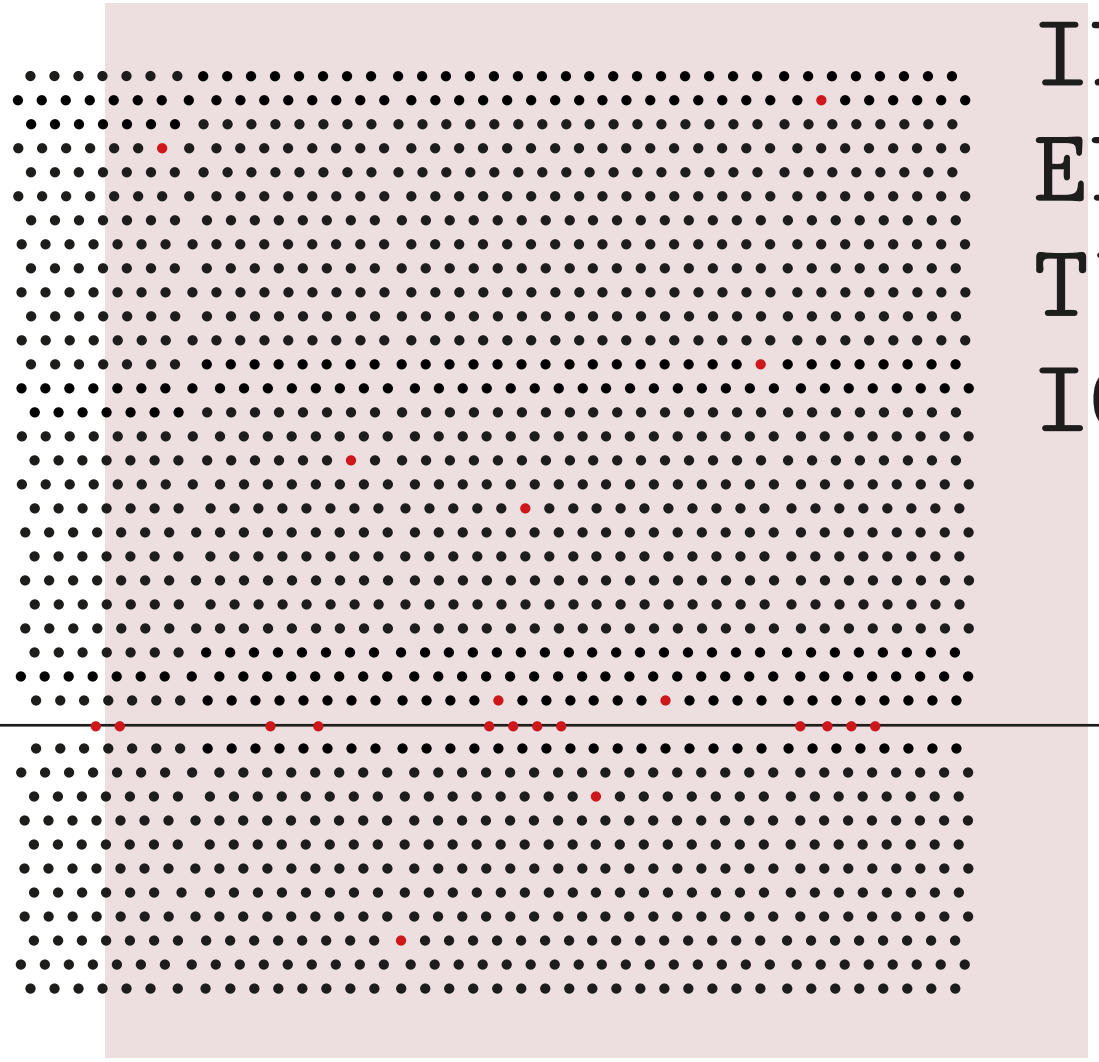


INTERSTÍCIOS

espaços do devir

Natália Stadela Silva Favaretto

I.N.T.E.R.S.T.Í.C.I.O.S

espaços do devir

Natália Stadela Silva Favaretto

Trabalho Final de Graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo apresentado ao Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente.

Universidade Estadual Paulista - FCT UNESP - Campus de Presidente Prudente

Orientador: Prof. Dr. Hélio Hirao

AGRADECIMENTOS

A Deus, princípio e fim.
Aos meus pais, que não mediram esforços, possibilitaram tudo isso e acompanharam cada um dos meus passos. Ao meu irmão Bruno pelo incentivo durante esses seis anos de faculdade. E ao Mario, pelo apoio, atenção e cuidado nessa reta final.
Às minhas amigas Maysa e Tamisa, que estiveram presentes ao longo de toda essa caminhada, aconselhando, rindo, sofrendo junto e compartilhando a vida.
À Letícia, Mariana, Caroline e Suzane, que desde os anos de colégio comemoraram comigo cada conquista, dividiram cada dificuldade e tornaram essa trajetória mais leve. Obrigada pelos tantos anos de amizade.
Aos meus amigos de Bristol, que me fizeram enxergar de novo o belo da arquitetura e foram irmãos quando nada parecia familiar.
Ao meu orientador Hélio pela paciência, compreensão e sabedoria no acompanhamento desse trabalho.
A todos os professores, funcionários, amigos e colegas de sala, e todas as pessoas que passaram pela minha vida e de alguma forma contribuíram para a conclusão dessa etapa.

Obrigada!

RESUMO

A evolução urbana das cidades brasileiras obedece geralmente a uma dinâmica cruel e regida pelos interesses imobiliários. O crescimento se dá de forma desordenada, sem levar em conta o todo, criando disparidades no tecido urbano. Áreas que no princípio funcionavam como o coração pulsante de muitos municípios tornam-se obsoletas, em detrimento de novos centros que surgem e polarizam muitas funções.

Partindo de uma área dentro da cidade de Presidente Prudente, SP – o trecho da linha férrea na convergência entre Vila Marcondes e Vila Goulart e suas áreas adjacentes -, esse trabalho busca realizar uma apreensão do espaço através da experiência da deriva - conceito que será abordado posteriormente - e da percepção sensorial na relação entre corpo e cidade. Essa área, de importante caráter histórico para o município de Presidente Prudente, está localizada numa região central e apresenta um perfil de ocupação bastante característico, por conta do seu passado relacionado à linha férrea e às origens da cidade. Ainda hoje muitos dos edifícios do início do século XX permanecem na paisagem como registros materiais da história de Presidente Prudente.

Atualmente, diversos usos e atividades ocorrem nessa porção da cidade. Muitos dos espaços encontram-se abandonados e ocupados por uma população em situação de rua, principalmente aqueles situados às margens do leito ferroviário. Os trilhos, que deram origem à ocupação e viram o auge econômico dos anos 1940 e 1950, têm sido subutilizados nas últimas décadas e as duas praças situadas a leste e a oeste do eixo férreo tiveram seus usos incisivamente alterados.

O objetivo deste trabalho será analisar as alterações que se deram com o passar dos anos e as formas de ocupação nesta região da cidade, com prioridade para os espaços públicos e aqueles usuários que efetivamente vivenciam tais espaços. Posteriormente, por meio de uma análise físico-sensorial, serão identificadas as carências e sinergias dessa área e então propostas medidas possíveis de intervenções que melhorem as apropriações espaciais já existentes e propiciem novas, de modo a trazer maior qualidade para todos os indivíduos e ativar as potencialidades do lugar, sempre buscando evitar a espetacularização e gentrificação dessa porção da cidade.

Palavras chave: evolução urbana, linha férrea, espaços públicos, deriva, percepção.

SUMÁRIO

1 apresentação
o porquê: objetivos e justificativa
saber fazer: procedimentos metodológicos

2 abordagem temática
leitura da paisagem: percepções e significados
espaços públicos
o patrimônio arquitetônico da industrialização
os trilhos e o contexto urbano contemporâneo

3 evolução urbana
presidente prudente: 100 anos de história
a vila marcondes

4 reconhecimento das ambiências
derivas e diagramas
enquete

5 reunindo ideias
referências projetuais

6 hipóteses projetuais
uma proposta
desenhos técnicos

7 considerações finais

8 referências bibliográficas


VIDA
RMD

1 apresentação

o porquê: objetivos e justificativa

saber fazer: procedimentos metodológicos

devir

de.vir
vint Vir a ser; tornar-se; devenir.
sm
FILOS Processo de transformação constante pelo qual passam todos os seres e todas as coisas; vir a ser.

(Michaelis Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa, 2015)

1 apresentação

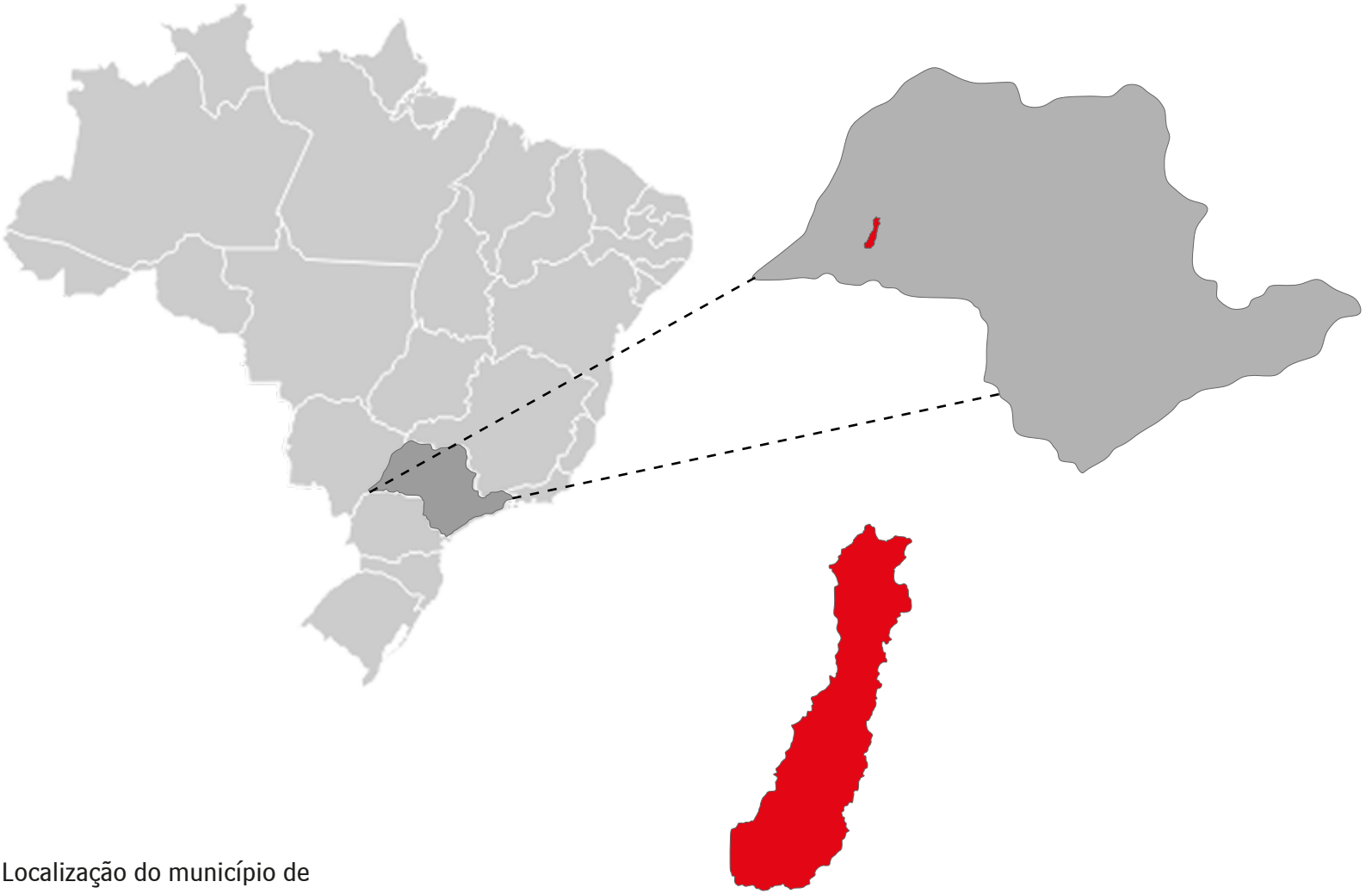
Será a ação humana capaz de transformar o espaço urbano e adequá-lo a seus anseios? Ou, ao contrário, é a configuração dos espaços a responsável por moldar o comportamento do ser humano nas cidades?

O que se observa hoje, não somente nas cidades brasileiras, mas num contexto global, é a efemeridade e solubilidade tomando conta das relações sociais, o que reflete no arranjo físico dos aglomerados urbanos. A tecnologia e a globalização, ao mesmo tempo em que aproximam as pessoas e conectam lugares, causam uma fragmentação que pode ser percebida no modo como os indivíduos agem. Tudo se dá numa velocidade que, décadas atrás, seria inimaginável. Trocas, diálogos, negociações, relacionamentos, todos os aspectos da condição humana foram profundamente alterados após o advento da industrialização e, já no século XX, da internet. O espaço no qual as coisas acontecem hoje é em grande parte virtual.

A vivência no lugar material, principalmente o espaço público, tem sido negligenciada. Os lugares de encontro, como as praças por exemplo, que por séculos representaram o ambiente da política, da socialização e da afirmação do indivíduo, onde todos podiam ver e ser vistos, aos poucos perdem espaço para as redes sociais. E nessa transição, muitas particularidades nas relações humanas se criam e alteram.

Mais ainda, os aspectos políticos e socioeconômicos dos nossos dias também são importantes agentes na dinâmica urbana, na qual os interesses das camadas mais abastadas e poderosas sempre prevalecem em detrimento daqueles vindos dos grupos socialmente excluídos ou até invisíveis. Ainda hoje se observa um caráter higienista por parte dos governantes que cria cenários agradáveis aos olhos de um determinado público mas que varre para longe a "sujeira" representada pelos moradores de rua, usuários de drogas, entre outros. Cria-se uma imagem espetacularizada de uma cidade que na sua essência ainda é muito desigual e segregada. Cidade essa em constante transformação e movimento.

Este Trabalho Final de Graduação (TFG) busca investigar como a ação do tempo e a evolução da sociedade refletiram na transformação de um espaço central de grande importância histórica dentro do município de Presidente Prudente – SP, e em contrapartida, como o comportamento dos indivíduos incorporou os rearranjos espaciais que se deram ao longo dos seus 100 anos de história. Mais ainda, busca através de intervenção projetual possibilitar a aproximação de realidades individuais distintas nos espaços públicos e criar lugares ou "não-lugares" nos quais a fluidez, efemeridade e imprevisibilidade dos dias atuais possam se materializar.



Localização do município de
Presidente Prudente, SP.

1.1 o porquê: objetivos e justificativa

Presidente Prudente é uma cidade média localizada no Oeste Paulista, a aproximadamente 550 quilômetros da capital, e conta com uma população estimada de 223 mil habitantes (IBGE, 2016). Sua origem data de 14 de setembro de 1917, marco do início da derrubada da mata para instalação da Vila Goulart, e tem relação direta com a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana (criada em 1870) e a consequente chegada das culturas do café, algodão e grãos a esta porção do estado de São Paulo.

Com o decorrer das décadas e a expansão do município, novas áreas foram sendo ocupadas para atender à demanda de uma população que crescia, e simultaneamente, novos investimentos trouxeram indústrias, universidades, serviços e comércio para suprir as necessidades daquela que se tornaria a maior cidade do Oeste Paulista. Também os serviços públicos se multiplicaram para alcançar as áreas mais periféricas. Hoje a cidade atua como um polo universitário e de serviços, atraindo investidores de diferentes regiões do Brasil, e grande parte de sua renda ainda provém do setor primário, relacionado à pecuária de gado bovino.

Nesse processo de crescimento, a configuração espacial do município foi sendo bastante alterada. Novos subcentros surgiram, avenidas e rodovias foram rasgando e conectando as regiões intra e interurbanas, as indústrias foram concentradas num polo industrial mais afastado, conjuntos habitacionais dos mais variados padrões se proliferaram e com esse espraiamento o centro antigo acabou por perder boa parte de sua importância. Muitos dos edifícios históricos foram demolidos para dar lugar a centros comerciais e torres de apartamentos. Outros ainda perduram, mas já bastante alterados, o que revela uma falta de consciência com relação à valorização do patrimônio histórico arquitetônico. O centro como lugar de residência já não se mostra mais tão atrativo - os que ali permanecem são em grande parte idosos. Tampouco como local de passeio e socialização, como ocorria até meados dos anos 1980.

O transporte ferroviário cedeu lugar ao rodoviário, e assim a linha férrea que corta a cidade se encontra em situação de abandono, tomada pelo mato alto. Seu eixo cria um extenso "vazio" que corta a região central no sentido norte-sul e configura uma barreira física e psicológica muito forte. As diferenças entre as ocupações a leste e a oeste da linha são nítidas. Uma tentativa de conexão entre os dois lados através de um viaduto construído nos anos 1970 parece ter criado tensões que ainda hoje não se resolveram. Alguns usos têm ocorrido no leito ferroviário, em grande parte por uma população marginalizada, que por ali transita ou se fixa temporariamente.

Diante desse cenário complexo, algumas indagações surgiram e fez-se necessário entender como as alterações econômicas, políticas, sociais e comportamentais ao longo de um século se refletiram na ordenação do tecido urbano, e mais especificamente, como esse jogo de forças influenciou no surgimento das sinergias que encontramos hoje no nó que deu origem ao município, situado ao redor da estação ferroviária. Além disso, esse trabalho busca compreender quais os anseios dos indivíduos com relação àquela área: seus sentimentos, expectativas, motivações.

Assim, o objetivo deste TFG será estudar o centro histórico do município de Presidente Prudente, com foco na região do entorno da linha férrea, a leste e a oeste do seu eixo, para apreender os usos e apropriações, transformações, atributos físicos, formas de ocupação e principalmente quais os anseios da população que ali reside, formal ou informalmente, e transita por aquela área. Dessa forma, será possível propor maneiras de ativar as potencialidades ali resguardadas e melhorar as apropriações que já ocorrem através de medidas projetuais democráticas que abracem a todos os possíveis usos e usuários.

1.2 saber fazer: procedimentos metodológicos

A realização deste trabalho foi dividida em etapas para melhor organização. Primeiramente, serão apresentados os princípios temáticos que dão base à análise. Em se tratando de um recorte espacial bastante dinâmico, com usos diversos e muitos espaços públicos, como as praças, avenidas, shopping popular e o calçadão, pelos quais indivíduos de diversos níveis sociais transitam, permanecem ou residem, a análise perceptiva foi embasada em autores que tratam de experiências multissensoriais, tais como Pallasmaa, Zumthor, Debord e Jacques. Por meio desses autores busca-se apreender a riqueza de energias, padrões, cores, cheiros, texturas e aspectos humanos que aquele conjunto de espaços abarca. Também sobre as qualidades de espaços públicos e a questão dos vazios urbanos foram utilizados os trabalhos de Gehl, Jacobs e Solà-Morales.

Além disso, o caráter arquitetônico relacionado ao passado industrial e ferroviário dessa região, que ainda se reflete nos muitos galpões industriais e estruturas relacionadas à ferrovia remanescentes na paisagem, fez necessário um entendimento acerca da questão do patrimônio arquitetônico industrial. Para isso, apoiou-se nas pesquisas de Beatriz Kühl dentro dessa temática.

Mais ainda, levando em conta a cicatriz urbana representada pela linha férrea, fez-se fundamental um estudo sobre o impacto da preexistência ferroviária no contexto urbano atual, e para isso foram utilizados os estudos de Arakaki e novamente de Kühl.

Em seguida, no capítulo 3, é apresentada a evolução urbana do município de Presidente Prudente, desde a chegada dos trilhos até os dias atuais. Também, como um adendo, uma contextualização sobre a Vila Marcondes, o bairro de ocupação bastante peculiar que está localizado na margem leste da ferrovia, e que remete aos primórdios da ocupação na cidade, guardando importantes registros materiais e de identidade daquela época.

Então, no capítulo 4 são feitas as análises a respeito do recorte espacial aqui trabalhado. Uma das maiores preocupações na realização desse trabalho era a de não limitar-se àquela análise mais tradicional, que se faz do alto e com certo distanciamento, baseada apenas em mapas e índices, mas ir mais além buscando uma apreensão sensitiva acerca dos espaços. Para isso lançou-se mão de uma análise feita a nível do solo, através das derivas, contatos com transeuntes e observações também através dos outros sentidos que não a visão. Esse processo traz como resultado diagramas e cartogramas sensoriais que enriqueceram a percepção sobre as ambiências existentes. Também são incluídas entrevistas e opiniões dos moradores da cidade para que o processo projetual não se tornasse impositivo, mas colaborativo.

Por fim, no capítulo 5 são apresentadas ideias de projetos arquitetônicos, urbanos e intervenções cujos procedimentos tenham levado em conta abordagens similares, e cujos resultados tenham se mostrado positivos ou promissores, com o intuito de enriquecer os ensaios projetuais.

Assim, tendo esse background construído e as bases firmadas, são apresentadas no capítulo 6 as hipóteses projetuais para a área estudada neste trabalho.


ALFAIATE
E CONSERTOS EM GERAL
SIDNEY
CABELEIREIRO
14
ASSOVIGI
FORMAÇÃO PROFISSIONAL

abordagem temática 2

leitura da paisagem: percepções e significados
espaços públicos
o patrimônio arquitetônico da industrialização
os trilhos e o contexto urbano contemporâneo

2.1 leitura da paisagem: percepções e significados

A disciplina da arquitetura nas últimas décadas, com os avanços tecnológicos que nossa sociedade vem experimentando diariamente, tem se mostrado muito apelativa ao sentido da visão. Uma arquitetura de imagens ultrarrealistas que se vendem e transmitem uma ideia muitas vezes distanciada do tangível, da realidade. Imagens onde o céu é azul, as pessoas estão sempre felizes e convivendo em harmonia em espaços que são sempre agradáveis esteticamente, eficientes e utilizados respeitosamente. Mais ainda, o celular como equipamento fotográfico tornou muito banal o processo de registrar imagens através da fotografia. Tudo se fotografa hoje em dia, em questão de milésimos de segundos, e mais rápido ainda as imagens se propagam pela internet.

Essa primazia da visão em relação aos demais sentidos parece estar presente em todos os âmbitos do conhecimento. O resultado, para Juhani Pallasmaa, é que "O observador se torna desvinculado de uma relação carnal com o ambiente pela supressão dos outros sentidos, especialmente por meio das extensões tecnológicas da visão e da proliferação de imagens." (PALLASMAA, 2006, p. 26)

O autor critica os métodos de planejamento tradicionais que resultam em planos idealizados e descorporificados, vistos de cima, afastados do solo e do tátil, através de visões extremamente cartesianas e idealizadas.

> "Com a mesma clareza, o paradigma visual é a condição prevalente no planejamento urbano, das cidades ideais da Renascença aos princípios funcionalistas de zoneamento e planejamento que refletem a 'higiene do ótico'. Em particular, a cidade contemporânea é cada vez mais a cidade dos olhos, desvinculada do corpo pelo movimento motorizado rápido ou pela efêmera imagem que temos de um avião." (PALLASMAA, 2006, p. 28)

> *"Eu me experimento na cidade; a cidade existe por meio de minha experiência corporal. A cidade e meu corpo se complementam e se definem. Eu moro na cidade, e a cidade mora em mim." (PALLASMAA, 2006, p. 38)*

Pallasmaa (2006) faz um paralelo com a filosofia de Merleau-Ponty (2006), que coloca o corpo humano no centro do mundo das experiências. Ele diz que a experiência arquitetônica só é comovente quando multissensorial, através dos olhos, ouvidos, nariz, pele, língua, esqueleto e músculos. Tais esferas se fundem e interagem entre si para nos atraírem ao agradável ou repelirem diante do desprazer.

> "{...} é inconcebível que pudéssemos imaginar uma arquitetura puramente cerebral, que não fosse a

> projeção do corpo humano e de seu movimento no espaço. A arte da arquitetura também envolve questões metafísicas e existenciais relativas à condição humana. Fazer arquitetura exige pensamento claro, mas esse é um modo de pensar corporificado e claro, do meio específico da arquitetura. A arquitetura elabora e comunica ideias do confronto carnal do homem com o mundo por meio de "emoções plásticas"." (PALLASMAA, 2006, p. 43)

Seguindo a mesma linha de pensamento, o arquiteto Peter Zumthor (2009) em sua obra Atmosferas: As coisas que me rodeiam, enfatiza a atmosfera na arquitetura, aquilo que é capaz de nos tocar e comover. E faz uma metáfora bonita com a música, ao falar de uma percepção emocional que é transmitida ao ouvinte instantaneamente, nos primeiros segundos de uma sonata, e causa uma sensação espontânea (surpresa, expectativa, inquietação, deleite...). Zumthor também diz entender a arquitetura como um corpo, tão complexo quanto o humano, aquele corpo que se pode tocar.

> "O que considero o primeiro e maior segredo da arquitetura, é que consegue juntar as coisas do mundo, os materiais do mundo e criar este espaço. Porque para mim é como uma anatomia. É verdade, tomo o conceito do corpo quase literalmente. Tal como nós temos o nosso corpo com uma anatomia e coisas que não se vêem e uma pele... etc., assim funciona também a arquitetura e assim tento pensá-la. Corporalmente, como uma massa, como membrana, como tecido ou invólucro, pano, veludo, seda, tudo o que me rodeia. O corpo! Não a ideia do corpo – o corpo! Que me pode tocar." (ZUMTHOR, 2009, p. 22)

Mais ainda, Zumthor (2009) traz um outro ponto interessante a respeito de como vê a arquitetura. Uma arte espacial, mas também temporal, e por ela é preciso se ter a oportunidade de vaguear livre, se deixar seduzir nos seus movimentos, perder-se. Pois assim, num misto de condução e sedução, a experiência espacial se torna muito mais enriquecedora.

> "Estou bem aqui, mas neste momento ao virar da esquina, ou noutro ponto qualquer, há algo que desperta a minha atenção, a luz que entra duma certa maneira, e eu passo descontraidamente. Tenho de dizer que isto é um dos meus maiores prazeres: não ser conduzido, mas sim poder deambular {...}. E assim me encontro numa viagem de descoberta. {...} Conduzir. Seduzir. Largar, dar liberdade. Para certo tipo de utilização é melhor e faz mais sentido criar calma, serenidade, um lugar onde não terão de correr e procurar a porta. Onde nada nos prende e podemos simplesmente existir." (ZUMTHOR, 2009, p. 44)

Essa questão do deixar-se seduzir em muito tem relação com a teoria da deriva, de Debord (1958). Trata-se de um procedimento situacionista, oposto às ideias de viagem ou passeio, no qual o indivíduo

se deixa levar intuitivamente através dos espaços, atraído pelas condições do terreno, pelos encontros e influência da cidade, sem um destino em mente. A experiência da deriva carrega um sentimento lúdico-construtivo e resulta em um urbanismo psicogeográfico, subjetivo e sensitivo, no qual as emoções e os comportamentos dos indivíduos são levados em conta.

> "{...} o caráter principalmente urbano da deriva, em contato com os centros de possibilidade e de significação que são as grandes cidades transformadas pela indústria, respondem melhor à frase de Marx: Os homens não podem ver ao seu redor mais que seu rosto; tudo lhes fala de si mesmo. Até suas paisagens estão animadas". (DEBORD, 1958, P. 2)

Uma deriva pode levar à elaboração de um mapa psicogeográfico, que ilustrará anotações que servirão para compreender os motivos que leva o sujeito a seguir este ou aquele caminho: virando à direita ou à esquerda e não seguindo em frente, parar em certa praça e não em outra, perceber em suma por que razão a mente induz sensações agradáveis ou desagradáveis. Aquilo de mais sensível que realmente causa afeição ou estranhamento e assim traça a rota. O pensamento de Debord é atualizado por Paola Berenstein Jacques (2008) no que ela chama de errâncias urbanas, um modo de experimentar a cidade do qual resultam diferentes corpografias.

> "Uma corpografia urbana é um tipo de cartografia realizada pelo e no corpo, ou seja, a memória urbana inscrita no corpo, o registro de sua experiência da cidade, uma espécie de grafia urbana, da própria cidade vivida, que fica inscrita mas também configura o corpo de quem a experimenta." (JACQUES, 2008)

A autora fala de um distanciamento que se observa hoje da experiência corporal das cidades enquanto prática cotidiana, estética ou artística. Esse empobrecimento acaba por tornar os espaços urbanos desencarnados, como meros cenários. Existe uma relação de dualidade entre o corpo da cidade e o corpo do sujeito que a habita; um conjunto de experiências urbanas de duas vias, nas quais temporalidade e intensidade são determinantes.

Um corpo registra as preexistências espaciais e pode acumular muitas corpografias, de acordo com as experiências que vivencia. Elas são decifradas através do estudo dos padrões corporais de ação – movimentos e gestos – e podem contribuir para uma apreensão sensitiva do espaço urbano. A riqueza está no cotidiano de quem habita e interage com a cidade, o corpo ordinário. A experiência pode ser estimulada pela prática das errâncias, através das quais as apropriações espaciais são experimentas - e não apenas vistas – com os outros sentidos corporais. Assim, os errantes dão corpo à cidade ao percorrê-la. E aqui Jacques traça um paralelo com Zumthor e

Pallasmaa, ao opor-se à visualidade de imagens rasas e defender uma experiência sensorial aprofundada:

> "As relações perceptivas com a cidade, que derivam das experiências sensório-motoras dos espaços não espetaculares, em suas diferentes temporalidades, formariam então um contraponto à visualidade rasa da imagem da cidade-logotipo, da cidade-outdoor de cenários espetacularizados, desencarnados." (JACQUES, 2008, p. 2)

Já Careri (2012) escreve sobre o caminhar como prática estética, na sua obra Walkscapes. O autor afirma que nas faculdades de arquitetura os estudantes muito sabem sobre teorias urbanas e filósofos que abordam as cidades e os espaços públicos, mas na verdade nunca experimentaram a realidade de fato, jogando bola na rua ou atravessando uma favela ou encontrando-se com amigos numa praça e pedindo informações para um transeunte. Para ele, falta à arquitetura de hoje o estímulo e a prática do caminhar.

> *"Quien pierde tiempo gana espacio". (CARERI, 2012)*

Muito se diz sobre projetar espaços seguros onde as pessoas se sintam convidadas a permanecerem ou transitarem. Entretanto, o único modo de criar segurança é trazer as pessoas para as ruas. Uma cidade viva e democrática só se alcança quando se pode andar sem anular os conflitos e as diferenças, quando se pode andar para protestar e para reafirmar o próprio direito à cidade. (CARERI, 2012)

E ele reconhece que na nossa realidade – a da América Latina – existem medo e preconceito relacionados ao caminhar pela cidade, muito por conta das desigualdades sociais e dos estigmas que certos grupos carregam, mas também pela insegurança propagada pela mídia sensacionalista.

> "Na América do Sul, caminhar significa enfrentar muitos medos: medo da cidade, medo do espaço público, medo de infringir as regras, medo de apropriar-se do espaço, medo de ultrapassar barreiras muitas vezes inexistentes e medo dos outros cidadãos, quase sempre percebidos como inimigos potenciais. Simplesmente, o caminhar dá medo e, por isso, não se caminha mais; quem caminha é um sem-teto, um mendigo, um marginal." (CARERI, 2012, p. 210)

O autor resgata o conceito da deriva de Debord (1958) ao defender a necessidade de nos libertarmos de nossas convicções para abrir caminho a um experimentar ingênuo e despretensioso do espaço. Sair deliberadamente de um sistema funcional-produtivo e entrar em outro não funcional e improdutivo; deixar-se guiar pelos acontecimentos, se permitir adentrar o desconhecido e tropeçar, conversar com as pessoas pelo caminho; andar

sem intenção. Esse método cria o entendimento necessário para uma forma de projetar diferente, condizente com nosso contexto urbano fugaz e em constante modificação.

> "En definitiva, encontrando en el propio territorio y en quien lo habita aquellas energías que permitan llevar adelante el proyecto indeterminado en su devenir: las personas adecuadas, los lugares más adaptados y aquellas situaciones en las que el proyecto pueda crecer, modificarse y convertirse en un territorio común. Es evidente que si tenemos un proyecto determinado, este se hará añicos a las primeras ráfagas de viento, mientras que un proyecto de este tipo tiene probablemente más posibilidades de realizarse." (CARERI, 2012, p. 211)

2.2 espaços públicos

Ao se tratar de um recorte espacial como esse em questão, que remete aos primórdios da cidade, faz-se fundamental considerar todos os valores e significâncias ali presentes, mais do que apenas aspectos formais. A escolha pela temática dos espaços públicos como base para o desenvolvimento deste trabalho se deve ao simbolismo e representatividade que tais espaços carregam. Eles são, de certa forma, expressão do modo de viver em sociedade nos dias atuais e acompanham as transformações no comportamento dos habitantes de determinada localidade. Nos estudos sobre cidades e evolução urbana, esse tópico tem sido bastante debatido. Diversos autores das mais diversas nacionalidades têm abordado essa temática, evidenciando a importância que tais espaços possuem dentro de qualquer aglomerado urbano.

Como definir esse termo, levando em conta a complexidade dos encontros e desencontros e da transformação contínua dos espaços urbanos?

Para Alex (2008), o cerne do espaço público hoje é sua adaptabilidade e imprevisibilidade.

> "O espaço público na cidade assume inúmeras formas e tamanhos, compreendendo desde uma calçada até a paisagem vista da janela. Ele também abrange lugares designados ou projetos para o uso cotidiano, cujas formas mais conhecidas são as ruas, as praças e os parques. A palavra 'público' indica que os locais que concretizam esse espaço são abertos e acessíveis, sem exceção, a todas as pessoas. Mas essa determinação geral, embora diminuída ou prejudicada em muitos casos, é insuficiente: atualmente, o espaço público plurifuncional – praças, cafés, pontos de encontro – constitui uma opção em uma vasta rede de possibilidades de lugares, tornando-se difícil prever com exatidão seu uso urbano. Espaços adaptáveis redesenham-se dentro da própria transformação da cidade." (ALEX, 2008, p. 19)

Um dos atuais expoentes dentro do tema é o arquiteto holandês Jan Gehl, cuja obra Cidades para Pessoas

tornou-se quase que uma cartilha de condutas para urbanistas do mundo todo. Nela, são abordados os mais diferentes aspectos da vivência humana nos espaços – desde a intimidade da residência até o turbilhão de gestos, movimentos e emoções que se passam nos lugares públicos que aglomeram muitos indivíduos.

A dimensão humana é o ponto de partida no trabalho de Gehl. Ele consegue enxergar e entender a linguagem da cidade. Segundo o autor, a população global urbana superou a rural logo após a virada do milênio, e o crescimento urbano deve continuar acelerado nos próximos anos. Por isso, os planejadores devem se preocupar cada vez mais em focar nas necessidades das pessoas em seus projetos, pois são elas que utilizam as cidades. (GEHL, 2015)

O momento em que nos encontramos é de resgate da vivacidade, segurança e sustentabilidade das cidades. Após a Revolução Industrial e a ascensão do automóvel, num boom desenvolvimentista, nossas cidades se modificaram profundamente para comportar esse ideário de progresso, produtividade e funcionalismo, muito influenciado pelas ideias modernistas. Cidades divididas em funções, com espaços muito amplos, conjuntos de edifícios altos, e avenidas largas cortando as massas edificadas. A prioridade foi dada aos veículos motorizados, símbolos do avanço, e a escala humana, o pedestre em sua pequenez e fragilidade foi negligenciado. Os espaços se tornaram intimidadores e pouco convidativos ao caminhar e ao estar.

É desse contexto a grande obra de Jane Jacobs, Morte e Vida de Grandes Cidades, lançada em 1961, cujo conteúdo é muitas vezes retomado por Gehl. Jacobs não foi arquiteta ou urbanista, mas uma escritora e ativista que se preocupou com a comunidade e a escala humana em meio à corrente ortodoxa e impositiva dos planejadores de sua época. Ela se mostrou contra a globalização sistematizada e a dominação do automóvel na cidade, com a proliferação de massivas e assombrosas estruturas viárias, por exemplo. Jacobs (2009) também faz uma crítica aos projetos de parques urbanos e centros culturais, por exemplo, que não levam em conta os usos e atividades diversas que já ocorrem no entorno, e tentam propor novos usos e apropriações desprendidos do real contexto:

> "No entanto, não há por que levar os parques aonde as pessoas estão se, ao fazê-lo, as razões que motivam as pessoas a estar lá forem eliminadas e o parque tornar-se um substituto para elas. Esse é um dos erros fundamentais dos projetos de conjuntos residenciais e centros administrativos e culturais. Os parques urbanos não conseguem de maneira alguma substituir a diversidade urbana plena. Os que têm sucesso nunca funcionam como barreira ou obstáculo ao funcionamento complexo da cidade que os rodeia. Ao contrário, ajudam a alinhavar as atividades vizinhas

> diversificadas, proporcionando-lhes um local de confluência agradável; ao mesmo tempo, somam-se à diversidade como um elemento novo e valorizado e prestam um serviço ao entorno {...}." (JACOBS, 2009, p. 110)

Gehl (2015) afirma que primeiro nós moldamos as cidades e então, elas nos moldam. Gehl fala de uma ligação entre convites e comportamentos. Se planejamos espaços para automóveis, como mais ruas e estacionamentos, eles serão de fato ocupados pelos automóveis até o limite. A experiência de alargar avenidas, por exemplo, para desafogar o trânsito sempre se mostrou falha por esse motivo. Se, por outro lado, forem pensados espaços voltados para a circulação de pedestres e a vida na cidade, que sejam seguros e atrativos, o resultado pode ser bastante positivo.

> "O planejamento físico pode influenciar imensamente o padrão de uso em regiões e áreas urbanas específicas. O fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador." (GEHL, 2015, p. 17)

A cidade como lugar de encontro se consuma quando são dadas às pessoas as boas condições necessárias para o caminhar. Gehl diz que o ser humano é um ser caminhante na sua natureza. E caminhar diz mais do que simplesmente andar. No caminhar ocorrem trocas, contatos, observações, sensações, prazeres. "Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura." (GEHL, 2015, p. 19)

Ao se melhorar as condições para os pedestres, não só é reforçada a circulação a pé mas também a vida da cidade. Vivacidade é ter a versatilidade e complexidade das atividades, com sobreposições e mudanças entre caminhada intencional, parada, descanso, permanência e bate-papo. A espontaneidade é o que torna a movimentação e permanência no espaço da cidade tão fascinantes.A vida e a atividade funcionam como atrações urbanas, e as pessoas naturalmente buscam outras pessoas. (GEHL, 2015)

[*"O maior espetáculo para o homem sempre será o próprio homem." (Eça de Queiroz)*]

Gehl (2015) aborda as novas formas de viver em sociedade no mundo contemporâneo, com o ser humano cada vez mais privado em espaços individuais –residências, escritórios-, carros particulares, equipamentos particulares, além das tecnologias que reduzem a necessidade de ir à rua. Como um reflexo, as pessoas se sentem mais solitárias e muitas sofrem com a depressão, doença já considerada como o "mal

do século" pela Organização Mundial da Saúde. Por isso é notável o aumento no interesse em reforçar os contatos no mundo externo, em atividades de permanência, locomoção, recreação e lazer. Para Gehl (2015), o ponto chave do planejamento e da intervenção urbana seriam: rotas diretas e compactas, espaços modestos e na dimensão humana, conexão entre os pontos focais mais importantes, e atenção para as oportunidades de permanência.

Entretanto, consideradas todas essas premissas, ainda é difícil aplicá-las nas cidades dos países em desenvolvimento, cujas cidades enfrentam problemas muito maiores relacionados à pobreza, como a falta de habitação, segurança pública e justiça social.

Outro ponto relevante Em Cidades para Pessoas é a necessidade de espaços que convidem e permitam todos os tipos de usos, mesmo aqueles fugazes e transitórios:

> "Em vez de uma política enfatizando locais especiais para atividades específicas, a política urbana deveria se basear nos princípios do fixo, do flexível e do fugaz ou passageiro. {...} A estrutura básica deve estar montada (fixa) para que haja uma bem-sucedida política de criar cidades para pessoas, que devem ter um espaço bem dimensionado e convidativo e inspirar todos os tipos de atividades, flexíveis e fugazes." (GEHL, 2015, p. 161)



Figura 1 - Elevado Costa e Silva (São Paulo) aberto aos pedestres e transformado em espaço de permanência num domingo. Fonte: BaixoCentro,

Nesse ponto, é possível traçar um paralelo com a questão dos vazios em meios urbanos, através do texto Terrain Vague, de 1995. Nele, Ignasi de Solà-Morales primeiramente ressalta a importância da fotografia na construção das imagens que temos de nossas cidades. O olhar direcionado dos fotógrafos é capaz de moldar nossa imaginação. Até os anos 1970, o foco dos fotógrafos nas cidades eram as formas dos grandes objetos arquitetônicos, julgados capazes de representar o que seria viver numa cidade grande. Entretanto, nos anos 70 ocorre uma mudança de foco. A fotografia volta-se para os espaços vazios e ociosos em meio ao aglomerado urbano, nos quais uma série de ocorrências se acumularam. A tais espaços o autor atribui a expressão terrain vague, do francês, de múltiplos significados e ambiguidades.

Rui Mendes (2011), da Universidade Autónoma de Lisboa, num ensaio sobre a obra de Morales coloca o termo como uma dupla condição: a estranheza perante espaços que se encontram fora do domínio genérico de uma ocupação reconhecível e, portanto, apaziguadora e conformadora; o sentido de liberdade e de crítica no interior "mental" da cidade, um espaço alternativo de fuga e impunidade para a construção de outras identidades.

Esses espaços simbolizam a promessa, o possível. Dentro das cidades nem todos os espaços necessitam ter usos especificados ou direcionados. O vazio funciona como um respiro e como lugar da libertação do ser. O "não lugar" do terrain vague reflete o aspecto impreciso e incerto que todo indivíduo carrega dentro de si. Funciona como uma metáfora da nossa existência que busca um pouco de ócio em meio ao caos, à velocidade e ansiedade do nosso tempo.

Solà-Morales (2002) os coloca como espaços que são internos à cidade mas ao mesmo tempo, mentalmente externos a seu uso diário. Neles a memória do passado parece predominar sobre o presente. Lugares externos, obsoletos, que ficam de fora das estruturas produtivas da cidade. Essa definição muito tem a ver com a realidade encontrada dentro do recorte espacial abordado neste trabalho, no qual um grande espaço residual está esquecido no entremeio da linha férrea e suas estruturas, e circundado pela cidade produtiva e dinâmica.

O autor ainda fala de como eles encarnam fisicamente o medo e insegurança e ao mesmo tempo nossa expectativa em relação ao outro, ao utópico, ao futuro, ou seja, nossos conflitos internos. O sujeito na cidade contemporânea busca escapar de sua tendência totalizadora através de contrapontos: a segurança convoca a vida de risco, o conforto sedentário chama a um nomadismo desprotegido, a ordem urbana chama a indefinição do terrain vague.

O que fazer então com esses espaços? Segundo o autor, é a arte que está buscando preservar tais espaços, que são expressão da liberdade. A arquitetura, por outro lado, continua sempre muito formal e racionalizada, e parece ter como máxima ocupar, racionalizar, tornar aceitável, organizado e útil esses espaços de estranhamento, introduzindo transformações radicais e criando 'civilidade' e eficácia.

Mas o indivíduo contemporâneo busca por forças ao invés de formas, pelo incorporado ao invés do distante. Por isso uma possível saída seria dar continuidade aos fluxos, aos ritmos, às energias, que o tempo e a ausência de limites estabeleceram.

Em conclusão, Solà-Morales (2002) sublinha esta ideia como uma procura do rizomático ao invés do planejado. E aqui remete ao pensamento de Deleuze e Guattari (1996), filósofos da pós modernidade que utilizam o rizoma, termo da botânica, numa expressão metafórica para indicar um sistema aberto



e contínuo formado por linhas de intensidade, não formas.

Não existem compartimentos, o rizoma se espalha. Não há motivos para seguir uma linha reta, um método cartesiano. As linhas tortas se ligam, se confundem, se alastram. As conexões se multiplicam, logo, a intensidade também. Aí sim temos a chance de criar novos sentidos, micro-conexões se difundindo, se diluindo, se confundindo, se disseminando. Deleuze e Guattari (1996) colocam o rizoma como a produção do inconsciente.

E é na indeterminação dos terrain vague que se permite a ação do inconsciente, a quebra das estruturas e teorias, o oposto ao fechamento e à unidade. E por isso tais espaços são tão ricos e contributivos aos ser humano em meio urbano.



Figura 2 - Terrain vague em Montreál, Canada. Fonte: Laurent Boursier, 2006.

2.3 o patrimônio arquitetônico da industrialização

A formação dos primeiros núcleos urbanos do Oeste Paulista se deu por conta da expansão ferroviária para essa região, atraindo investidores, compradores de terras, latifundiários. Com a chegada dos trilhos e a implantação das estações, logo foram se formando povoados que viriam a se tornar cidades. No auge da economia do café, a rede de trilhos permitiu a esses núcleos iniciar a produção e industrialização desse produto, que era transportado à capital e outras cidades maiores. A origem de Presidente Prudente está diretamente relacionada a esse fator, conforme será exposto no próximo capítulo. O café abriu caminho para novos produtos, e muitas indústrias ali se instalaram nos anos de 1930, 1940 e 1950, principalmente voltadas para o beneficiamento de grãos, café e algodão, e produtos pecuários.

Arakaki (2010) reforça, em sua tese de doutorado, essa dinâmica do surgimento de cidades a partir da chegada dos trilhos e o consequente desenvolvimento propiciado por ela:

> "O complexo ferroviário foi muito significativo para a história da arquitetura e do urbanismo. É responsável por grandes intervenções no desenvolvimento das cidades, na transformação da paisagem, na

construção de uma arquitetura funcional e no estabelecimento de um novo modo de vida urbano. Neste contexto, o entendimento da Arquitetura produzida neste período caracteriza-se como importante elo de transição para o pensamento modernista.

A origem das ferrovias promoveu o desenvolvimento de programas até então inexistentes, o avanço tecnológico, o redesenho do traçado das cidades para a chegada dos trilhos, o aumento migratório, o crescimento urbano e até o surgimento de povoados em locais inexplorados." (ARAKAKI, 2010, p. 3)

Esse processo resultou na criação e no crescimento de várias cidades e alterou contundentemente a paisagem paulista. As ferrovias repercutiram na configuração da malha viária de várias cidades, no sistema de transportes urbanos e, em alguns casos, no modo de identificação das ruas, atraindo ainda para a proximidade das estações toda uma série de serviços e de comércios. As edificações das ferrovias tornaram-se marcos de grande relevância. (KUHL, 2010)

Por isso, não é possível deixar de lado uma discussão sobre o patrimônio arquitetônico industrial e ferroviário e os caminhos para sua valorização nos dias de hoje, visto que a presença desse patrimônio é o elemento mais característico da Vila Marcondes, situada a leste da linha férrea e parte da área de estudo deste trabalho.

"Parte relevante do legado da industrialização é patrimônio cultural e seu tratamento envolve um conjunto complexo de problemas. Um deles, por exemplo, decorre das vastas áreas que em geral ocupam os conjuntos industriais, e faz com que sua preservação assuma papel estratégico e esteja ligada de forma indissolúvel com a escala urbana e, muitas vezes, também territorial. Ademais, com frequência, esse complexos estão em zonas centrais de várias cidades e sobre eles incide considerável pressão da especulação imobiliária, fator que deve ser equilibrado com cura. Primordiais são as questões relacionadas com a história – da arquitetura, do urbanismo, da economia, da engenharia, da técnica, do trabalho etc. -, e as discussões vinculadas à antropologia, à geografia e à sociologia. O valor afetivo e simbólico associado a determinadas atividades produtivas e ao trabalho, a vinculação de variadas comunidades com seu passado industrial e o potencial político e econômico das transformações, possuem grande relevância e devem ser devidamente examinados e ponderados." (KÜHL, 2009, p. 22)

Antes de tudo, é necessário compreender a posição desses complexos edificados em relação ao aspecto urbano, à cidade como um todo. Seja nas cidades europeias da Revolução Industrial, seja nas metrópoles brasileiras, ou mesmo nas nossas cidades médias, a industrialização foi um fenômeno que exerceu impacto direto na configuração espacial das cidades. Trata-se de um processo econômico e social que tem expressão física na malha urbana.

(BARON, 2013).

Na maior parte dos casos, as indústrias se instalavam onde existiam recursos para sua atividade, ou seja, nas áreas centrais, já bem estruturadas em relação a fontes de energia, transportes, abastecimento e toda a logística envolvida. Ademais, ocupavam grandes lotes com seus galpões, máquinas e edifícios administrativos.

A expansão das ferrovias, que originou cidades, está diretamente relacionada à industrialização no Brasil. Não apenas a chegada das estações favorecia a formação dos núcleos urbanos, como também atraía para perto as indústrias, pela facilidade no transporte da matéria prima e de seus produtos.

Entretanto, o que se vê hoje é o abandono da maior parte desses edifícios, industriais e ferroviários, pois a dinâmica urbana levou as indústrias para longe, por conta das leis ambientais e de zoneamento, e mais ainda, pela decadência do transporte ferroviário. Constituem-se, portanto, nos chamados "vazios" urbanos, em áreas muito visadas pela especulação imobiliária, por conta da localização favorável e dos grandes terrenos que ocupam. Possibilitar novos usos nesses espaços com tão forte potencial seria uma maneira de frear o espraiamento urbano, propiciar maior vitalidade nas áreas centrais e resgatar seu valor histórico e de identidade para a população.

Kühl (2009) discute a temática da preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização, e aponta suas origens, durante o século XX:

> "Apesar de haver manifestações incipientes e isoladas voltadas ao legado da industrialização desde finais do século XVIII, um debate mais amplo e fundamentado sobre o tema se iniciou na Inglaterra nos anos 1950 – época em que foi utilizada a expressão 'arqueologia industrial' no país – despertado por variadas vertentes da historiografia (social, do trabalho, econômica, das ciências, da técnica, da arquitetura etc.), com vinculações também à antropologia e sociologia." (KÜHL, 2009, p. 37)

Chegar a uma definição acerca desse patrimônio, como parâmetro para distinguir o que deveria ser passível de preservação ou não, foi e ainda é tarefa difícil. Os conceitos mudam de acordo com o contexto da época e do lugar, variando de autor a autor. Ainda assim, o tema é recorrente e o interesse acerca desse estudo veio crescendo em diversos países, que "continuam a realizar um esforço para registrar, elaborar inventários sistemáticos, investigar e proteger sítios industriais." (KÜHL, 2009, p.42) Todas essas ações devem ter como base o interesse popular para que alcancem resultados expressivos. O reconhecimento do valor dessa arquitetura pelo público leigo é fundamental para sua preservação e refuncionalização.

Vale ressaltar que os termos "arquitetura industrial" ou "monumentos da industrialização" fazem referência

não somente aos galpões e plantas industriais em si, mas a todo o conjunto de edifícios que dava suporte a essas atividades:

> "No que tange à arquitetura, um ponto a ser notado é que os 'monumentos da industrialização' se referem não apenas à arquitetura dos edifícios relacionados com as unidades de produção, mas se volta a todo o complexo de edifícios que pode compor um conjunto industrial – fábrica, residências, enfermaria, escola etc. – além de abarcar unidades de produção de energia e meios de transportes; ademais, concerne a edifícios pré-fabricados (total ou parcialmente), que são fruto do processo de industrialização." (KÜHL, 2009, p.44)

Essas construções constituem testemunhos significativos da arquitetura industrial ferroviária do Estado e são de interesse para preservação, como afirma a Carta de Veneza, porque elas, com o passar do tempo, constituíram-se em importantes componentes para a construção da memória industrial ferroviária, bem como da memória das cidades (KÜHL, 2009).
Para tanto, devem-se ser analisadas minuciosamente as características e especificidades do complexo de edifícios e dos equipamentos ali existentes, e as informações catalogadas e devidamente registradas, com toda a documentação necessária e um extenso registro fotográfico. Mais ainda, os testemunhos orais são de grande importância. (KÜHL, 2009).

2.4 os trilhos e o contexto urbano contemporâneo

Consideradas as alterações que as sociedades urbanas experimentaram ao longo das últimas décadas em termos políticos, econômicos e culturais, as cidades do início do século XX se transformaram para acompanhar tal dinâmica. No estado de São Paulo muitos dos municípios surgiram como uma consequência da expansão ferroviária rumo ao interior do estado. Ao passo que chegavam os trilhos, introduziam-se estações, casas de máquinas, indústrias e uma série de outros edifícios que compunham um conjunto arquitetônico muito característico de uma riqueza construtiva e cultural considerável.
Também o traçado e o crescimento das cidades eram diretamente influenciados pela linha férrea, o que se reflete até hoje na ordenação espacial de muitas dessas cidades, como é o caso de Presidente Prudente.
Passados os anos de glória do transporte ferroviário, grande parte das estruturas que beiram o eixo férreo foram deixadas ao acaso e se encontram ociosas.

> "Esses complexos, atualmente, preservam grande parte de sua arquitetura original e alguns de seus equipamentos, sendo apenas parcialmente ocupados,

existindo grandes áreas abandonadas que se estão deteriorando, além de estarem constantemente ameaçados por propostas de transformação das áreas, que raramente conseguem enxergar o valor e as especificidades dessas estruturas. Essas oficinas, elementos estruturantes de pátios ferroviários, são de extremo interesse; não apenas por suas dimensões e importância histórica, mas também pela qualidade de sua implantação e inserção no sítio, por sua arquitetura e pela racional e bem sucedida expressão de uma lógica industrial, pelo que ainda guardam dos modos e condições de trabalho, de ferramentas, de equipamentos, devendo ser preservados em seu conjunto." (KUHL, 2010, p. 12)

A intervenção em áreas de patrimônio industrial e ferroviário deve ser extremamente cautelosa e levar em conta muitos critérios, não apenas arquitetônicos mas sociológicos, urbanísticos, históricos, afinal, o cuidado deve ser tomado no sentido de manter as ambiências existentes nessas áreas e valorizar seu caráter histórico que as torna portadoras de memórias e geradoras de identidade e pertencimento junto à população.

Em alguns casos os grandes projetos arquitetônicos e urbanísticos para tais áreas se mostram impositivos, desrespeitosos às características originais dos edifícios e distanciados da realidade de quem ainda circula ou se fixa nesses locais, os reais usuários.

"Algo que se tem verificado na prática das intervenções recentes, com freqüência, é o fato de não se procurar entender e respeitar aquilo que distingue e caracteriza o edifício ou o conjunto arquitetônico: no caso de vastos espaços abertos, inserem-se de modo indevido usos que resultam na implementação de elementos que fragmentam, atravancam ou obstruem de modo excessivo a conformação, perdendo-se a noção de proporção; {...}. Impressiona o fato de várias iniciativas se voltarem para o extremo oposto daquilo que sugere a configuração do edifício ou conjunto que se quer preservar". (KUHL, 2010, p. 15)

Kuhl (2010) ressalta a importância de avaliar o valor arquitetônico desses conjuntos de bens, os elementos que os caracterizam, e mais ainda a atmosfera que existe nessas áreas, para que possam ser preservados e transmitidos às gerações seguintes como suportes materiais de memória e significância.

Aproximando essa questão para o caso específico de Presidente Prudente, Arakaki (2010) coloca que a forma de expansão da estrada de ferro Sorocabana se deu de modo diferente do que era usual até então – seguindo os fundos de vale. Aqui, a linha férrea seguiu o espigão entre o Rio do Peixe e o Paranapanema.

"As estações ferroviárias terão grande importância no desenvolvimento dos núcleos urbanos da Alta Sorocabana, pois em grande parte, todas as ocupações mantiveram íntima relação com a implantação da ferrovia.

Como conseqüência deste desencadeamento, na

> cidade de Presidente Prudente, o curso da ferrovia pelo espigão irá provocar distinções na paisagem da cidade, mudando a relação e expansão nas áreas de fundo de vale - fator este que se manifesta na paisagem até os dias de hoje." (ARAKAKI, 2010, P. 57)

Com a decadência do transporte ferroviário na década de 1950 e o rodoviarismo impulsionado pelo ideário desenvolvimentista, o automóvel foi gradativamente tomando mais espaço nas cidades. Ao mesmo tempo, a população urbana crescia significativamente.

> "{...} esse fator vai refletir no direcionamento da ocupação urbana e nas estratégias de especulação imobiliária. A fase rodoviária, como bem sabemos, vai ser caracterizada principalmente pelo predomínio do carro, em detrimento ao pedestre e ao espaço público, com alargamento de vias e diminuição de calçadas, espaços para estacionamento e impermeabilização de grande parte do território da cidade." (ARAKAKI, 2010, P. 96)

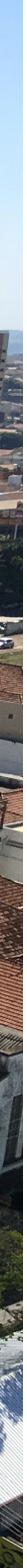
Atualmente, existem alguns exemplos ao redor do mundo de ferrovias urbanas que ganharam nova utilização após décadas de abandono. O mais conhecido é o High Line de Nova Iorque, que transformou uma extensa linha férrea elevada num parque linear que corta boa parte da cidade. Porém, projetos similares a esse sempre resultam na valorização imobiliária das áreas ao redor, e essa gentrificação pode acabar expulsando certas camadas da população. Por isso, antes de qualquer intervenção no sentido de recuperar ou reativar o leito férreo deve-se levar em conta suas potencialidades e apropriações existentes.





Figuras 3 e 4 - O High Line de Nova Iorque. Fonte: Archdaily, 2012.





evolução urbana 3

presidente prudente: passado e presente

a vila marcondes

3.1 presidente prudente: passado e presente

A história de Presidente Prudente tem início com a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana, criada em 1870, para Oeste do estado de São Paulo. As ferrovias paulistas estavam estritamente vinculadas à produção cafeeira. A Sorocabana foi, curiosamente, uma exceção, pois sua implantação tinha por trás o interesse de Luiz Matheus Maylasky, que objetivava transportar o ferro produzido na fábrica de São João do Ipanema até a Capital e outros pontos do Brasil. Construiu-se, então, o primeiro trecho, ligando São João do Ipanema a São Paulo, inaugurado em 1875. (ABREU, 1972)

Posteriormente, com o avanço do café rumo ao planalto ocidental no fim do século XIX, surgiu o interesse de expandir a linha férrea. Esse fato se deu em decorrência da decadência do Vale do Paraíba como principal região produtora.

Em 1886, a meta era fazer com que a ferrovia atingisse o Rio Paraná, pela possibilidade de navegação. "O traçado seria por sobre o espigão divisor do Paranapanema-Peixe que oferecia além da vantagem da salubridade das regiões altas, melhores condições de tráfego e de conservação, pois seriam menores as possibilidades de desabamento em cortes e aterros." (ABREU, 1972, p. 41)

Foi na segunda década do século XX que os trilhos alcançaram a região da Alta Sorocabana, passando por Assis, Cervinho, Cardoso de Almeida, Paraguaçu Paulista, Sapezal, Santa Lina, Quatá, João Ramalho, Moema, Rancharia até Bartira. Um novo trecho ligava Bartira a Indiana, passando por Laranja Doce e Martinópolis, construído em 1917. "Em 19 de Janeiro de 1919, foram inauguradas as estações de Regente Feijó e Presidente Prudente em plena mata virgem." (ABREU, 1972, p. 42)

Segundo Monbeig (1984), era comum aos loteadores fundarem núcleos urbanos próximos aos lotes rurais para garantir o sucesso do empreendimento, buscavam a localização dos núcleos próximos às estações ferroviárias, sendo as vias de comunicação, no caso da Alta Sorocabana, um dos fatores responsáveis pelo aparecimento das cidades.

> "E dentro deste contexto da marcha do café pelos espigões do extremo-oeste de São Paulo, tendo como amparo a Estrada de Ferro Sorocabana, que se coloca o aparecimento de Presidente Prudente. A busca de solos virgens para o café, a especulação com terras e a colonização pelo loteamento de grandes glebas resumem as características do povoamento na Alta Sorocabana. Os núcleos urbanos surgiram como pontos de apoio para a exploração econômica da região." (ABREU, 1972, p. 42)

Sendo assim, o Coronel Francisco de Paula Goulart, proprietário de terras na fazenda Pirapó-

Santo Anastácio (Oeste do Estado de São Paulo), sabendo que os trilhos cortariam sua propriedade, adiantou-se e formou expedição rumo ao local, para exploração, já visando o estabelecimento de um núcleo populacional.

Visionário, pediu ao engenheiro responsável pelas obras da estrada de ferro que lhe indicasse onde estaria locada a estação, pois desejava implantar, logo a sua frente, um loteamento. O edifício da primeira estação foi entregue em 1926. Este viria a ser substituído por outro de traços Art Dèco em 1943, o qual permanece até os dias de hoje.

> "No dia 14 de setembro (de 1917), Francisco de Paula Goulart e seus companheiros de labuta começaram a derrubada da mata, a fim de fazer o plantio da lavoura de milho, dando início à sua Vila Goulart." (RESENDE, 2006, p. 21 e 22)

Essa ficou sendo oficialmente a data de fundação do município de Presidente Prudente. A Avenida Washington Luís, traçada exatamente a 90 graus do rumo da tangente da estação, dividia a fazenda do núcleo urbano, e tornou-se base do seu arruamento. (ABREU, 1972)

Logo, os compradores de terras começaram a aparecer, atraídos pela promessa de futuro naquela região pioneira. A planta definitiva do núcleo de Goulart delimitava 25 quarteirões de 88 metros por 88 metros, limitados por 4 avenidas, e o próprio coronel demarcou os lotes. (ABREU, 1972)

Do outro lado da linha férrea, paralelamente à Vila Goulart, um novo núcleo se formava com a venda de lotes na gleba Montalvão, pertencente ao Coronel José Soares Marcondes.

> "Nos idos de 1919, José Soares Marcondes, fluminense de Barra Mansa, representante de casas comerciais de café, iniciou seus empreendimentos de colonização, comprando e vendendo lotes de terras da gleba Montalvão. Essa fazenda ficava paralela à colonização da Vila Goulart, à margem esquerda da Estrada de Ferro Sorocabana, de quem vinha de São Paulo." (RESENDE, 2006, p. 25)

A venda dos lotes na gleba de Marcondes se deu de forma diferente, mais sistematizada, através de contratos, e atraiu muitos compradores. Assim, paralelamente, cresciam as duas vilas, Goulart e Marcondes, produtos da colonização das Fazendas Pirapó-Santo Anastácio e Montalvão, separadas pelos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana. (RESENDE, 2006)

Muitos autores destacam o fato de haver uma grande disputa entre os coronéis, o que se refletia no desenvolvimento das vilas, na política do município, e até mesmo na localização das duas igrejas, que estão exatamente alinhadas, como prova dessa rivalidade. (ARAKAKI, 2010). Cada lado possuía a sua política, querendo cada um o progresso mais depressa, para o seu território. (RESENDE, 2006)

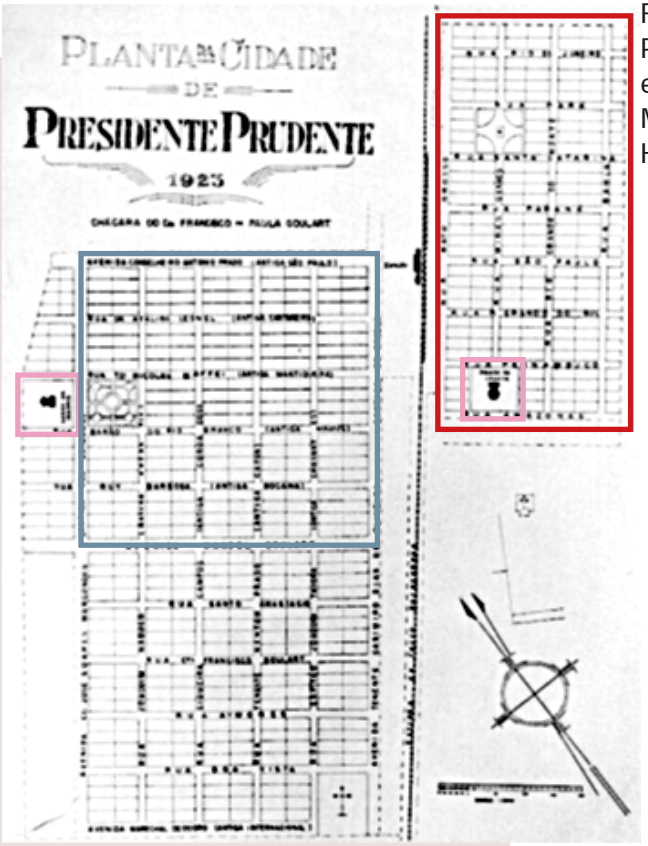


Figura 5 - Mapa de Presidente Prudente em 1923. Fonte: Museu e Arquivo Histórico.



Figura 6 - Esplanada da primeira Estação, 1930. Fonte: Museu e Arquivo Histórico.

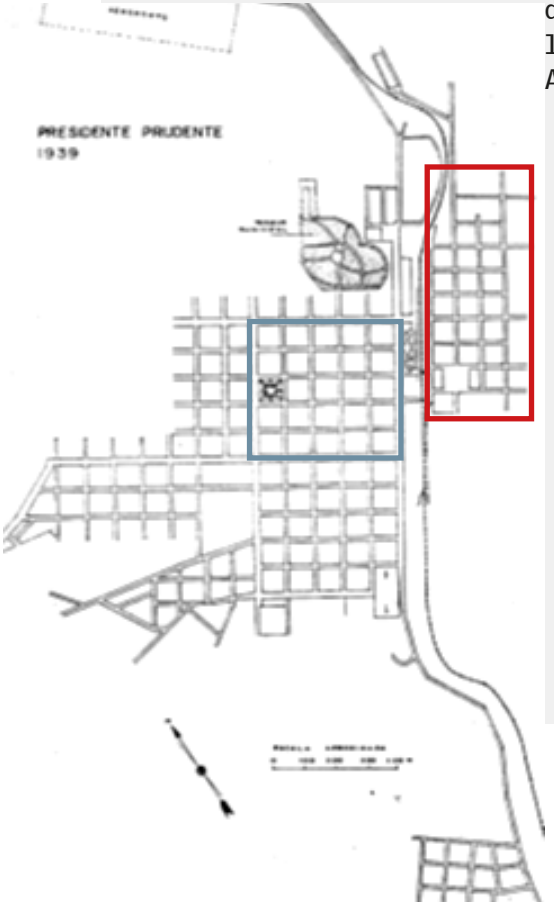


Figura 8 - Mapa de Presidente Prudente em 1939. Fonte: Museu e Arquivo Histórico.



Figura 7 - Vista a partir da Vila Marcondes em 1921. Fonte: Museu e Arquivo Histórico.

A cidade experimentou rápido crescimento nas primeiras décadas, atraindo compradores de terras, famílias, trabalhadores em busca de emprego, o que resultou no desenvolvimento das duas vilas. A população requisitava escolas, igreja, delegacia, enfim, os serviços básicos, o que permitiria que as pessoas viessem com a intenção de se estabelecer a longo prazo.

Vale lembrar que a criação do Município de Presidente Prudente só se deu em 1921, quando o Presidente Washington Luís sancionou a lei nº 1798 de 28 de Novembro daquele ano. Até então, as duas vilas ficavam sob o domínio dos municípios de Conceição de Monte Alegre e Campos Novos do Paranapanema, que disputavam sobre elas sua jurisdição. Porém, ambos os municípios ficavam muito longe de Presidente Prudente, deixando seus moradores sujeitos à própria sorte. Sendo assim, a reivindicação para a criação do município se fortalecia entre a população, mas enfrentava resistência por parte dos chefes políticos dos dois municípios que disputavam seu comando, pois perderiam população, renda e votos. (ABREU, 1972) Por isso, Goulart e Marcondes, apesar de suas rivalidades, uniram forças e reivindicaram e emancipação das duas vilas, unindo-as num só município. (RESENDE, 2006)

Ainda hoje a cidade se estrutura ao redor do quadrilátero de Goulart, onde se concentram os principais edifícios públicos, o comércio, bancos, entre outros.

> "Em 1925 houve uma lei que proibia a instalação de máquinas de beneficiamento de café e cereais no lado de acesso à Estação de Trem, determinando que as indústrias ficassem, portanto, na Vila Marcondes. A ocupação a partir da estação ferroviária em forma quadriculada na extensão da topografia mais plana favoreceu a ocupação do núcleo urbano. Nesse sentido, a linha férrea, principal elemento da formação do núcleo, responsável pelo surgimento de áreas industriais, também significou um elemento de segregação para os bairros que surgiram a norte." (BARON, 2013, p. 5)

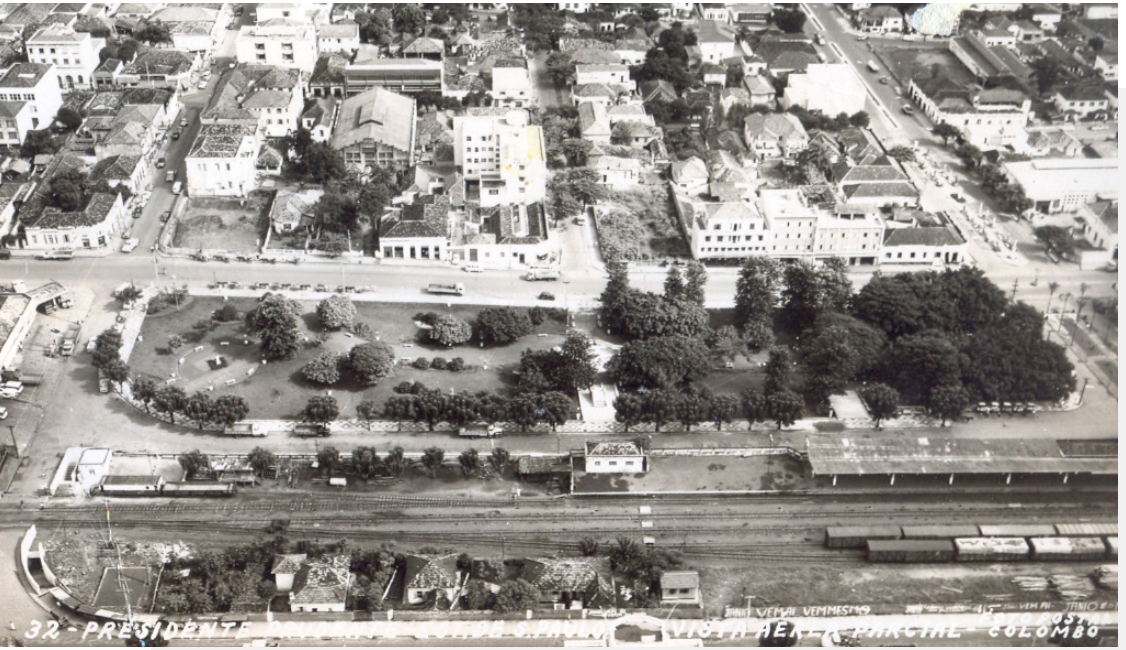
No final da década de 1930 já se observava um crescimento maior para o lado oeste da cidade, nas terras do Coronel Goulart, onde estavam os equipamentos urbanos – Catedral, Câmara Municipal, Grupo Escolar, entre outros.

Já a Vila Marcondes fica caracterizada como a área industrial até meados dos anos 1960, até o final do ciclo do algodão e do amendoim. Vale lembrar que nos anos 1950 começava a instalação da indústria automobilística no país, e o transporte rodoviário começa a crescer em importância, tomando o lugar dos trilhos aos poucos. Algumas indústrias começam a ser desativadas, outras realocadas buscando melhores localizações junto aos novos eixos abertos pelas rodovias. "A partir desse período a paisagem começa a mudar na área industrial, o cenário de

trabalhadores circulando nos horários de *rush* vai dando lugar ao esvaziamento." (ARAKAKI, 2010, p. 91)

Os anos 1970 marcam uma fase de expansão territorial acentuada, em Prudente o lado oeste tem um grande avanço deixando muitas áreas desocupadas. A distância do centro ao fim da malha urbana, praticamente dobrou e as áreas centrais sofreram adensamento. O momento econômico era o do "milagre brasileiro", com uma política desenvolvimentista regida pelo setor secundário. Entre 1960 e 1970 são desenvolvidos projetos do governo federal e estadual, para o desenvolvimento das cidades médias incentivando a indústria, momento em que surgem os distritos industriais, distante do centro das cidades e próximos à rodovia. Nos anos 1980 é inaugurado o viaduto Tanel Abbud que se inicia em frente à estação e termina na Igreja Nossa Senhora Aparecida, como uma forma de conectar os dois lados e permitir aos veículos a transposição dos trilhos. Segundo Arakaki (2010) o viaduto chegou a ser cartão postal da cidade. Em 2000 a prefeitura cria o Shopping popular, ou camelódromo, na Praça da Bandeira, num processo de transferência dos vendedores ambulantes que ficavam na praça da catedral.

Figuras 9 e 10 - A Praça da Bandeira em 1940 e 1970, respectivamente. Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal.





No mapa abaixo pode-se observar que a expansão urbana deixou o tecido bastante retalhado e com alguns vazios, pois os loteamentos foram inicialmente implantados tentando evitar as áreas de várzeas nos fundos de vales, suscetíveis a alagamentos.

Ainda hoje boa parte dos edifícios das primeiras décadas de Presidente Prudente permanecem como registro daquela época, tanto na Vila Goulart como na Marcondes, e formam um vasto conjunto edificado de significativa importância para a identidade local.

"A ferrovia foi o principal meio de transporte deste período e possibilitou a constituição de conjunto urbano edificado a partir do eixo dos trilhos, como as estações, praças, edificações públicas e privadas, indústrias, com as quais formavam um conjunto arquitetônico e urbanístico significativo para as gerações que a construíram e a vivenciaram, definindo as identidades locais, importantes para preservação. As suas marcas ainda permanecem no espaço como registro dos primeiros tempos das cidades, desse momento inicial de urbanização configurando um significativo patrimônio ferroviário e industrial. O patrimônio urbano de Presidente Prudente, sobretudo o industrial, é formado por dois grupos de empreendimentos, os públicos e os privados." (BARON et al., 2011, HIRAO et al., 2011).

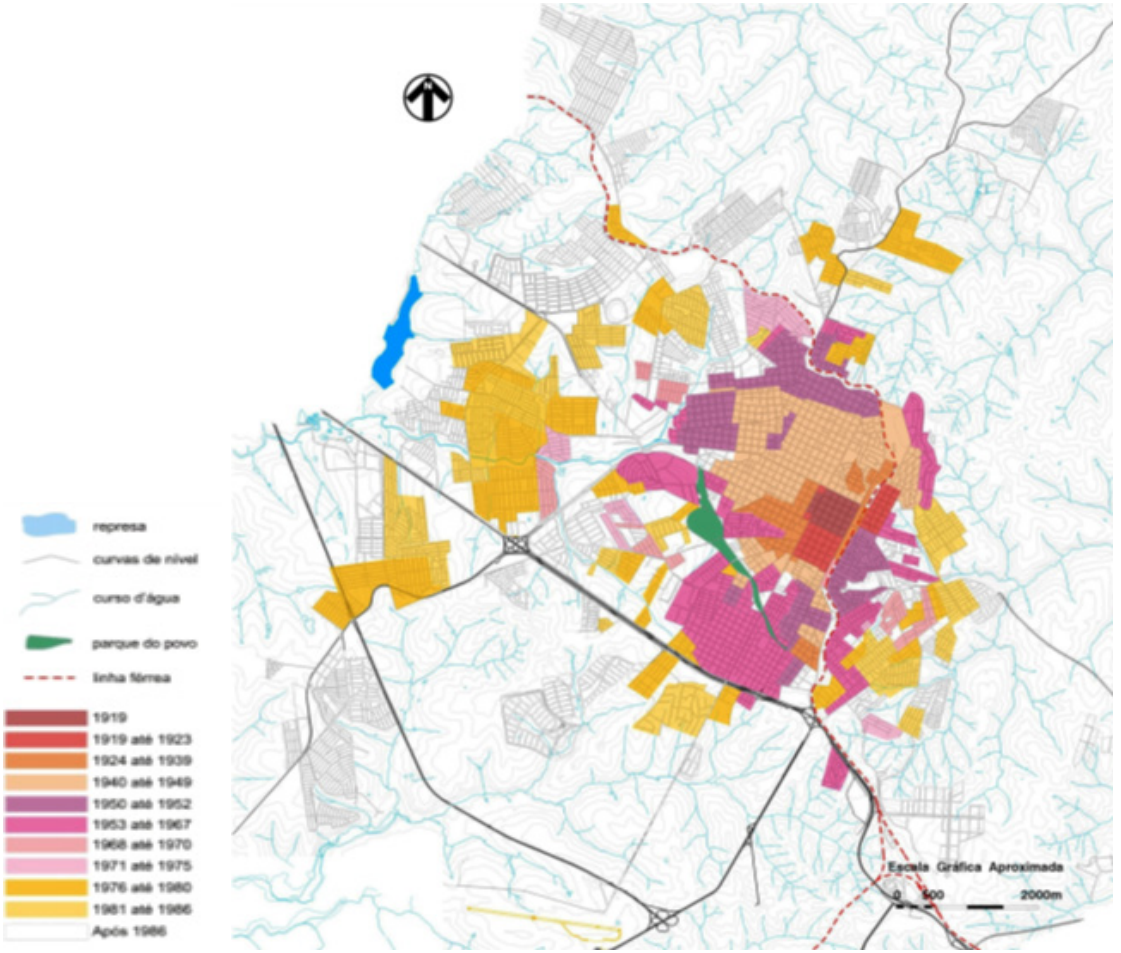


Figura 11 - Mapa da expansão urbana de Presidente Prudente. Em vermelho estão os bairros mais antigos, margeando a linha férrea, e em branco os mais recentes. Fonte: Felipe Dubiela.

1917



Cel. Goulart

1926



Primeira estação

1930



Praça da Bandeira

Cel. Marcondes



1919

I.R.F. Matarazzo



1937

1943



Nova estação

2000



Camelódromo

2016



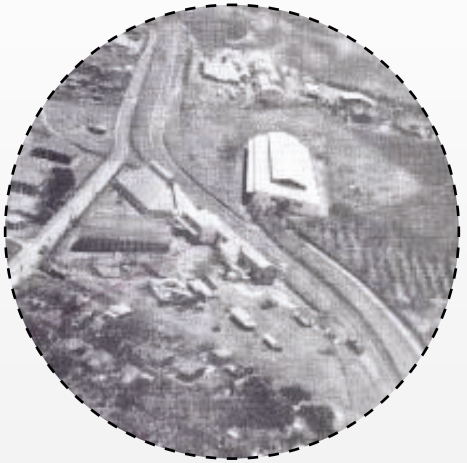
Galpão da Lua

Sanbra



1948

Instituto Brasileiro do Café



1950

Viaduto Tanel Abbud



1980



Figura 12 - Vista aérea de Presidente Prudente com os dois primeiros bairros demarcados - a Vila Goulart em rosa, e a Vila Marcondes em cinza. Fonte: Google Earth, modificado pela autora.

3.2 a vila marcondes

Atualmente, a Vila Marcondes representa uma parte importante da história do município, mas esquecida. É visível a diferença em relação ao quadrilátero central, no que diz respeito ao desenvolvimento, melhorias urbanísticas por parte da prefeitura e vivacidade.

Andar por suas ruas é como voltar ao passado. Alguns pontos comerciais resistiram ao tempo e continuam em funcionamento, muitas vezes nos mesmo edifícios da época, com pouquíssimas alterações. Outros tiveram seus usos e caracteres modificados, de maneira até grotesca. Alguns galpões vazios fazem lembrar dos tempos de auge de suas indústrias. Muitas famílias residem ali há várias gerações, e a quantidade de idosos pelas ruas é marcante.

Como já citado anteriormente, os equipamentos públicos se localizaram majoritariamente na porção oeste, na Vila Goulart, que foi a primeira a ser loteada, e portanto, primeiramente ocupada. Ademais, a lei que proibia a implantação de indústrias no lado de acesso à estação fez com que elas fossem estabelecidas na Vila Marcondes (de costas para a mesma), caracterizando fortemente o bairro.

O maior crescimento para a porção oeste se fortaleceu com o passar das décadas. O além-linha ainda tem sentido de "marginalidade" no ideário da população prudentina. A estrada de ferro atua como barreira física, mas também socioeconômica e psicológica.

> "Esta preferência é uma característica do tecido urbano até os dias atuais. SPÓSITO (1985, p.69-71) discute os motivos para essa expansão ocorrer tão fortemente nessa porção do município como: se situar do lado de acesso para a entrada da estação de trem (right side); a topografia ser mais suave, e pela forma como o coronel efetuava suas vendas, chegando até a doar lotes." (ARAKAKI, 2010, p. 81)

Alguns dos fatores que explicam a atual decadência da Vila Marcondes concernem às suas origens. Primeiramente, o fato de se situar no wrong side da estação, de costas para ela. Além disso, o relevo acidentado dessa porção da cidade dificultou a ocupação, pois só havia 200 metros de área plana ao lado da ferrovia. Mais ainda, o esquema de venda de terras de Marcondes, apesar de mais organizado e funcional, era mais caro, se comparado ao loteamento de Goulart.

Outro fator foi a saída das indústrias que ali se estabeleceram nos anos 1930, 1940 e 1950, principalmente. Toda a movimentação na Vila Marcondes girava em torno das indústrias de beneficiamento de café, primeiramente, e algodão (com a crise da rubiácea), além de outros produtos em menor escala.

> "1922, o ano de uma supersafra de café coincidiu com

a Grande Depressão americana e levou, de roldão, cafezais e armazéns lotados de café. Falência atrás de falência. Gente se mudando, se matando e o café sendo queimado. A vida, porém, continuou. Era preciso ganhar dinheiro, enricar. O plantio do algodão substituiu o do café. Levas de nordestinos aportaram na sorocabana. Italianos sitiantes trocaram a rubiácea pelo cotton de exportação. As empresas estrangeiras aqui se instalaram. A Sanbra, a Mac Fadden, a Anderson & Clayton e as nacionais, principalmente a IRF Matarazzo. São testemunhas desse tempo indelével muitos agricultores, compradores e vendedores de café e algodão." (RESENDE, 2006, p. 51)

A Rua Quintino Bocaiúva, localizada à frente da Igreja de Nossa Senhora Aparecida, era e ainda mantém seu caráter de via principal, tanto para circulação quanto para o comércio e serviços. As vendas, ou armazéns de secos e molhados, comercializavam muitos dos produtos agropastoris produzidos na região e beneficiados em tais indústrias.



A estrada de ferro trazia matéria prima, compradores e trabalhadores, e enviava os produtos de volta à capital. Além disso, muitos operários residiam na Vila Marcondes, próximos aos locais de trabalho.



Figuras 13, 14 e 15 - Alguns edifícios da Rua Quintino Bocaiuva remanescentes das primeiras décadas, na Vila Marcondes. Fonte: Acervo pessoal.



Artigo do Jornal "O Imparcial", publicado em 2 de março de 2014, relata a história da Vila Marcondes, lembra alguns personagens, moradores que ali residem há mais de 50 anos, e destaca as intervenções realizadas pelo poder público no bairro, tocando no seguinte ponto: "O tempo se passou e apesar de estar totalmente atrelada à história da cidade, a Vila Marcondes prosseguiu recebendo modificações e investimentos ao longo do tempo. O viaduto Tanel Abbud que liga o bairro ao centro é exemplo, sem falar na recuperação do Matarazzo e prevista revitalização e modernização do Instituto Brasileiro do Café, que fica nas proximidades."



Figura 16 - Passagem por baixo do viaduto, na rua Marechal Floriano Peixoto. Fonte: Acervo pessoal.

As três intervenções citadas causaram controvérsias, pelo impacto e alteração dos aspectos originais desses espaços. O viaduto, erguido na década de 1970, tinha o objetivo de transpor a linha férrea, conectando o Centro à Vila Marcondes. Entretanto, alterou em muito a paisagem do local. A Praça da Bandeira, localizada na esplanada da estação, foi "engolida" pela massa de concreto do viaduto. As visuais ficaram prejudicadas, e mais uma vez, como em muitos casos nas nossas cidades, deu-se privilégio ao automóvel, colocando em detrimento questões importantes como a manutenção da paisagem para preservação do imaginário e memória.

Já os galpões das S.A. Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (1937), que viu o fim das atividades nos anos 1970, passaram por um longo período em estado de abandono, servindo como local para uso de drogas e outros fins. Já na década de 1980, passam por um processo de tombamento, conforme explica Baron (2013):

> "Em 1984, através do Decreto Municipal n.5.435/84 houve o tombamento provisório e seu tombamento definitivo, em 1987 pelo Decreto do Executivo Municipal n.6.128/87. Em 1990, a recuperação do edifício foi iniciada, sendo interrompida, porém, pelo cancelamento do Contrato de Comodato entre o INSS e a Prefeitura Municipal, resultando na devolução do prédio ao INSS. Em 2002, iniciaram-se novamente as negociações para a aquisição do complexo industrial

pela Prefeitura Municipal de Presidente Prudente e, em 2003, o imóvel foi finalmente adquirido pela Prefeitura Municipal e as Antigas instalações das IRF Matarazzo se tornaram patrimônio municipal, destinadas a receber o Centro Cultural da cidade."

As obras para "restauração" das Indústrias Matarazzo foram em direção contrária aos princípios e teorias do restauro que prezam pela identificação dos tempos históricos acumulados de cada edifício e pela distinguibilidade das intervenções. Algumas medidas adotadas no novo projeto acabaram prejudicando o entendimento de sua arquitetura original.

Também o galpão do Instituto Brasileiro do Café foi modificado para tornar-se Centro de Eventos. Primeiramente, passou por trabalhos de manutenção para adequá-lo ao novo uso, e recebeu pinturas na face externa (figura x). Alguns anos mais tarde, iniciou-se um projeto de reforma aprovado pela prefeitura e de natureza bastante contraditória. O projeto de "modernização" do edifício foi concluído em 2015. É possível notar que o mesmo não levou em conta o conceito da mínima intervenção, ou ainda o de construir "ao lado, e não sobre". Os aspectos formais originais do edifício foram bastante alterados, e novos elementos adicionados. Externamente, não se tem mais ideia da materialidade e da aparência original daquele edifício, uma grande perda para a memória coletiva, já que a transmissão de uma história para as gerações futuras ficou comprometida.







Figuras 17, 18 e 19 - Indústrias Matarazzo em 1937, 1998 e 2017, já tornado Centro Cultural. Fonte: Museu e Arquivo Histórico; Acervo pessoal.





Figuras 20 e 21 - IBC em 2007 e 2017, após a reforma do galpão que funciona como Centro de Eventos. Fonte: Acervo pessoal.

Também o galpão do Instituto Brasileiro do Café foi modificado para tornar-se Centro de Eventos. Primeiramente, passou por trabalhos de manutenção para adequá-lo ao novo uso, e recebeu pinturas na face externa (figura x). Alguns anos mais tarde, iniciou-se um projeto de reforma aprovado pela prefeitura e de natureza contraditória. O projeto de "modernização" do edifício foi concluído em 2015. É possível notar que o mesmo não levou em conta o conceito da mínima intervenção, Os aspectos formais originais do edifício foram bastante alterados, e novos elementos adicionados. Externamente, não se tem mais ideia da materialidade e da aparência original daquele edifício, uma grande perda para a memória coletiva, já que a transmissão de uma história para as gerações futuras ficou comprometida.

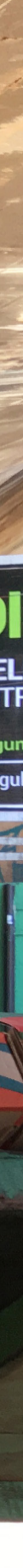


Entretanto, em conversas informais com alguns moradores do bairro, esses projetos de requalificação são vistos de forma positiva pois dão utilidade à edifícios que se encontravam abandonados e assim o fluxo de pessoas naquela região se intensifica, aumentando também a sensação de segurança para quem ali reside ou por ali circula.

Mais recentemente (em 2016) o coletivo cultural Galpão da Lua foi transferido para um dos galpões localizado na área da antiga estação ferroviária. O edifício, que estava abandonado, foi ocupado pelos integrantes do grupo, que antes tinha sua sede na Vila Brasil. Eles alegam que o galpão pertence à União e estava desativado havia muitos anos, não cumprindo sua função social. Cabe agora à prefeitura regularizar sua situação e garantir a permanência do grupo, que realiza diversos projetos artísticos e culturais voltados principalmente à população mais carente. Dessa forma criou-se um espaço de permanência bastante interessante à beira da linha férrea, num edifício histórico, o que ajuda no resgate do imaginário e do valor patrimonial daquela área, já que aproxima a população de seu passado.

Figura 22 - Edifício ocupado pelo coletivo Galpão da Lua, 2017. Fonte: Acervo pessoal.


¡MAIZ!
Frutas Selecionadas



reconhecimento das ambiências 4

derivas e diagramas
relatos e enquete



Figura 23 - Vista aérea de Presidente Prudente com o recorte espacial delimitado para análise nesse trabalho. Fonte: Google Earth, modificado pela autora.

4.1 derivas e diagramas

A escolha da área para estudo nesse trabalho se deu por conta da riqueza de forças e conjunturas que ocorrem nessa região central do município e por sua importância histórica. Foi ao redor desse nó que a cidade se expandiu e o acúmulo das camadas do tempo no espaço cria atmosferas bastante interessantes e passíveis de investigação. Ademais, as formas de apropriação encontradas ali expressam muitos dos aspectos sociais da cidade. A figura ao lado mostra o recorte espacial delimitado para análise no trabalho. Serão apresentados nesse capítulo uma breve análise a respeito dos aspectos morfológicos, e então o reconhecimento sensitivo das ambiências realizado através das derivas e materializado nos diagramas.



Figura 24 - Passagem subterrânea de pedestres por baixo dos trilhos. Fonte: acervo pessoal.





Figuras 25 e 26 - Observações na Rua Marechal Floriano Peixoto, nas mediações do Centro Cultural Matarazzo, 2018. Fonte: acervo pessoal.

CHEIOS X VAZIOS

Pelo mapa de figura e fundo, é possível perceber que tanto a Vila Marcondes quanto a Vila Goulart apresentam uma densidade de ocupação bastante alta, por serem os bairros mais antigos e já bem consolidados. Na Vila Marcondes (abaixo da ferrovia) existem vários galpões, ainda remanescentes do passado industrial, e outros mais recentes, que configuram grandes "cheios" no mapa, principalmente nas quadras que beiram a linha férrea. Os vazios nos miolos de quadra são bastante recortados, com muitas casas pequenas que não têm acesso à frente do lote. Existem ainda algumas vilinhas de casas remanescentes das primeiras décadas. Destaca-se a Igreja Nossa Senhora Aparecida, com seu formato de "pé de galinha", por conta das três naves, e a caixa d´água da Sabesp logo ao lado.

O eixo da linha férrea conforma um extenso "vazio" entre os dois lados, separando o leste e o oeste da cidade. Na intersecção pode-se notar os vazios deixados pela Praça da Bandeira e pela Praça do Santuário, de um lado e de outro. Destacam-se também os blocos do shopping popular que ocupam pate da Praça da Bandeira. Existem algumas pequenas edificações beirando a linha férrea no lado leste, as antigas casinhas dos operários da estrada de ferro, dos primórdios da Vila Marcondes.

Figura 26 - A linha férrea encoberta pelo mato, no trecho em frente ao Galpão da Lua, 2017. Fonte: acervo pessoal.

Para ‘cá’ da linha, no lado oeste, pode-se ver alguns edifícios grandes, antigos galpões ferroviários que ainda permanecem na paisagem. No ponto inicial da Avenida Washigton Luis está o edifício da antiga estação, e mais à direita as lojinhas do camelódromo, que ocupa parte da Praça da Bandeira. Na Vila Goulart também se veem grandes retângulos cheios, que simbolizam os edifícios comerciais, como supermercado, lojas de departamentos, e bancos.





Figura 27 - "Escritório" da antiga ALL, administradora dos trilhos, 2017. Fonte: acervo pessoal.





Figuras 28 e 29 - O camelódromo na Praça da Bandeira, logo abaixo do viaduto. Fonte: acervo pessoal.

CENTRO HISTÓRICO X CENTRO FÍSICO

O centro histórico e administrativo de Presidente Prudente não corresponde mais ao centro físico, geográfico, como ocorreu nos primeiros anos após sua fundação. Dessa forma, alguns bairros mais periféricos têm o acesso ao centro dificultado pela distância e por um transporte público ineficaz. Como consequência, alguns subcentros foram surgindo para dar suporte a esses bairros, como ocorre no Ana Jacinta e na Cohab, por exemplo.

Tais subcentros agregam hoje comércio e serviços que atendem às necessidades básicas dos cidadãos e diminuem a necessidade de deslocamento ao centro.

As principais rodovias que conectam a cidade à capital e demais regiões do estado são a Raposo Tavares e Assis Chateaubriand. Diariamente muitas pessoas vêm de outras cidades da região para trabalhar e resolver outros assuntos em Prudente. A linha férrea, se permitisse o transporte de passageiros das cidades vizinhas como Regente Feijó e Martinópolis, por exemplo, facilitaria essa migração pendular, oferecendo uma outra alternativa de transporte público além do ônibus. Entretanto o que se vê é o abandono dos trilhos.

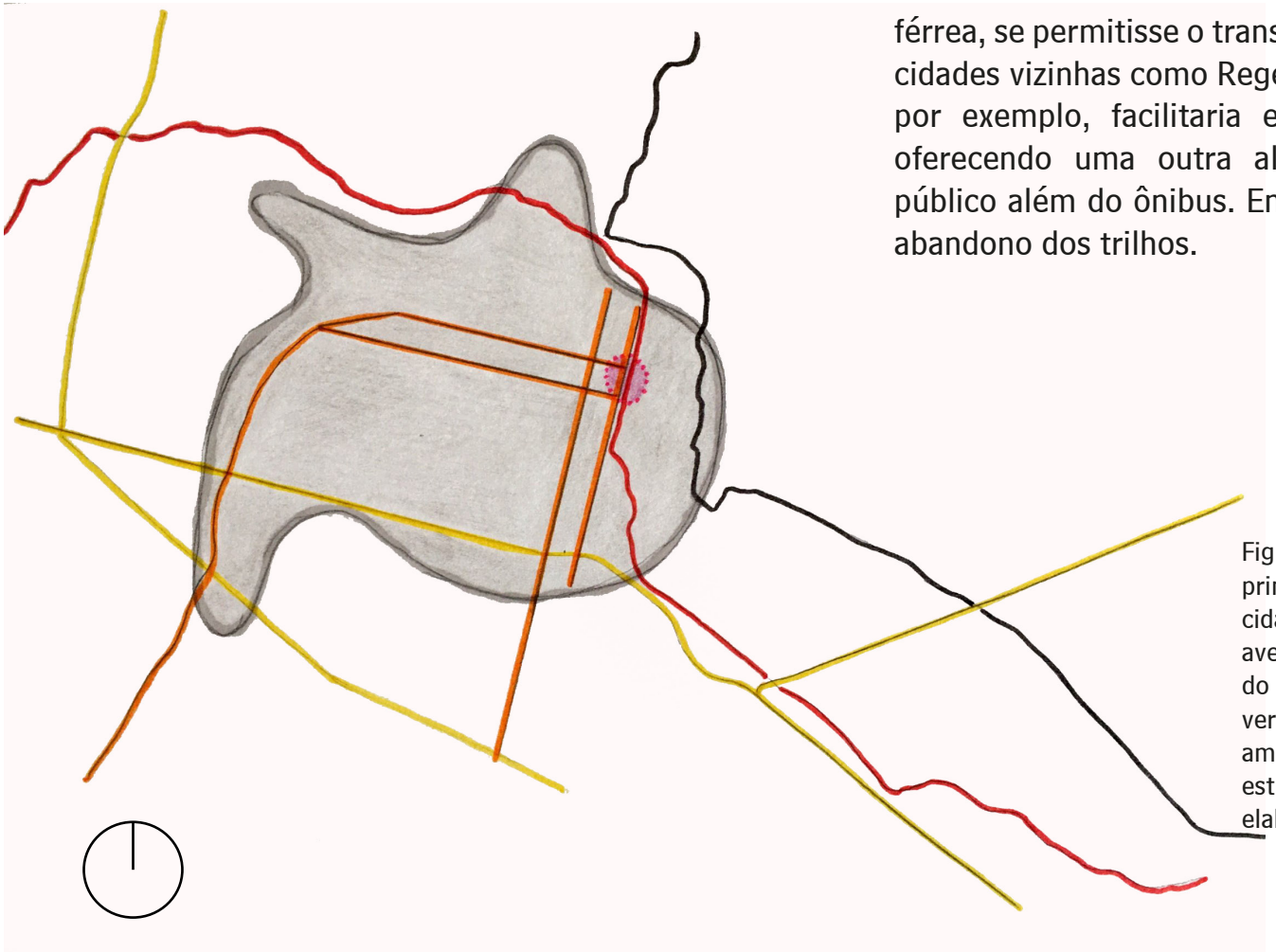


Figura 30 - Diagrama das principais vias que cortam a cidade. Em laranja estão as 4 avenidas, organizadas em torno do quadrilátero de Goulart. Em vermelho, a linha férrea. Em amarelo e preto, as principais estradas e rodovias. Fonte: elaborado pela autora.

VIAS E CIRCULAÇÃO

Para que se pudesse entender como se dá a circulação e a mobilidade de pessoas dentro desse recorte, foram realizadas observações que sintetizaram-se num mapa de hierarquia de vias e em dois desenhos. O mapa categoriza as vias em três tipos, conforme a intensidade do fluxo de pedestres e veículos que se observam nelas. As avenidas Brasil (paralela à linha) e Washington Luiz (perpendicular à mesma e situada defronte a estação) são as que apresentam fluxo mais pesado, pois são vias longas que cortam praticamente a cidade toda, a primeira no sentido norte-sul e a segunda no sentido leste-oeste. Elas contectam muitos bairros; entretanto, nenhuma das quatro principais avenidas de Prudente (as que aparecem em laranja no desenho anterior) chegam a cortar a estrada de ferro. Ou seja, elas atendem a quem mora "dentro" da cidade; o além-linha não é servido por essas vias, o que mais uma vez evidencia o caráter segregado que essa porção do território carrega. Na Vila Goulart, as vias que aparecem em amarelo são de fluxo intenso durante o dia, por se tratar do centro da cidade. Já a noite, o movimento quase desaparece.

Do outro lado da linha férrea, o maior fluxo se observa nas vias que coletam o movimento vindo dos bairros mais a leste e fazem a conexão com o centro (ou na direção contrária,



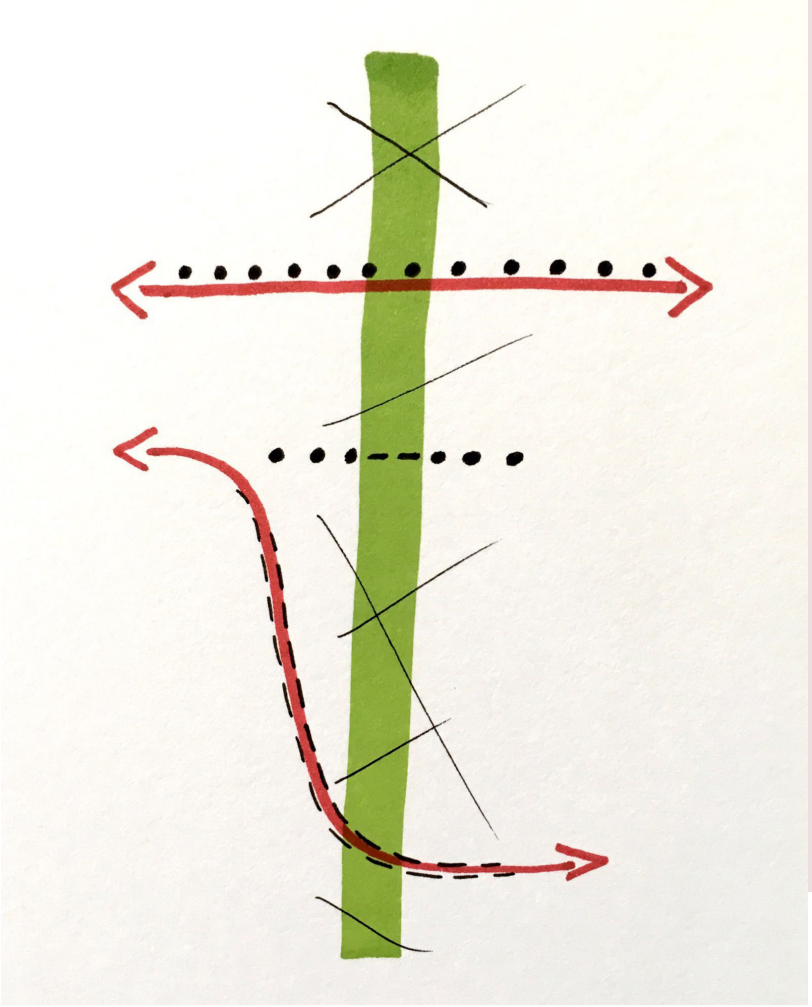
Figura 31 - Mapa de vias. Fonte: elaborado pela autora.

para quem volta do centro aos bairros). Dentro da Vila Marcondes a circulação de veículos é menor e mais lenta, por isso suas vias aparecem em azul. O mesmo acontece na rua Julio Tiezzi, que margeia a linha férrea no lado leste. Ali não existe comércio, apenas algumas casinhas ainda remanescentes das vilas operárias. Sua pavimentação em pedra somada ao fato de ser uma rua sem saída parecem explicar o fluxo menor. Um fato interessante que se observa nessa rua é que muitos carros estacionam ali pela proximidade com o centro e pelo fato de não ser área de zona azul, onde se paga para estacionar. A Rua Tenente Nicolau Maffei foi transformada em calçadão no trecho em que corta o quadrilátero central, e atrai um fluxo intenso de pedestres todos os dias. Ela desemboca no camelódromo e cria um eixo bastante representativo no imaginário da população.

Já o diagrama ao lado mostra como se dá a transposição da linha do trem por pedestres e veículos. O eixo verde representa o leito férreo, o obstáculo a ser vencido. Existem duas vias que permitem a passagem de automóveis (laranja): Barão do Rio Branco, através de uma ponte que faz a travessia direta e linear, e o viaduto Tannel Abbud, ao fim da avenida Washington Luis, uma estrutura enorme e curvilínea exclusiva para veículos. Para os pedestres, o cruzamento pode ser feito também pela R. Barão do Rio Branco ou pela passagem subterrânea existente entre o camelódromo e a R. Floriano Peixoto.

Entretanto, em diferentes momentos durante as observações, notou-se muitas pessoas andando e cruzando os trilhos em "caminhos de rato", como que pegando atalhos, passando pelo mato e procurando as aberturas que permitem atravessar de um lado ao outro mais rapidamente. Esses caminhos do desejo estão simbolizados pelas linhas finas diagonais.

Figura 32 - Diagrama de fluxos. Fonte: elaborado pela autora.



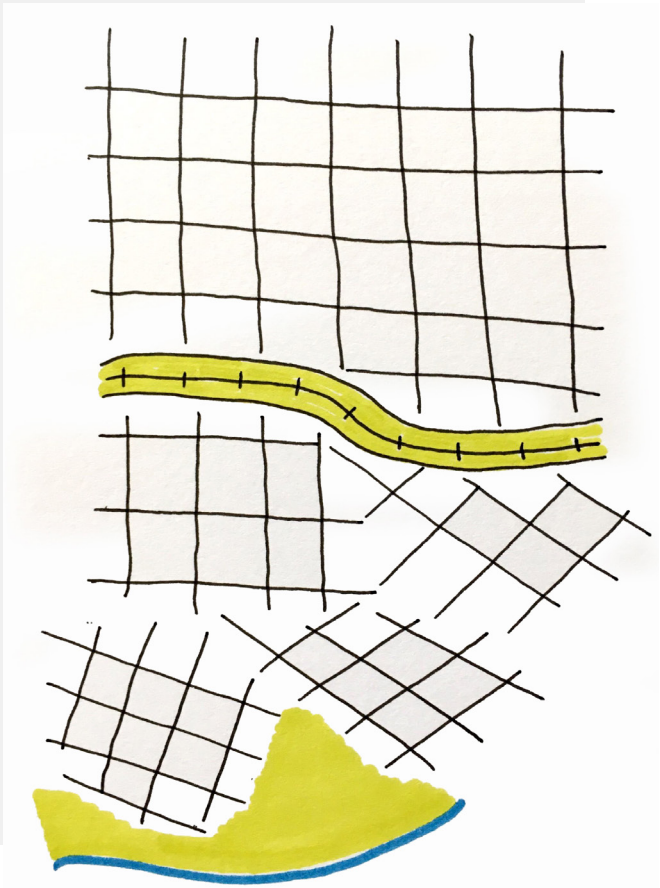


Figura 32 - Diagrama de traçado. Fonte: elaborado pela autora.

Nesse desenho esquemático se expressa a diferença na urbanização entre os dois lados da linha férrea. A oeste, na direção do centro, o traçado segue bastante regular e reticulado por uma extensa área. Os bairros novos foram seguindo a base deixada pelo quadrilátero de Goulart.

Já no lado oposto, cada bairro foi implantado de forma diferente e desconexa, e os traçados se justapoem formando uma malha toda irregular e recortada, sem um padrão de urbanização. Isso se deve em grande parte pela topografia acidentada do terreno que cai na direção dos fundos de vale.



Figura 33 - O Viaduto visto a partir do lado leste. Fonte: acervo pessoal.



Figura 34 - A Avenida Brasil com a Praça da Bandeira à direita. Fonte: acervo pessoal.





Figura 35, 36, 37 e 38 - A passagem subterrânea para pedestres que conecta o camelódromo com a rua Marechal Floriano Peixoto. Fonte: acervo pessoal.





Figura 39, 40, 41 e 42 - Alguns caminhos de desejo cortando a linha férrea. Fonte: acervo pessoal.





GABARITO E TOPOGRAFIA

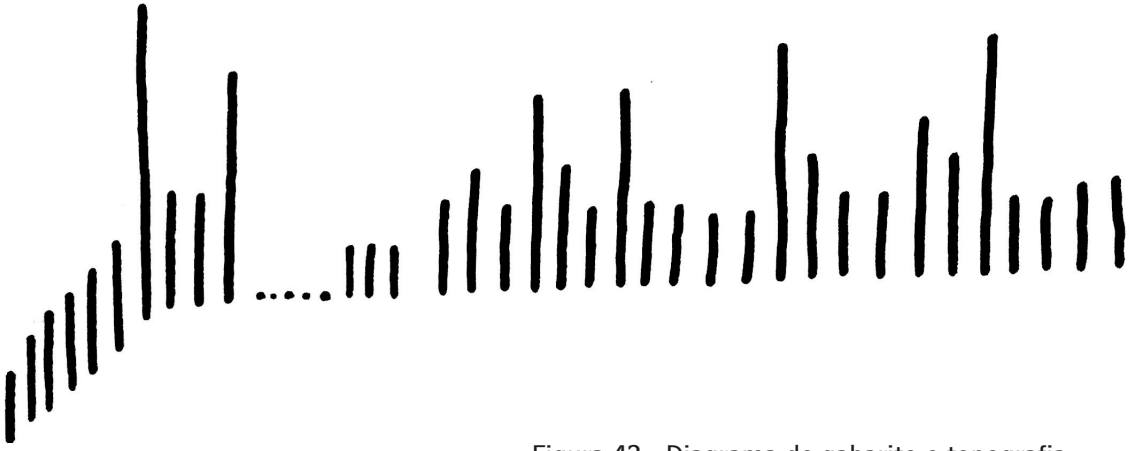


Figura 43 - Diagrama de gabarito e topografia.
Fonte: elaborado pela autora.

Esse diagrama procura expressar simultaneamente as percepções a respeito do gabarito e da topografia dentro da área de estudo. As linhas representam as edificações, e os diferentes comprimentos de linha simbolizam os diferentes gabaritos encontrados. No lado leste, a parte que aparece à esquerda na figura, predominam edifícios baixos, de um ou dois pavimentos. A exceção é feita para a Igreja N. Sra. Aparecida, com sua torre, e para um edifício de apartamentos situado logo em frente a ela, o único em todo o entorno. Eles se destacam em meio a uma paisagem homogênea em termos de gabarito. Os pontinhos representam a área não edificada no leito ferroviário, o vazio que não é exatamente vazio. Em seguida, as linhas mais baixas referem-se aos boxes e lojinhas do shopping popular. Depois aparece um padrão mais heterogêneo, com edifícios de gabaritos variados. Esse padrão corresponde ao centro. Ao mesmo tempo, as linhas do lado esquerdo aparecem em escalada, representando o relevo dessa área, com uma declividade significativa. Quando atingem o patamar – aproximadamente na rua Quintino Bocaiuva – elas permanecem praticamente niveladas por um longo trecho. Isso significa que a topografia na área central é mais plana, fator que favoreceu seu desenvolvimento nos primórdios da ocupação.



Figura 44 - A Igreja e o edifício ao lado se destacam na paisagem da Vila Marcondes por conta do gabarito. Fonte: acervo pessoal.

Figura 45 - Vista a partir do alto do edifício, mostrando a diferença no padrão de ocupação entre leste e oeste. Fonte: acervo pessoal.



VIVACIDADE DURANTE O DIA

Esse diagrama procura expressar através de ondas, como se fossem ondas sonoras, o que chamou-se aqui de vivacidade durante o dia. Vivacidade no sentido de movimento e barulho, agitação, pessoas nas ruas, veículos, diversidade. À esquerda as ondas são mais baixas e espaçadas, portanto, há menos agitação e barulho nessa região (Vila Marcondes), a circulação de veículos e pedestres é menor. Quando as ondas caem temos o quase silêncio, percebido no espaço ao redor da linha férrea, o terrain vague. Em seguida elas aumentam de novo, e são mais altas e próximas, indicando uma agitação maior e uma diversidade de sons resultantes da atividade humana. Essas ondas mais eufóricas representam o centro da cidade (Vila Goulart), com sua multiplicidade de usos e movimentação intensa.

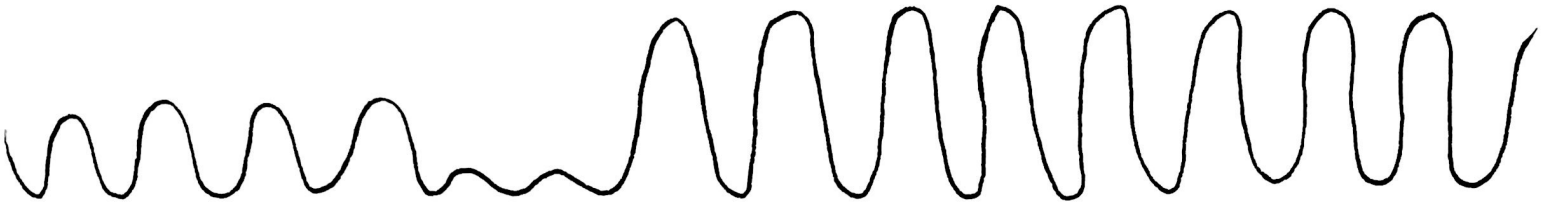


Figura 46 - Diagrama de vivacidade durante o dia. Fica clara a diferença na movimentação observada nas ruas e espaços públicos da Vila Marcondes e da Vila Goulart. Fonte: elaborado pela autora.

Figuras 47 e 48 - A região do shopping popular (camelódromo) é sempre bastante movimentada durante o dia. Fonte: acervo pessoal.



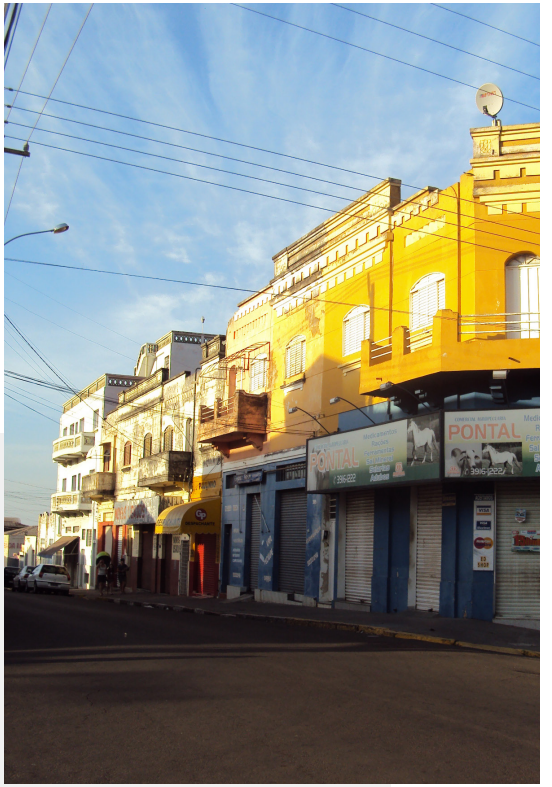


Figura 49 - O aspecto pacato das ruas da Vila Marcondes. Fonte: acervo pessoal.



RITMO

Como expressar o ritmo da vida num espaço qualquer através de um diagrama simples? Aqui tentou-se mostrar essa característica com base na música. As figuras brancas são as mínimas – a mínima vale dois tempo dentro da fórmula de compasso de uma peça musical. Ou seja, dois tempos de uma determinada unidade de tempo. Do outro lado temos as fusas, as figuras pretas com hastes. Uma mínima equivale a dezesseis fusas, na música. Isso quer dizer, uma figura é lenta (a mínima), a outra rápida (a fuza). Na Vila Marcondes o ritmo é mais lento e despreocupado, como as mínimas. O caminhar, a conversa, o dia a dia flui mais devagar. Do outro lado o ritmo é mais rápido, as pessoas andam com pressa e preocupadas com seus afazeres, os carros correm e muitas vezes não respeitam o pedestre. Entre esses dois cenários há uma barra, que na música é usada para separar os compassos. A barra corresponde à linha férrea, o elemento divisor entre esses dois mundos.



Figura 50 - Cruzamento entre o calçadão (rua Ten. Nicolau Maffei) e a rua Dr. José Foz., no centro comercial de Prudente. Fonte: acervo pessoal.

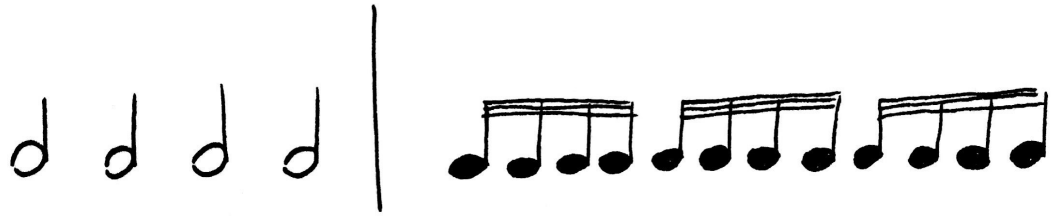


Figura 51 - Diagrama de ritmos. Fonte: elaborado pela autora.





Figura 52 e 53 - Na Vila Marcondes é comum observar pessoas caminhando despreocupadas pelas ruas, conversando nas calçadas, e uma notável presença de idosos. A sensação que se dá é que os moradores do bairro estão ali há muito tempo e preservam hábitos de sociabilidade nos espaços públicos. Fonte: acervo pessoal.

CONTRASTE DIA X NOITE

Esse outro diagrama procura expressar como cada um dos lados se comporta ao longo de um dia, em termos de vivacidade. Na Vila Goulart, as portas do comércio abrem logo cedo, por volta das 8h30 da manhã. Os carros vêm e ocupam todas as suas ruas e tornam a tarefa de encontrar uma vaga de estacionamento bem complicada. Pessoas vão ao banco, pagam contas, fazem compras, as vezes param pra tomar café. Há muito dinheiro circulando, muitas atividades, muita vivacidade. Quando o sol se esconde e a noite cai, o comércio já com as portas fechadas, as ruas vão se esvaziando, as pessoas desaparecem, o silêncio predomina. Não se vê janelas ao nível da rua e a sensação que se dá é de solidão e de risco. Os moradores dessa área estão concentrados nos edifícios altos, e não contribuem muito para criar uma atmosfera convidativa a quem passa na rua durante a noite. Dois cenários totalmente opostos, o dia e a noite.

Do outro lado, na Vila Marcondes, há mais casas - baixas, antigas, de madeira; há mais gente que ali vive há muito tempo e que tem histórias para contar, há mais sociabilidade nas ruas. Há mais tempo para conversas despretensiosas e menos trânsito e businas. Os olhos das ruas estão ali a todo momento, seja de dia, seja a noite. Não existe a diferença brusca observada do outro lado. A Vila Marcondes tem um ar de pacatez sempre. Por isso, o diagrama mostra o lado esquerdo se abrindo igualmente para cima (dia) e para baixo (noite), mostrando essa homogeneidade na Vila Marcondes. O lado direito se abre muito mais para cima, indicando o contraste entre dia e noite na Vila Goulart. O ponto ao meio, na junção entre os dois lados, guarda a linha férrea.

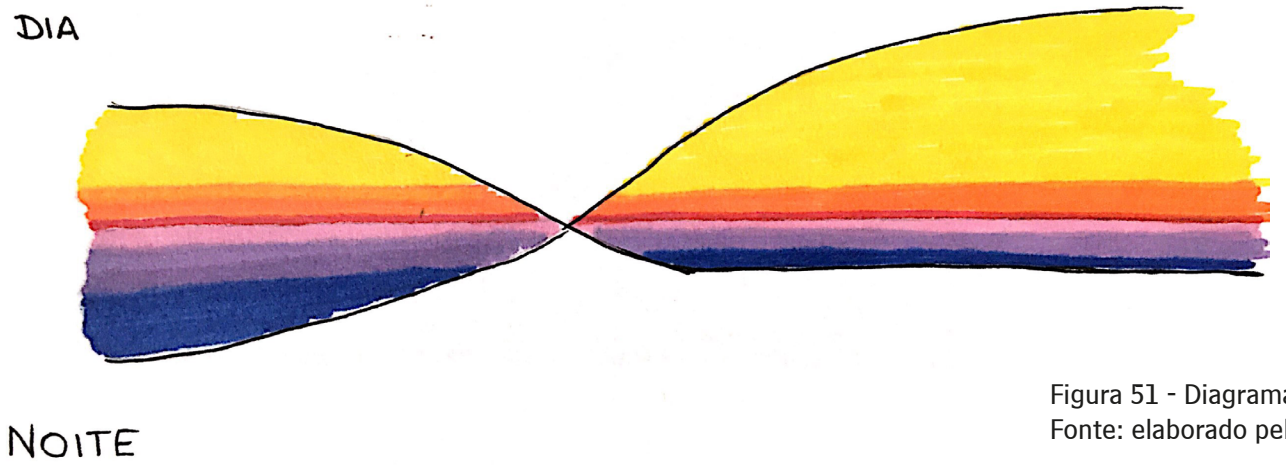


Figura 51 - Diagrama dia x noite.
Fonte: elaborado pela autora.

CAMADAS DE TEMPO

Como já mencionado anteriormente, a linha férrea, e mais especificamente a estação, foram o ponto de partida para o crescimento e formação de Presidente Prudente. As camadas do tempo foram se acumulando nas áreas imediatamente ao redor desse eixo, os bairos mais antigos. Gradativamente, novos bairros surgiram, cada um com uma história, cada um com seu próprio tempo.

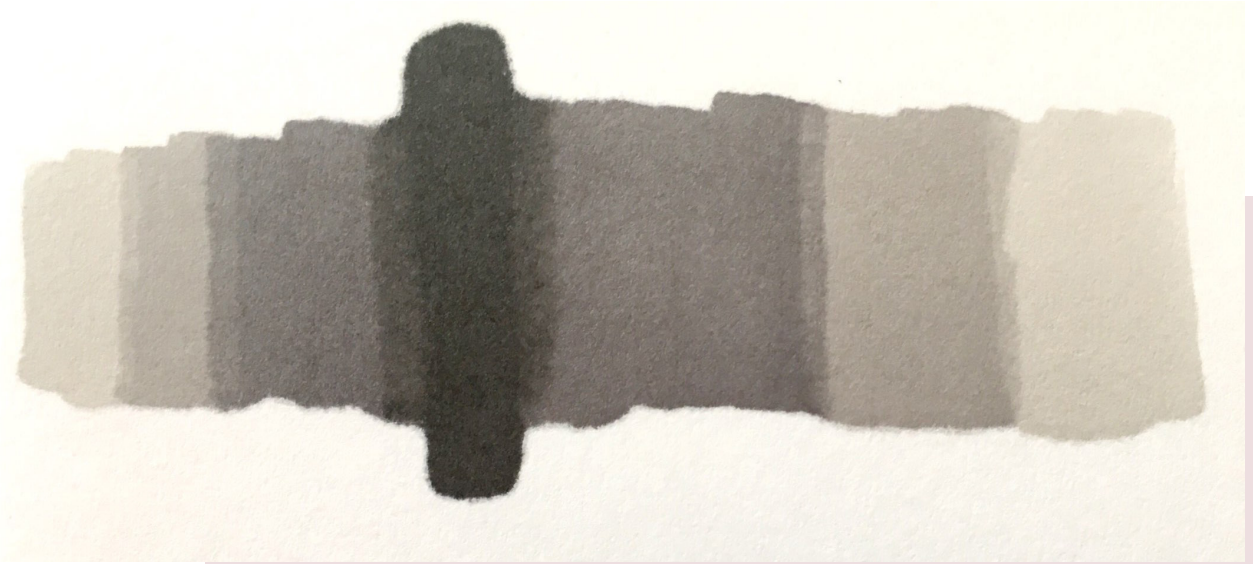


Figura 52 - Diagrama do acúmulo do tempo. Fonte: elaborado pela autora.

O acumular do tempo sobre edifícios e objetos faz enferrujar, escurecer. É a pátina, que distingue o novo do antigo. Nesse desenho a cor mais escura representa o tempo mais antigo, o da linha férrea, que chegou antes de tudo. À esquerda e à direita dela aparecem os primeiros bairros, num cinza escuro. A expansão continuou, mas num determinado momento passou a ser maior numa direção (oeste) representada no lado direito do desenho. E essa gradação de cinzas continua dia após dia.



Figura 53 - Portão que dá acesso aos trilhos pela Rua Floriano Peixoto, coberto por ferrugem. Fonte: acervo pessoal.

CIDADE FORMAL X CIDADE INFORMAL

Existem espaços e chances para todos na cidade formal?
Na realidade brasileira, pode-se dizer que não. As mazelas sociais e o atual cenário econômico que o Brasil tem enfrentado se refletem nos muitos trabalhadores que saem às ruas todos os dias para vender coisas que produzem, seja um pão ou um artesanato, ou oferecer serviços de maneira informal numa tentativa de se sustentar. Mais ainda, a quantidade de pessoas vivendo nas ruas é preocupante. Se não há lugar para todos dentro do sistema, no espaço urbano isso se materializa. Essas pessoas em situação de informalidade muitas vezes se tornam invisíveis dentro da sociedade. Nesse desenho tentou-se mostrar no mapa onde estão essas pessoas no contexto de Presidente Prudente. A mancha cinzenta simboliza a cidade, o complexo de ruas, edifícios, espaços vazios. Ela é cortada de fora a fora pela linha do trem. Os pontos vermelhos mostram onde estão esses trabalhadores e pessoas em situação de rua. À esquerda da linha há uma concentração de pontos: são os grupos de moradores de rua que permanecem na praça Nossa Senhora Aparecida. Sobre a linha férrea há muitos pontos: pessoas que perambulam, usuários de drogas, pessoas que se abrigam debaixo do viaduto. Na área central os vendedores ambulantes aparecem com seus carrinhos e seus mais variados produtos. Mais adiante, já na praça Nove de Julho, temos o pipoqueiro, a senhora do caldo de cana, o sorveteiro, e os moradores de rua que se ajeitam como podem nos bancos da praça.

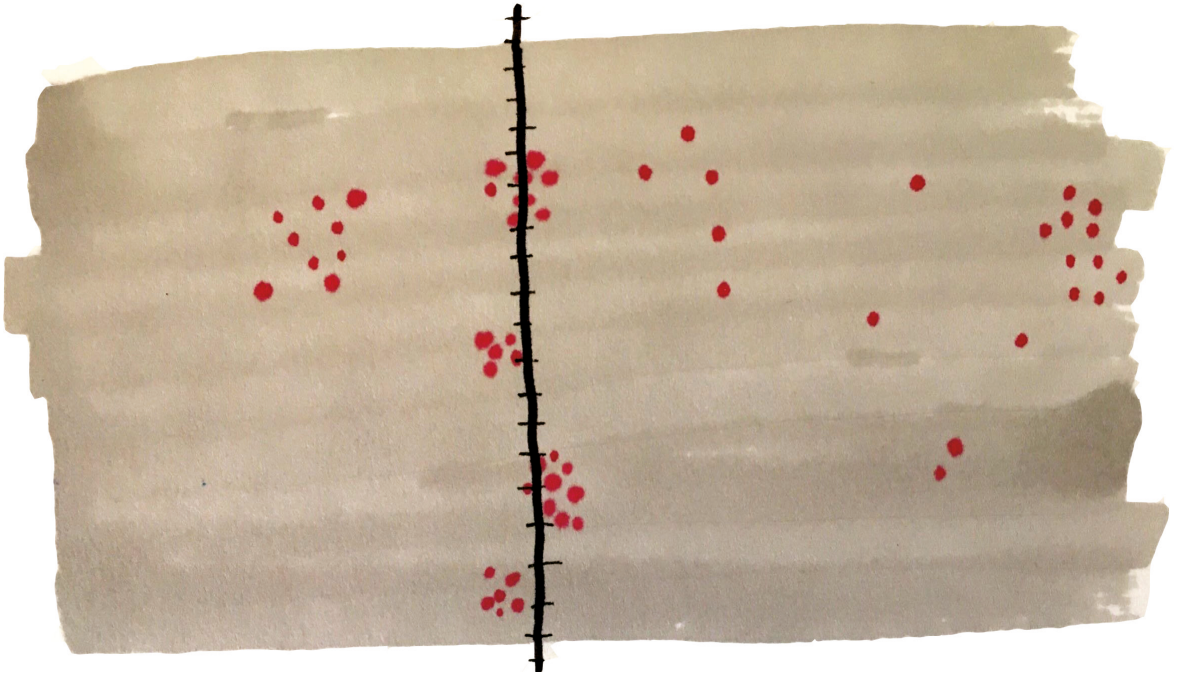


Figura 54 - Diagrama de informalidade. Fonte: elaborado pela autora.



Figuras 55, 56, 57 e 58 - Marcas da informalidade observadas às margens dos trilhos e abaixo do viauduto.
Fonte: acervo pessoal.







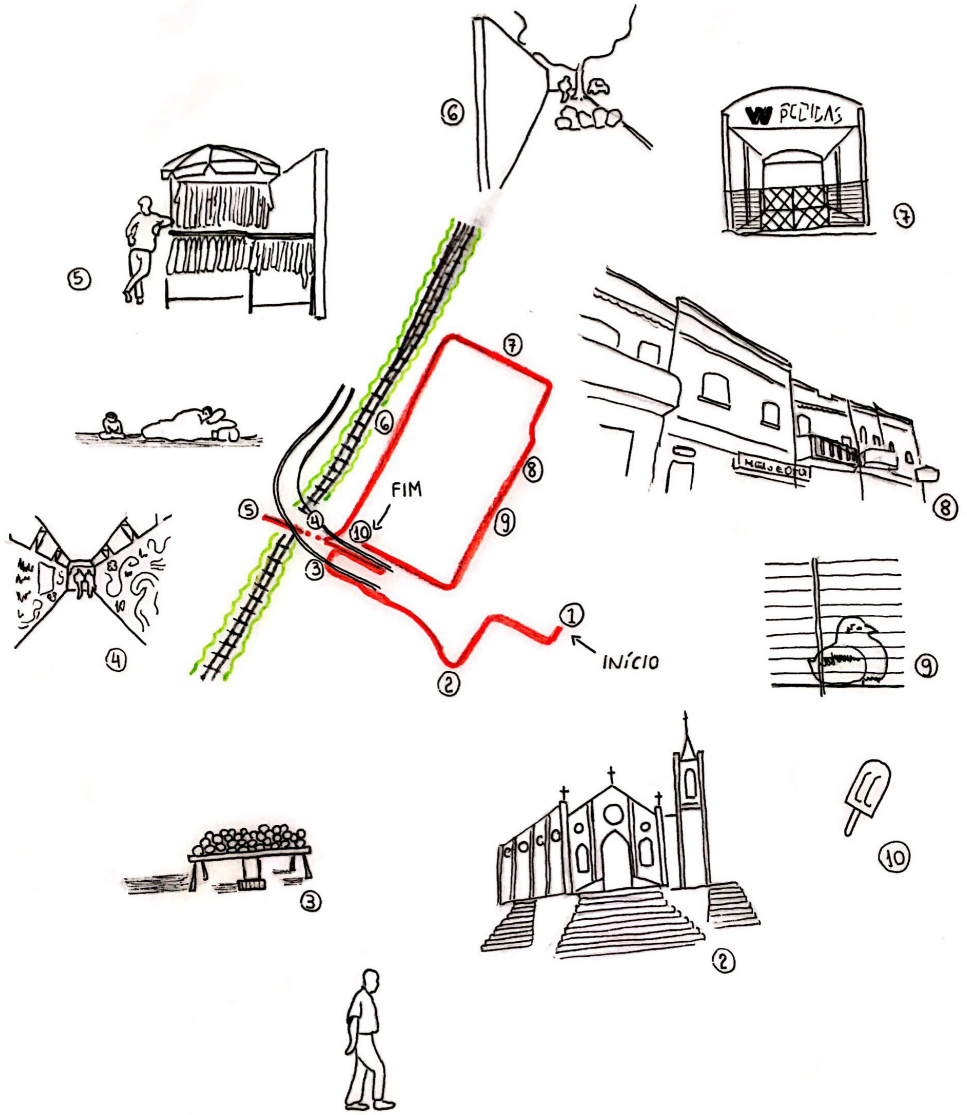


Figura 54 - Croquis após deriva. Fonte: elaborado pela autora.

Deriva no dia 24 de julho

Como forma de aplicar a teoria estudada na análise perceptiva da área, foram realizadas algumas derivas, caminhadas despretensiosas e atentas, através das quais algumas sensações e elementos puderam ser percebidos. Numa delas, realizada no dia 24 de Julho de 2017, foram feitos alguns croquis para sintetizar os aspectos mais marcantes.Tais elementos foram:

2 – A Igreja de três naves e suas escadarias

3 – A banquinha de frutas debaixo do viaduto, numa calçada na rua Floriano Peixoto. Do outro lado da rua havia alguns moradores de rua deitados na calçada.

4 – O túnel que passa por baixo da linha férrea e dá acesso ao camelódromo, cheio de desenhos e graffiti nas paredes.

5 – A lojinha de roupas montada debaixo de um guarda sol, no camelódromo.

6 – O extenso muro que impede a visão da linha férrea num trecho da R. Floriano Peixoto. E o velhinho que passava ali naquele momento, bem devagar.

7 – Um galpão da Bebidas Wilson que parecia inutilizado.

8 – Os sobrados com características Art Dèco na Rua Quintino Bocaiuva.

9 – Uma loja de rações que vendia pintinhos logo na entrada, também na Quintino.

10 – A sorveteria, ponto ao final do trajeto.

SINTETIZANDO

As observações ao longo do trabalho foram sintetizadas em dois mapas. O primeiro situa três aspectos que considerei essenciais para a posterior hipótese projetual: onde estão as pessoas em situação de rua, os vendedores ambulantes e as intervenções no espaço e manifestações artísticas.

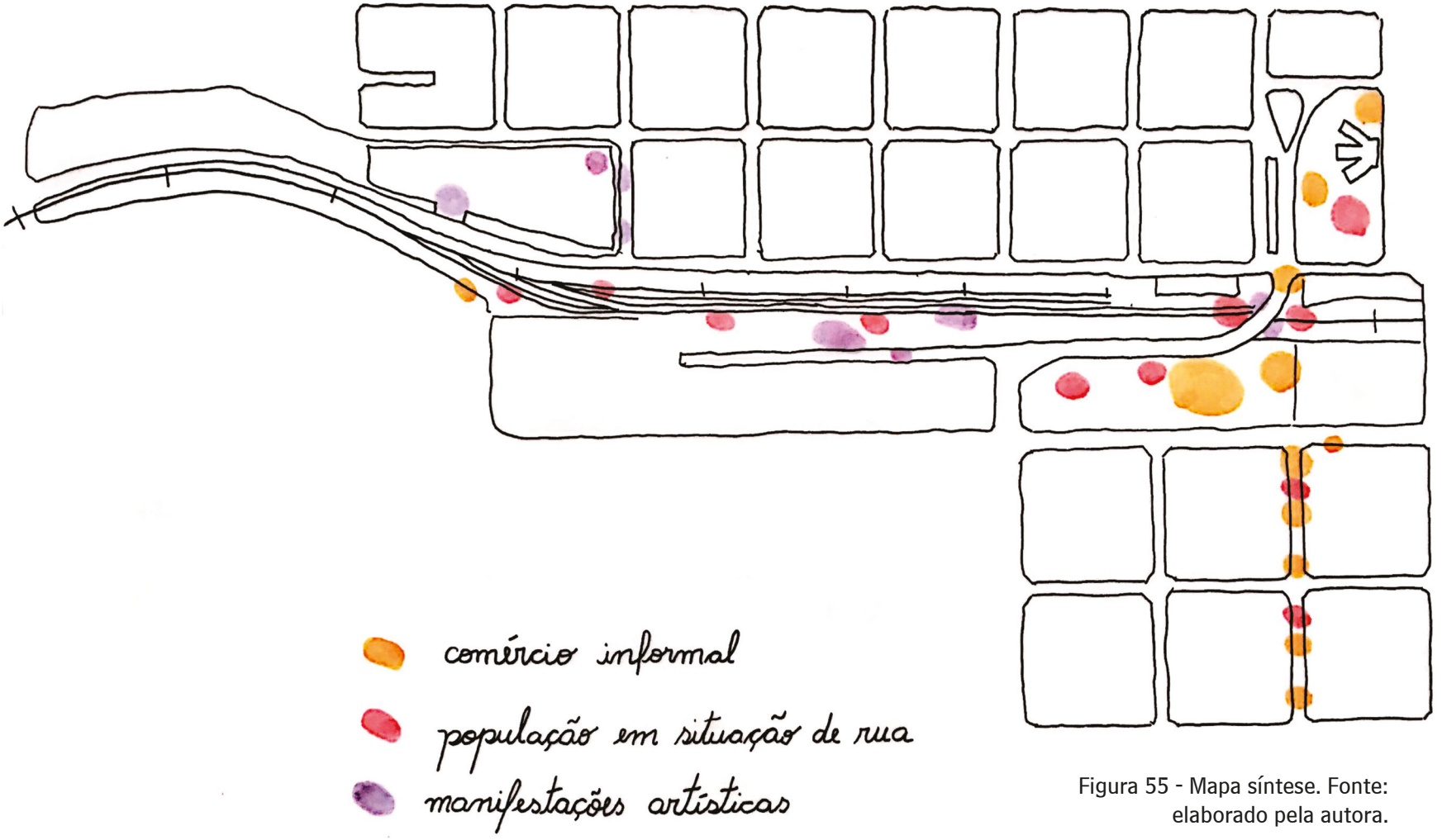


Figura 55 - Mapa síntese. Fonte: elaborado pela autora.

MAPA DE SINERGIAS

Feitas essas apreensões, buscou-se sintetizar num mapa de sinergias quais foram as sensações e percepções ao percorrer a área analisada. As cores mais quentes no desenho representam os locais onde há maior vivacidade e sensação de segurança. Essa sensação foi transmitida no centro, principalmente no calçadão, e também na Quintino Bocaiúva.

Já na aproximação da Praça da Bandeira, na parte não ocupada pelo shopping popular, a sensação foi de atenção, pois alguns moradores de rua estavam ali e pareciam observar tudo. Houve um certo receio em talvez estar incomodando. Adentrando o camelódromo o sentimento foi de curiosidade e interesse. A presença de tantas pessoas, vendedores chamando por quem passa, tantas cores, texturas, cheiros e sons diferentes, criam uma atmosfera muito rica. Há muitas pessoas que apenas passam por ali para cortar caminho e cruzar o túnel abaixo da linha. Porém muitas permanecem por algum tempo, seja nas lanchonetes, seja nos jardins que ainda restam em meio aos boxes, apenas sentadas observando a

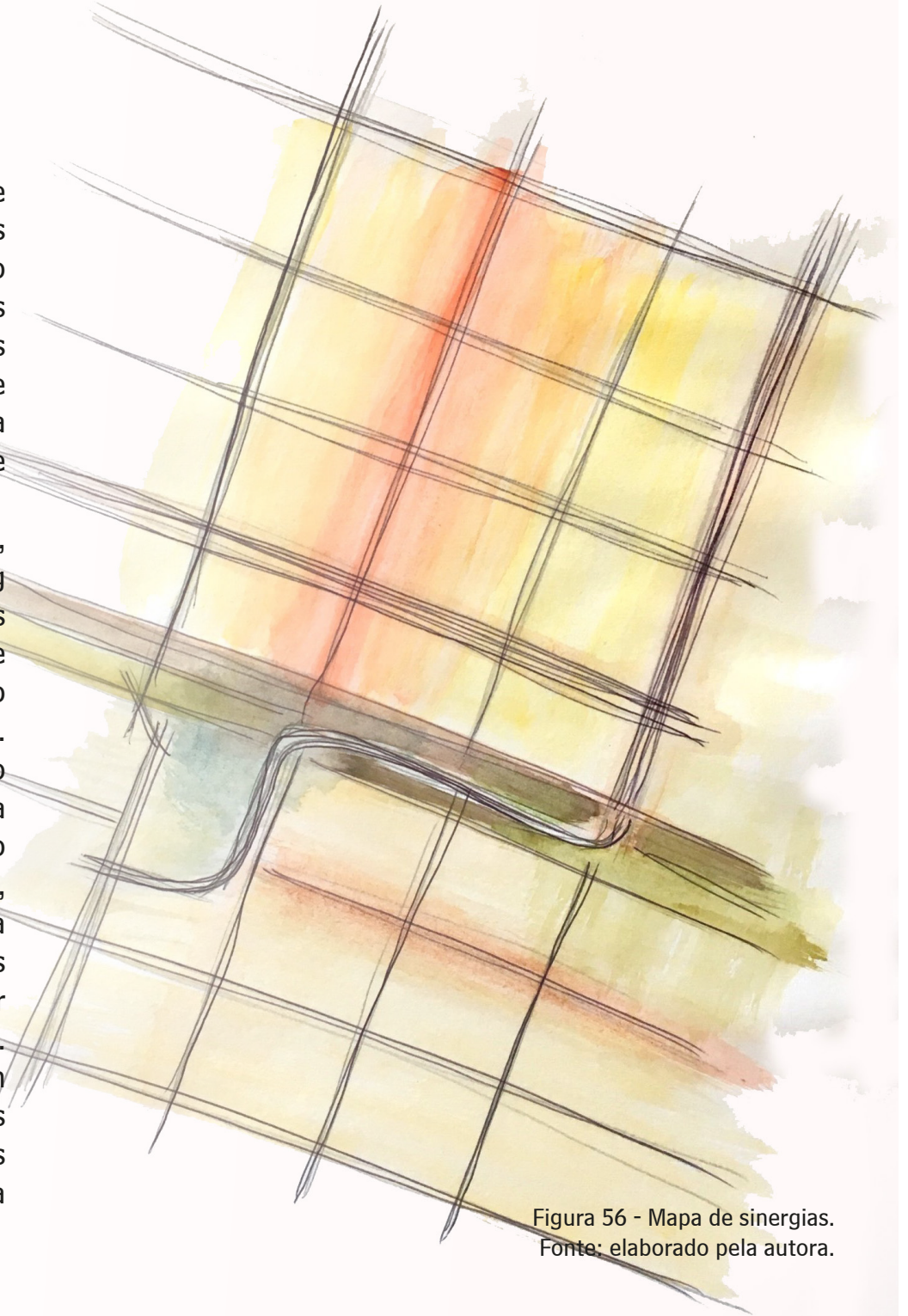


Figura 56 - Mapa de sinergias.
Fonte: elaborado pela autora.

movimentação.
Na linha férrea a sensação é de incerteza, por isso a cor cinza. O extenso vazio permite um momento de contemplação mas também causa insegurança. A presença de usuários de drogas debaixo do viaduto causa um certo estranhamento. No trecho da ferrovia mais próximo ao Galpão da Lua existe uma abertura, resultado de um muro que foi derrubado, e por ali cruzam muitas pessoas. Isso já é suficiente para transmitir uma sensação melhor.
Na Praça Nossa Senhora Aparecida a sensação é de lamentação, por ser uma praça quase sempre vazia. Geralmente há apenas alguns carros estacionados. Os moradores de rua que se concentravam ali a noite foram "expulsos" pela nova iluminação, mais forte. Também foram colocadas grades debaixo do viaduto para que as pessoas não se fixassem naquele ponto; uma medida questionável.
A cor mais clara na Vila Marcondes simboliza a paz e simpatia que facilmente se sente pelo bairro. É muito agradável caminhar pela Quintino Bocaiuva, observar as pessoas conversando pelas calçadas, e os tipos de comércios que existem naquele bairro, como brexós, loja de instrumentos musicais, móveis usados, consertos de equipamentos, padaria, mercado. A sensação é de se estar numa cidade pequena onde todos se conhecem.





Figuras 57 e 58 - Observações na rua Quintino Bocaiuva. Fonte: acervo pessoal.

4.2 enquete

Através de questionário online disponibilizado entre julho e agosto de 2017, procurou-se entender qual a visão de uma amostra da população prudentina sobre os espaços estudados neste trabalho. Participaram da enquete 236 pessoas, e os resultados estão sintetizados a seguir.

Você mora em Presidente Prudente?



53% - Sim, há mais de 10 anos.

Como você geralmente se locomove em Prudente?



71% - De carro.

Você costuma ir ao centro?



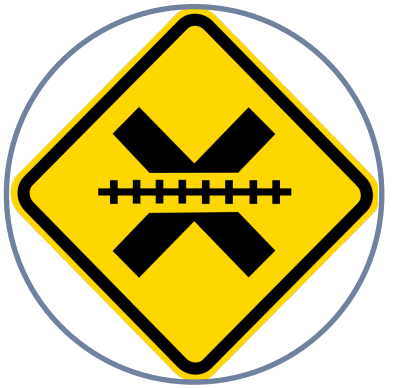
57% - Sim, para fazer compras/ ir ao banco/pagar contas.

Você conhece a Zona Leste de Prudente?



55% - Sim.
34% - Talvez, não sei onde fica.

Com que frequência você cruza a linha férrea?



62% - Raramente.

Sabe dizer onde fica a Vila Marcondes?



80% - Sim.

Você frequenta o camelódromo?



71% - Vou as vezes.

Sabe onde está localizada a Praça da Bandeira?



67% - Sim.
33% - Não sei./Não tenho certeza.

Conhece a antiga estação ferroviária?



87% - Sim.

Utiliza o viaduto Tanel Abbud?



51% - Raramente.

Frequenta o Centro Cultural Matarazzo?



48% - Vou de vez em quando.
34% - Não frequento.
13% - Nunca fui.

Você frequenta parques e praças em Prudente?



52% - Sim.
44% - Raramente.

Qual sua opinião sobre a linha férrea que corta Presidente Prudente?

53% - Deveria ser reativada para o transporte de passageiros/ cargas.
44% - Acho importante pois guarda a história do município.
36% - Poderia virar um parque.
31% - Deveria ser preservada.
19% - Acho perigosa pois concentra usuários de drogas e moradores de rua.



Com relação aos espaços construídos na cidade, o que você acha que falta em Prudente?

‘Um ponto de lazer ao ar livre com oficinas artísticas gratuitas ou uma horta.’

‘Talvez um maior policiamento para impedir que os locais sejam depredados e aumentar sua segurança. Faltam também locais como o Parque do Povo mais espalhados pela cidade, onde as pessoas podem praticar diversas atividades.’

‘Falta um espaço adequado para absorver o camelô, pois, a praça foi "engolida" por esta modalidade de comércio, apropriando-se de um espaço público e importante na história da cidade.’

‘Políticas públicas de permanência nos espaços livres, como praças e parques, uma vez que a prefeitura só desenvolve atividades no parque do Povo e em algumas praças da Juventude. Muitas outras praças e "mini parques" em fundos de vale não recebem os mesmos cuidados e nem eventos, permanecendo desconhecidos e abandonados.’

‘Revitalização da linha férrea e incentivo ao pedestre.’

‘Controle de usuários de craque na praça da rodoviária e próximos a linha férrea , muito descaso a prefeitura não quer ver mas esses espacos estão sendo utilizados para isso e cada dia aumenta quando todos acordarem será tarde hoje a cidade de São Paulo perdeu o controle e isso irá acontecer aqui.’

‘De espaços com qualidade para permanecer e não apenas servir de passagem em horarios de final de semana como é o parque do povo.

‘Acredito que falta espaços históricos protegidos e frequentados pela população.’

As respostas do questionário mostram alguns traços de uma parcela da população prudentina, predominantemente de classe média. Fica claro que o além linha ou zona leste é pouco conhecido pela maior parte das pessoas, e que grande parte delas cruza a ferrovia raramente. Isso se explica pelo fato da "cidade" produtiva se concentrar a oeste. Mesmo a presença de equipamentos como o Centro Cultural Matarazzo parece não ter aumentado o contato entre os dois lados. Esse equipamento e outros como parques e praças na cidade ainda são menos utilizados do que se esperou quando de sua implantação. O fato das pessoas se locomoverem principalmente de carro pela cidade também acaba concentrando a circulação entre as quatro avenidas principais, que não cruzam o eixo férreo.

Ficou forte a sensação de que a população está insatisfeita com a qualidade dos espaços públicos na cidade e parece ter receio de se aventurar nos parques e praças espalhados pela malha urbana. Também a mobilidade se mostrou bastante ineficaz a foi alvo de várias reclamações.

Felizmente, parece haver já alguma noção a respeito da importância histórica da linha férrea e dos edifícios aos seu redor, e as pessoas já se mostram relativamente conscientes sobre a necessidade de manutenção e preservação desses espaços.

Mas ao mesmo tempo, em muitas falas se notou um caráter higienista que vê os pobres como sinônimo de degradação e insegurança, desejando a eliminação do "problema" que são os moradores de rua e usuários de drogas nos espaços públicos.


DEIXE
O AMOR
DE DEUS
ABRIR
OS SEUS
OLHOS



reunindo ideias 5

referências projetuais

5.1 referências projetuais

O processo de intervenção num contexto tão cheio de variáveis e forças como o estudado neste trabalho exige uma leitura multidisciplinar dos espaços, levando em conta suas atmosferas e ambiências. Mais ainda, a intervenção deve ser sensível no sentido de não impor usos que não dizem respeito ao local e de respeitar os anseios do próprio espaço e seus usuários. São apresentados aqui dois projetos nos quais os princípios são similares aos que foram tomados por base nesse trabalho.

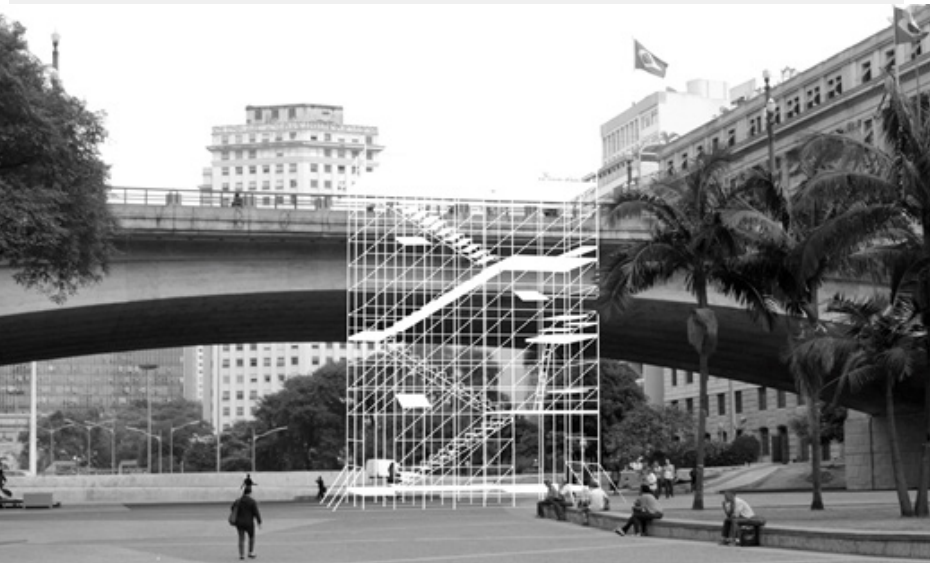


Figura 59 - A proposição para o Viaduto do Chá, elaborado por Nara Boin. Fonte: Archdaily, 2017.

I - Cortes no Tempo Contínuo: a vida urbana como partido / Nara Boin

"O trabalho Cortes no Tempo Contínuo: a vida urbana como partido é resultado de uma investigação a respeito das transformações nas formas de ocupação do espaço público na cidade de São Paulo, na região central. Busca-se novas maneiras de incorporar essa atual dinâmica no processo projetual, na intenção de valorizar a vida cotidiana e criar um suporte para ações eventuais. Seriam vetores de indeterminação na intenção de amparar a imprevisibilidade da vida. A rede de ensaios funcionaria como uma costura de microssituações, permitindo a experimentação de novas percepções possíveis do espaço público." (BOIN, 2017)

O que chamou a atenção nesse projeto é a sutileza com que a imprevisibilidade e flexibilidade são tratadas. Essa estrutura metálica móvel dá suporte a diferentes formas de apropriação, não direcionadas, mas deixadas a cargo das pessoas. Eventualidades e improvisações, cotidiano, muitas coisas podem acontecer ali. A vista do Viaduto foi aproveitada e a estrutura conseguiu conectar o que ocorre em cima com a vida logo abaixo.

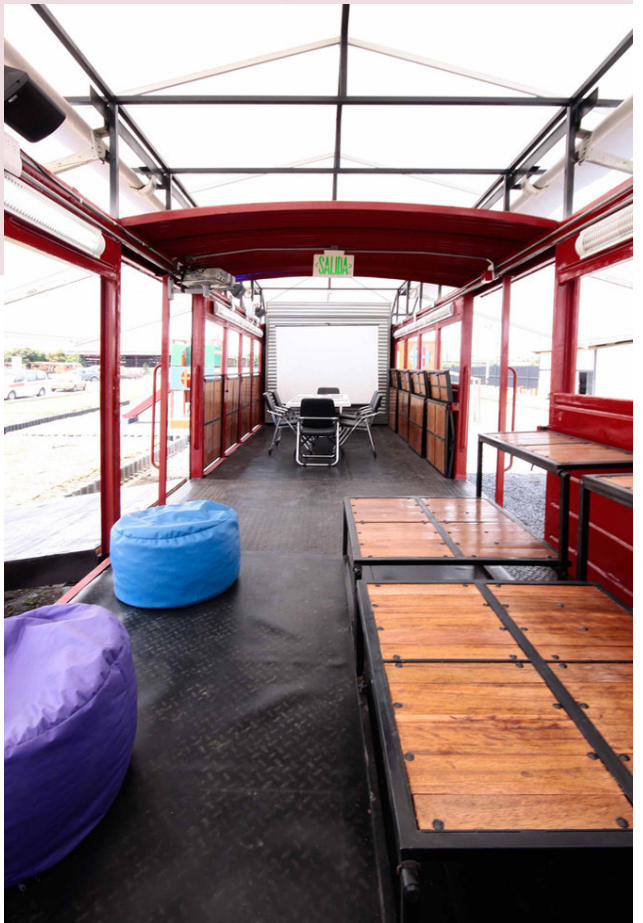
II - Vagão do Saber / Al Borde

Esse projeto foi desenvolvido no Equador e faz parte de um programa de recuperação do sistema ferroviário equatoriano, desenvolvido pelo Ministério da Cultura e Patrimônio.

Um vagão de 1513 e em estado de abandono foi recuperado para servir como um espaço público e de cultura. Os gestores culturais aproveitarão o vagão como ativador do espaço público nas estações do litoral pelas quais passará. O projeto pode possibilitar apresentações musicais, teatrais, capacitação às comunidades, festas, etc. Isto significa que o vagão não possui um programa arquitetônico definido, mas deve funcionar para qualquer atividade que os gestores culturais programem. Para tanto, usaram a lógica do mínimo múltiplo comum: a menor quantidade de elementos para o maior número de atividades e funções. Para isso foram anexados ao vagão original apenas três elementos: cobertura que pode ter uso variável, mobiliário retrátil e dois depósitos.

O aspecto mais interessante nesse projeto, de acordo com o tema do trabalho em questão, seria a imprevisbilidade e adaptabilidade de usos num espaço até então abandonado e que foi reativado, mas sem impor um discurso ou uma imagem. Além disso, o projeto é flexível e reversível, já que pode se mover nos trilhos.





Figuras 60 e 61 - O vagão recuperado e transformado em espaço cultural. Fonte: Archdaily, 2013.

III - Under the Viaduct / Renzo Piano e G124

O projeto desenvolvido por um grupo de seis jovens arquitetos e coordenado por Renzo Piano busca transformar espaços ociosos nos subúrbios de algumas cidades italianas. Em Roma por exemplo, uma área abandonada sob um viaduto foi transformada em ponto cultural.

Através do uso de materiais reciclados se criam espaços comunitários convidativos. O local faz uso de containers que não seriam mais utilizados, proporcionando espaços de multiuso como workshops para moradores da região. Pneus reciclados foram utilizados como peças de mobiliários diversas para instalações artísticas. Além disso foram utilizados palets para forração do solo. Aos domingos, há atividades recreativas, sociais, educacionais, e música ao vivo.

Além do esforço em projetar espaços para o público, o grupo busca também envolvê-lo no nos processos de tomada de decisão e trabalhar em conjunto com organizações locais e autoridades públicas.







Figuras 62, 63 e 64 - O projeto para o baixio do viaduto em Roma. Fonte: Archdaily, 2015.





IV - Prairie Logic / El dorado

O projeto encomendado pela prefeitura de Kansas, Missouri (EUA) consiste num furgão de alumínio perfurado instalado numa pradaria nativa. A obra encontra-se num teto verde de meio acre, 4 pavimentos acima da rua principal do centro de Kansas. Está destinado a ser visto em diferentes escalas: desde os arranha-céus vizinhos ou do próprio teto verde; e ser experimentado como um espaço de contemplação solitário, ou como um espaço de atuação. Tem relação com o contexto da cidade, importante destino e ponto de embarque no oeste dos Estados Unidos, e que possui o segundo maior nó ferroviário do país.

Prairie Logic pretende ser um lugar de contemplação e reflexão, dependendo de sua ocupação, seja como um espaço de solidão e reflexão, ou como um lugar comunitário programado.

Figuras 65 e 66 - O vagão multiuso em meio aos edifícios.
Fonte: Archdaily, 2015.


Governo do Estado de São Paulo, Secretaria da Cultura
e Grupo Pombas Urbanas apresentam:
ERA UMA VEZ UM REI
teatro de Rua
ENTRADA GRATUITA!
texto de
Oscar Castro
direção de
Juliana Flory
Projeto: "Era Uma Vez Um Rei - Do Lixo à fantasia, rei-inventando a realidade!"
Dia 29 de junho às 20h
Galpão de Lua
Rua João Tezzi, 130 -Centro
Presidente Prudente/SP

6 hipóteses projetuais

uma proposta
desenhos técnicos

6.1 uma proposta

Após todo o estudo e reconhecimento do recorte espacial deste trabalho, deu-se início ao processo das hipóteses projetuais. Muitas questões foram levantadas e poderiam ser passíveis de intervenção. Entretanto, com o conhecimento da fenomenologia como método de compreensão do espaço, o caráter eventual, fluido e corpóreo da cidade ficou bastante evidente. Sendo assim, não seria possível simplesmente edificar no vazio, -como se o vazio fosse algo sempre negativo no contexto urbano- e fazendo-o perder sua essência. Nem mesmo poderia-se propor um objeto desprendido da real conjuntura do lugar, tal como ocorre nessa intensa onda de "museificação".

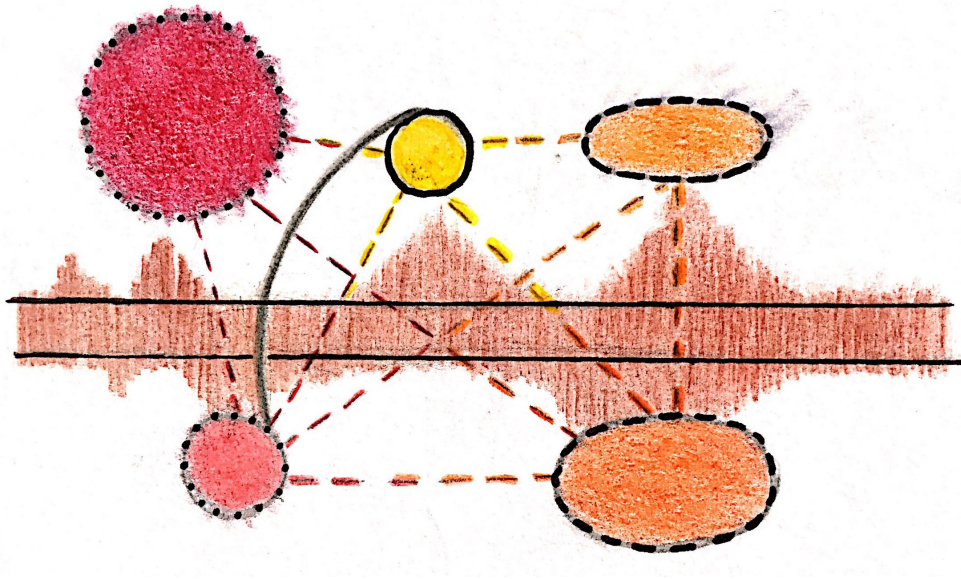
As forças e energias desses espaços centrais são bastante claras e os caracterizam. Portanto, para que tentar alterá-las e correr o risco de expulsar a população que ali reside? É fato que a especulação imobiliária consegue moldar fortemente a configuração das cidades, quase sempre de modo negativo.

Portanto a ideia aqui seria ir na direção contrária, não cedendo aos interesses de mercado, nem ao funcionalismo programático tão comum na arquitetura, mas permitindo que esse espaço proporcione às pessoas a real experiência da urbe, com seus distintos elementos, embates e energias.

No atual contexto de ruptura que as relações humanas têm enfrentado, buscar a volta a um espaço que é de ninguém mas de todos, onde se expõe ao diferente e inusual, pode proporcionar experiências de troca bastante enriquecedoras.

Assim, delimitou-se o espaço do leito férreo como o local para intervenção. O intuito seria reativar esse espaço "vazio" como forma de trazer de volta o interesse e a curiosidade em relação a ele, e consequentemente, ao conjunto edificado que está ao seu redor e que tem caráter histórico. Mas ao mesmo tempo, intervir sem agredir, respeitando o caráter mutável da cidade.

Figura 67 - Diagrama que mostra os principais elementos ao redor da linha férrea e a troca de energias e conexões que existem (ou poderiam existir) entre esses edifícios. Fonte: elaborado pela autora.



A presença dos trilhos, com sua extensa e complexa rede, e na atual situação de abandono, veio ao encontro dessa ideia. Também o vagão abandonado que está localizado em frente ao Matarazzo contribuiu para a chegada na hipótese de projeto. A intenção projetual principal seria permitir que a espontaneidade e a imprevisibilidade se manifestassem nesse espaço residual.

A primeira ideia seria a de criar pequenos módulos de madeira sobre rodas que pudessem se mover nos trilhos e atender a usos diversos e inesperados, como mostra o desenho ao lado, resgatando a importância e dando um aspecto lúdico aos trilhos.

Mas pensando na materialidade, os containers marítimos seriam mais resistentes e duradouros, contribuiriam com a responsabilidade ambiental

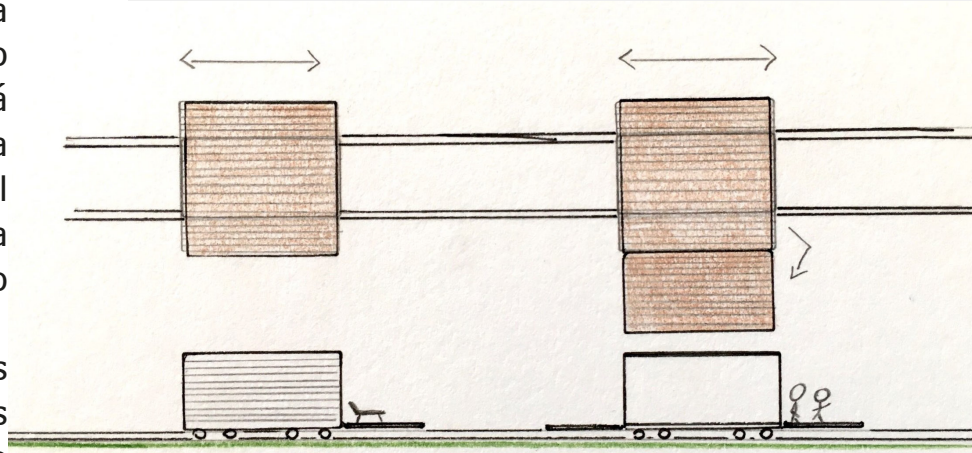


Figura 68 - Desenho esquemático de hipótese projetual. Fonte: elaborado pela autora.

(pois são reaproveitados depois que perdem a vida útil para o transporte de cargas) e ainda remetem ao contexto industrial da área, fazendo uma relação com o antigo vagão que ali está e que no passado desempenhava a mesma função.

O uso de containers na arquitetura vem se intensificando ao longo dos últimos anos por ser um método construtivo barato (se comparado aos tradicionais) e muito mais rápido, além de permitir diversas adaptações, sobreposições e mobilidade.

Existem duas medidas mais usuais de containers disponíveis, o de 20 pés e o de 40 pés. Aqui, escolheu-se usar o container de 20 pés, equivalente a 6,1 metros de comprimento, por ser mais leve e fácil de ser movido, já que será apoiado em rodas do tipo industrial que suportam cargas elevadas.

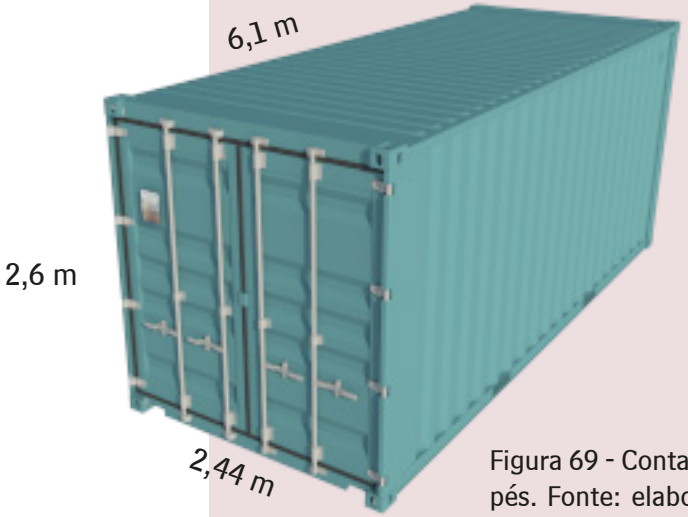


Figura 69 - Container de 20 pés. Fonte: elaborado pela autora.

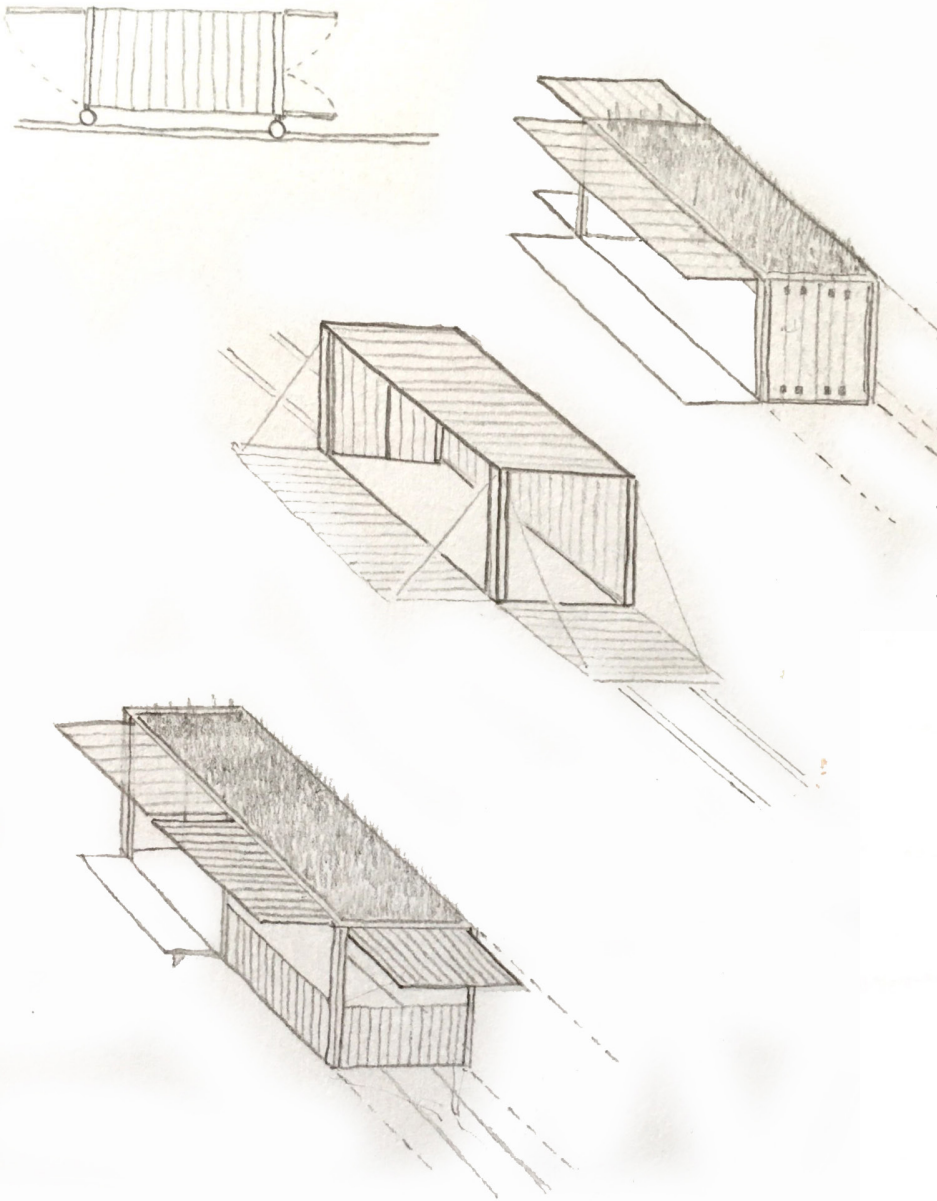


Figura 70 - Estudos para a definição das aberturas dos modulos.

Para definir as aberturas do container foi levada em conta a insolação. A face voltada para o Noroeste, que receberia a pior incidência de sol, principalmente a tarde, será mantida fechada e receberá revestimento em dry wall com lã de vidro internamente, para o isolamento térmico. A face voltada para Nordeste poderá se abrir recebendo a ventilação predominante que vem dessa direção. Ainda as outras duas faces também poderão se abrir totalmente, possibilitando ventilação cruzada dentro do módulo. Também a cobertura receberá telhado termoacústico do tipo sanduíche com uma camada de isopor, contribuindo na manutenção da temperaturainterna e na acústica dentro do container.

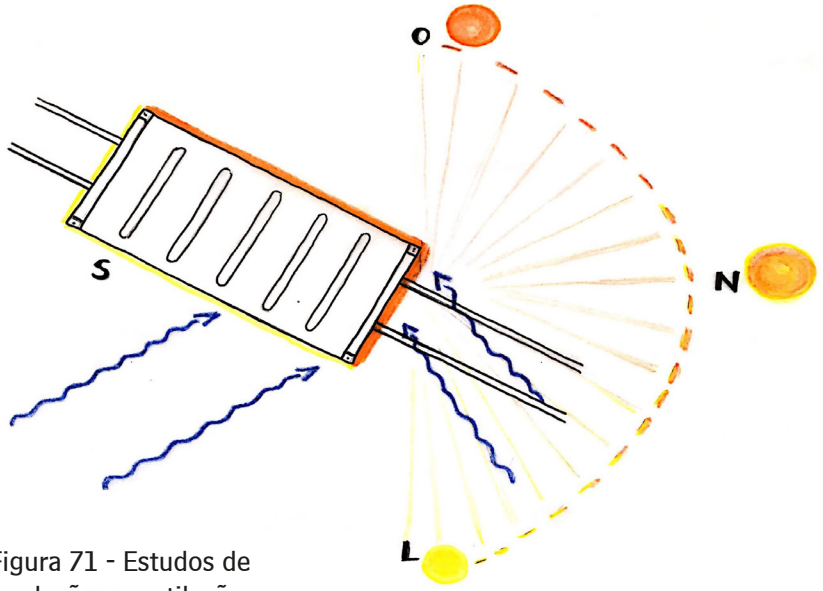


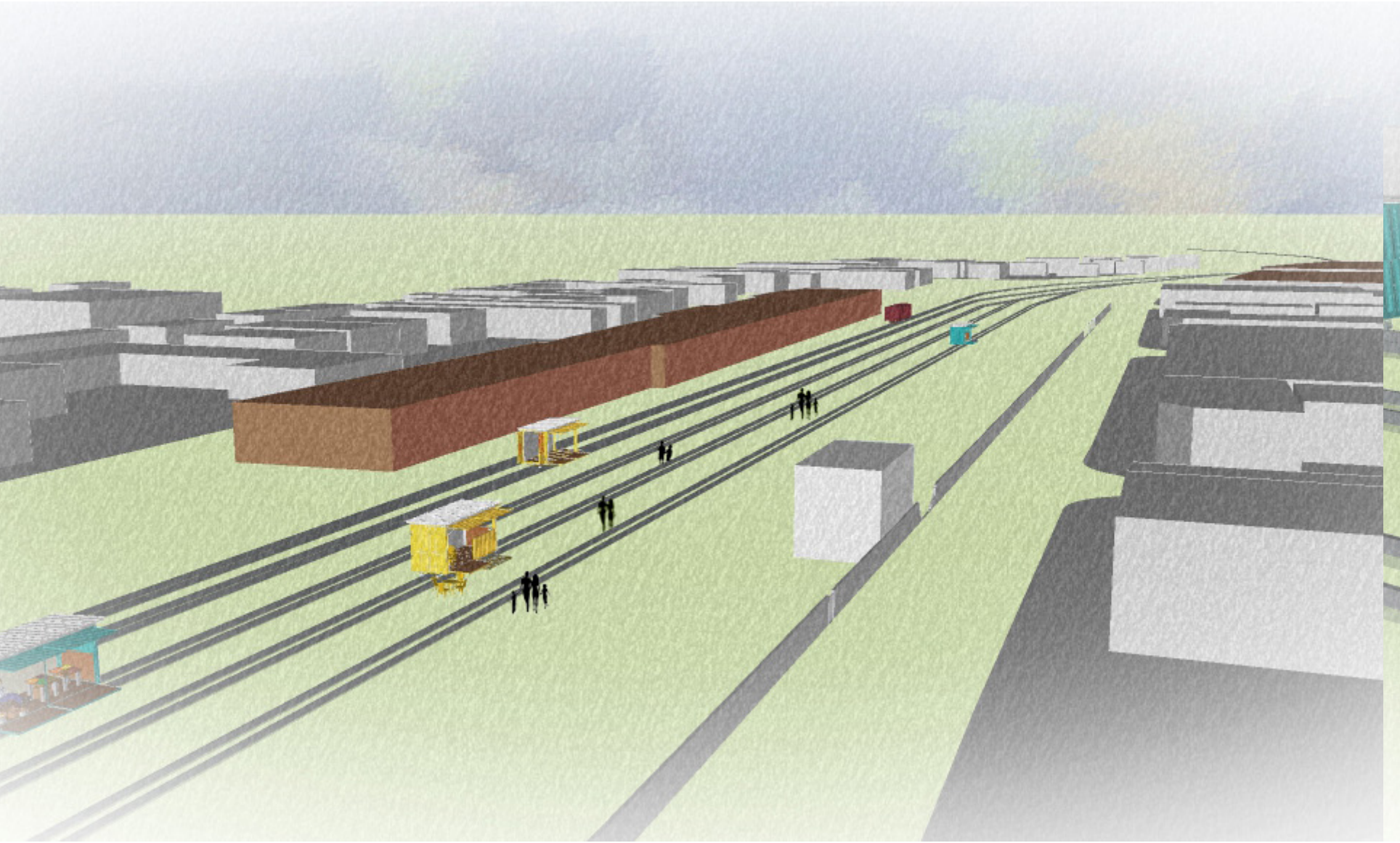
Figura 71 - Estudos de insolação e ventilação.

A proposta prevê cinco módulos colocados nos trilhos estrategicamente próximos aos principais edifícios e caminhos do desejo, bem como dos pontos focais, como as aberturas existentes no muro da Rua Floriano Peixoto. Assim, o contato visual permitiria a quem cruzasse a linha que avistasse a intervenção e se sentisse atraído a utilizar-se livremente dos módulos.



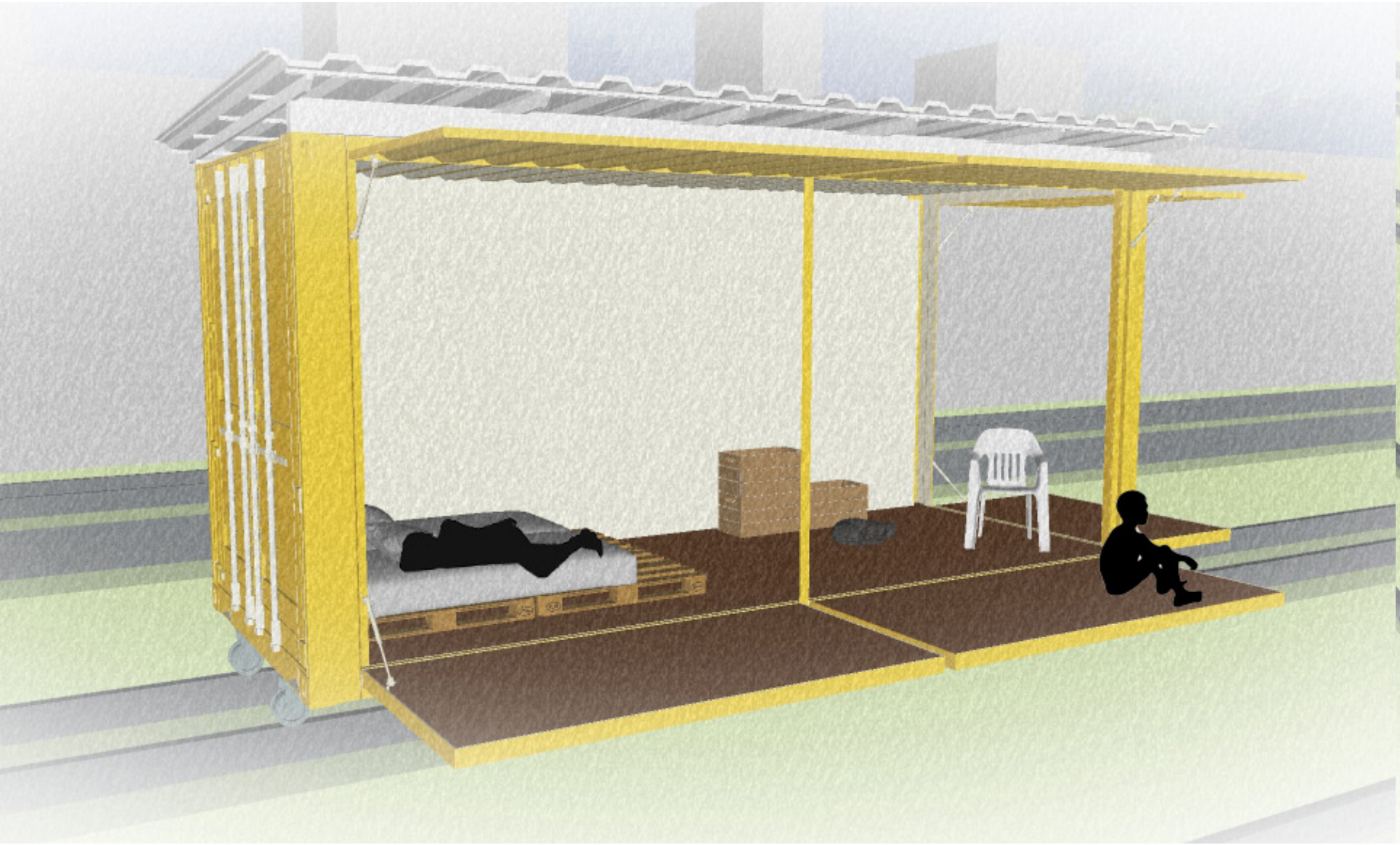
Figura 72 - Implantação hipotética dos containers nos trilhos, concentrados entre a estação, o Galpão da Lua e o Matarazzo.

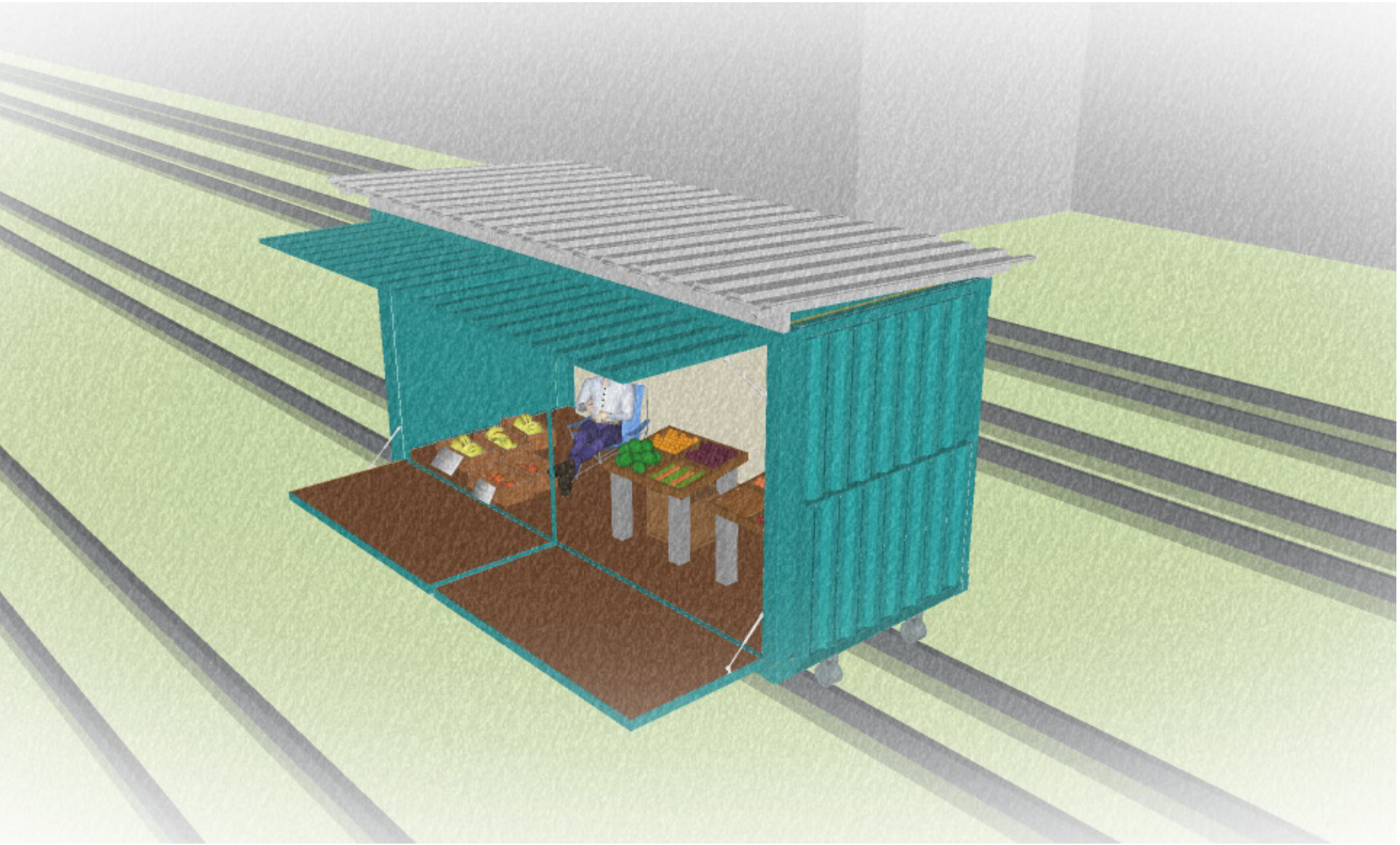
As aberturas dos containers poderiam ser alteradas de acordo com o horário do dia e a insolação, bem como para se adequar a cada uso. Da mesma forma, cada módulo poderia ser movido, permitindo o agrupamento quando necessário.



Alguns possíveis usos para os módulos foram previstos, de acordo com as ambiências observadas na área: permanência e dormitório, banca de frutas/ovos, pequena lanchonete ou comércio, uso artístico como para ensaios musicais e outras dinâmicas envolvendo o Coletivo Galpão da Lua e o centro Cultural Matarazzo, etc.

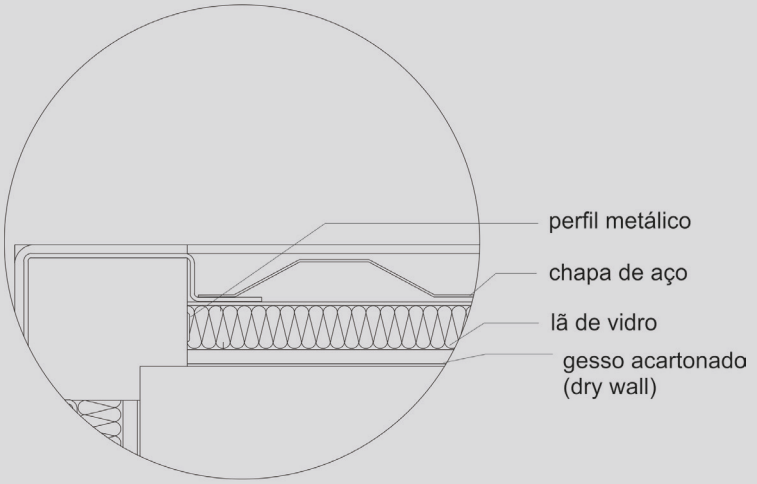






6.2 desenhos técnicos

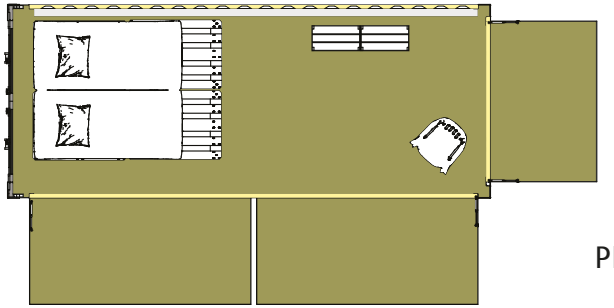




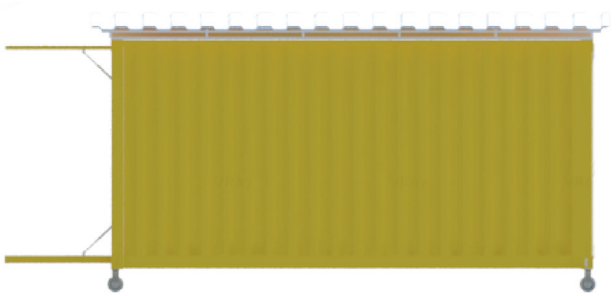
Detalhamento da parede de dry wall.

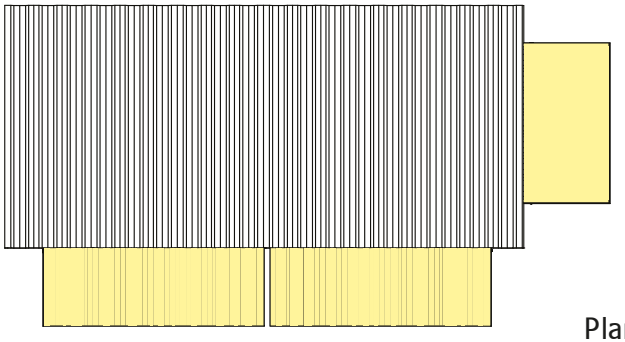
0 5 10 15cm





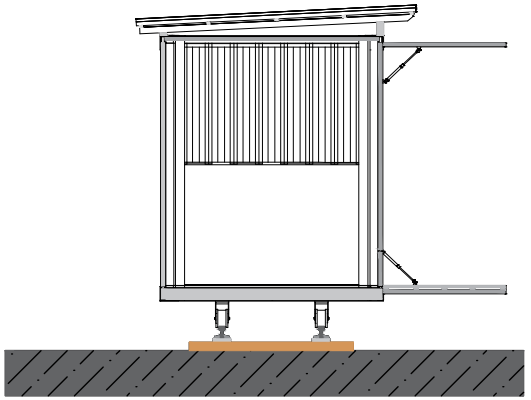
Planta de piso

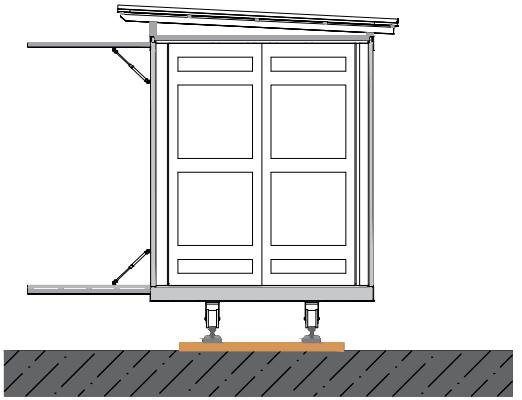




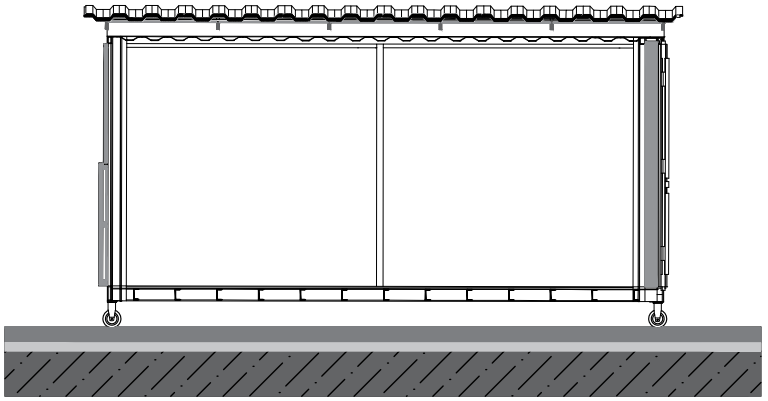
Planta de cobertura

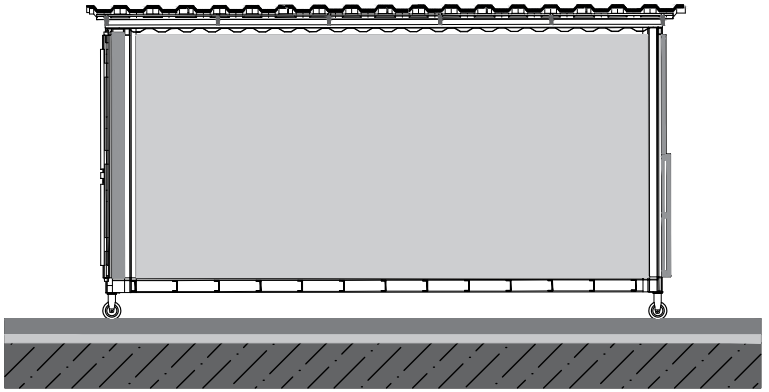
Cortes transversais

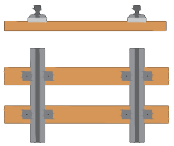




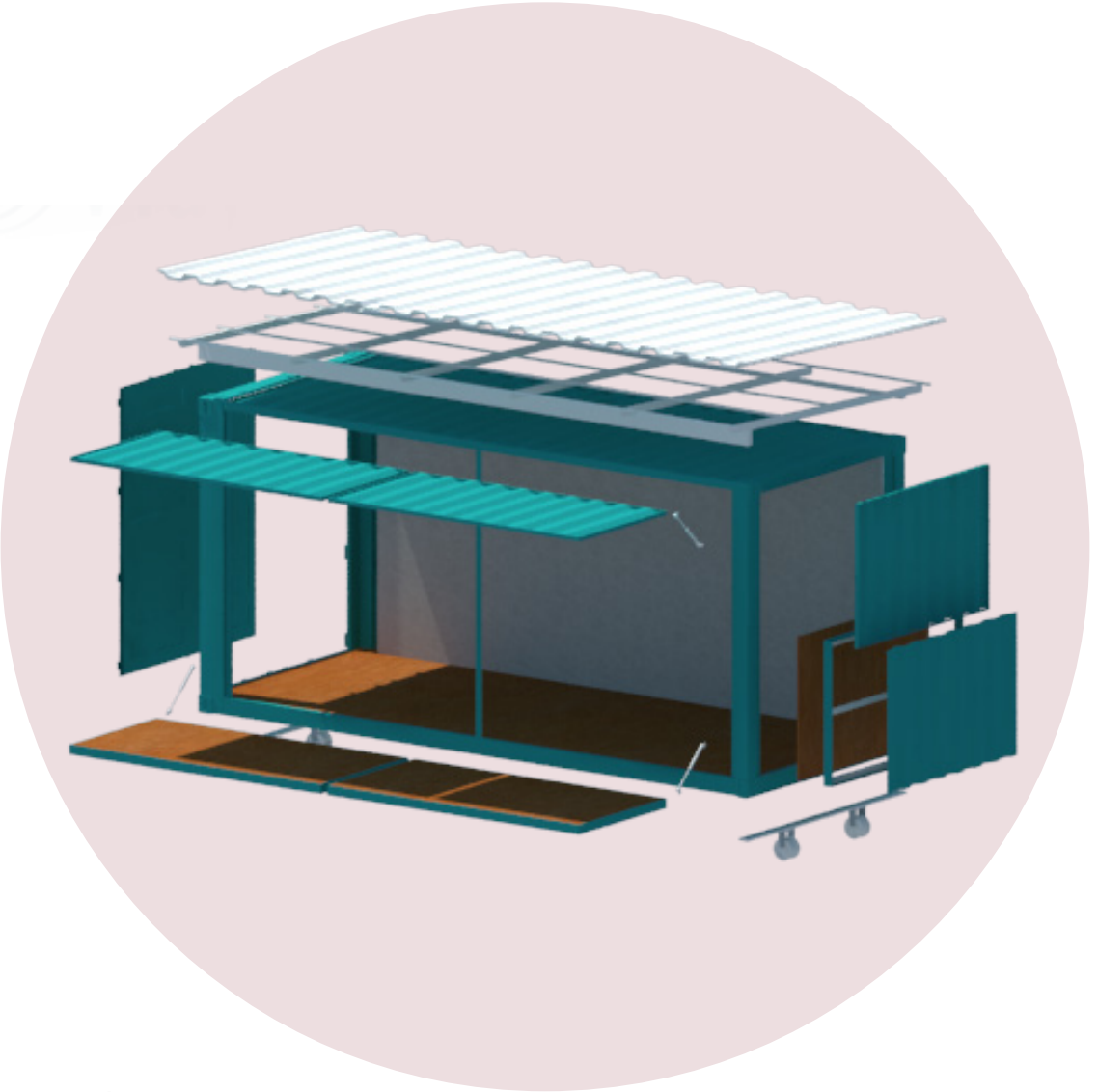
Cortes longitudinais





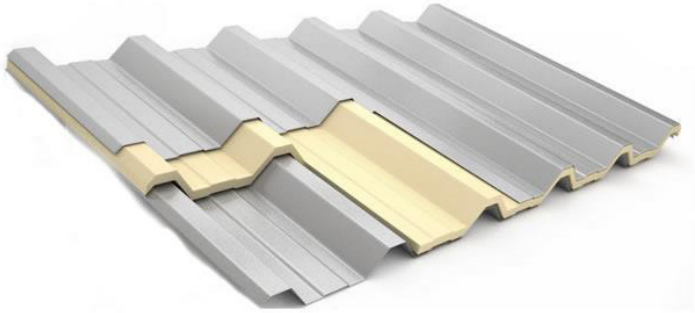






Perspectiva explodida do módulo
mostrando seus componentes.

Detalhe da telha utilizada na cobertura, composta por duas chapas de aço galvanizado e 'recheada' com uma camada de isopor de 3 cm. A telha tem inclinação de 5 por centro sobre a cobertura do container, e deixa um bolsão de ar que contribui adicionalmente no conforto térmico.









considerações finais 7

O projeto propõe a reativação de um espaço que já teve grande importância para o município e que hoje se encontra fora da cidade formal e produtiva. Nesse espaço onde alguns usos já ocorrem, a intenção é mantê-los, oferecer-lhes mais possibilidades de apropriação, e talvez atrair para tal espaço alguns grupos que jamais pensariam em frequentá-los. Atividades distintas poderiam ocorrer simultaneamente nos módulos durante o dia e a noite, trazendo mais vivacidade para a área. O uso de rodas permite que os módulos sejam movidos, unidos e mesmo levados para outros bairros ao longo da linha, como que uma instalação itinerante. O vazio não perderá sua essência de liberdade, o espaço do flanar, pois as trocas entre os indivíduos somente tornariam mais rico tal espaço. O projeto não pretende impor funções definidas, mas deixá-las a cargo das pessoas. O caráter principal da intervenção seria a adaptabilidade e fluidez, pois o projeto é livre, móvel, temporário e flexível. Afinal, nossas cidades acompanham o ritmo acelerado dos dias atuais e se transformam a cada dia. Também a arquitetura deve acompanhar esse processo. O devir, condição presente em todas as coisas e seres vivos, precisa de espaço para se materializar, espaço que permita uma constante transformação e evolução.





8 referências bibliográficas

ABREU, Diores Santos. Formação Histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente SP: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972. 339 p.
ALEX, S. Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: SENAC, 2008.
ARAKAKI, Elizabeth Mie. A Paisagem e os trilhos no Oeste Paulista: o caso de Presidente Prudente. São Paulo: 2010 (Tese Doutorado, FAU USP). 144p.
BARON, Cristina M. P. FIORIN, Evandro. FRANCISCO, Arlete M. HIRAO, Hélio. Urbanização, industrialização e patrimônio urbano em Presidente Prudente. In: ENTECA 2013 IX Encontro Tecnológico da Engenharia Civil e Arquitetura. Maringá – PR, UEM, 2013.
CARERI, F. WALKSCAPES, o caminhar como prática estética. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2013.
CARERI, F. Walkscapes ten years after. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. Volumen 4, número 1, páginas 207-213 – City Readings – 2012.
DEBORD, G. Teoria da Deriva. Disponível em: < http://ptbr.protopia.wikia.com/wiki/Teoria_da_Deriva>. Acesso em: 29 de ago. de 2016.
DELEUZE. GUATTARI, F. Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia, vol. 3. Tradução de Aurélio Guerra Neto et alii. — Rio de Janeiro : Ed. 34, 1996 (Coleção TRANS)
GEHL, J. Cidades para pessoas. Tradução de Anita Di Marco com a colaboração de Anita Natividade. 3ª edição. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262 p.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em:
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.
JACQUES, Paola B. Corpografias urbanas - Disponível em http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165
JACQUES, Paola Berenstein. O grande jogo do caminhar. Resenhas Online, São Paulo, ano 12, n. 141.04, Vitruvius, set. 2013. <www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/12.141/4884>.
KÜHL, Beatriz M. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Secretaria de Estado da Cultura do Estado de S. Paulo, 1998.
_____. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.
_____. O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. Anais do II Seminário de Patrimônio Agroindustrial, São Carlos, 2010.
MENDES, Rui. TERRAIN VAGUE: Para uma renovada cartografia do espaço urbano. Em revista Estudo Prévio, Centro de

Estudos de Arquitetura, Cidade e Território da Universidade Autônoma de Lisboa. Editor: CEACTUAL, 2011.
MERLEAU-PONTY, M. Fenomenologia da percepção. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
PALLASMAA, J. Los ojos de la piel. Tradução de Moisés Puentes. Barcelona: Gráficas 92, SA, 2006. 76 p.
RESENDE, Benjamin. Raízes Prudentinas. São Paulo: Editora SENAC, 1992.
_____. Raízes Prudentinas 2. Presidente Prudente: Ed. do Autor, 2006.
SOARES, Elaine. Vila Marcondes traz relatos da origem e crescimento da cidade. O Imparcial, Presidente Prudente, 2 Mar. 2014. Cidades, p. 3b.
SOLÀ – MORALES, Ignasi. Terrain Vague. Barcelona: Gustavo Gilli, 2002.
ZUMTHOR, P. Atmosferas: entornos arquitetônicos – as coisas que me rodeiam. Tradução de Astrid Grabow. 1ª edição, 2ª impressão, Barcelona: Litosplai, SA, 2009. 73 p.