodoviária e da Prefeitura eram unidas, bem arborizadas e existia um edifício onde hoje encontra-se o prolongamento da Av. Pe. Jorge Summerer. Não havia a praça de alimentação em frente à Praça Getúlio Vargas, que ainda se encontrava em sua antiga forma. Onde hoje se encontra o camelódromo havia apenas duas construções e uma grande área vazia. As duas grandes árvores ao lado do Ginásio de Esportes ocupavam uma grande área, anexa ao Ginásio. A região comportava-se como uma grande barreira, principalmente em relação aos automóveis, entre o Centro e a Vila Alegrete, sendo nítida a predominância do uso dos trens linha férrea - a desativação total ocorreu nessa época -, com apenas dois caminhos de pedestres evidentes: onde hoje encontra-se o prolongamento da R. José Teodoro e a diagonal próxima à igreja situada na esquina da Av. Prof.ª Nilva e a R. Emílio Falkemback/ Francisco Martins Bidoia.

A imagem de 31 de julho de 2010 mostra uma aparente diminuição da arborização no local. Além disso, a linha férrea já não se mostra tão evidente. A praça de alimentação em frente à Praça Getúlio Vargas já havia sido construída, assim como o anexo ao Espaço Cidadão. A quadra da Prefeitura e da Rodoviária aparecem já separadas por um estacionamento no prolongamento da avenida. Alguns caminhos se mostram mais evidentes.

A imagem de 19 de abril de 2015 já apresenta as outras duas

Figuras 43, 44 e 45(respectivamente): Fotos da Estação Ferroviária. (Cima para baixo, esquerda para direita) Déc. de 1920, 1925, 1950, 1960, déc. de 1960 e 2006. Fotos da Estação Ferroviária. 2007 e 24 de maio de 2016. Fotos da Praça Getúlio Vargas. (Cima para baixo, esqueda para direita) Déc. de 1990, 1971, 1940, déc. 1930. Fontes: José Carlos Daltozo e acervo próprio.

passagens em nível (prolongamento da Av. Pe. Jorge Summerer e R. José Teodoro), o camelódromo e as construções atrás dele, a praça de alimentação em frente às casas dos antigos ferroviários e a constituição atual da praça ao lado do Ginásio de Esportes.
A última imagem, de 08 de abril de 2016, apresenta como a área está atualmente.

Percebe-se, pelas imagens do Google Earth, que houve algumas mudanças na região central, em especial na porção próxima à Praça Getúlio Vargas, além do aumento da quantidade de passagens em nível. Por meio da visualização dos caminhos marcados nas áreas não-pavimentadas, é possível perceber como o aumento dessas passagens, atrelada à desativação da linha, fez com que houvesse uma maior circulação de automóveis. Portanto, como a região encontra-se no centro da cidade - tanto físico como histórico - e sofre mudanças constantemente, trata-se de uma área viva. Dada a constituição histórica, a região funciona como uma barreira entre as duas áreas da cidade, barreira percebida através das mudanças ocorridas no local, da ambiência e dos usos presentes em cada bairro.

Figuras 46: Imagens aéreas da região central. 21 de mar. de 2002, 31 de jul. de 2010, 19 de abr. de 2015 e 08 de abr. de 2016. Fonte: Google Earth.

Memórias

Ao longo da pesquisa e do desenvolvimento do projeto de intervenção, conversei e pedi opiniões e sugestões de habitantes da cidade. A maior parte das conversas foi informal, sem que houvesse algum tipo de anotação ou gravação. No entanto, gravei algumas entrevistas, no intuito de ter um conjunto de informações-base para a elaboração do trabalho. Nessas entrevistas, expliquei o motivo do trabalho, fiz sugestões e pedi opiniões, sempre com um mapa impresso da área para que o entrevistado pudesse se localizar. Transcrevo abaixo os trechos mais pertinentes das entrevistas:

Professora. 61 anos.

"A única coisa que eu lembro é que, quando eu cheguei aqui, o trem ainda transportava pessoas e carga. E todos os dias ele passava, buzinava. Buzinava... Sei lá se é buzina que chama isso. Apitava né? Tinha um túnel que a gente passava ali embaixo... Eu morria de medo(...) Não, não dava no Centro... Dava ali atrás do jardim, da praça... Mas era muito perigoso. Fica gente parada, ficava gente fazendo xixi, então era... Uma podridão.

(...) As vezes a gente ficava ali pra ver o trem passar, os passageiros, mas eu não lembro de muita coisa, porque não era uma coisa que me chamava muita atenção, não dava o devido valor que hoje eu vejo que tem.

(...) Só tinha os caminhos porque não tinha a rua, só tinha rua nessa ponta daqui e na outra. Ali era tudo fechado. Se você quisesse atravessar... O trem parava muito. Isso. Exato. O trem cargueiro parava ali e pronto, você não passava de jeito nenhum, aí você teria que dar a volta. Até que na gestão do Baixinho [Ex-Prefeito de Martinópolis] ele mandou abrir aquilo ali. Não faz muito tempo não. Mas era muito medonho você ter que atravessar a Vila Alegrete toda pra chegar lá no Centro. Horrível. E também quando tinha aquele túnel... Nossa... Também era medonho. A noite era escuro, não tinha luz, muitos vândalos ficavam ali escondidos pra assustar a gente e o mal cheiro insuportável, ninguém aguentava. Que eu me lembro é isso.

(...) Sei lá...Eu faria uma praça ali. Iluminação é uma coisa que precisa. Justamente por isso: eu faria uma praça, bem iluminada, com banco para as pessoas sentarem, passar a tarde e até a noite. Também cuidar daquelas árvores que são lindas (...) No dia da feira, ficar ali... Até as pessoas sentarem comer alguma coisa, fazer uma praça de lazer mesmo, porque já tem a praça de alimentação ali mesmo (...) Então eu acho que seria muito bacana, já que não tem trem passando ali, tirar aqueles trilhos e fazer uma calçada".

Funcionário público. 56 anos.

"A linha do trem? A linha do trem que eu lembro era o meio de transporte mais eficaz que existia na época. Tinha dois trens de luxo pra São Paulo, um de manhã e outro a tarde, sem contar os trens de carga, que eram vários durante o dia. Então era o meio de transporte mais eficiente da época (...) Eu já andei muito de trem. Até inclusive meu pai era funcionário da FEPAS (...) O último serviço dele foi de guarda naquela passagem da linha indo pra Rancharia. Nessa primeira passagem aqui. Antigamente era passagem em nível e tinha que ficar um guarda (...) É, na rodovia, indo pra Rancharia. Exatamente, na primeira passagem que tem aqui perto do Presídio, era passagem em nível, não era em desnível igual hoje, então tinha que parar os carros pro trem poder cruzar e ele ficava de guarda lá, entende?

(...) O meio de transporte na época era tudo por trem e era o transporte mais eficiente que existia porque era mais confortável, mais seguro e, com o tempo, foi desativando tudo e terminou no que terminou, né?

Ali antigamente, ali a única passagem que tinha em desnível era o viaduto, onde foi aterrado pelo nosso querido prefeito, né? É aquele que tá até hoje. Aquele na rua da represa, reto. Uma passagem em desnível para pedestres. E onde é o Espaço... Aqueles negócio lá, era o armazém da

FEPASA, antiga Sorocabana, onde depositavam mercadoria

Ali antigamente existia só uma passagem em nível, que é aquela que tem ali, ali perto da Rodoviária, só existia aquela. Depois, com um tempo, que abriram essa (...) Era passagem em nível também, onde tinha guarda com cancela, pra fechar o trânsito (...) Essa aqui quem abriu foi o Bragato há uns 20-30 anos atrás. O restante foi o Baixinho... O prefeito que abriu (...) Não tinha a Grevilha [bairro localizado a Leste]... Todas aquelas vilas ali, não tinha nenhuma.

Nessa passagem de nível aqui, já teve vários acidentes. Onde é a Rodoviária. Nossa Senhora, já teve tantos acidentes ali...O trem pegou um trator e arrebentou o cara. Outra vez pegou um caminhão. Ali tinha cancela pra fechar depois. As vezes tinha até alguns transtornos. As vezes tinha uns trens que eram muito compridos, de carga, que quando eles paravam na Estação, eles bloqueavam a passagem em nível. Principalmente quando ele vinha sentido São Paulo-Prudente. As vezes tinha 80 vagões... 40 eu lembro de ter contado, mas chegou a ter 80. Ele parava e ia até o cemitério. Aí começava a enfileirar gente, enfileirar gente... Na época era um grande transtorno, foi quando conseguiram essa outra aqui.

(...) Aí aqui era a Cerâmica, onde tem aquelas três chaminés, e tinha uns trilhos da FEPASA que entravam lá dentro pra carregar os vagões e carregar os tijolos. Não tinha a passagem aqui. Era a Cerâmica, depois esse depósito grandão... Quando eu era moleque eu brincava muito naquele depósito... Era um depósito bem grande, depois do Armazém... Depois a Estação, depois as casas dos funcionários da FEPASA, depois a passagem em nível. Tinha do lado a SANBRA e, do lado debaixo, tinha uma cooperativa de algoão... tem até hoje. Eles iam tudo beirando ali porque tinha os trilhos pra carregar o algodão. Martinópolis é um dos maiores produtores de algodão da região.

(...) Ali onde faz a curva era tudo pasto, era da Cerâmica, onde eles extraíam barro. Tem o Lagoão, o Barreirão, onde foi tirado barro pra Cerâmica. Da Cerâmica pra frente não existia mais nada. Eu lembro quando a máquina entrou aqui, esticando essa avenida pra cima... A gente ficava correndo atrás da máquina".

Advogada. 23 anos.

"Eu lembro de andar de bicicleta aqui perto. Naquela volta perto daquela saída para São Paulo (...) Acho que dá para fazer uma ciclovia. A iluminação tem que ser melhor, porque não é lá aquelas coisas. Tem uma parte mais escura perto do campo da polícia. Campo da polícia tem confraternização, piscina, churrascos. Eu nunca me arrisquei a passar aqui, isso, tem pessoas estranhas lá. Fim da cidade. Fim do mundo. Deserto. Mato, mato, mato, mato. Esse acesso tem que ser melhor iluminado, mais aberto, porque é muito fechado... Parece um corredor da morte. Podia colocar algumas coisas como comércio (...) porque dá uma movimentação. (...) Tem uma árvore gigante aqui que a gente ficava subindo (...) Eu acho que podia colocar iluminação em toda parte da linha do trem, sabe? Principalmente nas partes longe das vias. Vigilância também"

Estudante. 22 anos.

"Que eu lembro tinha uma ponte. Antes de chegar na linha, tem o pasto. Antes, aqui tinha um corrégo, quando eu era criança. Pra você chegar na linha, tinha que passar numa ponte de tábua. Acho que era o resto do rio ainda. Isso eu me recordo. Tinha alguma coisa. Foi quando meu irmão caiu e rasgou a perna dele. Tem uma praça aqui nessa área. As criancinhas brincam aqui, porque tem o bar do Túlio. Meu irmão foi atropelado aqui. Ele não se dá muito bem com a linha (...) Eu andava de bicicleta lá, mas minha mãe não gostava, porque era muito movimentado. Depois que fizeram as casinhas, ficou muito movimentado. Antes era tudo pasto. Antes tinha essa bairro aqui e atrás tinha um monte de vacas, porque era tudo pasto. Não tinha nem estradinha. E tinha uma parte que era alagada, que eu acho que tem relação com o córrego (...) Tem o lixinho e depois tem um brejo, que inunda. Toda vez que chove forma uma, tipo uma lagoa ali, antes da linha do trem (...) Toda essa área aqui é mais fresca. É bem gelado lá (...) A mãe da minha avó morava nessa região aqui... Chamava Morungaba... Eles iam lá pra pegar lenha, nem sei.

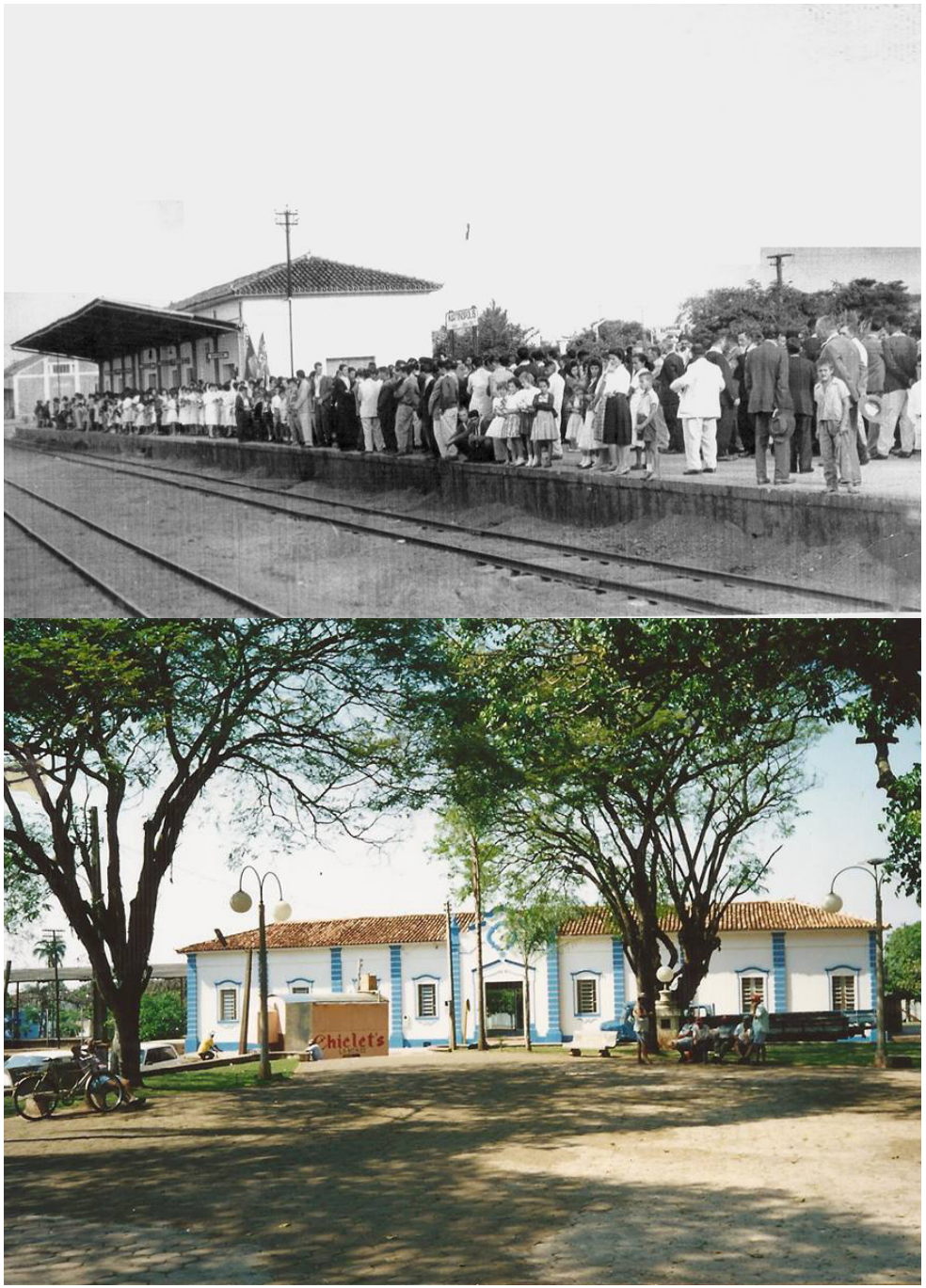
(...) Essa área aqui, tem um trecho que não tem um pingo de iluminação. Agora tem casa aqui, aqui. Quando você vai para o Pombal [um bairro afastado da cidade], o asfalto é bonitinho, lisinho, uma graça, mas não tem um poste de luz (...) Não é um lugar muito bom, não é um

lugar que eu passaria (...) Tinha a Biblioteca na Estação... Hoje eu sei que tem o Museu. Não lembro mais o que tinha. Aliás, tinha alguma coisa da Prefeitura, alguma coisa assim. Não sei se eles guardam alguma coisa, porque está sempre fechado (...) Eu não lembro o que tinha ali antes da praça de alimentação. Do outro lado eu lembro".

Ao longo das entrevistas, também revisitei minha próprias memórias do lugar, que remontam à minha infância. Lembro-me do som dos pedriscos existentes nas quadras da linha férrea, especialmente barulhentos quando andava de bicicleta. Lembro-me de quando não havia a praça de alimentação ao lado da plataforma da Estação, o que permitia que se passasse de um lado para o outro em meio aos pilares metálicos. Lembro-me da alegria das crianças na escola infantil vizinha à linha férrea, quando ouviam o apito do trem e mesmo do incômodo de ter que desviar da locomotiva, quando ficava estacionada próximo ao Espaço Cidadão. Lembro-me do processo de abertura de duas das quatro passagens de nível exisentes no Centro. Também me recordo das crianças maravilhadas observando o pôr-do-sol e o skyline de Presidente Prudente.

Esse conjunto de memórias contribuiu para que o projeto leve o espaço e as pessoas realmente em consideração, não se tratando de uma ideia externa, que pousa em um terreno aleatoriamente escolhido.

> Cada nova obra intervém numa certa situação histórica. Para a qualidade desta intervenção é crucial que se consiga equipar o novo com características que entrem numa relação de tensão significativa com o existente. Para o novo poder encontrar o seu lugar, precisa primeiro nos estimular para ver o existente de uma nova maneira. Lança-se uma pedra na água. A areia agita-se e volta a assentar. O distúrbio foi necessário. A pedra encontrou o seu lugar. Mas o lago já não é o mesmo.
>
> Penso que os edifícios que, a pouco e pouco, são aceites pelo seu espaço envolvente devem possuir a capacidade de atrair, de diversas formas, a emoção e o raciocínio. O nosso sentimento e compreensão estão, no entanto, enraizados no passado. É por isso que o significado que criamos com o edifício deve respeitar a memória. Mas o recordado não é comparável ao ponto final no término de uma linha. (ZUMTHOR, 2005, p. 17).



Figuras 47 e 48: Estação Ferroviária de Martinópolis. 1950. Praça Getúlio Vargas. Déc. 90. Fonte: José Carlos Daltozo.

Referências projetuais

A busca por projetos que pudessem ser utilizados como referência foi pautada principalmente na escala, mas também na forma de abordagem das características do local, sua relação com a história, ambiências já existentes e população que o utiliza.

Figura 49: Praça Getúlio Vargas. 1982. Fonte: Facebook.

High Line

O High Line é um parque linear inaugurado em 2009 sobre uma linha férrea elevada de Nova York. Localizado próximo ao rio Hudson, possui 2,3 km de comprimento, 8 m de altura e atravessa três bairros da cidade. Idealizado e construído graças aos esforços do grupo Friends of the High Line, é hoje uma referência em projeto de parque público sobre patrimônio ferroviário. O livro High Line: A história do parque suspenso de Nova York conta a história da estrutura, desde o século XX até atualmente.

Cerca de um século antes da construção da High Line, a Zona Oeste de Manhattan era uma agitada orla industrial. Suas avenidas eram ocupadas majoritariamente por fábricas e armazéns e, com a circulação de trens ao nível das ruas, em 1908 a região das 10th, 11th e 12th Avenues chegaram a ser chamadas de Death Avenue, devido aos inúmeros acidentes. Dessa forma, em 1931 teve início a construção da High Line com o intuito de se retirar o tráfego das avenidas, fazendo com que os trens percorressem o interior das quadras, levando as cargas até o interior dos edifícios. A inauguração ocorreu em 1934 e a linha elevada ficou conhecida como linha vital de Nova York.

Com o declínio do tráfego ferroviário a partir de 1980, em 1999 a CSX Transportation, que comandava a Conrail - proprietária da High Line -, declarou que estava disposta a considerar propostas de reutilização da linha, sendo que o desejo de demolição total da estrutura fazia-se presente há tempos, visto que seis seções da linha férrea já haviam sido desmontadas. Em agosto do mesmo ano, Robert Hammond e Joshua David participaram de uma audição comunitária sobre a High Line e, meses depois, fundaram o Friends of the High Line.

Após pedidos de autorização, os dois fundadores do grupo que lutava pela preservação da estrutura puderam subir nos trilhos.

Figura 50: High Line. Fonte: JOSHUA; HAMMOND, 2013, p. 141.

> Você saiu andando, percorrendo os trilhos cobertos de flores silvestres. Eu não sei o que esperava [...] Só não esperava flores silvestres. Não eram alguns talos de grama emergindo do meio do cascalho. As flores silvestres e as plantas haviam reconquistado o lugar. Tivemos de caminhar por entre tufos de altas apiáceas brancas. Era outro mundo, em plena Manhattan.
> [...] Então chegamos a uma curva e descobrimos, estendendo-se à frente, essa incrível linha reta que percorre todo o caminho entre a 17th Street e a 30th Street, treze quarteirões de comprimento, com vista para o Empire State Building. Foi um choque ver como era bonita. Houve uma tremenda sensação de espaço. Eu tinha passado por ela um milhão de vezes e não sabia que estava ali, escondida em plena vista. [...] Havia um forte sentimento de passagem do tempo. Você podia ver para o que a High Line havia sido construída e sentir que seu momento tinha passado. (JOSHUA; HAMMOND, 2013, p. 12)

Foi necessário um intenso trabalho com a comunidade local, que antes via a linha elevada como uma péssima construção, pois estava associada à separação do local com o rio Hudson, ao acúmulo de sujeira dos pássaros que a utilizavam como poleiro, entre outras coisas. Uma das maneiras pensadas a fim de transformar a imagem que as pessoas tinham da estrutura, mostrando que ela poderia ser útil ter novos usos, foi um concurso de design promovido em 2003, visitas da população ao lugar e o trabalho feito pelo fotógrafo Joel Sternfeld. Após diversos trâmites legais, o Friends of the High Line conseguiu a permissão de iniciar o projeto de renovação do lugar.

Houve então um novo concurso, dessa vez para equipes interdisciplinares de engenheiros, horticultores, projetistas de iluminação e profissionais de diversas outras disciplinas. Quatro equipes foram selecionadas como finalistas e a escolha foi do estúdio de paisagismo de James Corner Field Operations e o escritório de arquitetura Diller Scofidio + Renfro. A equipe de trabalho mantinha um slogan de abordagem da High Line, apoiado pela maioria da comunidade:

Figuras 51 e 52 (respectivamente): High Line nas quatro estações. Construção do High Line e mapa de implantação. Fonte: JOSHUA; HAMMOND, 2013, p. 149, 154 e 155 (de cima para baixo, esquerda para direita)/p. 195 e 338 (mapa).

Mantê-la simples, mantê-la selvagem, mantê-la calma, mantê-la lenta (JOSHUA; HAMMOND, 2013, p. 96).

As obras tiveram início em 2006 e o primeiro trecho foi inaugurado em 2009. Sobre o projeto, a equipe decidiu manter os caminhos com cerca de 2,5 m de comprimento, pois essa dimensão seria confortável para pessoas com e sem necessidades especiais para transitarem, além de carrinhos de manutenção. Caso fosse maior, segundo a equipe, o High Line poderia parecer apenas uma passarela com algumas plantas em volta. Outro ponto importante, foi a relação da concepção do projeto com o livro Morte e Vida nas grandes cidades de Jane Jacobs e com os habitantes locais.

Houve a troca todo material que estava apoiado à estrutura (trilhos de ferro, cascalho, terra e uma camada de concreto). Apesar disso, muitos dos trilhos originais foram reinstalados na nova paisagem. Houve ainda renovação da estrutura, visto que a pintura original era de chumbo, ou seja, tóxica. O projeto conta com cerca de 3,5 mil placas de concreto com formas diferentes que se adequam ao paisagismo. O sistema de iluminação do parque foi projetado pelo estúdio L'Observatoire International e, no lugar de postes de iluminação, lâmpadas de LED foram incorporadas a elementos da paisagem, como bancos e grades, de forma a não ofuscar e sim iluminar de forma suave os canteiros e caminhos (JOSHUA; HAMMOND, 2013, p. 217). O projeto paisagístico conta com 210 diferentes espécies de gramíneas, flores silvestres, arbustos e árvores, inspiradas nos anos de abandono da estrutura e projetadas de forma a enfatizar a variedade sazonal, textura, cores e resistência. Para isso, a maior parte é de variedades nativas tolerantes à seca (JOSHUA; HAMMOND, 2013, p. 266).

Todo o trabalho teve como base e norte o design. Desde o desejo inicial de preservação da estrutura, esse foi um marco importante para o parque. Isto posto, o trabalho de adequação à legislação vigente, às necessidades dos habitantes, à situação inusitada por ser um parque elevado, além do desejo de ser utilizado pela população, teve como ponto central o design.

Algumas pessoas pensam em parques como uma fuga da cidade, mas o High Line funciona porque nunca leva você para longe de Nova York. Você não está em um jardim botânico. Você pode ouvir buzinas. Você pode ver o tráfego e os táxis. Você está no tecido da cidade. E não está sozinho. Você está andando lá em cima com outros nova-iorquinos. (JOSHUA; HAMMOND, 2013, p. 128)

Figura 53: High Line. Fonte: JOSHUA; HAMMOND, 2013, 2013, p. 144 e 258, respectivamente.

Park am Gleisdreieck

Construído pela empresa Bauleitung e assinado pelos arquitetos Felix Schwarz e Andreas Lipp, o Park am Gleisdreieck, cujo projeto data do ano de 2013, foi inaugurado em 2015. Da área total de 36 hectares na parte ocidental de Berlim, a primeira metade do projeto total, chamada de Gleisdreieck Eastpark, foi inaugurada em setembro de 2011.

O nome do parque - que significa triângulo de trilhos ¬- se deve aos viadutos do século XX sobre a estrada de ferro suspensa, que formam um triângulo no local. Desde o ano de 1945 o Gleisdreieck tratava-se de um grande vazio urbano cheio de resíduos, que separava os bairros Kreuzberg e Schöneberg. Esta foi a primeira vez em que esta porção da cidade, situada sob a plataforma da linha férrea, foi reintegrada à malha urbana em forma de um parque metropolitano de larga escala.

Além da construção do parque, houve o planejamento urbano para uma área de cerca de 16 hectares no entorno, de forma que houvesse o desenvolvimento desse espaço. Para este fim, workshops com participação da população foram realizados, a fim de buscar conscientização e ideias com finalidade de promoção de um plano urbano com baixo impacto ambiental e sustentável nesses bairros com acesso direto ao parque. Boa parte do projeto levou em consideração as sugestões dos moradores do entorno, trazendo pistas de skate, cafés, locais para jardinagem comunitária, acesso ao metrô, etc.

Houve a manutenção do atributo de não-lugar do espaço, sem qualquer decoração: o terreno foi mantido da forma mais simples possível. Todavia, os arquitetos lançaram mão da fineza nos detalhes, ao cuidar dos materiais empregados e a vegetação proposta, que juntos proporcionam um grande efeito poético. Para isso, um dos critérios para a concepção do parque foi o uso de materiais robustos e de longa duração; a grande escala

Figura 54: Vista aérea do parque. Fonte: Public Space < http://www.publicspace.org/es/>.

permitiu a proposta de quatro bancos esculturais de 80 m de comprimento que, juntamente com as luminárias, formam uma grande escultura. O contraste entre a natureza e os ambientes construídos foi trabalhado de forma proposital.

> Como uma área de descanso verde na cidade, o Parque Gleisdreieck cria ao mesmo tempo uma experiência contemplativa e estimulante do espaço livre, visando a uma percepção refinada da cidade. (MARTINS, 2015)

O conjunto é organizado em torno de um prado central, cortado de Leste a Oeste por um caminho de concreto e de Norte a Sul por linhas férreas. De tempos em tempos, o trem percorre lentamente esse caminho, desde o seu depósito até o Museu Alemão de Tecnologia.

> Ao norte do prado há uma grande laje de concreto de arestas arredondadas com um canto suficientemente alto para que todo seu perímetro sirva para sentar-se. Bem orientada ao meio-dia, funciona como um grande terraço ensolarado, cheio de bancos providos como apoios para os pés. Ao sul, o prado tem vista para o fosso da rua York, um piso inferior com mais de quinze pontes pelas quais os trem chegavam antigamente. A Leste desse prado há um bosque, formado por bordos, carvalhos, bétulas e limoeiros já existentes, complementados por novos exemplares. Nesse local, um par de grandes pórticos metálicos serve de apoio para dois balanços. Nas bordas do parque existem diversos espaços específicos, como viveiros, pistas desportivas, superfícies côncavas para skate, cenários para dança, jardins comunitários ou simples extensões de cascalho extraídas do lugar. (PUBLIC SPACE, tradução nossa)

No projeto os arquitetos assumiram que a história ferroviária serviu de ponto de partida para o parque, mas que o foco do planejamento foi o futuro e a nova imagem do local. Procurou-se mostrar uma cidade moderna, flexível, multicultural e sofisticada, de forma a construir uma ponte entre bairros antigos e a contemporaneidade. Apesar disso, boa parte dos trilhos foram preservados, mesmo nos pontos onde foram tomados pela vegetação, além da preservação de certas construções. Ou seja, pontos remetem

Figuras 55 e 56: Park Gleisdreieck. Fonte: PACELLI < http://www.agendaberlim.com>.

fortemente à história do local foram preservados, demonstrando que houve preocupação em adequar as necessidades locais com a história do patrimônio ferroviário existente.

Figuras 57 e 58: Park Gleisdreieck. Fonte: PACELLI < http://www.agendaberlim.com>.

Parque da Juventude

Situado na porção desativada do Complexo Penitenciário do Carandiru, na Zona Norte de São Paulo, o Parque da Juventude foi tema do concurso promovido em 1999 para a reurbanização da área. O escritório vencedor Aflalo & Gasperini convidou Rosa Grena Kliss e equipe para a elaboração da proposta paisagística.
O projeto conta com cerca de 240 mil m² e tem como vizinhança a Penitenciária do Estado, o Centro de Observação Criminológica e a Penitenciária Feminina.

Conforme a proposta vencedora, alguns dos pavilhões dos presos foram readaptados para receberem diferentes atividades e a área externa foi transformada em um parque. A proposta dividiu-se em três etapas com características próprias e diferentes fases de implantação: Parque Esportivo, Parque Central e Parque Institucional. A primeira é um complexo de lazer com quadras e pistas de skate. A segunda constitui-se em uma área de 90 mil m², projetada de forma a criar uma espaço contemplativo, um oásis urbano.

Nessa região, os equipamentos existentes são bancos de concreto com encosto de madeira e cestos de lixo. A proposta da formação de um morro na região central reforça o caráter contemplativo do espaço, pois permite a visualização do skyline da cidade. Duas áreas com vegetação densa foram incorporadas. A menor delas possui a estrutura de um presídio - cuja construção foi abandonada em 1993 -, que foi mantida como referencial histórico e recebeu tratamento para que mantivesse o aspecto natural de ruína.

O Parque Central ainda conta com um grande caminho pavimentado com solo-cimento que conecta todas as áreas: a alameda principal. A escolha desse material deve-se à sua aparência mais natural e absorção

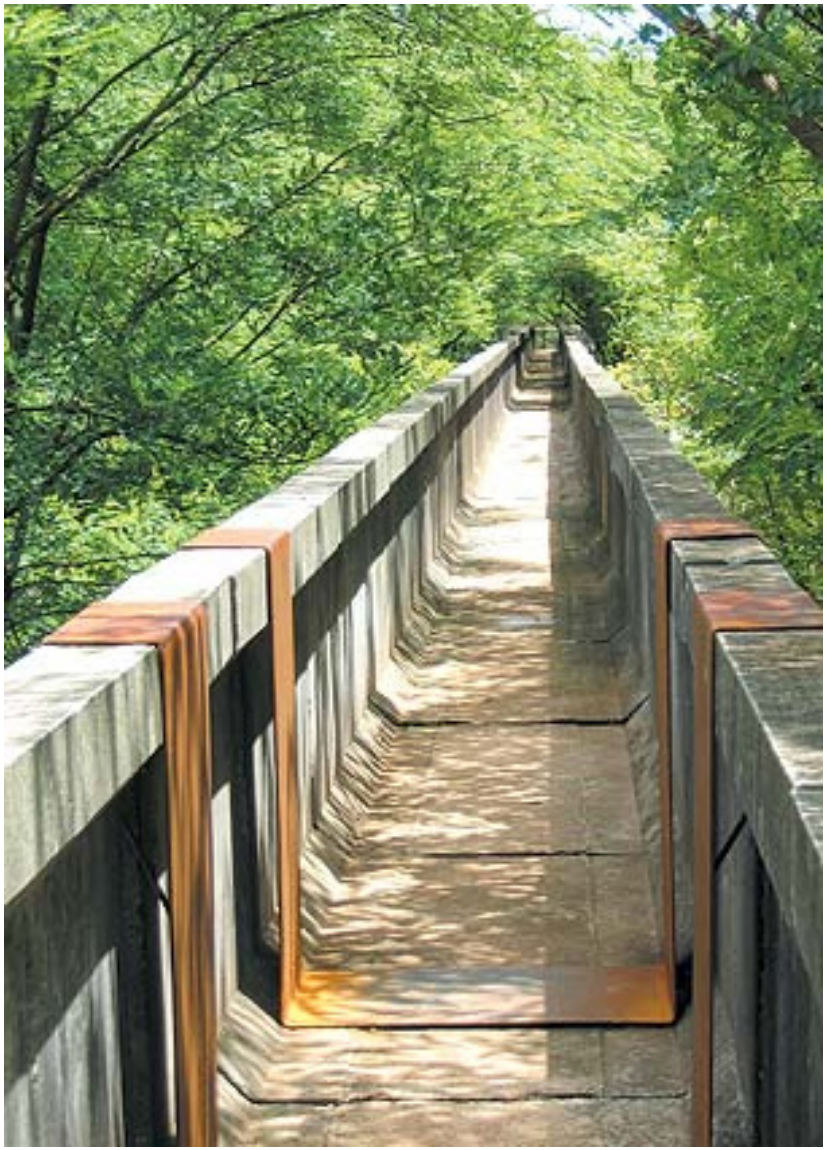


Figura 59: Parque da Juventude. Fonte: < https://arcoweb.com.br>.

de calor. Os demais caminhos foram cobertos com pedriscos.
Outra ruína incorporada ao projeto foi a de uma muralha de quase um 1 m de largura, 300 m de extensão e cerca de 7 m de altura, construída para que servisse de posto de vigilância. O local recebeu três escadas de aço corten e uma passarela para que haja acesso e possibilite o passeio entre as copas das árvores e a vista do conjunto.

A terceira etapa possui caráter metropolitano, pois encontra-se a poucos metros da estação Carandiru do Metrô, conta com quatro edifícios, um teatro e a grande Praça resultante, com 90 m de largura e 160 m de comprimento.

Figuras 60 e 61: Parque da Juventude. Fonte: < https://arcoweb.com.br>.

Centro Cultural de Araras

O prédio da Estação Ferroviária de Araras, foi inaugurado em 1877 e substituído em 1882 pelo que veio a ser o edifício definitivo, sujeito a diversas reformas ao longo do tempo. Nos anos de 1887 e 1924 foram construídos dois armazéns para o auxílio nas atividades ferroviárias. Antes mesmo do término da circulação das locomotivas, a Estação já havia passado por períodos de abandono e necessidade de reformas. Essa situação agravou-se após o término da circulação de trens de passageiros, em 1977, e de carga, em 1980. Os trilhos foram retirados e o conjunto dos edifícios foram pilhados e vandalizados, o que ameaçava parte da história ferroviária da cidade.

Em 2003 a Associação de Cultura e Artes de Araras (ACAAR), o Instituto de Arquitetos do Brasil e a Fundação Bienal de São Paulo organizaram um concurso nacional para a requalificação da área, com o objetivo de transformá-la em um centro cultural. A equipe vencedora foi do escritório AUM Arquitetos e a proposta teve como norte o resgate e valorização das características de cada edifício, lançando mão da restauração dos elementos mais significativos e inserção de novos usos, deixando clara a diferença entre os elementos novos e os históricos, tanto pelas formas quanto pelos materiais empregados, além de reforçar a característica linear do conjunto.

No projeto, o armazém mais recente tornou-se um salão de exposições e o mais antigo abriga um auditório. A antiga casa do chefe da estação funciona como local de apoio aos funcionários do centro cultural. A plataforma atua como ponto de integração do conjunto: a cobertura foi estendida por meio de uma marquise de concreto, de forma a valorizar as edificações remanescentes, configurar novas áreas de convivência e relacionar os espaços internos e externos.

Figuras 62 e 63: Centro Cultural de Araras. Fonte: < http://aumarquitetos.com.br>.

Centro Aberto

O projeto intitulado Centro Aberto tem sede no Centro da cidade de São Paulo. O objetivo não é o de criação de novos espaços, mas sim de transformação das estruturas já existentes, ativando os espaços públicos por meio da renovação de suas formas de uso. A diversificação das atividades é vista como forma de envolver um maior número de diferentes pessoas, melhorando a percepção de segurança, sentido de pertencimento e identificação com o espaço.

O projeto promoveu intervenções intituladas projetos piloto nos Largos São Francisco e Paissandu no intuito de testar novas soluções antes de realizar alterações permanentes. Para a realização desses projetos, houve articulação de políticas públicas e envolvimento dos usuários.

Uma das intervenções ocorreu na Praça Olvidor Pachedo e Silva, onde as grades que existiam foram retiradas, de forma a ampliar as perspectivas visuais e facilitar o acesso das pessoas. A circulação foi melhorada através da sinalização horizontal, como uma nova faixa de pedestres - que reduziu pela metade a distância da travessia - e adição de elementos, como anteparos às travessias e bicicletas compartilhadas. O suporte à permanência no espaço foi feito por meio do projeto de um deck-arquibancada de madeira, bancos e mobiliário portátil, além de sanitários públicos, melhoria da iluminação e instalação de um centro de informação. Projeções semanais, acesso Wi-fi e comida de rua foram utilizados como pontos de atração e ativação do espaço, de modo a manter a circulação e permanência constante de pessoas.

Figuras 64 e 65: Praça Olvidor Pacheco e Silva. Fonte: < http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>.

Projeto

A partir dos levantamentos feitos e da dimensão da área de estudo, organizei a proposta de intervenção em quatro diferentes escalas:

- **Cidade:** proposta que alinhava todas as outras escalas de forma a dar caráter uno à intervenção;
- **Bairro:** proposta que considera as características de cada uma das áreas da divisão didática;
- **Quadra:** proposta que considera as potencialidades de cada quadra, juntamente com as necessidades da população e os usos já existentes;
- **Edifício:** proposta de novo modelo de banheiro público para a área central, de forma a articulá-lo melhor à linguagem do projeto total.

Figura 66: Vista aérea de Martinópolis (Área 2 em primeiro plano). 2003. Fonte: Facebook

Escala Cidade

Dada as características *linear* e de *passagem* da área, visto que é a infraestrutura de um meio de transporte obsoleto, a proposta de ponto de conexão das escalas tem como particularidade essas duas características.

Martinópolis não possui transporte urbano que conecte as áreas mais distantes ao Centro. Há apenas alguns ônibus que circulam entre os distritos e os que conectam a cidade à outras cidades. Isso reflete na quantidade crescente de carros, mas também na frequente opção de algumas pessoas pelo uso da bicicleta.

Além de ser utilizada como esporte, os habitantes também se valem dela como meio de transporte, facilitando e agilizando o dia-a-dia. Contudo, a cidade não possui nenhuma estrutura de apoio a esse tipo de locomoção. Assim, é comum que ciclistas e motoristas disputem por espaço nas vias.

Dessa forma, a união entre a necessidade de infraestrutura para a circulação de bicicletas e a característica linear das ciclovias ou ciclofaixas foi um dos motivs de que essa se tornasse a proposta que conecta todas as escalas do projeto urbano.

A ciclovia foi proposta ao longo da área adjacente à linha férrea, considerando-se as características de cada quadra (Anexo 1). Isso fez com que o traçado não se tornasse monótono, ou desconectado das características do ambiente. Assim, ora as faixas da ciclovia são divididas pelos trilhos, ora ocupam, juntas, seu local. Dessa maneira, a infraestrutura do meio e transporte ferroviário encontra-se lado a lado com a do meio de transporte atual, necessário e utilizado hoje, promovendo a aproximação de tempos diferentes. Por vezes, os trilhos foram retirados para que deem lugar à ciclovia, que alude à sua linearidade, mas atendem à demanda atual, o que segue a ideia de que os novos usos devem estar ancorados na memória do lugar.

Figura 67: Ciclista ao lado do Espaço Cidadão. 14 de jan. de 2016. Fonte: Acervo próprio.

> Antes de projetar uma rota cicloviária, é necessário um estudo do uso da bicicleta na cidade, assim como os principais fluxos e rotas, observando as características dos ciclistas ali presentes [...] Os pontos com maior número de acidentes também deve ser levantado. (SALCEDO, MAGAGNIN, PIRES, GHIRARDELLO, 2011, p. 25)

A opção por uma ciclovia e não uma ciclofaixa (ao longo da Av. Prof.ª Nilva, por exemplo) na maior parte do traçado, justifica-se pela disponibilidade de espaço livre dentro das quadras, linearidade já existente com a estrada de ferro e, sobretudo, a segurança para os ciclistas, que, longe das vias, podem circular com tranquilidade. Além disso, da forma como foi projetada, a ciclovia passa pelos principais pontos da cidade, abrindo opotunidade de conexões que alcancem os pontos mais distantes, integrando-os à malha urbana. Outro ponto importante é o fato de a linha férrea ter sido construída nas partes mais altas do terreno, ou seja, a topografia dentro das quadras é praticamente plana, garantindo maior conforto.

> A bicicleta, além de ter preço acessível, possui inúmeras outras vantagens sobre as demais alternativas de transporte, tais como: pode contribuiur para a melhoria da saúde dos usuários, sem acarretar prejuízo ao meio ambiente; é um meio de transporte e um instrumento de lazer; não requer combustível, por isso é energeticamente mais eficiente que os demais veículos; possui flexibilidade de uso, sendo a mais elevada em todos os demais modos de transporte, pois mesmo em situações de congestionamento ou de interrupção de tráfego [...] o ciclista encontra outras alternativas para seguir viagem. (SALCEDO, MAGAGNIN, PIRES, GHIRARDELLO, 2011, p. 24-25)

Junto com o projeto da ciclovia em toda a extensão da área - cerca de 5 km -, a proposta também conta com calçadas mais largas, com 5 m, em todos os pontos onde atualmente não existe e onde essa mudança é possível. As calçadas - estentidas ou não - contam com piso podotátil e rampas para a circulação de deficientes físicos e visuais. Com isso, o pedestre é valorizado, garantindo seu espaço para circulação com segurança e conforto.

A dimensão da calçada proposta deve-se primeiro à intenção de efetivamente projetar um *passeio público*, que não sirva apenas como delimitação entre a via e o lote. Essa dimensão atende não apenas às pessoas que passam pelo local, mas tambem aquelas que o utilizam como pista para caminhada.

As sete passagens em nível receberam sinalização para o cruzamento dos motoristas, ciclistas e pedestres. Fora essas passagens, todos os possíveis cruzamentos com a ciclovia foram sinalizados como *áreas de conflito* (hachura em amarelo), como forma de manter atenção.

***

Para manter a mesma linguagem em todas as escalas, além de conversar com o terreno, as intervenções propostas utilizam os seguintes materiais:

- **Pedra e pedrisco;**
- **Madeira;**
- **Grama (ou vegetação já existente);**
- **Aço.**

Desse modo, a linguagem do projeto mantém-se única.

Utilizando esses materiais, as propostas de mobiliário e iluminação são simples e bem delimitadas em relação ao existente.

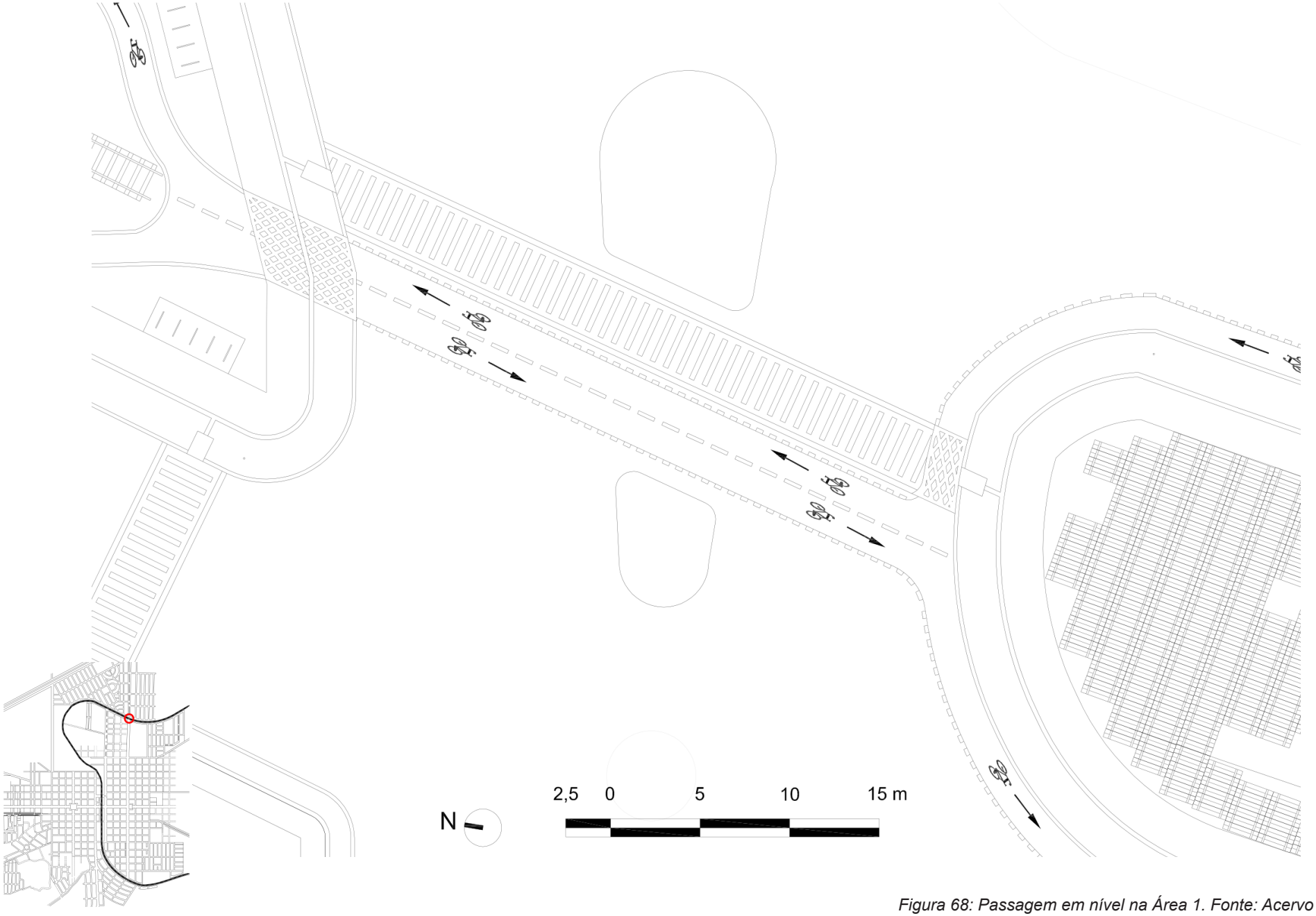


Figura 68: Passagem em nível na Área 1. Fonte: Acervo próprio.

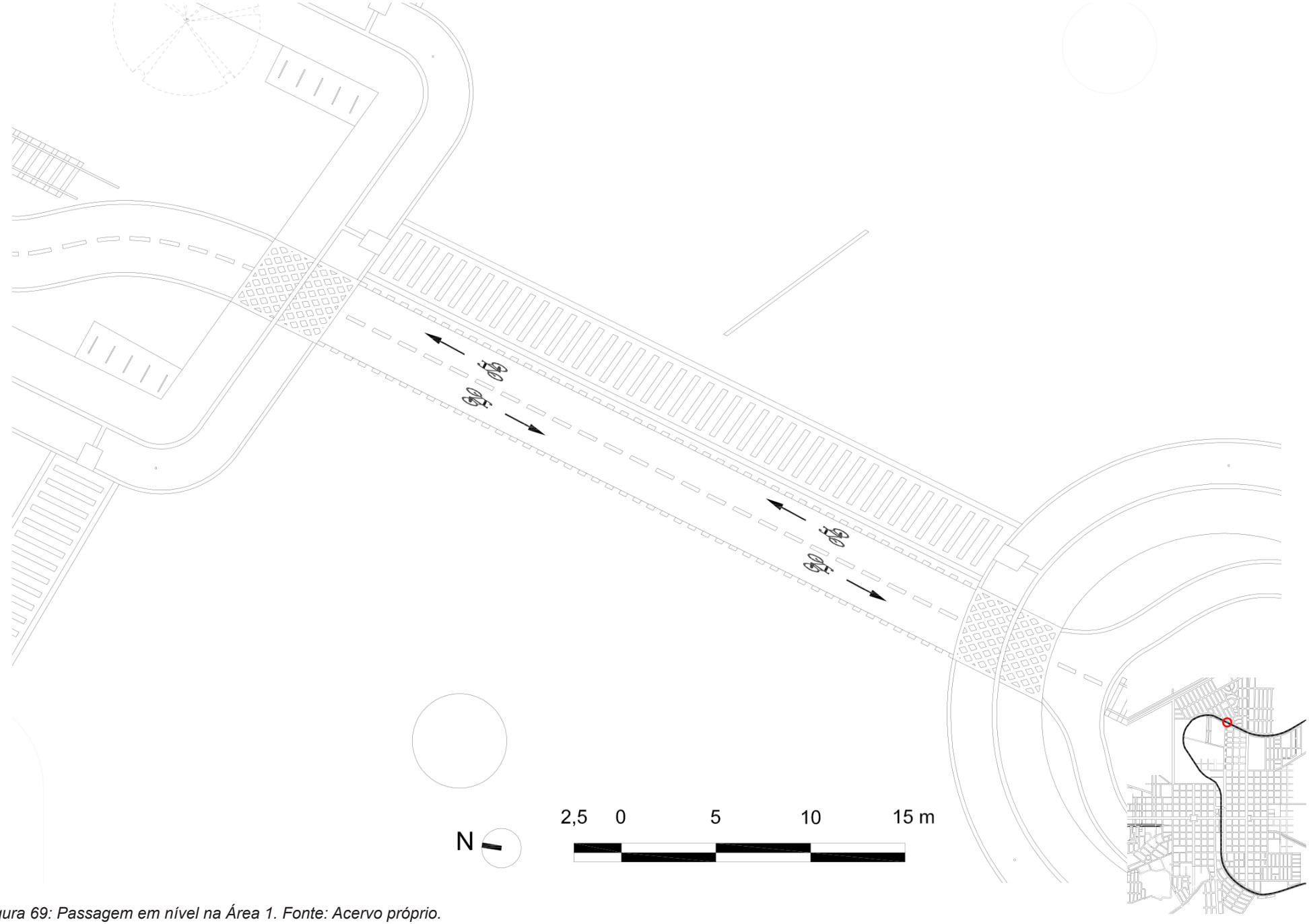


Figura 69: Passagem em nível na Área 1. Fonte: Acervo próprio.

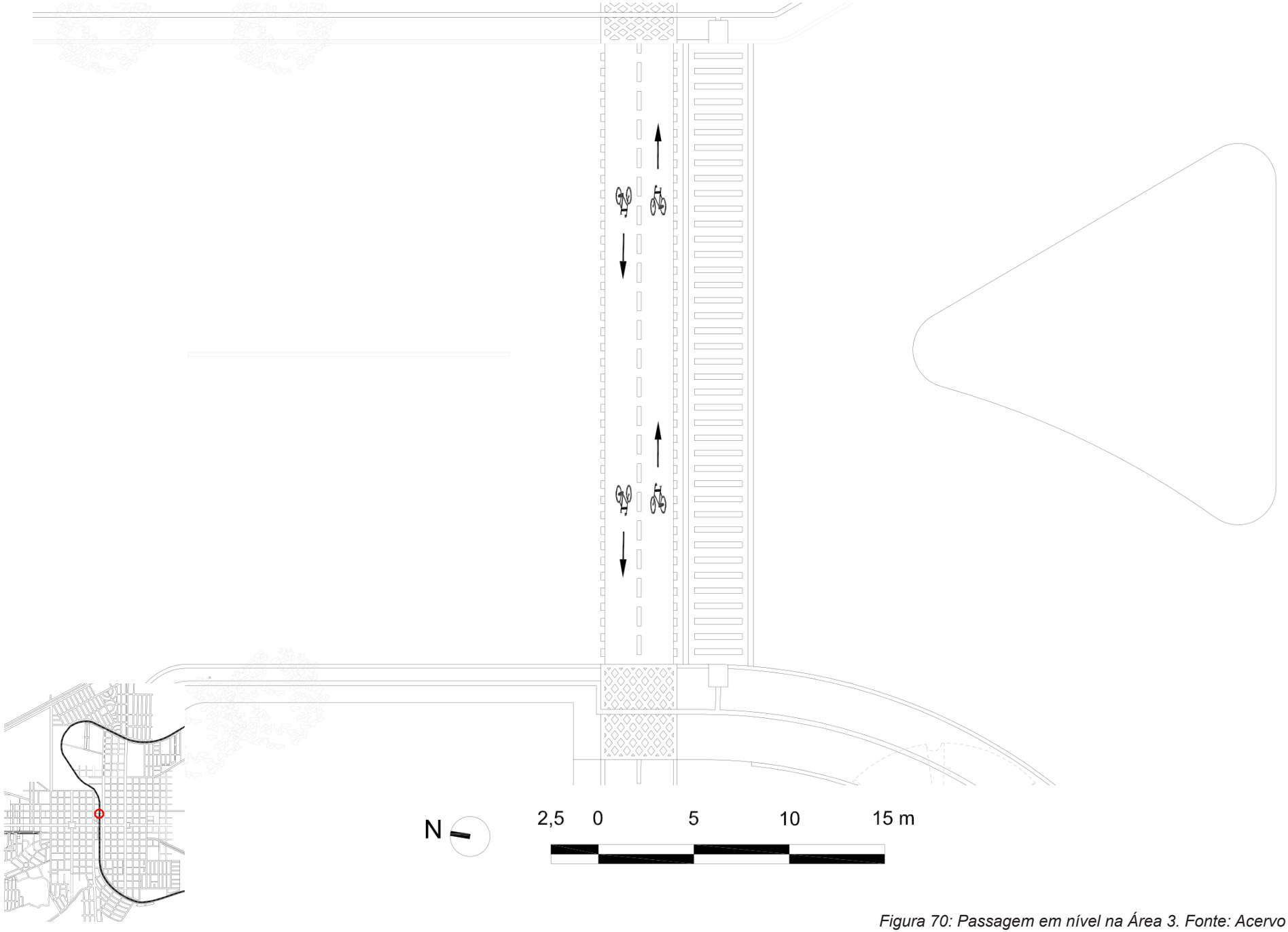


Figura 70: Passagem em nível na Área 3. Fonte: Acervo próprio.

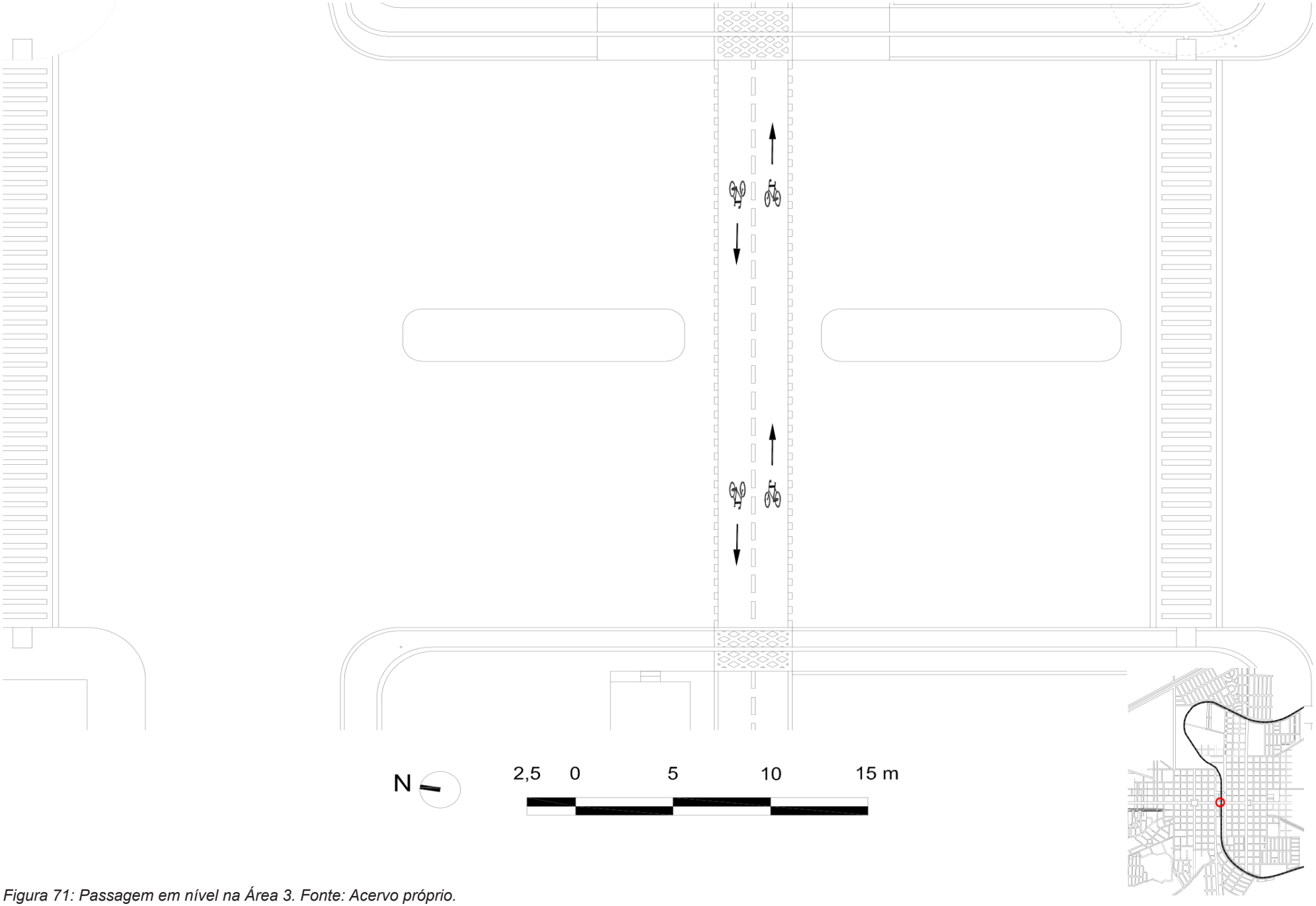


Figura 71: Passagem em nível na Área 3. Fonte: Acervo próprio.

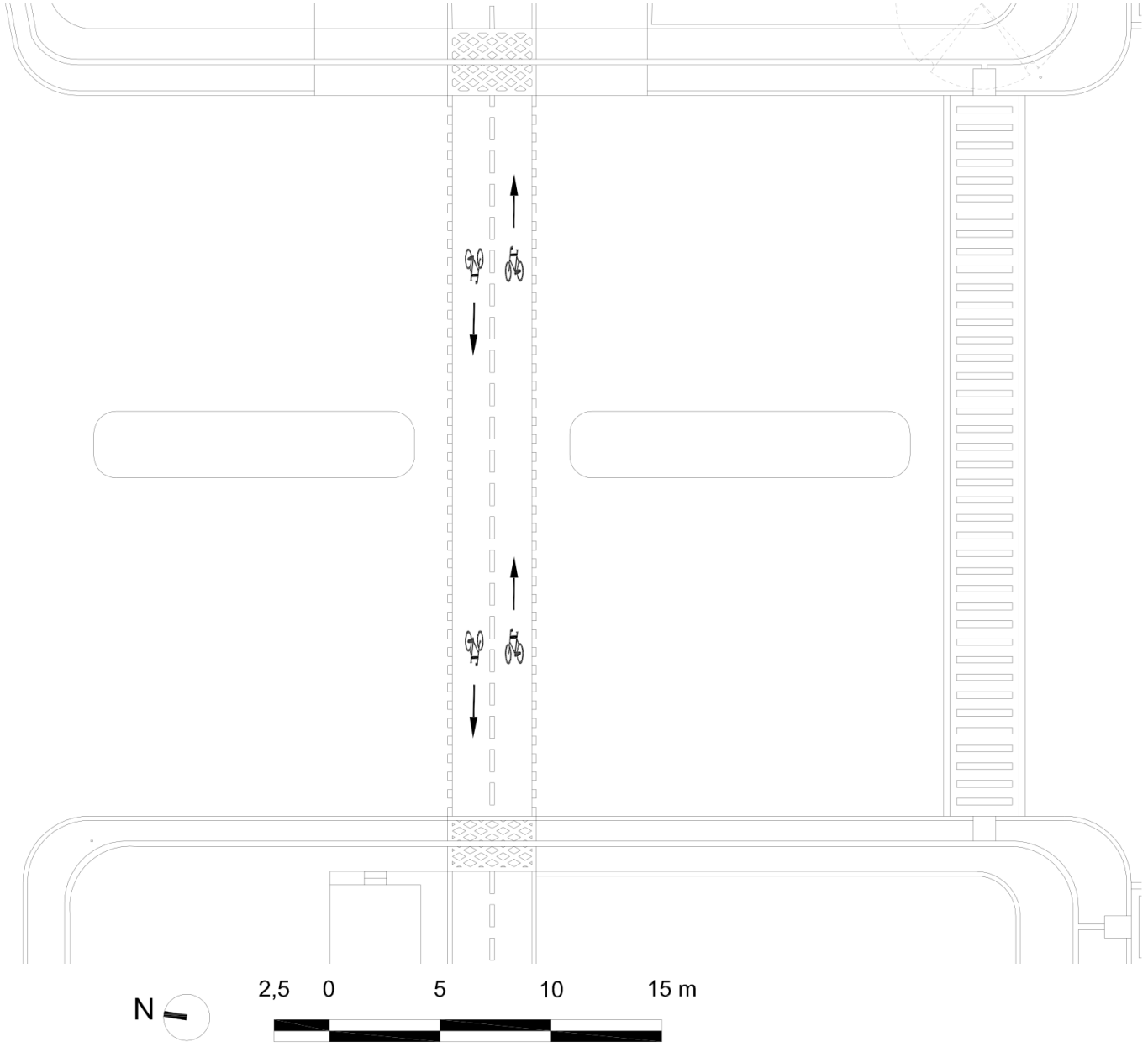


Figura 72: Passagem em nível na Área 3. Fonte: Acervo próprio.

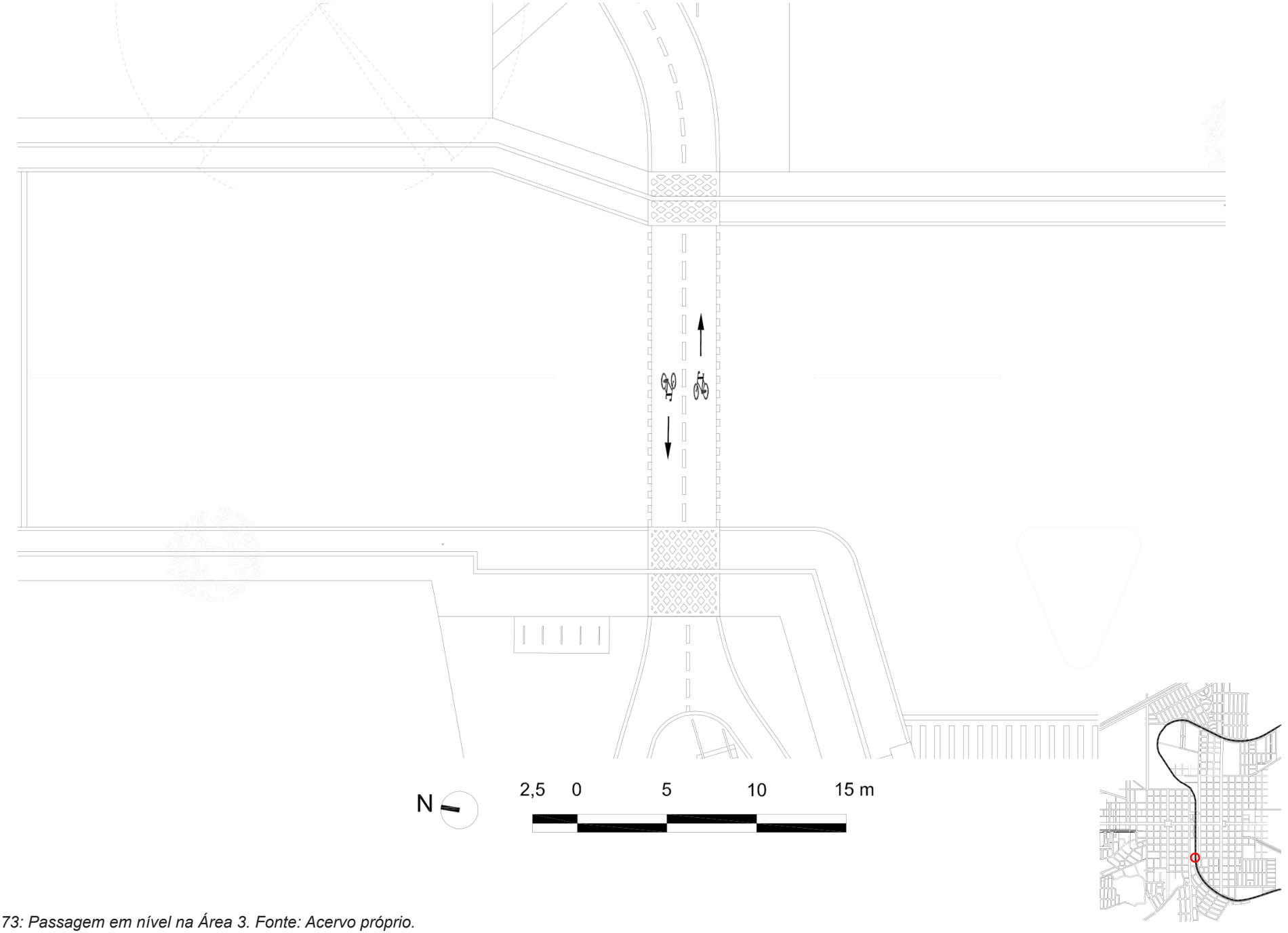


Figura 73: Passagem em nível na Área 3. Fonte: Acervo próprio.

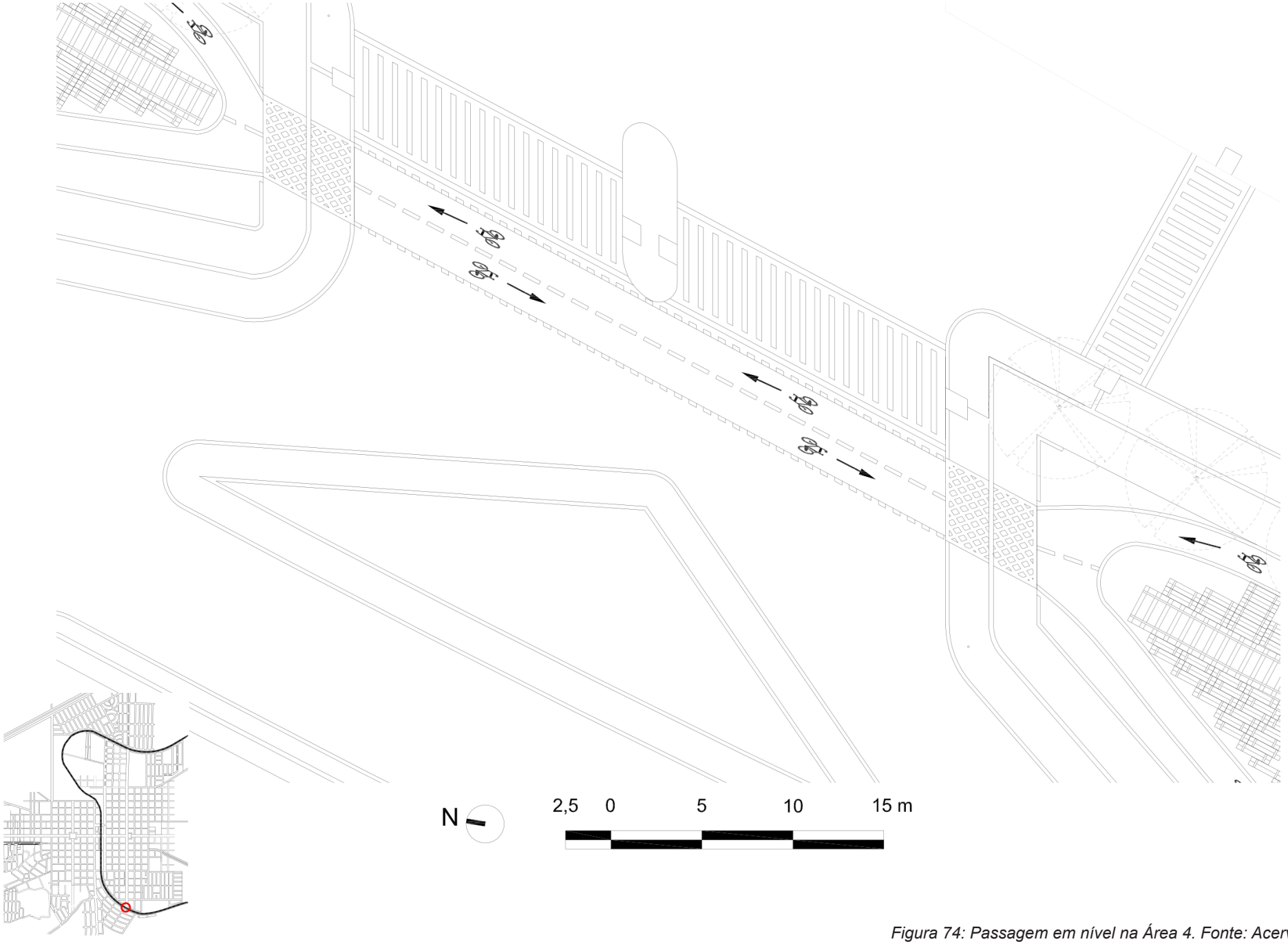


Figura 74: Passagem em nível na Área 4. Fonte: Acervo próprio.

Escala Bairro

A Área 1 da divisão proposta é constituída de duas grandes quadras. A primeira, próxima à entrada da linha férrea na malha urbana, foi trabalhada de forma a ter uma grande área de permanência. Essa área, constituída de módulos de dormentes dispostos de diferentes modos, serve tanto como mirante - dada a vista da cidade -, como local seguro para as crianças da região, visto que se encontra protegido das vias.

A iluminação proposta foi a mesma para todas as áreas: pórticos de aço corten, com 6 m de altura e 10 m de vão, que servem como pontos de iluminação, enquadram a paisagem e trazem destaque à área.

As duas quadras ao lado receberam diretrizes para paisagismo, com algumas árvores mais afastadas, para não atrapalharem o vento e a iluminação característicos do local, além de uma quadra de futebol e uma área onde poderiam ser colocados cata-ventos ou um espaço para que as pessoas pudessem empinar pipas.

A segunda quadra da Área 1 não recebeu nenhum tipo de mobiliário ou pavimentação além dos pórticos, apenas delimitações dos caminhos dos pedestres e bicicletários - assim como na primeira -, pois essa quadra é utilizada por animais de grande porte. Como o uso é constante e não há outra área para onde esses animais possam ser facilmente realocados, o projeto propõe a continuidade da atual convivência entre pessoas e animais.

Quanto à ciclovia, na primeira quadra contitui-se de uma ciclofaixa, pois esse desenho facilita seu prolongamento para as demais áreas da cidade, além de preservar a horta que é cultivada ao lado da linha do trem. Na segunda quadra já se torna ciclovia, pois, dada a localização entre o prolongamento de duas importantes avenidas, o trecho da via nesse ponto é relativamente movimentado, o que traria risco aos ciclistas.

As propostas para as áreas arborizadas no entorno é a constituição da calçada, que atualmente não existe, e iluminação, também inexistente (Anexo 2).

Figura 75: Colagem mostrando a área de permanência na Área 1. Fonte: Acervo próprio.

Figura 76: Croqui Área 1. Fonte: Acervo próprio.

A Área 2 é constituída de uma grande quadra, atravessada pela linha férrea. Próximo ao córrego existente, o projeto prevê a reforma das tubulações de drenagem de água, de forma a otimizar seu funcionamento e adequar ao desenho da ciclovia.

Nesse ponto, a ciclovia prevê que as duas faixas passem juntas em um dos lado da linha férrea, pois servem de proteção à mata ciliar próxima ao córrego, impedindo sua degradação. Além disso, o projeto também prevê o plantio de arbustos próximos à grade existente na região, de forma a escondê-la e otimizar o caráter de limite da ciclovia.

No interior da quadra, há a proposta de uma área de permanência, com pavimentação de pedras. Essa área serve às pessoas que utilizam o lugar, cujos vestígios foram encontrados no início da pesquisa. Além disso, juntamente com a iluminação, ajudam a trazer maior sensação de segurança ao local, proporcionando, também, um espaço de contemplação, visto que possui boa visual da cidade e é afastado das vias.

Conforme constatado ao longo dos levantamentos na área, há circulação de automóveis na região, proporcionada pela única rua que entra em contato com o interior da quadra próximo à linha férrea. Assim, a ciclovia possui sinalização de alerta ao passar por esta rua, visto que há confluência de diferentes fluxos. No interior da quadra, a segregação entre o trânsito de automóveis e bicicletas é feita pela própria linha férrea. A circulação de pedestres ocorre ao lado da ciclovia.

No limite da área, na região enclausurada entre edificações, o projeto conta com outra área de permanência, desta vez voltada às crianças, dada a presença de uma escola próxima. Essa área se justifica pela proximidade ao Centro, além de ter a forma de um corredor, o que facilita na vigilância por parte dos responsáveis. No local, a topografia, a vegetação e a presença dos barracões oferecem contato com uma área cuja ambiência se distancia muito da cidade, apesar da proximidade física, o que pode ser usado a favor das crianças, estimulando sua criatividade em um ambiente amplo e seguro (Anexo 3).

Figura 77: Colagem mostrando a área de permanência na Área 2. Fonte: Acervo próprio.

Figura 78: Croqui Área 2. Fonte: Acervo próprio.

A área 4 é composta por duas quadras curvilíneas. Na primeira quadra o projeto conta com delimitações nas passagens de pedestres, com pavimentação em pedrisco (assim como nas demais áreas) e na preservação das mesas e bancos já presentes. O tratamento de duas quadras vizinhas inclui a melhoria das calçadas e da iluminação, mantendo a mesma linguagem na intervenção, de forma a aproximar visualmente o ambiente e convidar a população a utilizá-los.

Duas áreas de permanência são propostas, divididas pela passagem em nível. Assim como o projeto na Área 1, a materialidade formada por dormentes permite a configuração de diferentes espaços, planos, canteiros com vegetação, escadas e bancos, o que se adequa a diferentes usos. Além disso, como já mencionado anteriormente, a região possui a visual privilegiado e o ponto onde essa característica é mais marcante é na passagem em nível, motivo da localização das áreas de permanência.

A segunda quadra conta com o tratamento da quadra vizinha, que já é muito utilizada por crianças - mas que não possui calçada ou iluminação -, de modo a integrá-la ao projeto.

O desenho da ciclovia também considera o mobiliário já existente, o mobiliário proposto e as possibilidades de conexões com as demais áreas da cidade (Anexo 4).

Figura 79: Colagem mostrando a área de permanência na Área 4. Fonte: Acervo próprio.

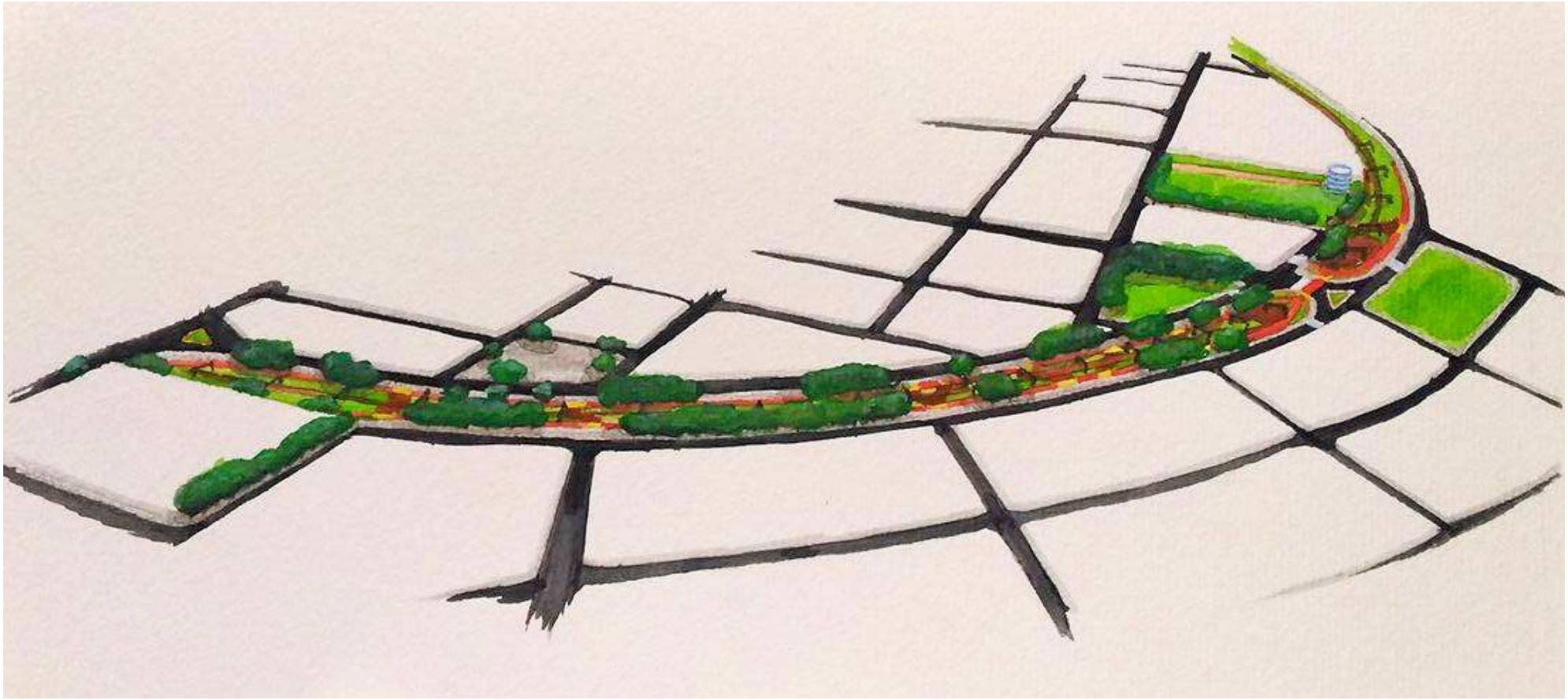


Figura 80: Croqui Área 4. Fonte: Acervo próprio.

Escala Quadra

Na Área 3 as propostas foram trabalhadas ao nível da quadra, dada a importância histórica do local, já ressaltada ao longo do trabalho. Essa área é constituída por três diferentes quadras. A primeira foi trabalhada de forma a organizar os fluxos já existentes e melhorar a qualidade dos espaços.

Desse modo, toda a extensão da calçada na Av. Prof.ª Nilva e conexão foi alargada para que fique com 5 m. A dimensão nos outros pontos da quadra foi mantida, dada a impossibilidade de alargamento das mesmas.

A localização do ponto de comida de rua foi mantida. Assim, o vendedor pode utilizar a calçada para a distribuição das mesas com maior conforto, além de ter a opção de utilização da área dentro da quadra, que manteve a vegetação rasteira, mas foi nivelada e prevê a retirada do lixo. Os dormentes localizados nesse ponto, podem ser utilizados como forma de mobiliário, além de seu uso proposto de barreira para diferenciação da entrada da área de estacionamento, localizado na esquina.

As entradas de carros já presentes na área foram delimitadas, tendo guias rebaixadas tanto na Av. Prof.ª Nilva, quanto na passagem em nível, facilitando a circulação dos automóveis. Essa circulação é diferenciada da circulação de carros particulares das residências presentes na quadra por meio da linha férrea, que divide os dois fluxos e mantém a privacidade dos moradores. O desenho da ciclovia contribui para essa segregação.

A academia do idoso foi mantida, agora mais próxima à calçada. No entorno, o projeto conta com a proposta do plantio de árvores de pequeno porte e arbustos, de forma a manter os aparelhos sombreados, melhorando a qualidade do espaço.

A área no entorno imediato da academia do idoso foi mantida como um gramado e área livre, podendo abarcar os diferentes tipos de uso que já ocorrem no local.

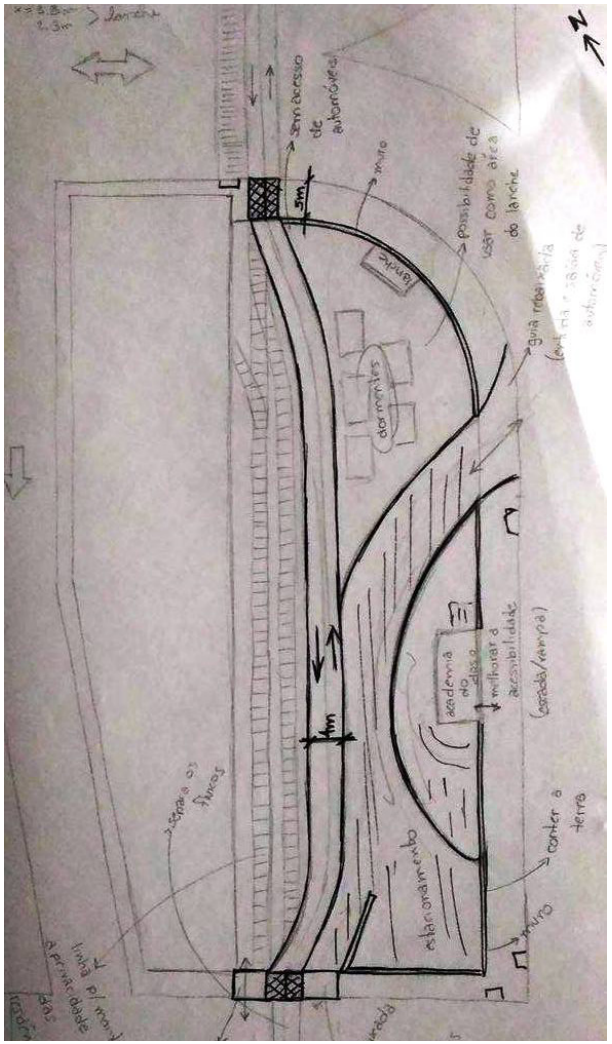


Figura 81: Croqui da Área 3-I. Fonte: Acervo próprio.

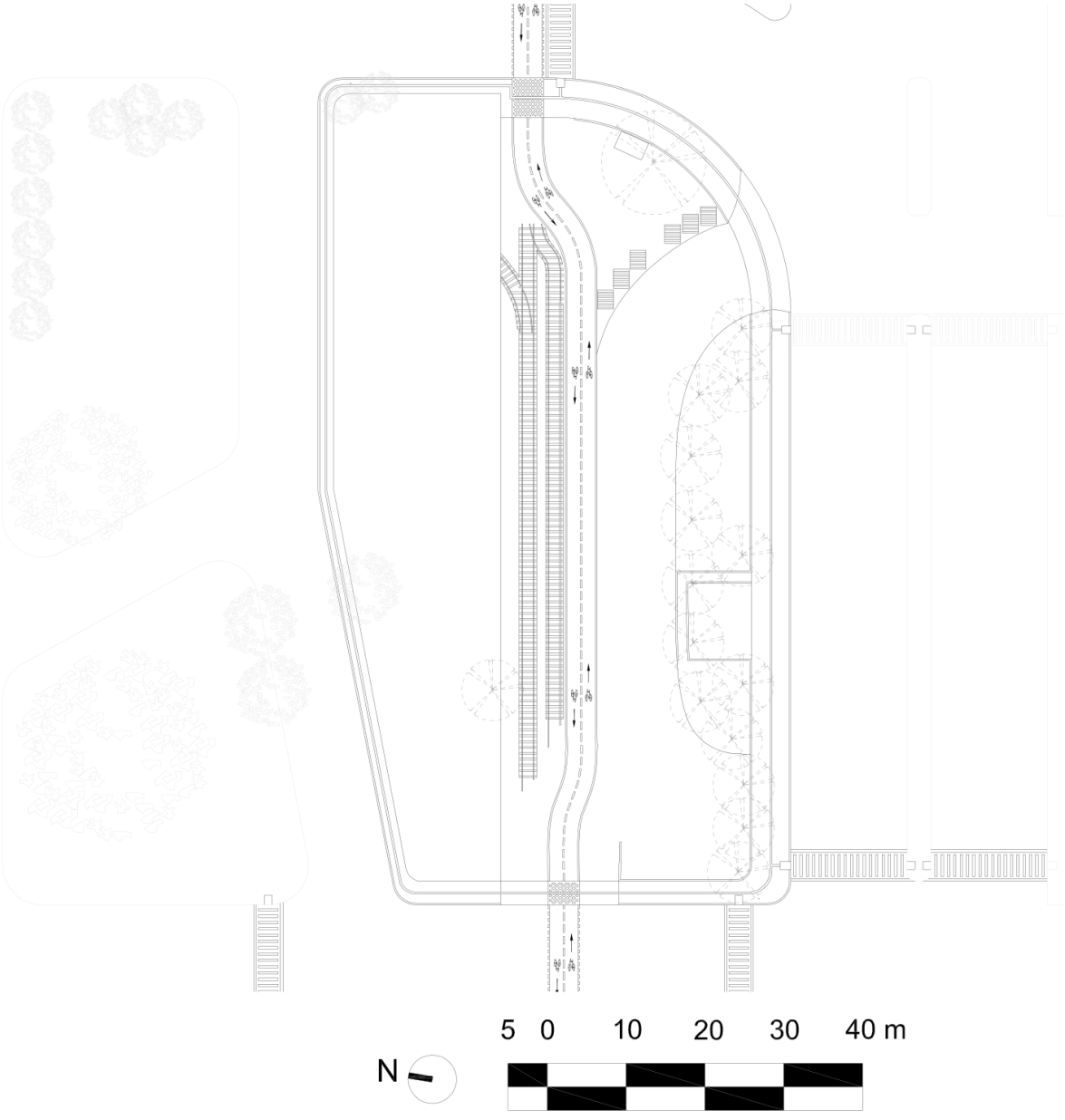


Figura 82: Implantação da Área 3-I. Fonte: Acervo próprio.

A terceira quadra da Área 3 também seguiu a mesma forma de proposta. O projeto conta com uma calçada de 5 m de largura longo da Av. Prof.ª Nilva, conectando-se com as calçadas já existentes.

Em toda a extensão da área mais arborizada a proposta conta com a manutenção e reforço da vegetação existente numa grande área gramada, com algumas passagens de pedestres com cobertura em pedrisco. Essa área, pode ser utilizada como local de descanso, principalmente aos sábados, quando os feirantes se apropriam desse espaço ao longo do dia.

Entre essa área e a linha férrea, o projeto conta com um espaço para passagens de pedestres. Além disso, aos sábados, essa região pode ser utilizada como estacionamento, delimitado pelo paisagismo, de maneira a atender a necessidade de que os automóveis dos feirantes cheguem próximos às suas barracas. Esse uso já ocorre, principalmente associado ao fato de a Av. Prof.ª Nilva ficar fechada para o trânsito de veículos. Assim, o projeto prevê a manutenção desse uso, restringindo-o apenas aos sábados e datas comemorativas.

Nessa quadra, a ciclovia encontra-se próxima às edificações já existentes, de modo a deixar maiores espaços para a circulação de pedestres e evitar o conflito entre esse uso e a circulação de automóveis. Uma conexão com a rua foi prevista dada a frequência com que as pessoas passam por esse local utilizando bicicleta como meio de transporte, visto que é a quadra cuja cota é mais próxima à da Avenida. Essa conexão possui uma pequena rampa para passar sobre a linha férrea que, nessa área, funciona como elemento segregador de diferentes fluxos.

Como é frequente a instalação de banheiros químicos na porção da quadra já próxima ao Ginásio de Esportes, o projeto prevê uma pequena área para instalação definitiva de um banheiro público, facilitando e trazendo mais conforto à população.

Já próximo à passagem em nível, o caminho de pedestres já existente é mantido e sua conexão com a ciclovia é sinalizada como área de conflito. Além disso, dois pontos de bicicletários são previstos na quadra.

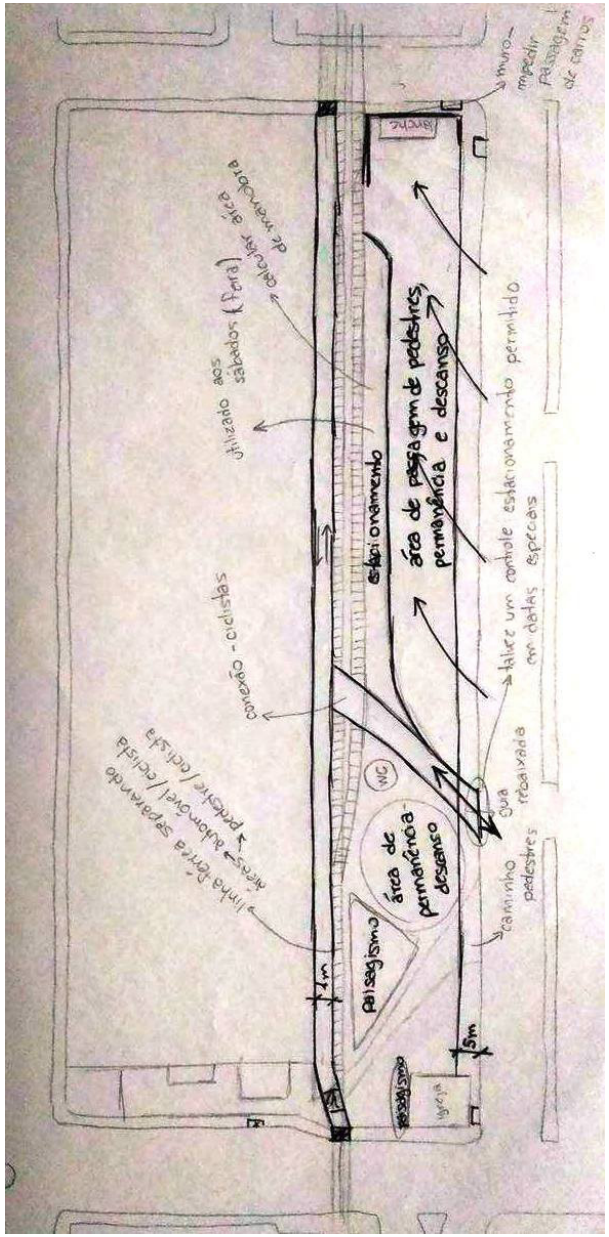


Figura 83: Croqui da Área 3-III. Fonte: Acervo próprio.

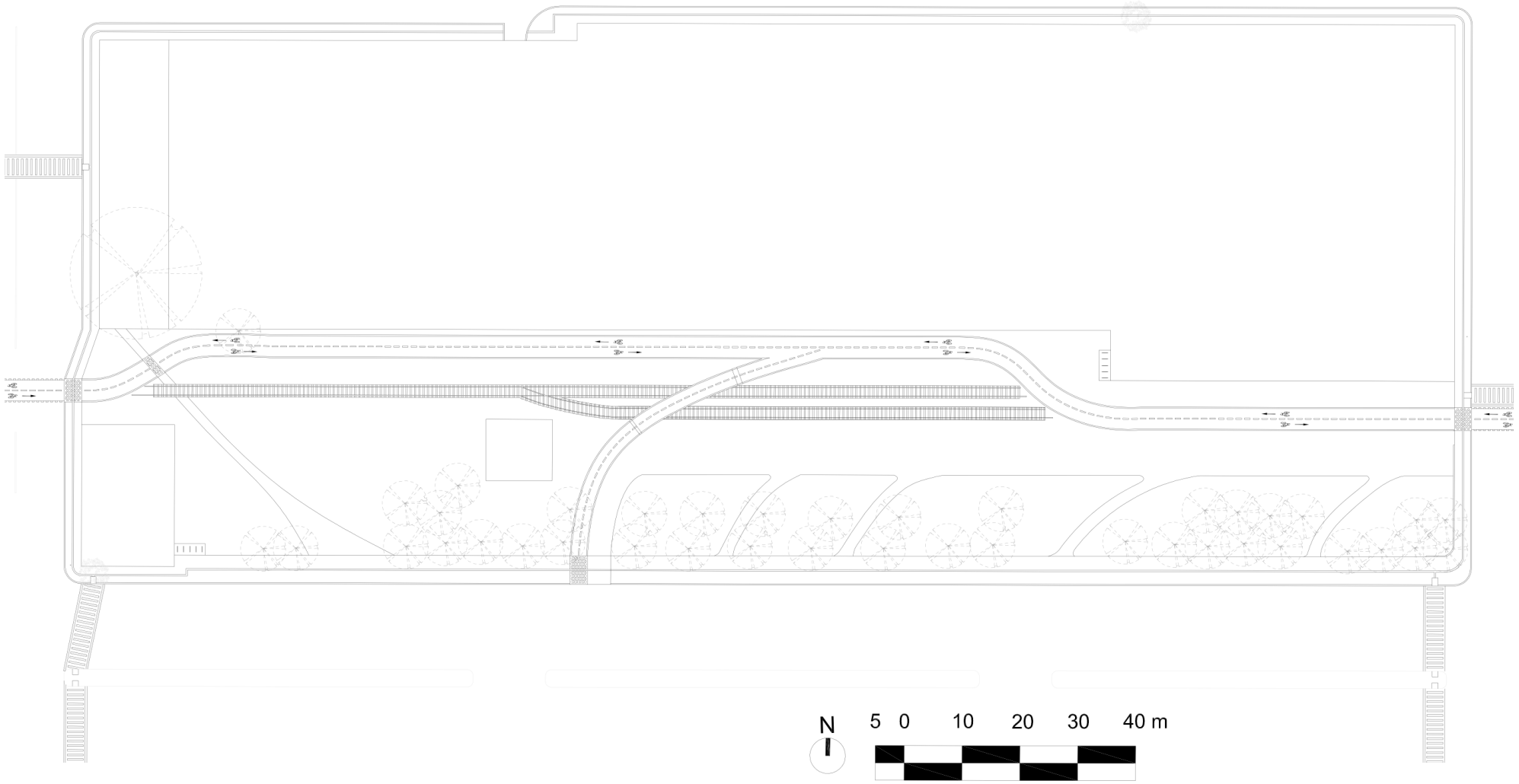


Figura 84: Implantação da Área 3-III. Fonte: Acervo próprio.

Pela importância histórica e atual da quadra central da Área 3, o projeto propõe intervenções mais incisivas na área, de forma a trazer novos usos, atrelados aos já existentes, reforçando características e tornando toda essa região uma grande área de descoberta e usufruto da população, em especial dos pedestres.

Isto posto, para a proposta de intervenção na quadra da Estação Ferroviária, fiz primeiramente o projeto para a Praça Getúlio Vargas, dado que também é uma localização histórica, mas que sofreu diversas reformas ao longo do tempo, apresentando atualmente, total descaracterização.

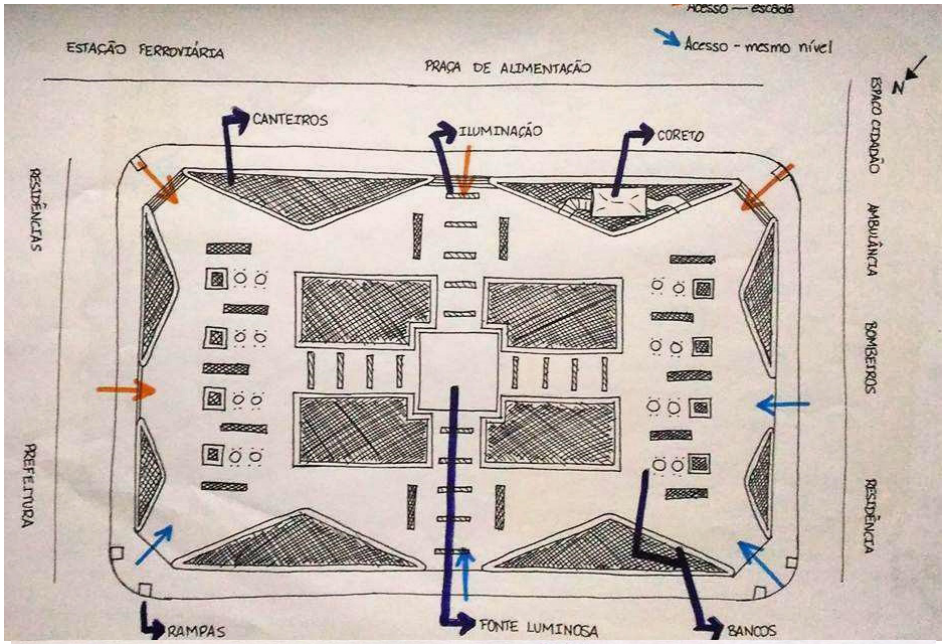
***

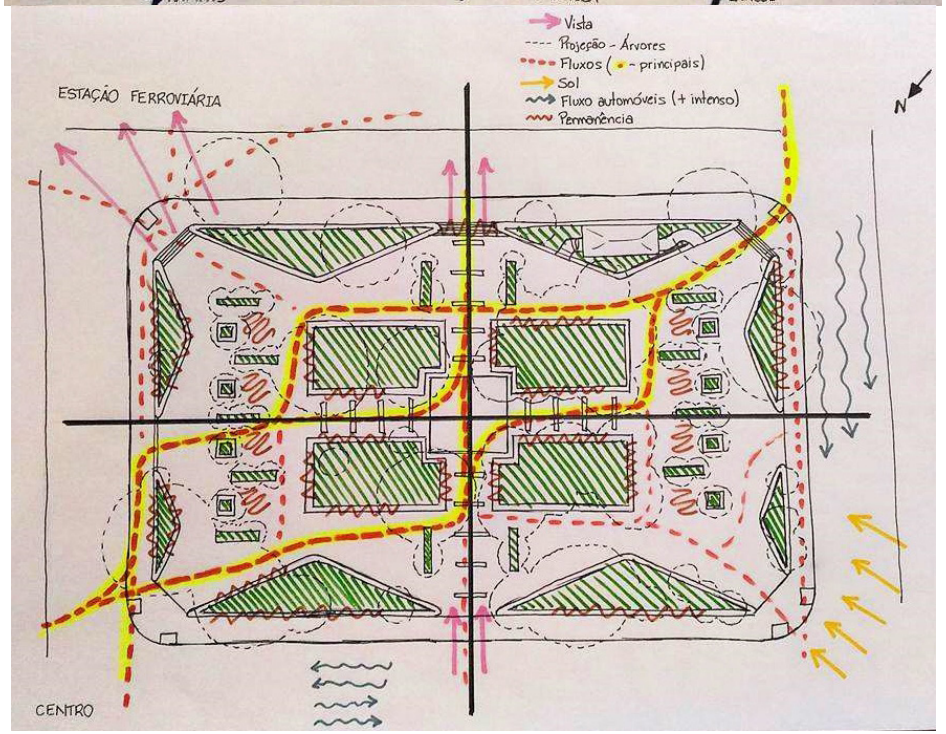
Inicialmente fiz o estudo da configuração atual da praça, seus usos, potencialidades e fluxos. Analisando o fluxo predominante das pessoas, percebi que a maior parte atravessa a praça indo em direção à R. Nove de Julho ou outros pontos do Centro. Esse fluxo predominante, tanto de ida quanto de volta, se justifica pela presença do comércio, Rodoviária, igreja matriz e outros serviços.

As áreas mais utilizadas pelas pessoas como permanência localizam-se de um lado da praça. Novamente isso se justifica pela localização do comércio - especialmente se considerar a permanência noturna -, mas também pela incidência do sol, que é mais intensa no ponto onde a vegetação não consegue produzir sombras suficientes ao longo do dia.

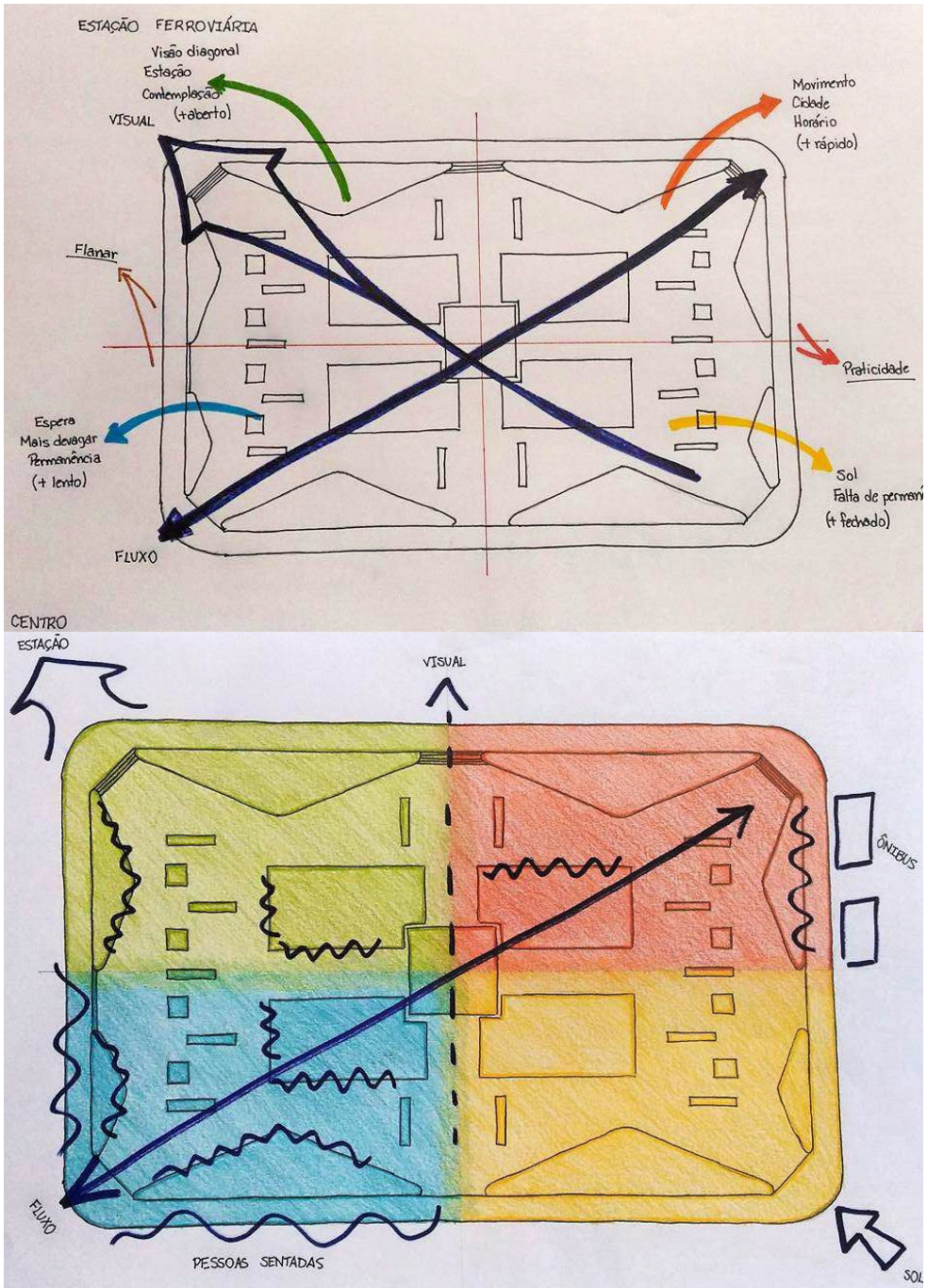
No entanto, há também o uso das pessoas na região com maior incidência de sol. Esse uso é principalmente o de espera, dado que há ponto de ônibus de estudantes nesse lado da quadra, além de ser a rota dos ônibus que saem da Rodoviária.

Outro ponto importante é a vista da Estação, proporcionada pela diferença de cota entre as duas quadras. Todavia, essa vista é atualmente prejudicada pelo paisagismo implantado.





Figuras 85 e 86: Cartogramas da Praça Getúlio Vargas. Fonte: Acervo próprio.



A partir dessa análise, depreendi que existe na praça um eixo de fluxo e outro de visuais. Além disso, o espaço pode ser dividido em duas áreas: uma cujos usos relacionam-se ao flanar e outra à praticidade. Dentro dessas áreas, pude fazer uma nova divisão, formando quatro quadrantes de compreensão do espaço:

- **O primeiro:** próximo à Estação, é o que possui melhor visual ao centro histórico da cidade;
- **O segundo:** onde hoje existe um coreto, relaciona-se ao movimento, visto que está dentro do eixo de fluxos na quadra;
- **O terceiro:** contrasta com o Centro próximo, visto que é local onde a permanência das pessoas é mais lenta, como áreas de descanso ou encontro de amigos;
- **O quarto:** é o local com maior incidência de luz solar e, portanto, o menos utilizado pela população.

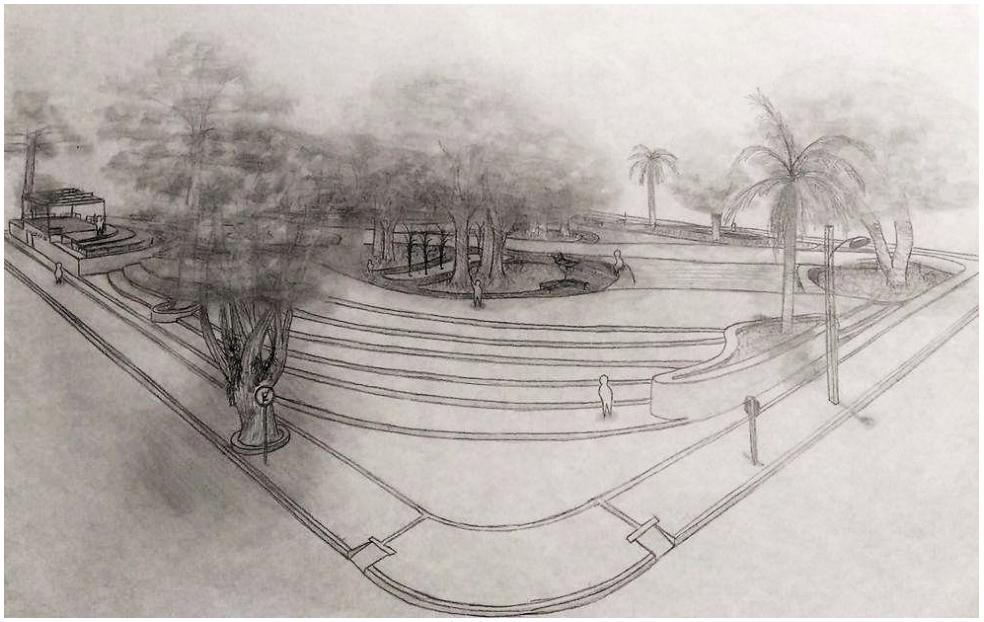
Figuras 87 e 88: Cartogramas da Praça Getúlio Vargas. Fonte: Acervo próprio.

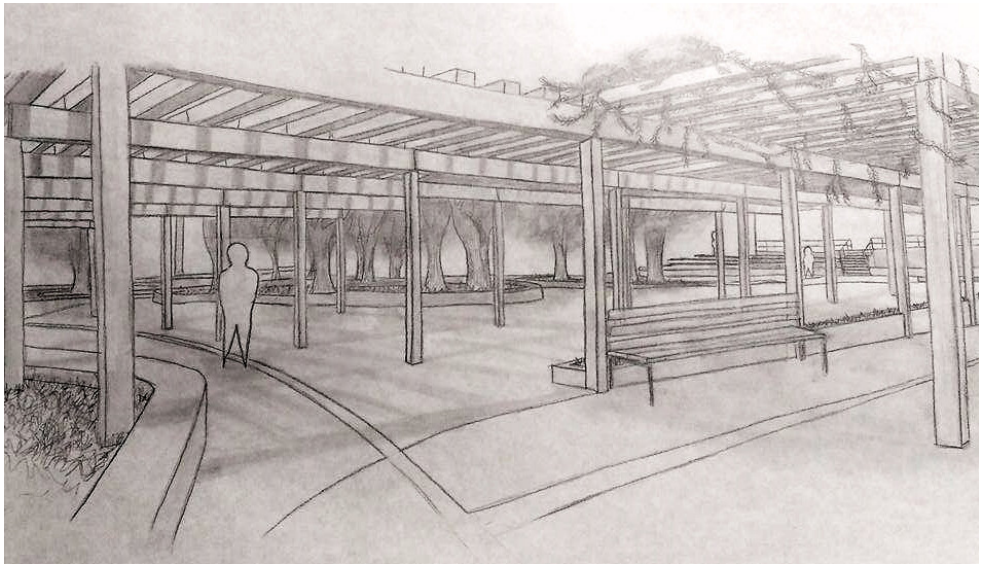
Isto posto, o projeto tem como norte o fluxo de pessoas, valorizado por um grande caminho que corta toda a quadra, tornando todo o espaço fluido, como se as formas rígidas atualmente existentes fossem afetadas pelo ir e vir das pessoas, contrastando com a linearidade da linha férrea. As formas fluidas tornam o espaço mais convidativo, integrando melhor cada área e potencializando o aspecto de unicidade da quadra.

O projeto propõe o alargamento da calçada no segundo e quarto quadrantes, de forma a configurar um ponto de ônibus, melhorando a visibilidade e circulação de pessoas na área. Dada a incidência de sol no quarto quadrante e necessidade de cobertura para as pessoas, a proposta de pergolados de madeira auxiliam no sombreamento da área, criam um ambiente protegido no ponto de ônibus. Além disso, juntamente com a vegetação mais densa, a estrutura bloqueia parte das visuais a partir do quarto quadrante, no intuito de reforçar o caráter de descoberta e surpresa ao adentrar a praça.

O mobiliário proposto constitui-se de bancos de aço, com assento e encosto de madeira. Os pontos de iluminação estão conectados à estrutura proposta, de modo a não criar ambientes mal iluminados sob a cobertura. Os canteiros dos jardins nessa área possuem 0,5 m de altura, podendo ser utilizados como bancos.

O coreto recebeu uma nova estrutura de cobertura, semelhante à do ponto de ônibus. O guarda-corpo proposto constitui-se de balizas de aço conectadas com cabos. Essas duas propostas têm como intuito trazer maior leveza ao conjunto, visto que deve ter como plano visual principal seu piso, para que as apresentações que ocorram não sejam afetadas com o bloqueio da visão dos espectadores. Além disso, a configuração atual do coreto faz com que as apresentações ocorram voltadas unicamente à praça, prejudicando a visão das pessoas que estão na praça de alimentação. Assim, a proposta de anexos de um deck em forma de três grandes patamares reforça sua horizontalidade e permite o uso adequado. Fora esse uso, os decks - afastados do solo - permitem a permanência da ventilação sob a estrutura. Essa ventilação é necessária, dada a existência da área de uso restrito, sob o coreto, cujas janelas estão





Figuras 89 e 90: Estudo das propostas para a Praça Getúlio Vargas. Fonte: Acervo próprio.

na altura do canteiro ajardinado.

O primeiro quadrante recebeu uma escadaria em forma de grandes patamares com desenho fluido, permitindo a permanência das pessoas e abrindo visuais para o centro histórico (quadra da Estação Ferroviária). Duas árvores presentes na área foram mantidas, dada sua idade e porte.

As áreas de permanência proposta contam com um deck (cujo mobiliário proposto constitui-se de bancos e mesas), uma área com pedras (auxiliam na drenagem da água e permitem o uso de espreguiçadeiras) e os canteiros ajardinados. O projeto também propõe a mudança de localização da fonte, trazendo-a para a região de permanência, potencializando a fruição do espaço.

O piso da praça é o mesmo da calçada, fazendo com que não haja diferenciação de espaços. Apenas no caminho principal, que norteia o projeto, e nos patamares do primeiro quadrante, o piso proposto foi em solo-cimento, pois têm aspecto mais natural e delineia os pontos de destaque do projeto.

Por fim, há a elevação das ruas que conectam a praça à Prefeitura (ao lado) e à Estação, de forma a terem a mesma cota das calçadas. Assim, o trânsito nessa região fica restrito apenas ao transporte público e de emergência ao longo da semana, sendo totalmente impedido nos finais de semana e datas comemorativas. Dessa forma, as quadras se integram, formando uma grande praça com diferentes características (Anexo 6).

Figura 91: Proposta para a Praça Getúlio Vargas. Vista do quarto quadrante. Fonte: Acervo próprio.

Figura 92: Proposta para a Praça Getúlio Vargas. Vista do quarto quadrante. Fonte: Acervo próprio.

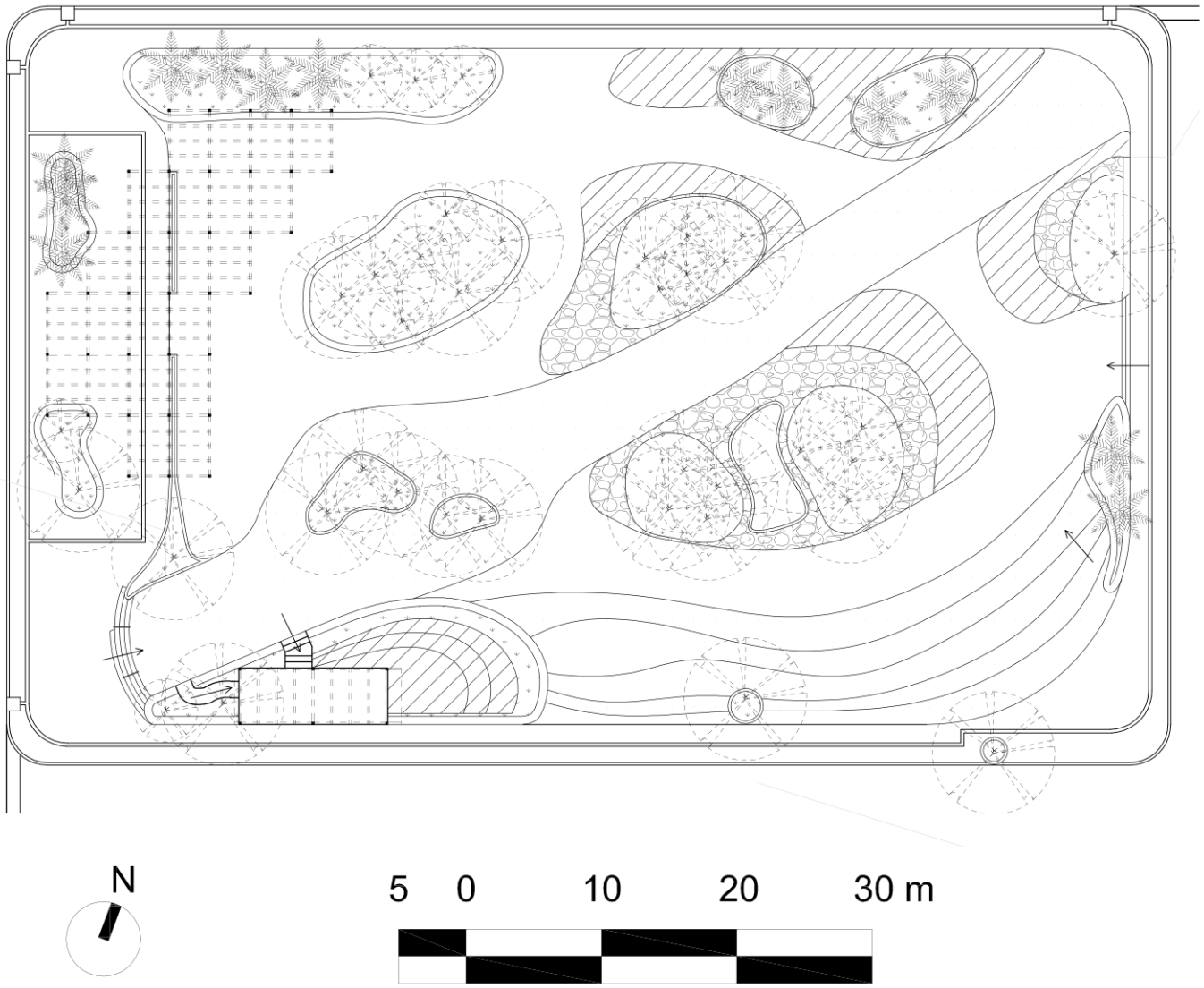
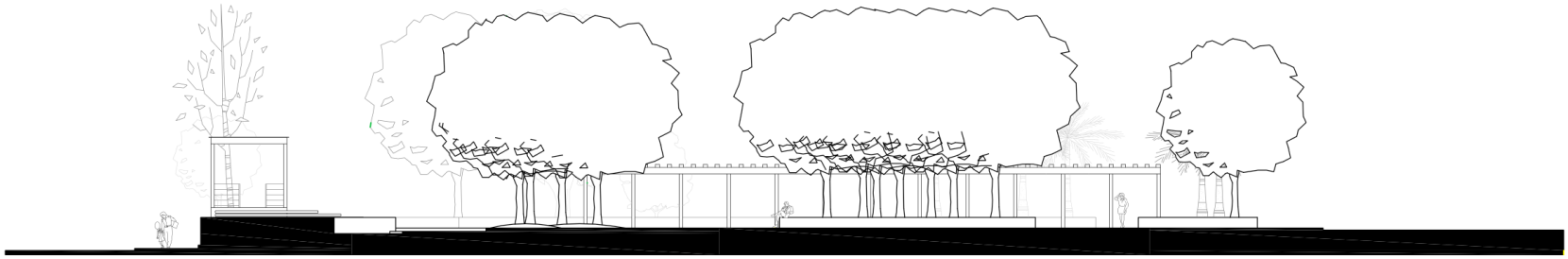
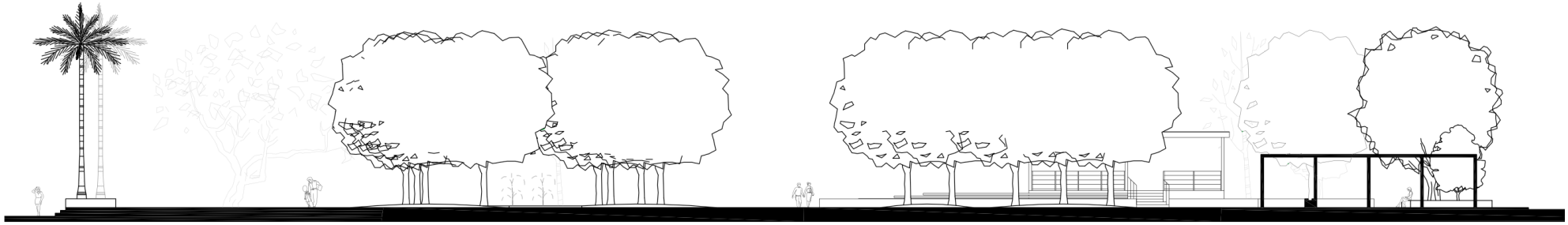


Figura 93: Proposta para a Praça Getúlio Vargas. Fonte: Acervo próprio.



Corte Transversal



Corte Longitudinal

Figuras 94 e 95: Proposta para a Praça Getúlio Vargas. Cortes. Fonte: Acervo próprio.

Após a definição da proposta de intervenção na Praça Getúlio Vargas, o projeto volta-se à quadra da Estação Ferroviária. As características mais marcantes do local são a sensação de espaço (devido ao vazio deixado pela linha férrea) e o contraste com a região central. Essa característica torna a passagem da Estação - local onde encontra-se o Museu - o ponto chave, norteador do projeto.

Assim, a proposta da marquise em aço, que liga a calçada da Av. Prof.ª Nilva à entrada da Estação, funciona como um marco que liga a Vila Alegrete ao Centro, bairros historicamente segregados, enquadrando a história da cidade e valorizando a circulação dos pedestres.

Na quadra a ciclovia toma o lugar dos trilhos, fazendo referência à circulação linear que havia em frente à Estação. Ao lado da ciclovia há a proposta de um caminho para pedestres, conectando uma ponta a outra da quadra.

Considerando a topografia, o projeto propõe o nivelamento de parte de uma parte do terreno, aaumentando assim o talude próximo à calçada. Essa ação valoriza a sensação de espaço em frente à Estação e a esconde em relação à Av. Prof.ª Nilva, tornando surpreendente a passagem pela marquise, com a diferença de ambiências.

Considerando-se a valorização do eixo visual proposto no projeto da Praça Getúlio Vargas, a marquise, em conjunto com a praça de alimentação, bloqueiam a visão de parte da quadra. Nesse local o projeto propõe o uso de estacionamento, que já ocorre na área. Não é possível realocá-lo devido à presença dos pontos de ônibus de estudantes, visto que esses automóveis ficam estacionados nessa área.

Nessa região também há a proposta de um grande bicicletário e uma grande área de convivência, bem arborizada e com presença de dormentes para a consolidação do espaço.

Do outro lado da marquise, o talude se configura como uma grande área de descanso, com a presença de caminhos cobertos com pedriscos, muitas árvores e alguns espaços delimitados por dormentes.

O projeto propõe que a área entre a plataforma da Estação e o talude não possua nenhum equipamento. Um vazio. Uma memória. Uma ambiência relembrada em meio aos novos usos e equipamentos urbanos.

Toda a quadra é coberta com pedriscos ou vegetação já existente. Apenas nas áreas de permanência e no estacionamento há a proposta de plantio de novas árvores e/ou arbustos.

A iluminação proposta para a área considera que o prédio da Estação Ferroviária seja o melhor iluminado, dando destaque à sua presença. As demais áreas têm iluminação mais branda, de forma que haja sensação de segurança por parte das pessoas, mas que, no contexto, ainda mantenha a característica de vazio e contrastante com o Centro. O vazio presente em frente a Estação não possui iluminação, ficando escuro a noite, acentuando a ambiência do local. As áreas dos taludes têm iluminação localizada abaixo das árvores e concentradas nas áreas de permanência.

O projeto propõe a retirada total da praça de alimentação ao lado da plataforma e, no local, a implantação de um jardim, linear, feito com dormentes e concreto. Além disso, um banheiro em madeira e alvenaria foi proposto para que o conjunto tenha a mesma linguagem com o restante da intervenção, dando destaque à Estação Ferroviária, centro de toda a linha férrea (Anexo 5).

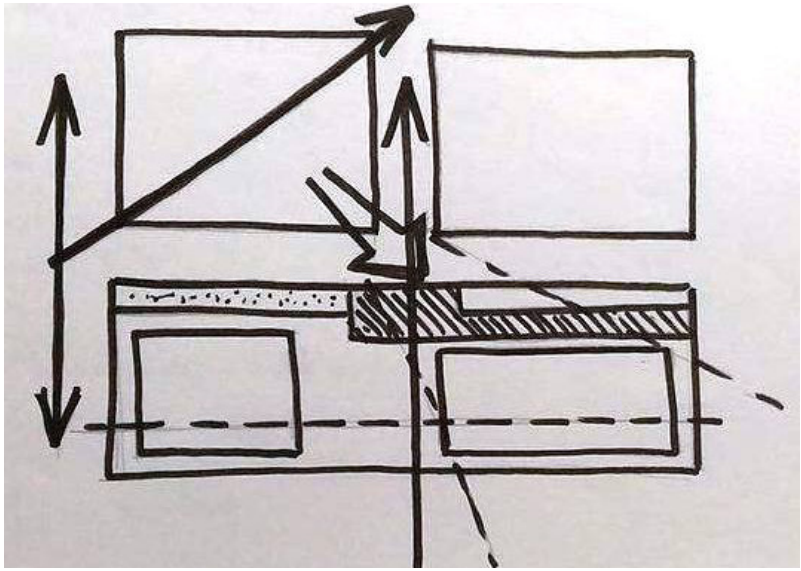


Figura 96: Proposta para a Área 3-II. Croqui de estudo do projeto. Fonte: Acervo próprio.

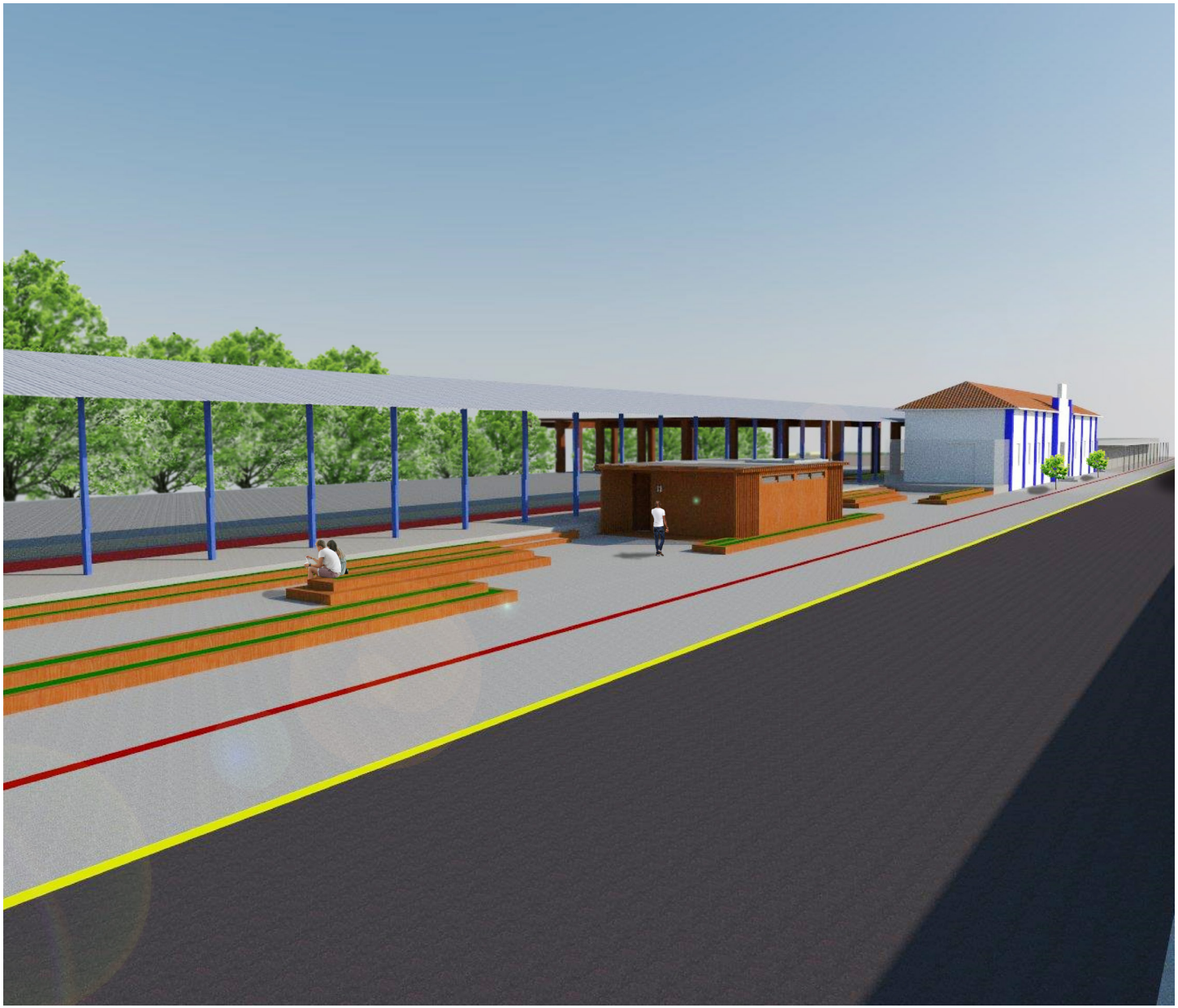


Figura 97: Proposta para a Área 3-II. Fonte: Acervo próprio.

Figura 98: Proposta para Área3-II. Fonte: Acervo próprio.

Escala Edifício

A última escala trata-se dos banheiros públicos projetados para que atendam à população e tenham a mesma linguagem de toda a intervenção.

A referência projetual para essa proposta foram os banheiros públicos do Parque Tête d'Or em Lyon, na França. O projeto se propõe a fazer edifícios que não competem com o entorno, trabalhando a madeira e o concreto em estruturas ortogonais. Estrategicamente posicionados, os banheiros se integram ao ambiente e, ao mesmo tempo, o modificam.

***

A partir disso, o projeto propõe banheiros em alvenaria e madeira, com cobertura metálica - que não possui grande inclinação, mantendo sua horizontalidade - e cobertura transparente, garantindo iluminação zenital no ambiente interno. Para o posicionamento da caixa d'água, o projeto propõe uma laje de concreto localizada acima do banheiro acessível. A estrutura da cobertura é em madeira e seu apoio são tábuas dispostas no perímetro da estrutura. Essas tábuas, além de apoiarem a cobertura, ajudam a dar a sensação de que os limites da estrutura não são claros, definidos, dissolvendo-a na paisagem. O revestimento externo é em madeira. O ambiente interno é em concreto, que, além de facilitar a limpeza, cria um ambiente que destoa da aparência externa.

O primeiro banheiro foi implantado ao lado da Estação Ferroviária. As aberturas encontram-se de tal forma que é possível acessá-lo de ambos os lados da plataforma, facilitando a utilização de quem se encontra no Centro e na Vila Alegrete.

O segundo foi implantado na Área 3-III, onde hoje são instalados os banheiros químicos.

Figuras 99 e 100: Banheiro público do parque Tête d Or e volumetria do banheiro proposto. Fonte: < http://www.archdaily.com.br> e Acervo próprio.

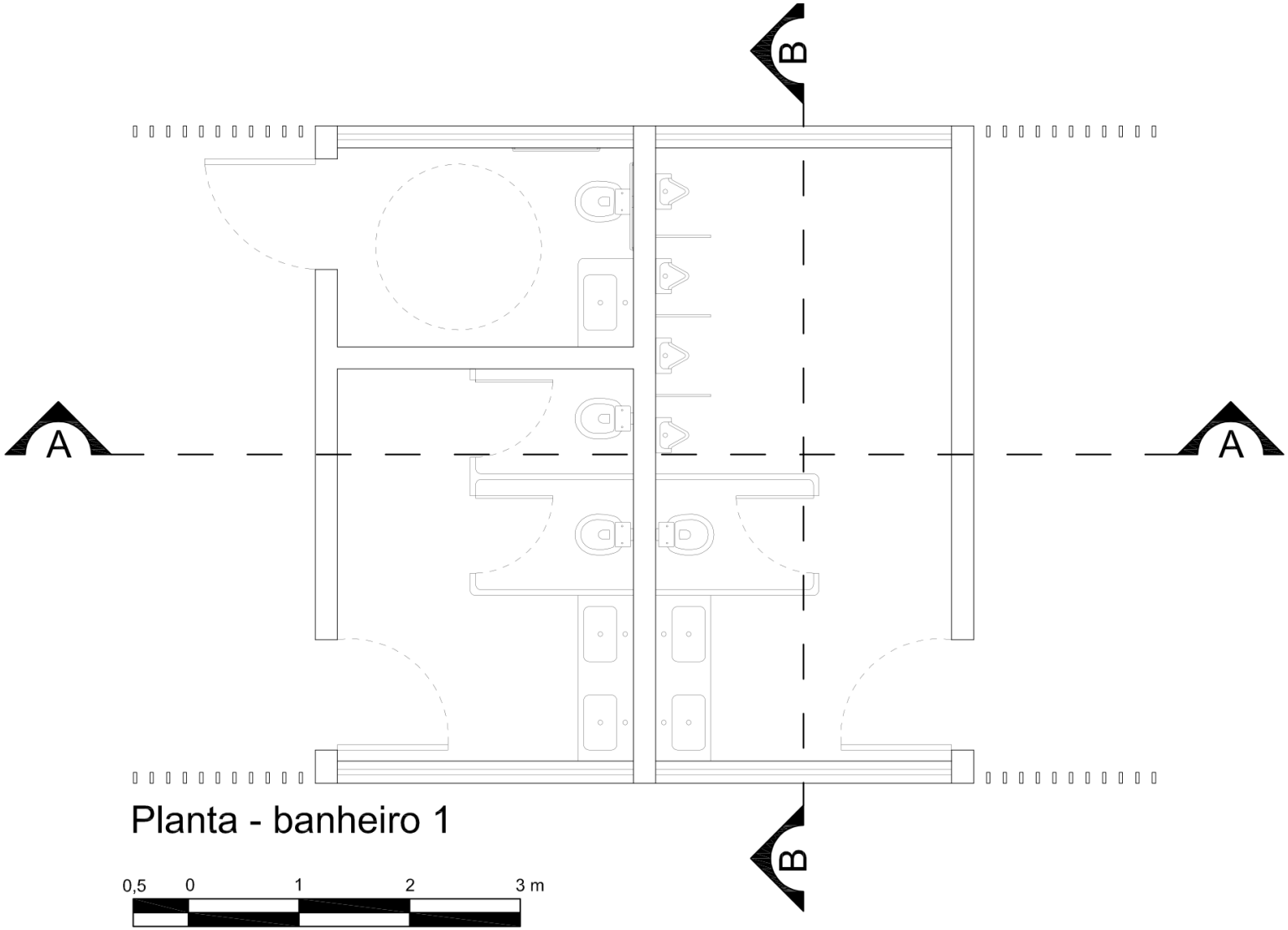


Figura 101: Planta do Banheiro 1, ao lado da Estação. Fonte: Acervo próprio.

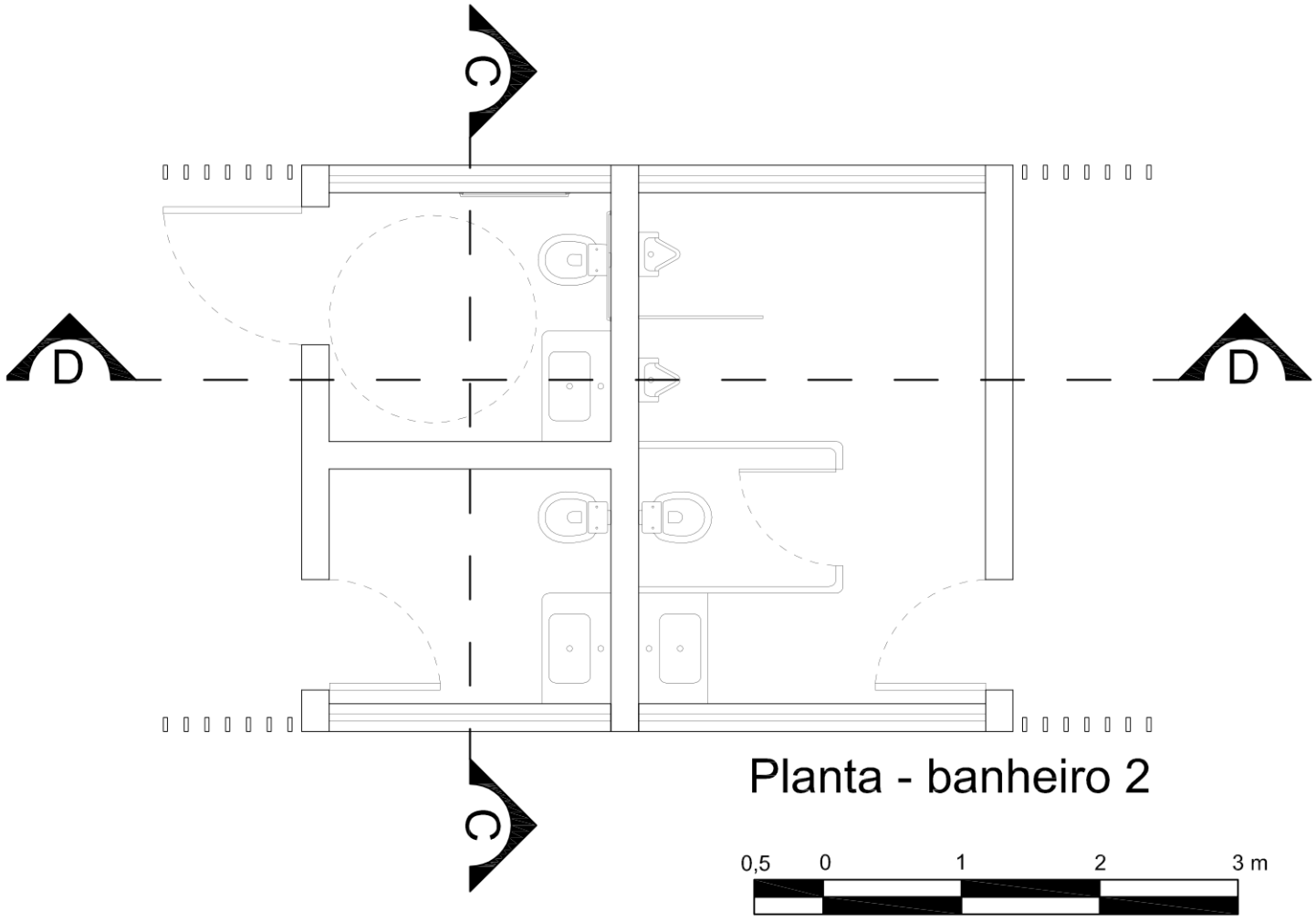
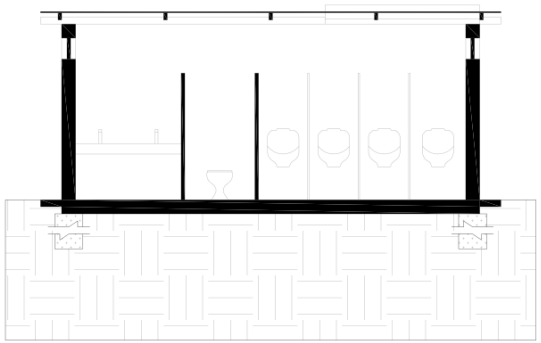
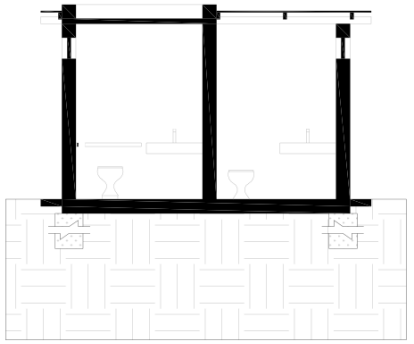


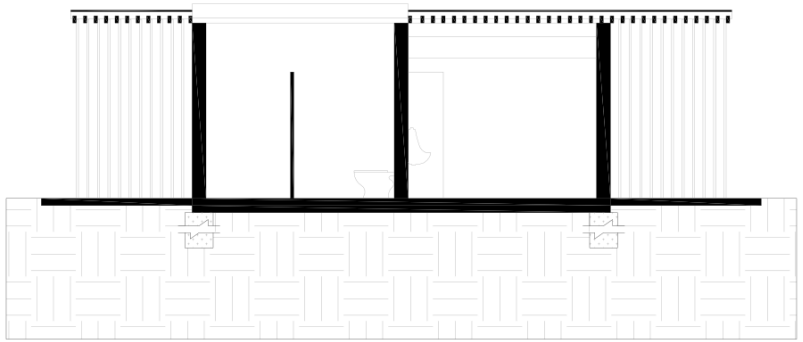
Figura 102: Planta banheiro 2, na área 2-II. Fonte: Acervo próprio.



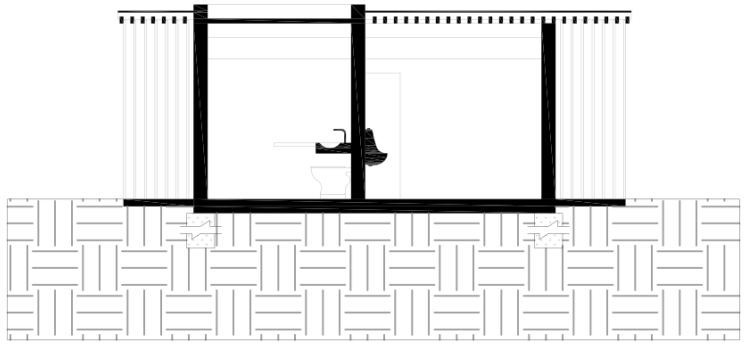
Corte AA



Corte CC



Corte BB



Corte DD

Figura 103: Cortes dos banheiros 1 e 2. Fonte: Acervo próprio.

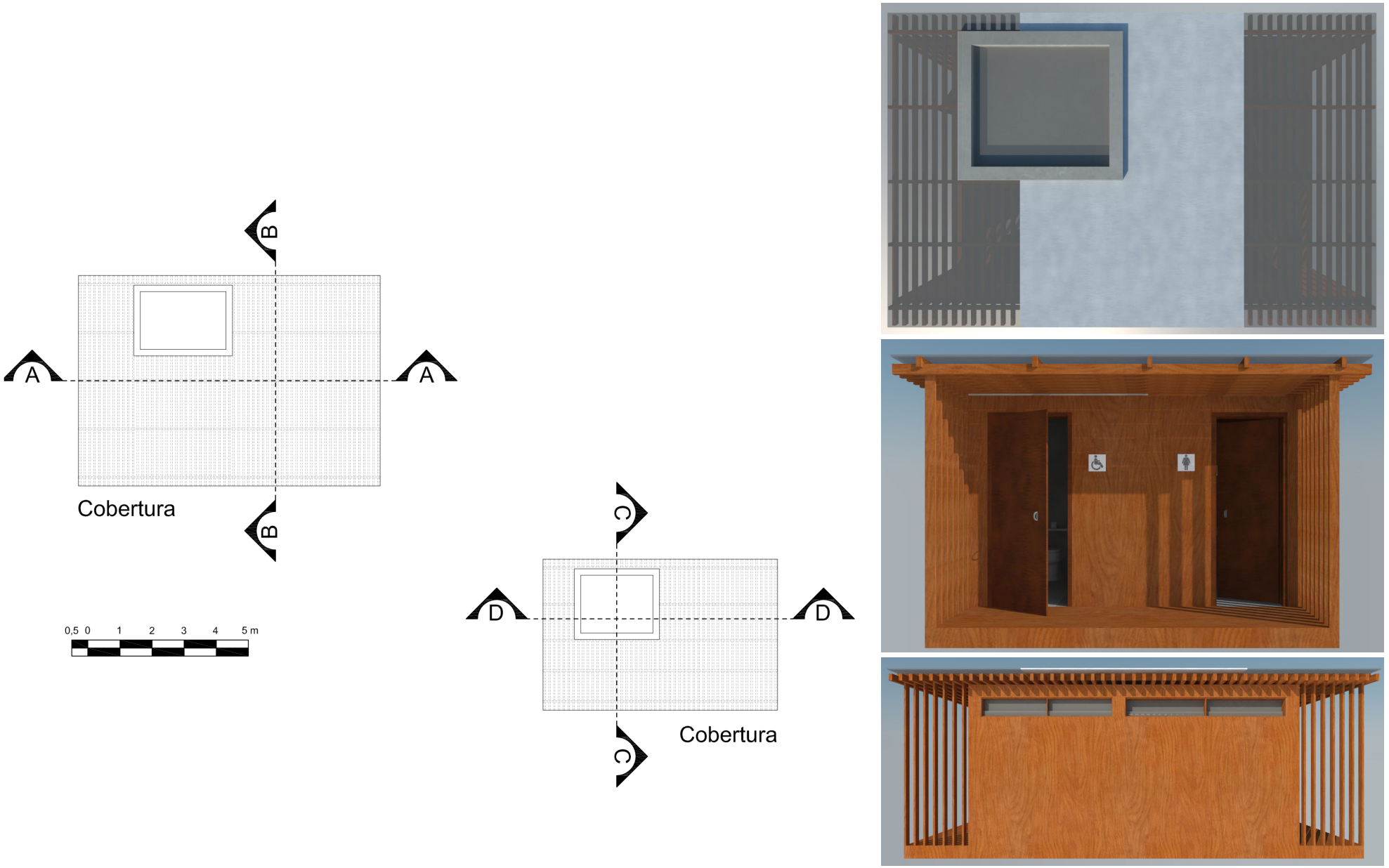


Figura 104: Planta de cobertura e elevações. Fonte: Acervo próprio.

Considerações Finais

O projeto de intervenção na área da estrada de ferro em Martinópolis inicia suas considerações entre diversos autores, formando uma base coesa de apreensão do espaço e suas condicionantes, passa pela vida da população, tomando as pessoas como protagonistas de todas as ações projetuais e é arrematado no ponto principal da cidade: a Estação Ferroviária.

Assim, o presente trabalho pode ser comparado à uma costura, onde as intervenções servem como alinhavador na linha férrea dentro da malha urbana.

Figura 105: Vista aérea de Martinópolis (Área 4 em primeiro plano). Fonte: Facebook.

Bibliografia

A arrogância do espaço. Disponível em: < http://www.archdaily.com.br/br/755838/a-arrogancia-do-espaco-a-distribuicao-desigual-do-espaco-publico-em-relacao-aos-pedestres-ciclistas-e-automoveis>. Acesso em 20 de out. de 2016.

ABBUD, B. *Criando paisagens*: guia de trabalho em arquitetura paisagística. 4ª edição. São Paulo: SENAC, 2006, 2007 p.

ABREU, D. S. *Formação histórica de uma cidade pioneira paulista*: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972. 339 p.

ALEX, S. *Projeto da praça*: convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: SENAC, 2008, 291 p.

A New Landscape by Penda Is Inspired by Indian Stepwells and Water Mazes. Disponível em: < http://www.archdaily.com/787924/a-new-landscape-by-penda-fuses-indian-stepwells-and-water-mazes>. Acesso em: 23 de fev. de 2017.

Banheiros públicos no Parque Tête d'Or. Disponível em: < http://www.archdaily.com.br/br/01-90473/banheiros-publicos-no-parque-tete-dor-slash-jacky-suchail-architects>. Acesso em: 30 de jan. de 2017.

BORDE, A. Percorrendo os vazios urbanos. In.: Encontro Nacional da Anpur, X, 2003, Belo Horizonte, *Re-estruturação intra-urbana*: mercado imobiliário e dinâmica sócio-espacial, Anais, p. 1 - 16.

BOSI, E. *Memória e sociedade*: lembrança dos velhos. 16ª edição. São Paulo: Companhia das letras, 2010, 484 p.

BRANDÃO, C. *Pesquisa participante.* 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1981, 211 p.

CALLIARI, M. *O parque da juventude.* Disponível em: < http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.162/5213?page=3>. Acesso em: 25 de jan. de 2017.

Cesare Brandi. Disponível em: < https://en.wikipedia.org/wiki/Cesare_Brandi>. Acesso em: 27 de ago. de 2016.

COMITÊ BRASILEIRO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Disponível em: < http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=News&file=article&sid=29>. Acesso em: 27 de ago. de 2016.

DALTOZO, J. C. *Álbum histórico e fotográfico de Martinópolis*. Martinópolis: Gráfica Martipel Ind. Com. Ltda, 2004, ilustrado, 160 p.

_____. *Martinópolis, sua história e sua gente*, Martinópolis: Gráfica Martipel Ind. Com. Ltda, 1999, 200 p.

_____. *Nos trilhos da história*: a Estrada de Ferro Sorocabana em Martinópolis - 90 anos - 1997-2007. Presidente Prudente: IMPRESS Gráfica e Editora, 2007, 132 p.

DEBORD, G. Teoria da Deriva. Disponível em: < http://pt-br.protopia.wikia.com/wiki/Teoria_da_Deriva>. Acesso em: 29 de ago. de 2016.

De locais abandonados a parques urbanos. Disponível em: < http://www.archdaily.com.br/br/626924/de-locais-abandonados-a-parques-urbanos-3-projetos-nos-eua>. Acesso em: 20 de nov. de 2016.

DITTMAR, A. C. C. Paisagem e morfologia de vazios urbanos: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba-PR, 2006, Dissertação (Mestrado).

DO CARMO, F. H.; VICHNEWKI, H.; PASSADOR, J.; TERRA, L. Cesare Brandi: uma releitura da teoria do restauro crítico sob a ótica da fenomenologia. Arquitextos, São Paulo, ano 16, n. 189.01, Vitruvius, fev.

2016.

Entre ruínas e sombras. Disponível em: < https://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/rosa-grena-kliass-arquitetura-paisagistica-segunda-etapa-20-01-2005>. Acesso em: 25 de jan. de 2017.

Friends of the High Line. Disponível em: <http://www.thehighline.org/>. Acesso em: 17 de ago. de 2016.

GEHL, J. *Cidade para pessoas*. Tradução de Anita Di Marco com a colaboração de Anita Natividade. 2ª edição. São Paulo: Perspectiva, 2014, 262 p.

Guy Debord. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Guy_Debord>. Acesso em: 22 de ago. de 2016.

High Line. Disponível em: <https://novayork.com/high-line>. Acesso em: 17 de ago. de 2016.
High Line: mais perto do céu. Disponível em: <http://portalarquitetonico.com.br/high-line/>. Acesso em: 17 de ago. de 2016.

High Line, o jardim suspenso de Nova York. Disponível em: <http://www.viajenaviagem.com/2012/06/high-line-nova-york>. Acesso em: 17 de ago. de 2016.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 25 de maio. de 2016.

Ignasi de Sola-Morales. Disponível em: < https://en.wikipedia.org/wiki/Ignasi_de_Sol%C3%A0-Morales>. Acesso em: 24 de ago. de 2016.

Índice de caminhabilidade permite avaliar ruas sob ótica do pedestre. Disponível em: < http://www.archdaily.com.br/br/794537/indice-de-caminhabilidade-permite-avaliar-ruas-sob-otica-do-pedestre/57c98eece58ecec8fb000004-indice-de-caminhabilidade-permite-avaliar-ruas-sob-otica>. Acesso em: 25 de fev. de 2017.

JACOBS, J. *Morte e vida nas grandes cidades*. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 2ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009. 499 p.

Jan Gehl. Disponível em < https://pt.wikipedia.org/wiki/Jan_Gehl>. Acesso em: 02 de set. de 2016.

Jane Jacobs. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Jane_Jacobs>. Acesso em: 27 de ago. de 2016.

JACQUES, P. Breve histórico da Internacional Situacionista. Disponível em: < http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.035/696>. Acesso em: 22 de ago. de 2016.

JOSHUA, D.; HAMMOND, R. *High Line*: a história do parque suspenso de Nova York. Tradução de Luiz Dolnikhoff. São Paulo: BEI Comunicação, 2013, 340 p.

Juhani Pallasmaa. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Juhani_Pallasmaa>. Acesso em: 24 de ago. de 2016.

Kevin Lynch. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Kevin_Lynch>. Acesso em: 02 de set. de 2016.

Largo São Francisco e Praça Ouvidor Pacheco e Silva. Disponível em: < http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/centro-aberto/largo-sao-francisco/ >. Acesso em: 10 de dez. de 2016.

_____. Disponível em: < http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/largo-sao-francisco/ >. Acesso em: 10 de dez. de 2016.

LEITE, J. F. *A alta sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente.* Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972, 249 p.

LYNCH, K. *A boa forma da cidade.* Tradução de Jorge Manuel Costa Almeida e Pinho. Lisboa: Edições 70, 1997, 446 p.

_____. *A imagem da cidade*. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997, 227 p.

MARTINS, M. J. Parque Gleisdreieck/Atelier LOIDL. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/762169/gleisdreieck-park-atelier-loidl>. Acesso em: 29 de ago. de 2016.

MATOS, O. N. *Café e ferrovias*: a evolução ferroviária de São Paulo e o

desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981, 178 p.

MOTTA, R. Gleisdreieck: o mais novo parque de Berlim. Disponível em: <http://berlimais.com/parque-gleisdreieck/>. Acesso em: 30 de ago. de 2016.

OLIVEIRA, E. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. In: *Conferência internacional sobre Patrimônio e desenvolvimento regional*, n. 04, 2010, Campinas e Jaguariúna. Revista Labor & Engenho, v.5, n.3, p. 20-31.

PACELLI. Antiga ferrovia vira parque urbano em Berlim: conheça o Gleisdreieck. Disponível em: < http://www.agendaberlim.com/antiga-ferrovia-vira-parque-urbano-berlim-gleisdreieck/>. Acesso em: 30 de ago. de 2016.

PALLASMAA, J. *Los ojos de la piel*. Tradução de Moisés Puentes. Barcelona: Gráficas 92, SA, 2006. 76 p.

Park am Gleisdreieck. Disponível em: <http://www.publicspace.org/es/obras/g047-park-am-gleisdreieck>. Acesso em: 30 de ago. de 2016.

_____. Disponível em: < http://blog.waal.co.nz/park-am-gleisdreick/>. Acesso em: 04 de set. de 2016.

Peter Zumthor. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Peter_Zumthor>. Acesso em: 24 de ago. de 2016.

Pré-dimensionamento de vigas de madeira para coberturas. Disponível em: < http://estruturasdemadeira.blogspot.com.br/2012/05/pre-dimensionamento-de-vigas-de-madeira.html>. Acesso em: 25 de jan. de 2017..

PROCHNOW, L. *O IPHAN e o patrimônio ferroviário*: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014. 177 p. Dissertação (Mestrado), mestrado profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2014.

Reprogramação da cidade. Disponível em: < http://www.archdaily.com.br/br/770837/reprogramacao-da-cidade-10-ideias-para-reutilizar-a-infraestrutura-urbana>. Acesso em: 12 de nov. de 2016.

Sobre a largura mínima de ciclovias e ciclofaixas. Disponível em: < https://vadebici.wordpress.com/2012/04/14/sobre-largura-minima-para-ciclofaixas-e-ciclovias/>. Acesso em: 03 de dez. de 2016.

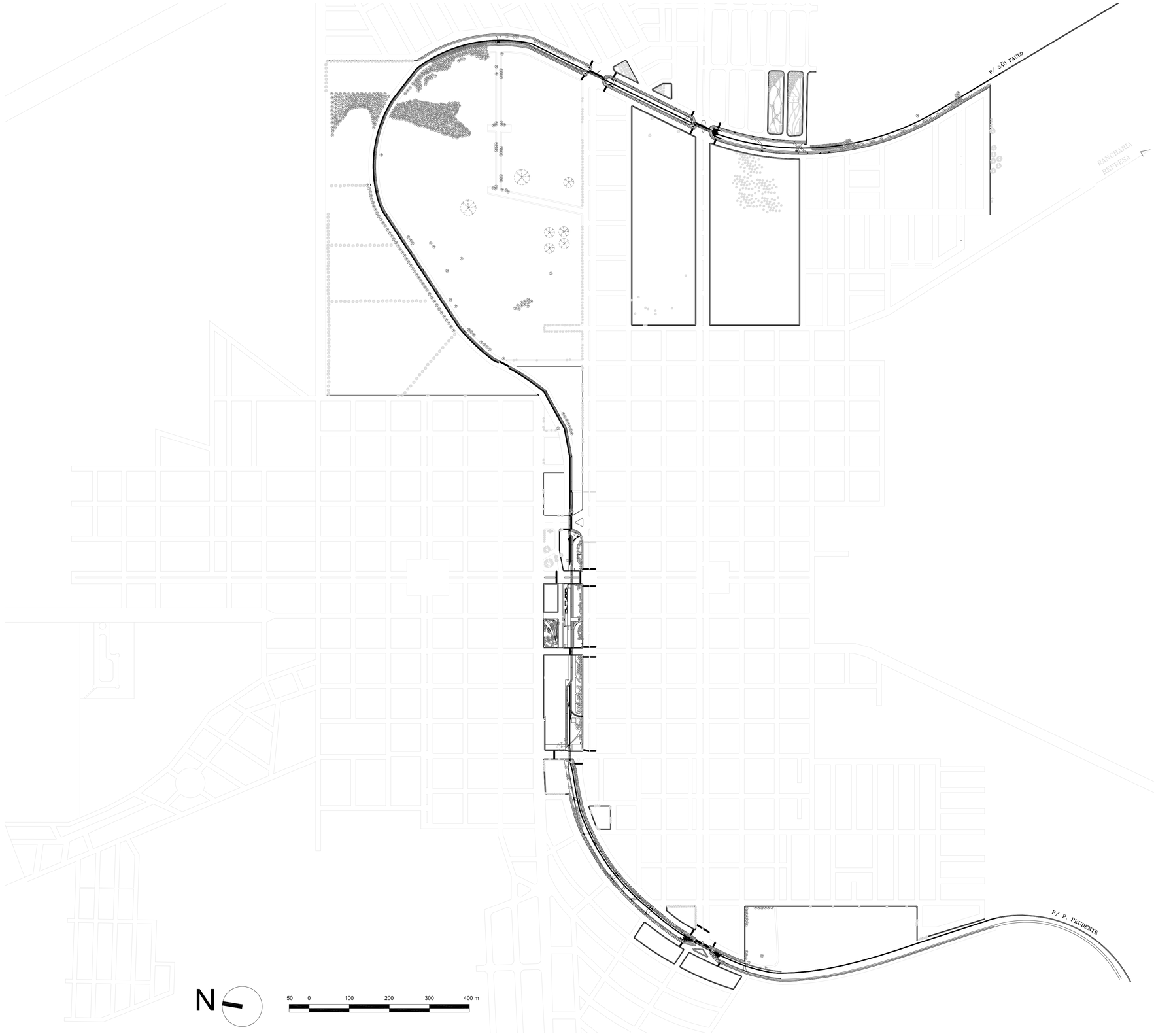
SOBREIRO FILHO, J. *A luta pela terra no Pontal do Paranapanema*: história e atualidade. Geografia em Questão, v. 05, n. 01, 2012, p. 83-144.

Solo-cimento, solução para a economia e sustentabilidade. Disponível em: < http://www.forumdaconstrucao.com.br/conteudo.php?a=23&Cod=124>. Acesso em: 23 de fev. de 2017.

SUASSUNA, S. High Line e Bloomingdale Trail Parques: requalificação urbana. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/09.105/5835>. Acesso em: 17 de ago. de 2016.

ZUMTHOR, P. *Atmosferas: entornos arquitetônicos* - as coisas que me rodeiam. Tradução de Astrid Grabow. 1ª edição, 2ª impressão, Barcelona: Litosplai, SA, 2009, 73 p.

_____. *Pensar a arquitectura.* Tradução de Astrid Grabow. Barcelona: Gustavo Gili, SA, 2005, 65 p.

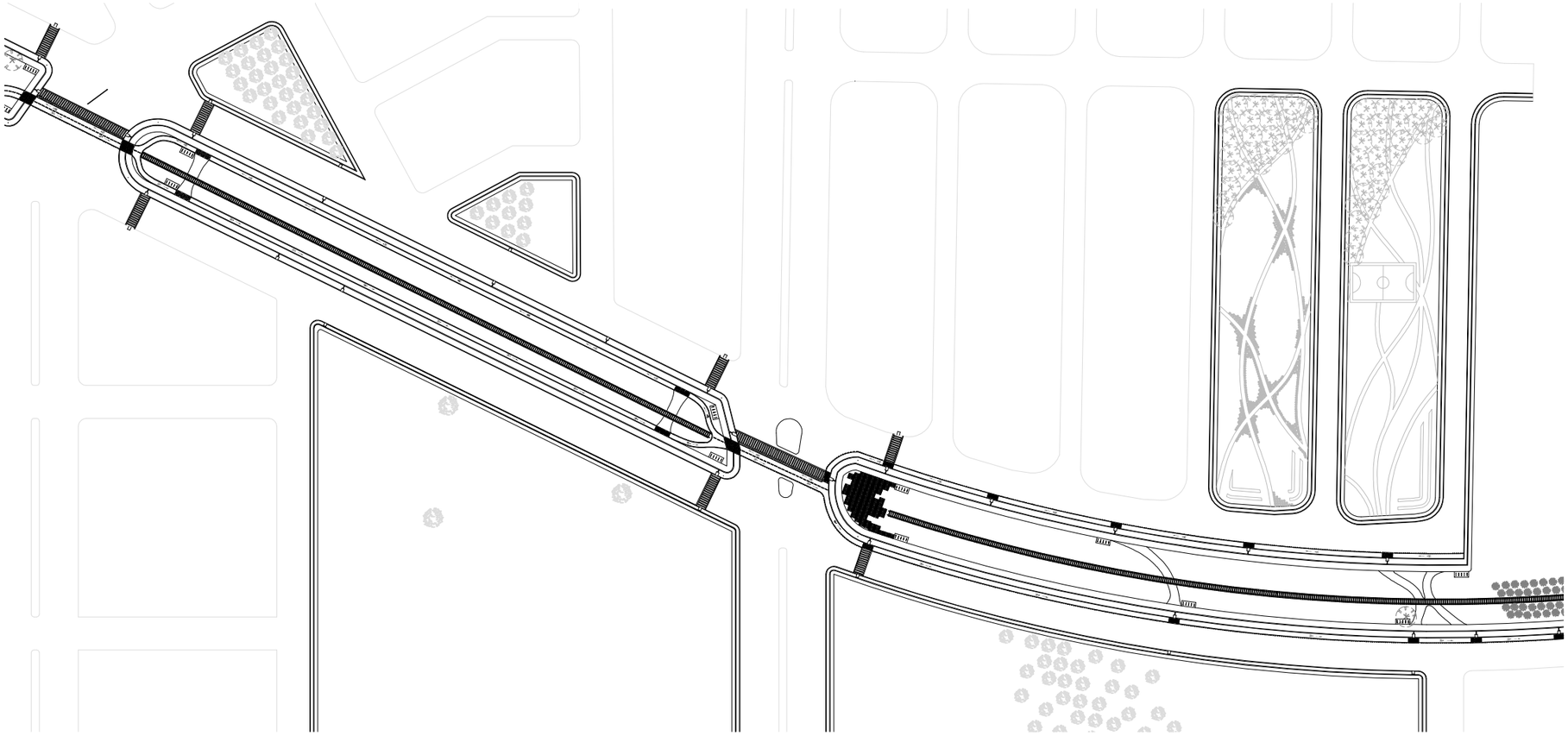


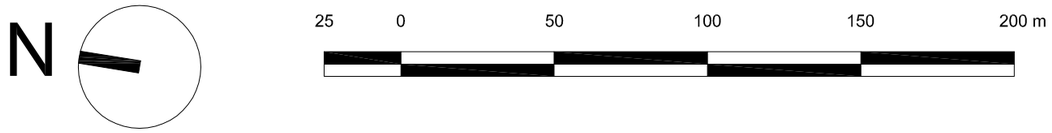
A LINHA

Caroline Almeida

Prancha 1

Área total





A Área 1 possui as maiores áreas livres, proporcionando maior ventilação e iluminação natural.

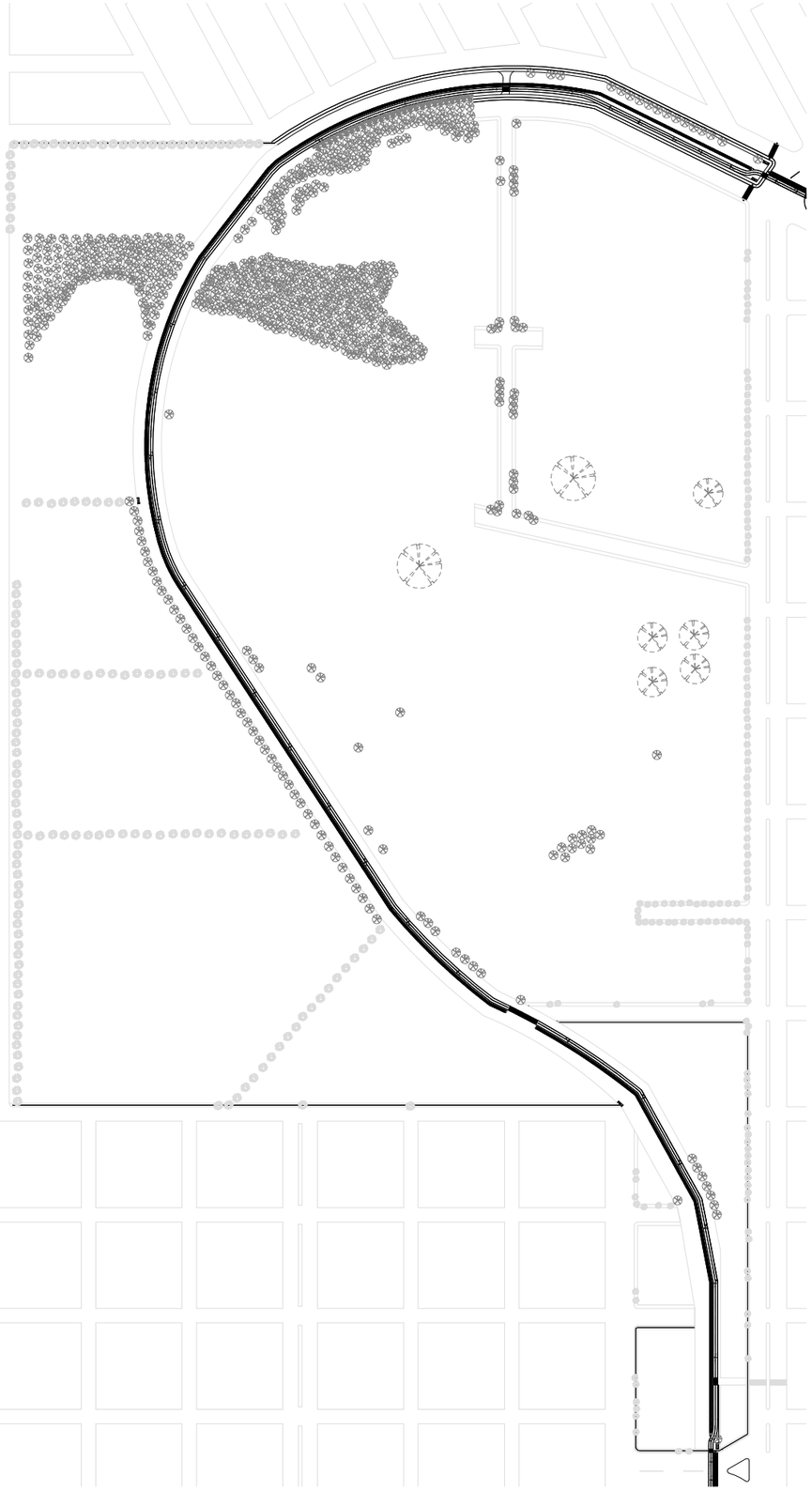
Fonte: Acervo próprio.

A LINHA

Caroline Almeida

Prancha 2

Área 1



A Área 2 é a maior da divisão didática proposta.
Apresenta a ambiência mais distante da cidade e
uma área arborizada próxima à nascente de um córrego.
A proposta conta com duas áreas de permanência, ciclovia,
iluminação pública, passagem de automóveis e pedestres.

Fonte: Acervo próprio.

N

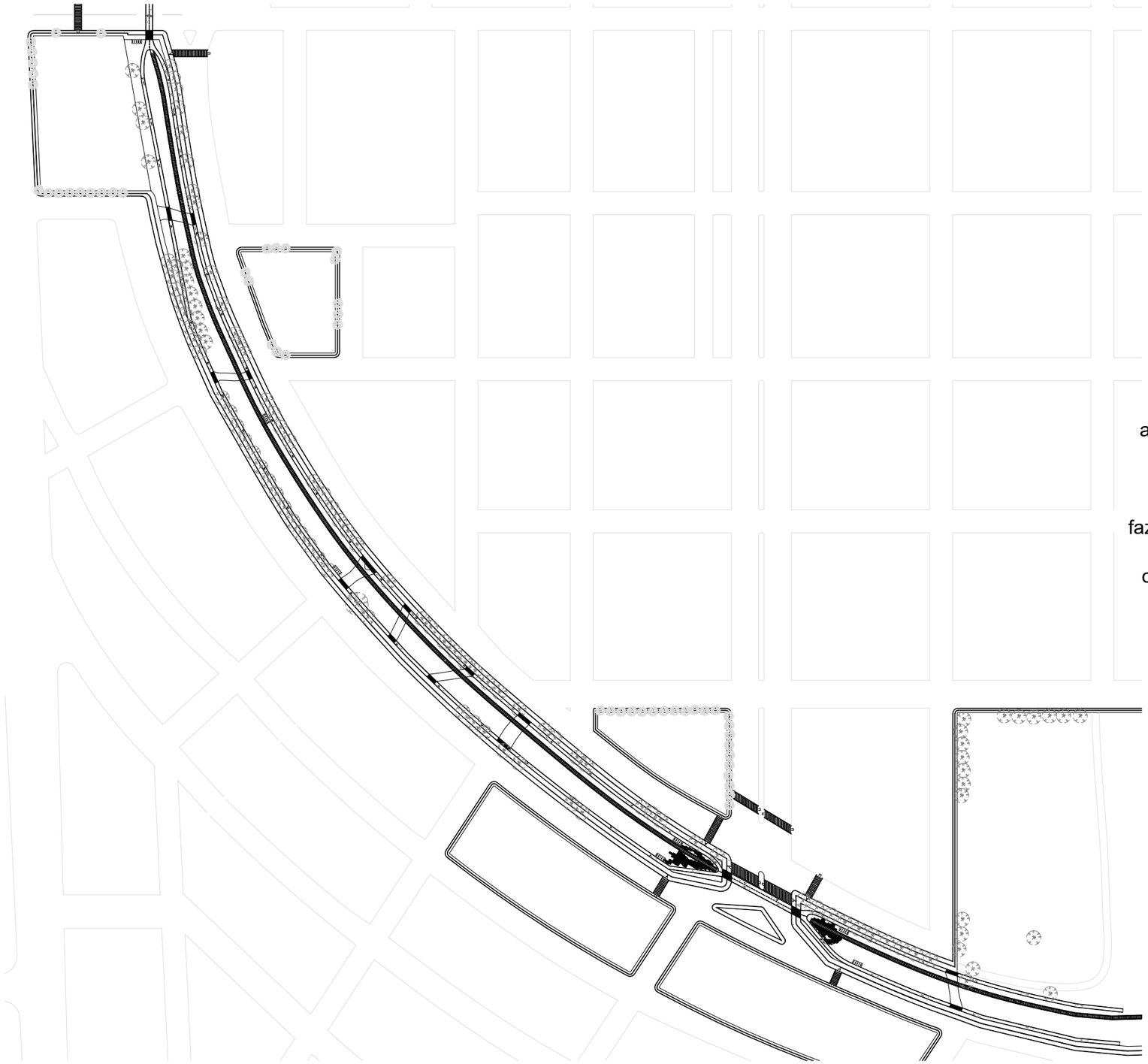
50 0 100 200 300 400 m

A LINHA

Caroline Almeida

Prancha 3

Área 2



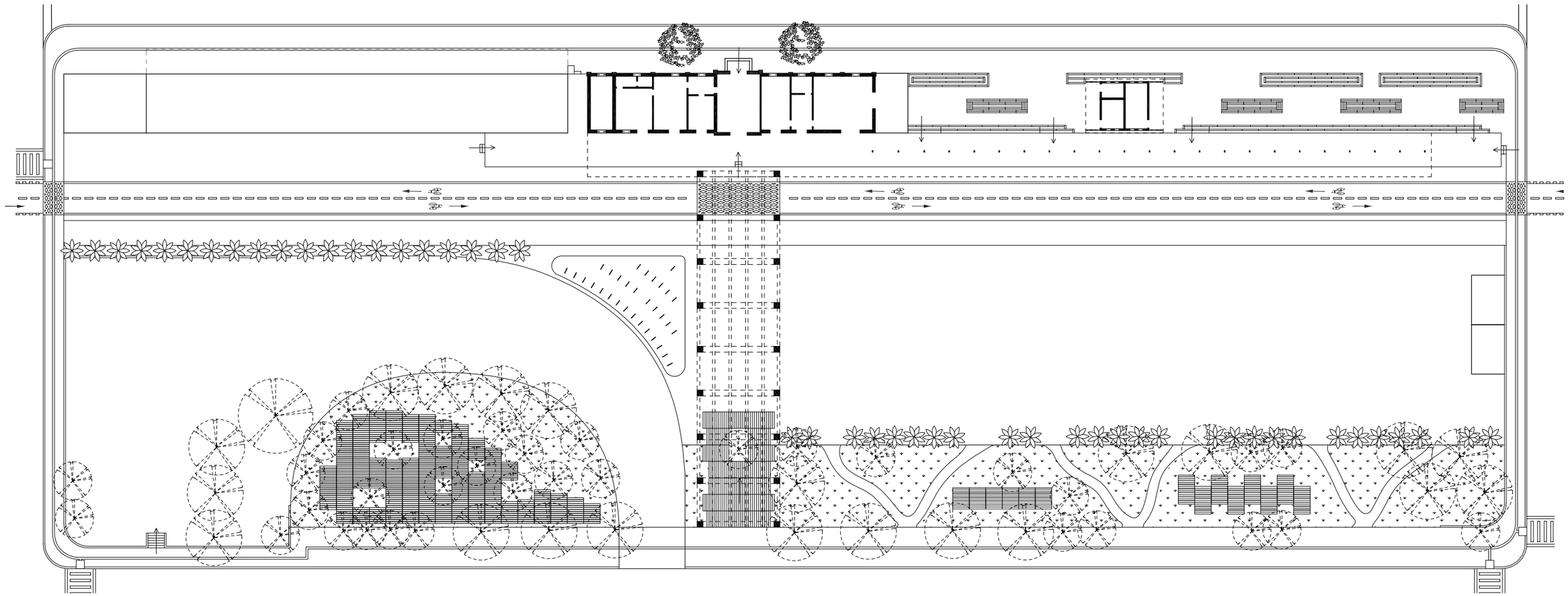
A Área 4 possui grande inclinação no terreno, de forma a possibilitar a vista do horizonte. Além disso, é a região onde muitas crianças brincam e muitas pessoas fazem caminhadas. Dessa maneira, a proposta conta com duas áreas de permanência que servem também como mirante, além da ciclovia e das calçadas com 5 m.

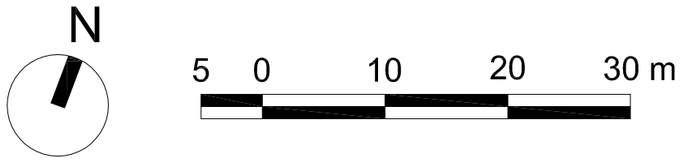
Fonte: Acervo próprio.

A LINHA

Caroline Almeida

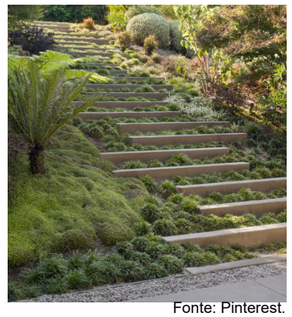
Prancha 4
Área 4





Fonte: Acervo próprio.

A marquise proposta configura-se como direcionador, indicando o centro do projeto na quadra: a passagem na Estação Ferroviária.



Fonte: Pinterest.

O paisagismo nas áreas de permanência vale-se do uso de dormentes a fim de se adequar ao projeto e à topografia local.

Fonte: Acervo próprio.

A entrada de carros foi restrita a apenas um dos lados da quadra, valorizando a passagem dos pedestres . A árvore existente no local foi preservada, adequando-se a marquise projetada à sua presença.

Fonte: Acervo próprio.

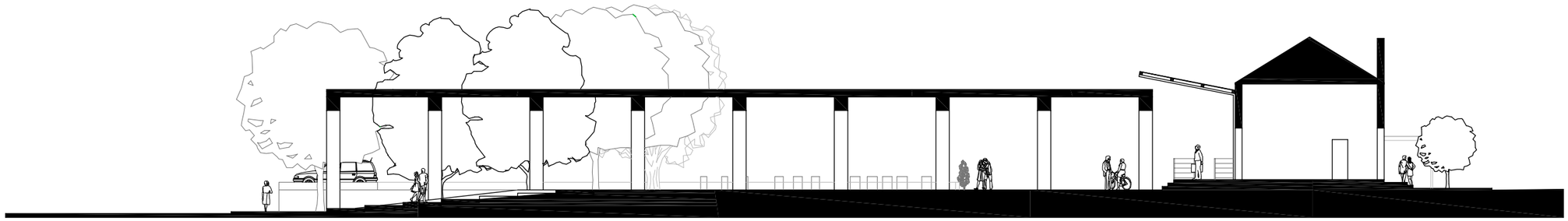
O banheiro existente foi substituído por outra edificação que se adequa melhor à localização e à intervenção proposta.

A LINHA

Caroline Almeida

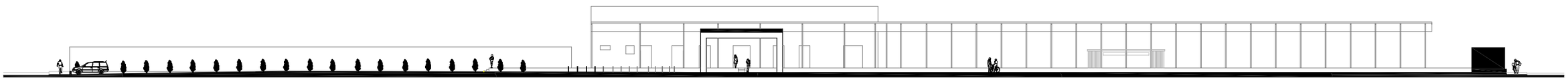
Prancha 5

Área 3 II



Corte Transversal

2,5 0 5 10 15 20 m



Corte Longitudinal

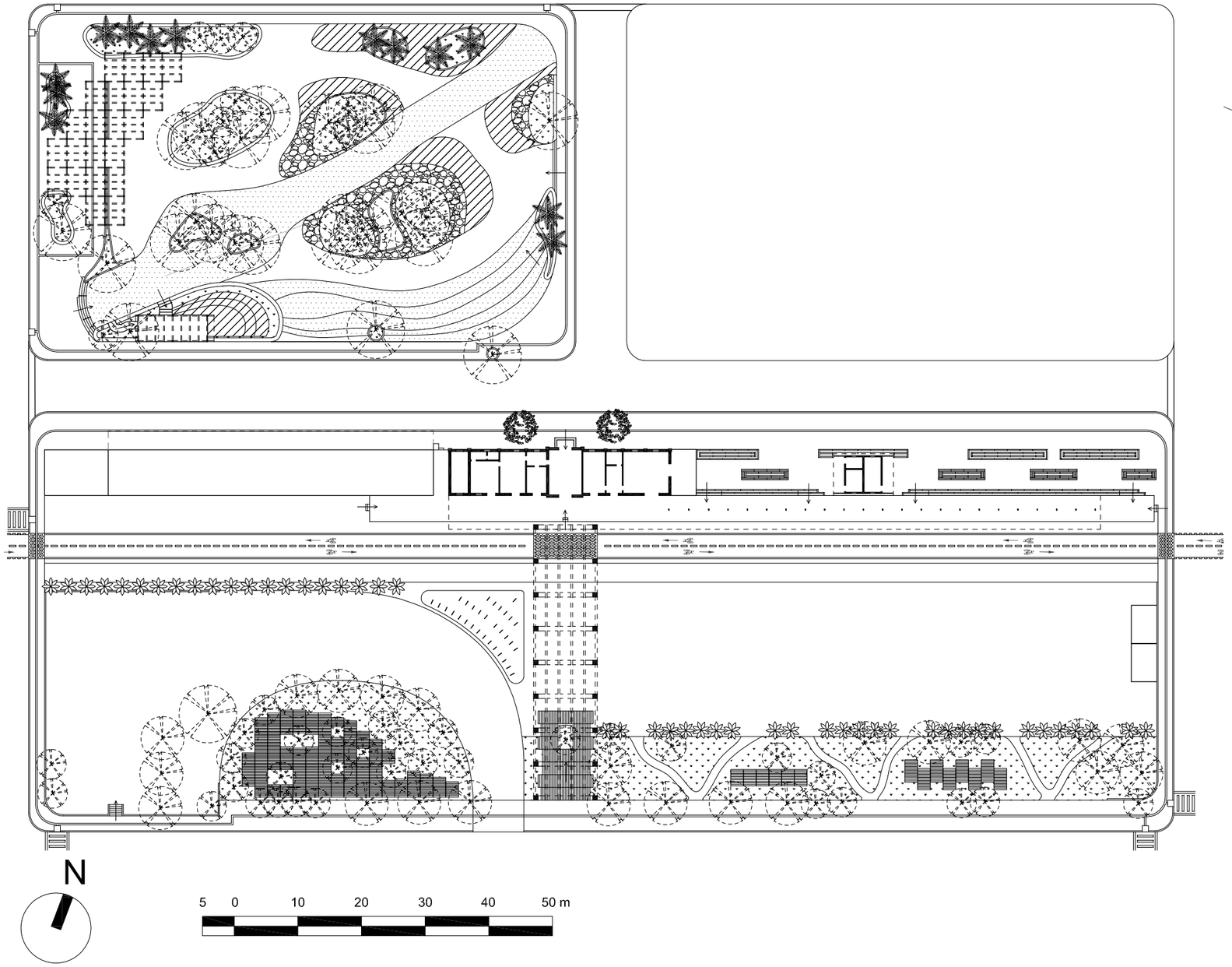
5 0 10 20 30 m

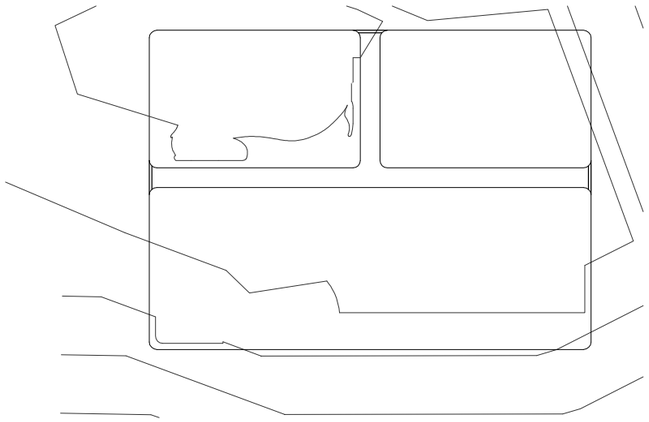
A LINHA

Caroline Almeida

Prancha 5.1

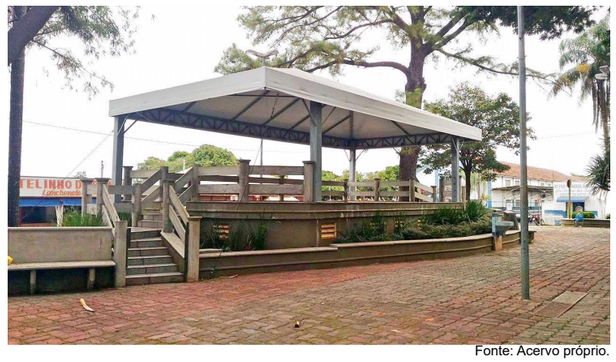
Cortes - Área 3 II





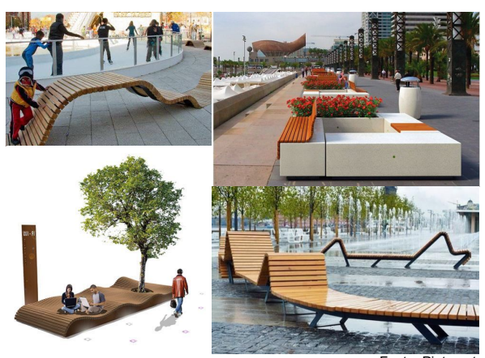
Fonte: Acervo próprio.

A implantação da calçada auxilia na circulação dos pedestres e na prática de atividades físicas.



Fonte: Acervo próprio.

A proposta de mudança da cobertura e do guarda-corpo do coreto da praça Getúlio Vargas, aumenta a permeabilidade visual do espaço, além de auxiliar na visibilidade das apresentações que ocorrem no local.



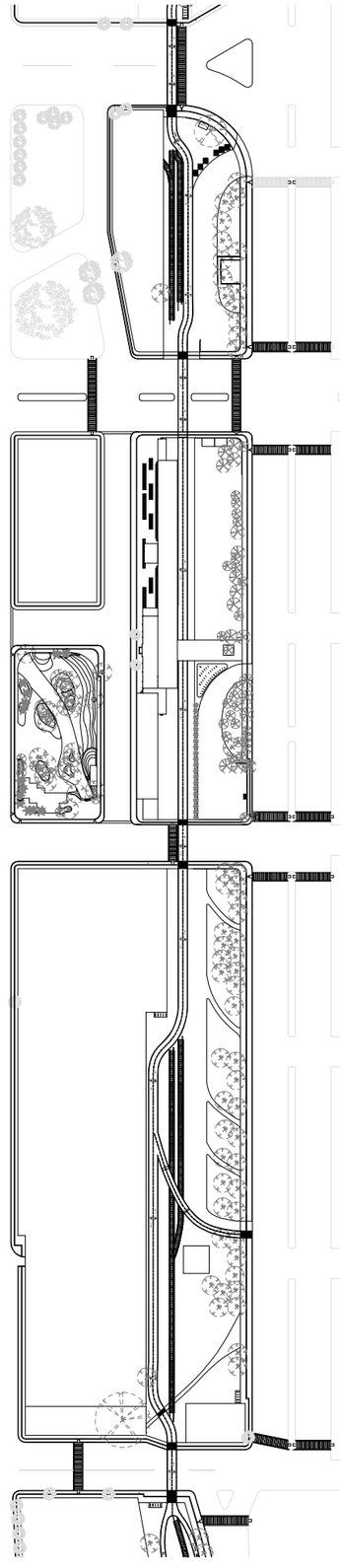
Fonte: Pinterest.

O mobiliário proposto compõe-se de bancos e espreguiçadeiras em madeira.
Assim, a população pode melhor usufruir o espaço - dado que atualmente existem apenas bancos de concreto - além de haver a manutenção da linguagem em todas as escalas do projeto.

Fonte: Acervo próprio.

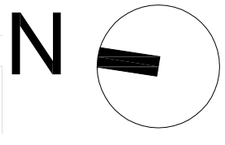
A restrição da circulação de automóveis entre as quadras, facilita a circulação dos pedestres, além de melhorar o fluxo do transporte público e veículos de urgência e emergência.

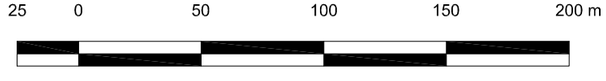
A LINHA
Caroline Almeida
Prancha 6
Centro



A Área 3 da divisão proposta apresenta diferentes apropriações do espaço. Por se localizar na área central da cidade, apresenta a maior circulação de pessoas.

Fonte: Acervo próprio.





A LINHA

Caroline Almeida

Prancha 6.2

Área 3