



LEITO FERROVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE:

Um olhar para além do visível

- ad urbe condita





CIDADE NUA

[...]

BECOS E VIADUTOS, *SURGE* OS CONTEÚDOS
A VIDA E A MISÉRIA JUNTAS É UM ABSURDO

DIVIDIR O PÃO DURO COM O VIRA-LATA
[...]

MESMO VIVENDO AS MARGEM DA SOCIEDADE QUE
PRECONCEITUOSAMENTE *DISCRIMINAM* AQUELES QUE NADA TEM
[...]

UM TETO
UM ENDEREÇO
ME DIZ QUAL É O PREÇO
AONDE É QUE EU ME ENCAIXO
SE É ISSO QUE EU MEREÇO
[...]

CIDADE NUA
IMPLACÁVEL PRA QUEM NÃO CONHECE
UMA VEZ DENTRO DELA VOCÊ JAMAIS ESQUECE
[...]

(DJ ALPISTE)

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
PRESIDENTE PRUDENTE

ESDRAS VELOSO DOS SANTOS
Orientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin

LEITO FERROVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE:
Um olhar para além do visível - *ad urbe condita*

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
PRESIDENTE PRUDENTE

ESDRAS VELOSO DOS SANTOS
Orientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin

LEITO FERROVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE:
Um olhar para além do visível - *ad urbe condita*

Monografia do Trabalho Final de Graduação
apresentado ao curso de Arquitetura e urbanismo
da Universidade Estadual Paulista “Júlio de
Mesquita Filho” sob a orientação do Professor
Doutor Evandro Fiorin.

PRESIDENTE PRUDENTE
2015

“O Éden é um campus experimental, uma espécie de taba, onde todas as experiências humanas são permitidas – humano enquanto possibilidade da espécie humana. É uma espécie de lugar mítico para as sensações, para as ações, para a feitura de coisas e construção do cosmos interior de cada um – por isso, proposições “abertas” são dadas e até mesmo materiais brutos e crus para o “fazer coisas” que o participante será capaz de realizar.”

(OITICICA, 1969)

AGRADECIMENTOS

O DESENVOLVIMENTO DESTA TRABALHO TEVE O AUXÍLIO, EM DIVERSAS CIRCUNSTÂNCIAS E SITUAÇÕES, DE PESSOAS QUE, DE ALGUMA FORMA, PARTICIPARAM DIRETA OU INDIRETAMENTE E QUE FORAM CRUCIAIS PAR SUA EXECUÇÃO. DESTA MANEIRA, TENHO MUITO A AGRADECER, EM PRIMEIRO LUGAR, A DEUS EM SUA SANTÍSSIMA TRINDADE, POR ME DAR SAÚDE, FORÇAS E CAPACIDADE FÍSICA E MENTAL PARA ALCANÇAR ESTA META.

QUERO SOBRETUDO DEDICAR ESTA CONQUISTA A MEU PAI AMARILDO, MINHA MÃE HÉLIA E MINHAS IRMÃS ACSA E KEILA, OS QUAIS SEMPRE FORAM PILARES DE SUSTENTAÇÃO EM TODA A MINHA VIDA, E MAIS RECENTE, MEU SOBRINHO KENNY; TAMBÉM À MINHA AVÓ NAIR (*IN MEMORIAN*) - QUE ME PROPICIOU UM CAMINHO PARA EU CHEGAR ATÉ AQUI, JUNTAMENTE COM MEU TIO JOSÉ. QUERO TAMBÉM DEDICAR A UMA PESSOA QUE, EM POUCO TEMPO DE CONVÍVIO E RELACIONAMENTO, JÁ SE TORNOU FUNDAMENTAL EM MINHA VIDA: MINHA DOCE E LINDA NAMORADA ANDRESSA (BEBÊ), QUE DIVIDIU COMIGO MOMENTOS DE LUTAS E CONQUISTAS.

AGRADEÇO GRANDEMENTE AO MEU ORIENTADOR: PROF. DR. EVANDRO FIORIN, QUE COM MUITA PACIÊNCIA PROPICIOU MEU DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL, CAPACITANDO-ME EM VER A ARQUITETURA COM OUTROS OLHARES. E ALGUMAS PESSOAS QUE ME AUXILIARAM E INFLUENCIARAM EM REPRESENTAÇÕES GRÁFICAS A PARTIR DE SOFTWARES AMPLAMENTE UTILIZADOS NESTE TRABALHO: FABRÍZIO, PEDRO (AVATAR), ALEX E YANNE.

DURANTE A GRADUAÇÃO, VÁRIAS AMIZADES FORAM FEITAS, AS QUAIS DIVIDIRAM MANHÃS, TARDES, NOITES E MADRUGADAS FAZENDO TRABALHOS, COMPARTILHANDO IDEIAS E ESTRESSSES, TAMBÉM MERECEM SER CITADAS NESTAS PALAVRAS, COMO: MARTA, GABI, NAYRA, BIA (EMBOABA), ERIVELTON (VELTÃO), MARIANA (TILT), E O ANDERSON (MAQUETARIA) PELOS DIVERSOS AUXÍLIOS. ALÉM DOS PROFESSORES QUE ME ENSINARAM DURANTE TODA A MINHA FORMAÇÃO, OS QUAIS SOU MUITO GRATO, MAS PRECISO SALIENTAR DUAS: AUGUSTA (CURSINHO DO XI) E DULCE (L.A.), POR TODO O ESFORÇO E ACOMPANHAMENTO PRÉ-VESTIBULAR, E PELO TRABALHO ACADÊMICO DESENVOLVIDO: IRACIMARA.

NÃO MENOS IMPORTANTE, CITO ALGUMAS PESSOAS QUE COMPARTILHEI ALGUM TEMPO NA MORADIA ESTUDANTIL E NO “RANGO COLETIVO”, COM OS QUAIS MUITO APRENDI, TANTO EM INFORMAÇÕES COMO EM UM AMPLO CONVÍVIO SOCIAL: PEDRO (B1), MARIANA RUBIRA, SIDNEY E ERIC (COLEGAS DE QUARTO), GABRIEL (BISCUIT), FLÁVIA, ELINES (INSTRUMENTO), GUILHERME, MAICON E LÉO (GRANDES INFLUÊNCIAS NOS ESTUDOS), AGDA, HIDEKI, RODOLFO (RODS), RICARDO (MANDO RICA / SERGINHO), FELIPE (ITAPEVA), ANA B. E CORONEL (RODOLFO), JEAN (BIXÃO), PIETRO (E AÍ!)

MEUS FAMILIARES, QUE MUITOS SÃO: TIOS E TIAS, PRIMOS E PRIMAS, CUNHADOS E CUNHADA, SOGRO E SOGRA, MUITOS COLEGAS E COMPANHEIROS DE TODAS AS JORNADAS, AQUELES QUE NÃO CITEI, POR ALGUMA FALHA NA MEMÓRIA, TAMBÉM AGRADEÇO, POIS A PESSOA E PROFISIONAL QUE VENHO ME TORNANDO, NÃO SERIA O MESMO SEM A INTERVENÇÃO DE TODOS OS QUE, DE ALGUMA MANEIRA, PASSARAM POR MINHA VIDA.

MUITO OBRIGADO MESMO!

ESDRAS VELOSO DOS SANTOS.

1



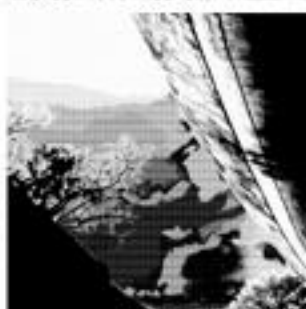
..... História [13 - 25]

2



..... Crescimento da Cidade [27 - 33]

3



..... O Viaduto [35 - 49]

4



..... Patrimônio e Marginalidade [51 - 57]

5



..... Quebrando a fronteira [59 - 65]

Deterioração [67 - 83].....



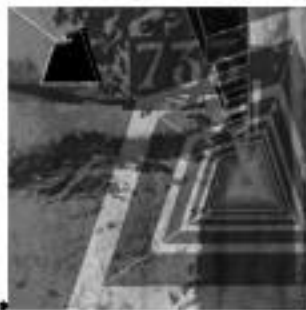
O cotidiano [85 - 101]



Reflexão [103 - 109].....



O Projeto [111 - 185]



Referências [187 - 191]



6

7

8

9

10

ca

SÃO PAULO



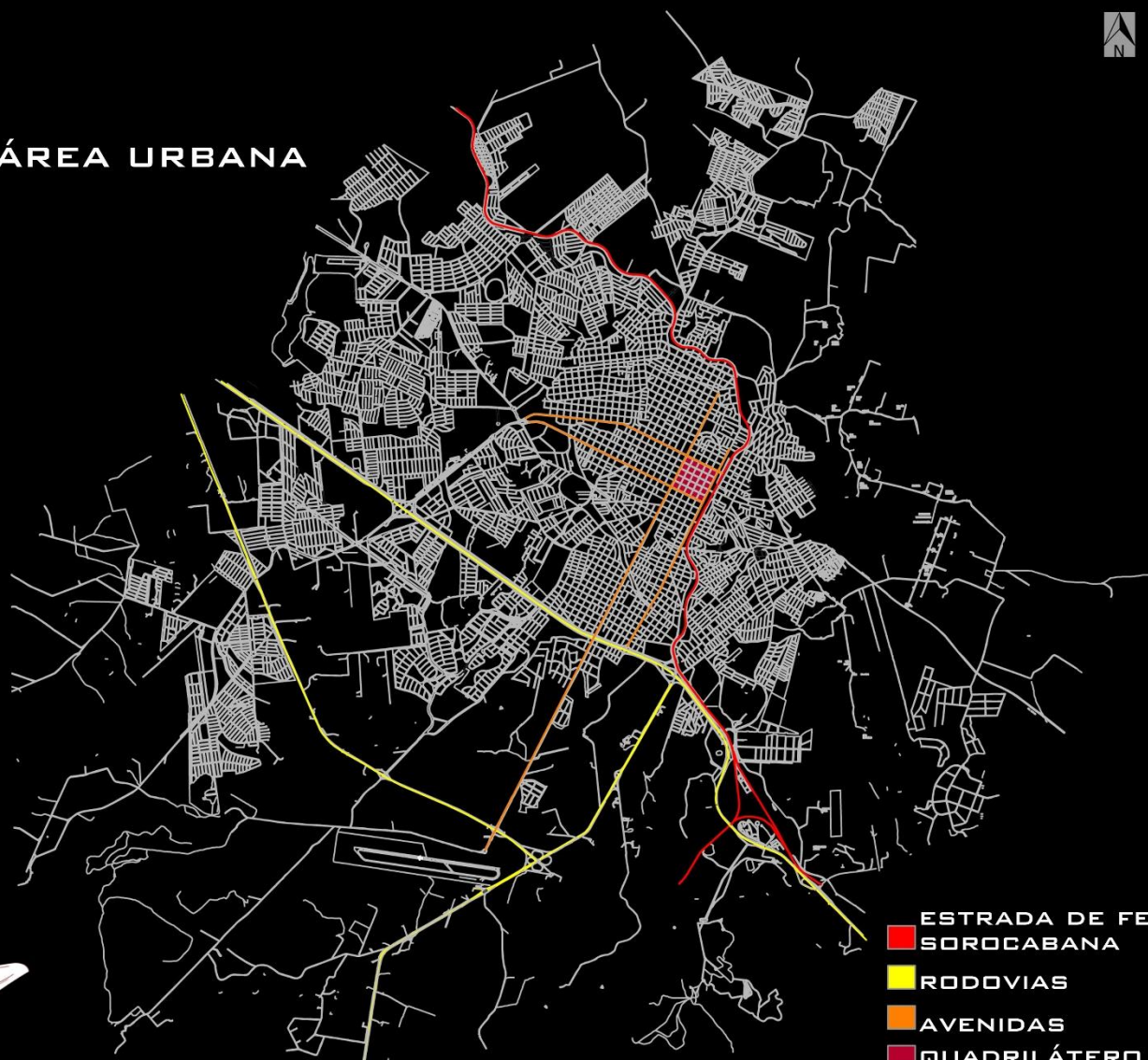
OESTE PAULISTA

MUNICÍPIO

PRESIDENTE

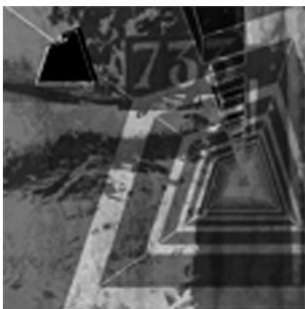
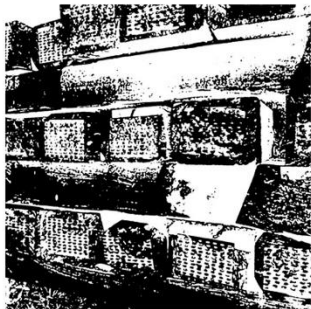
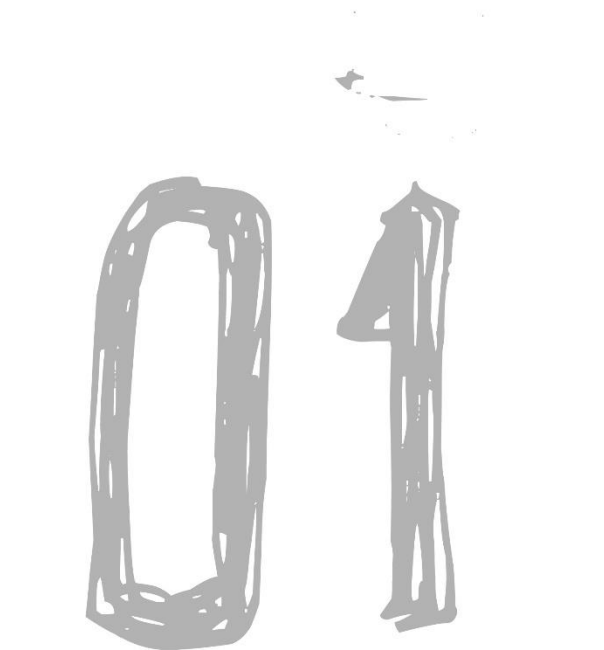
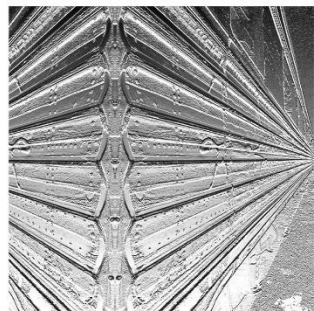
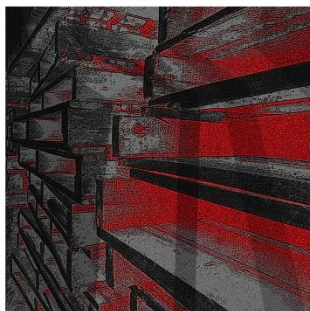


ÁREA URBANA



- ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA
- RODOVIAS
- AVENIDAS
- QUADRILÁTERO CENTRAL

PRUDENTE



An abstract, high-contrast geometric composition. The image is filled with sharp, angular planes and lines, creating a sense of depth and perspective. The primary colors are a vibrant red and a dark, textured black. The red planes appear to be illuminated from the side, while the black planes are in deep shadow. The overall effect is reminiscent of a stylized, low-poly architectural rendering or a digital sculpture. In the bottom right corner, the word "História" is written in a white, hand-drawn, slightly irregular font. The letters are thick and have a sketchy quality, with some internal details visible, like the 'i' having a dot and the 'r' having a small loop. The text is positioned on a black plane, making it stand out clearly.

História

Formação da Cidade

A **ESTRADA DE FERRO SOROCABANA (EFS)** CHEGA ÀS TERRAS DE FRANCISCO DE PAULA GOULART, O CORONEL GOULART¹, EM 1917, NO PERÍODO FINAL DA EXPANSÃO CAFEIEIRA NO ESTADO DE SÃO PAULO. TAIS TERRAS ERAM ORIUNDAS DA “IMAGEM DESBRAVADORA” DO REFERIDO CORONEL, QUE, SEGUNDO SEU FILHO, “CARREGAVA FACÕES, MACHADO E TODOS OS EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS NA ÉPOCA [...]” PARA “[...] ABRIR OS SERTÕES²”.

A PARTIR DESSE PIONEIRISMO DEU-SE O DESENHO DO PRIMEIRO ARRUAMENTO, O EMBRIÃO DA FUTURA CIDADE – A VILA GOULART, NA CHAMADA GLEBA PIRAPÓ-SANTO ANASTÁCIO, NO LADO DESTA DA LINHA FÉRREA. O INÍCIO DESSE EMPREENDIMENTO FOI FEITO SEM UM CONSIDERADO INVESTIMENTO DE CAPITAL, ALÉM DA FALTA DE PLANEJAMENTO. OS LOTES NÃO POSSUÍAM DEMARCAÇÕES PRECISAS E NEM SE QUER HAVIA DOCUMENTAÇÃO NECESSÁRIA ÀS SUAS OCUPAÇÕES, CARECENDO, MUITAS VEZES, DE SIMPLES AUTORIZAÇÕES DO PRÓPRIO CORONEL.

¹ O TÍTULO OSTENTADO VINHA DO PODER POLÍTICO, ECONÔMICO E SOCIAL QUE DESFRUTAVA FRANCISCO DE PAULA GOULART. ERA “CORONEL” POR ACLAMAÇÃO POPULAR, ASSIM COMO O OUTRO PIONEIRO JOSÉ SOARES MARCONDES. (ABREU, 1972, P.47)

² CORREIA, G. NETO E FILHO DE MARCONDES E GOULART RECONTAM A HISTÓRIA DA CIDADE: LAURO FLÁVIO MARCONDES E JÚLIO GOULART RELATAM CHEGADA DE AVÔ E PAI À CIDADE, QUE COMEÇOU COM 25 QUARTEIRÕES. PRESIDENTE PRUDENTE, 1992. PORTAL IFRONTEIRA. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.IFRONTEIRA.COM/MOBILE/NOTICIA-40456](http://www.ifronteira.com/mobile/noticia-40456)>. ACESSO EM: 13 MAIO 2014.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA FOI INAUGURADA EM 1919 E TINHA SUAS PORTAS VOLTADAS PARA A VILA RECÉM-CRIADA, A QUAL TINHA UMA TOPOGRAFIA MAIS SUAVE, PERMITINDO A FORMAÇÃO DE TERRENOS PLANOS E BARATOS, E CONSEQUENTEMENTE MAIS PROCURADOS PARA A COMPRA DO QUE NO LADO LESTE DOS TRILHOS, ONDE O RELEVO MAIS ACIDENTADO DIFICULTAVA SUA OCUPAÇÃO. CONTUDO, O EMPREENDEDOR DIZIA QUE: “A CIDADE PRECISAVA CRESCER DEPRESSA PARA ATRAIR E FIXAR COMPRADORES DE TERRAS” (ABREU, 1972, P. 62-63). O CORONEL GOULART TAMBÉM SE FAVORECEU DE SUA FORÇA POLÍTICA, QUE PROPORCIONOU A IMPLANTAÇÃO DOS PRIMEIROS EQUIPAMENTOS URBANOS, PERMITINDO A OCUPAÇÃO DE SUAS TERRAS PELAS CLASSES MAIS PRIVILEGIADAS.



Figura 01



Figura 02

FIG. 01 E 02: A PRIMEIRA ESTAÇÃO E SUA GARE, DÉCADAS DE 1920 E 1930.
FONTE: ACERVO DO MUSEU HISTÓRICO E ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL.

QUANDO A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PRESIDENTE PRUDENTE PASSOU A OPERAR, O NÚCLEO JÁ TINHA UMA PEQUENA CAPELA, UM ARMAZÉM DE SECOS E MOLHADOS E ALGUMAS RESIDÊNCIAS PRÓXIMAS.

PARALELAMENTE À FORMAÇÃO DA VILA GOULART, JOSÉ SOARES MARCONDES, PROPRIETÁRIO DAS TERRAS LOCALIZADAS AO LESTE DOS TRILHOS, IMPLANTA OUTRO LOTEAMENTO – A VILA MARCONDES, EM 1920, POIS: “COMO EM FRENTE À ESTAÇÃO JÁ HAVIA UMA VILA, CUJO DONO ERA CONCORRENTE NAS VENDAS, FOI PRECISO CRIAR UM NÚCLEO URBANO NUM SÍTIO OPOSTO AO PRIMEIRO PARA ACOLHER AOS QUE CHEGASSEM” (ABREU, 1972, P. 77).

SEGUNDO ABREU (1972, P. 80), PARA OBTER MELHORES RESULTADOS NA NEGOCIAÇÃO DE VENDA DOS LOTES AO LESTE DA CIDADE, FOI FEITO INVESTIMENTO EM ESTUDADA PROPAGANDA, POIS, O TAMBÉM CHAMADO “CORONEL MARCONDES” POSSUÍA UMA COMPANHIA DE IMÓVEIS EM SÃO PAULO E EM LONDRES, QUE LHE PROPICIOU CONSIDERÁVEL SUPORTE FINANCEIRO.

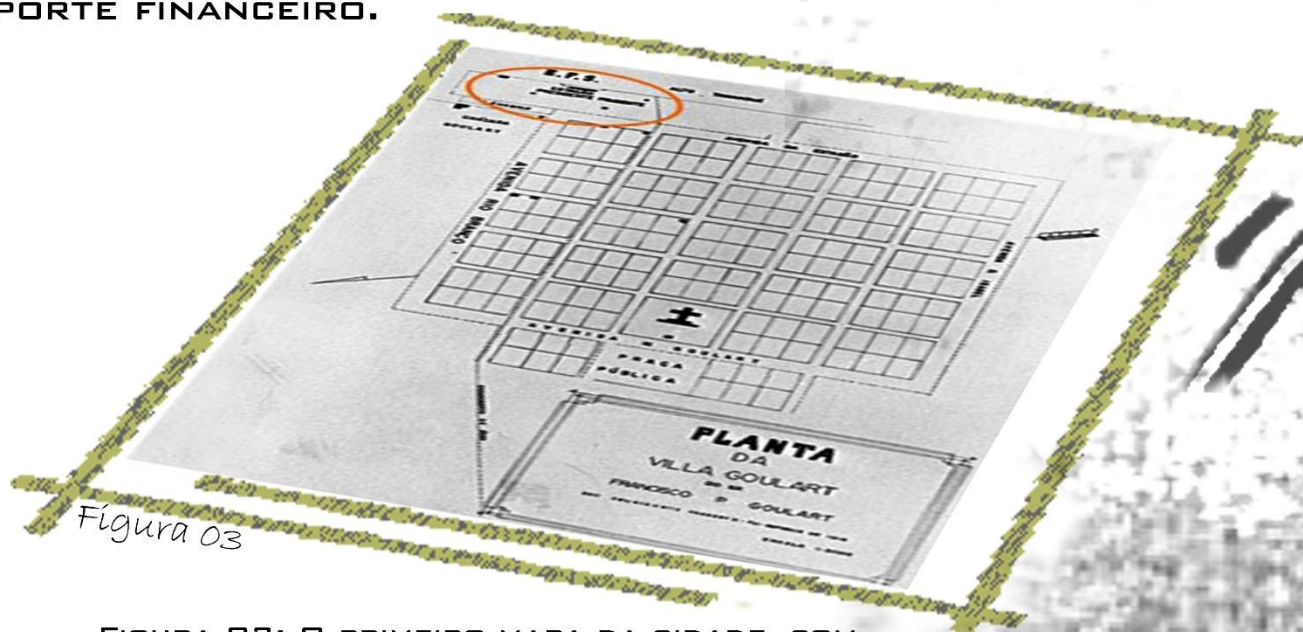
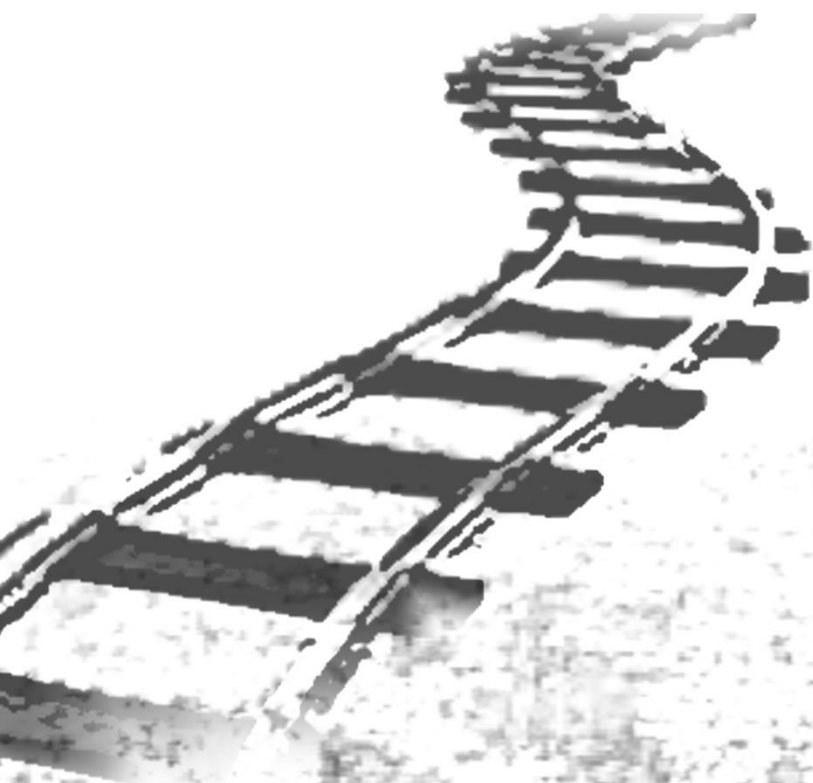


Figura 03

FIGURA 03: O PRIMEIRO MAPA DA CIDADE, COM DESTAQUE PARA A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, EM 1919.



NO ENTANTO, O CARÁTER MAIS EMPRESARIAL DA NEGOCIAÇÃO DAS TERRAS FAZIA COM QUE AS TRANSAÇÕES IMOBILIÁRIAS SE TORNASSEM DEMORADAS E CARAS, EM COMPARAÇÃO COM O “OUTRO LADO” DOS TRILHOS. PROCURAVA-SE FAZER TUDO CONFORME A LEI, SOB PRESCRIÇÕES DA COMPANHIA MARCONDES DE COLONIZAÇÃO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. TAIS DIFERENÇAS NA FORMA DE COMERCIALIZAÇÃO E OCUPAÇÃO DO LADO LESTE E OESTE DA LINHA FÉRREA CARACTERIZARAM AS DICOTOMIAS ESPACIAIS ENTRE A VILA GOULART E A VILA MARCONDES - OS NÚCLEOS URBANOS QUE ORIGINARAM A FUTURA CIDADE.

AS DIFERENÇAS QUE SE
TÊM ATÉ O PRESENTE
SÃO HERANÇAS DO
PERÍODO DE FORMAÇÃO
DA CIDADE.

EM 1926, A ESTAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE JÁ TINHA UM
NOVO EDIFÍCIO CONSTRUÍDO E O MESMO “DAVA AS COSTAS” PARA
A VILA MARCONDES.



Figura 04

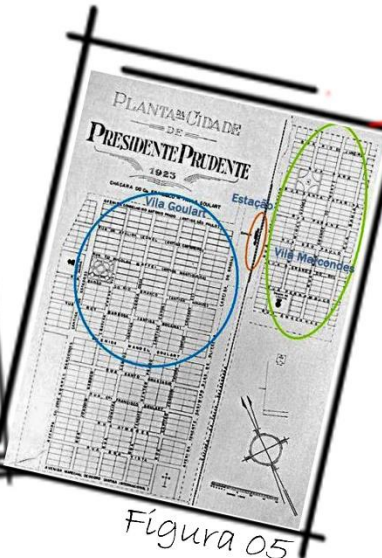


Figura 05

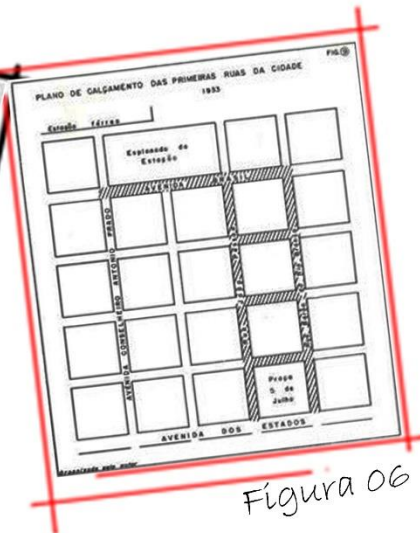


Figura 06

FIGURAS 04, 05 E 06: O QUADRILÁTERO CENTRAL, O NÚCLEO URBANO DE
PRESIDENTE PRUDENTE EM 1923, PLANO DE CALÇAMENTO DAS PRIMEIRAS
RUAS DA CIDADE, EM 1933.

FONTE: ACERVO DO MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO NACIONAL, E ABREU
(1972)

OBSERVANDO O PRIMEIRO CALÇAMENTO DA CIDADE, PODE-SE INFERIR QUE AS PRINCIPAIS VIAS ERAM A RUA JOÃO PESSOA (ATUAL R. TENENTE NICOLAU MAFFEI), A AVENIDA DA ESTAÇÃO (ATUAL AV. BRASIL) E A AVENIDA RIO BRANCO. (FIG. 06)



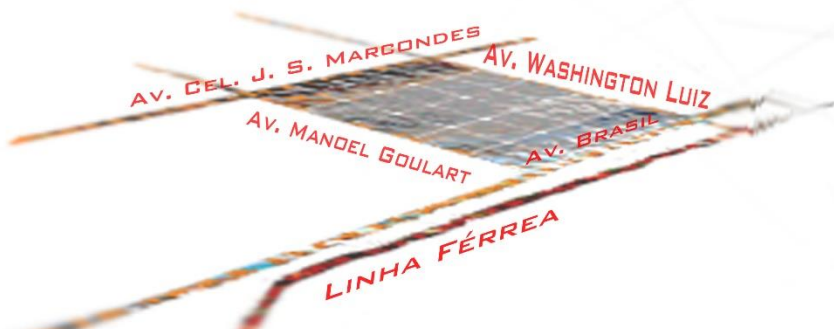
FIGURA 07



FIGURA 08



FIGURA 09



FIGURAS 07, 08 E 09: RUA TENENTE NICOLAU MAFFEI NA DÉCADA DE 1930.
FONTE: ACERVO DO MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO E MUNICIPAL.

GHIRARDELLO (2002) DEMONSTRA QUE O DESENHO URBANO DAS CIDADES DO NOROESTE PAULISTA FORMADAS APÓS A INSTALAÇÃO DA FERROVIA FOI ORIENTADO PELA ESTRADA DE FERRO, A PARTIR DAS ESPLANADAS DAS ESTAÇÕES, OBEDECENDO A UMA NOVA LÓGICA CAPITALISTA: COMPRA E VENDA DE TERRAS. DE ACORDO COM O AUTOR, INEXISTIU, NESSAS CIDADES, O ANTIGO SISTEMA DE FORMAÇÃO URBANA A PARTIR DO PATRIMÔNIO RELIGIOSO, ISTO É, DAS TERRAS DOADAS À IGREJA. ESTA LÓGICA É TAMBÉM IDENTIFICADA NA FORMAÇÃO DO NÚCLEO URBANO DE PRESIDENTE PRUDENTE, POIS, DE ACORDO COM ABREU (1972, p. 47), TANTO UM CORONEL QUANTO O OUTRO LOTEARAM SUAS TERRAS PRÓXIMAS À ESTAÇÃO PARA AMPARAR AS VENDAS DE TERRAS RURAIS NA REGIÃO, POIS ERA PRECISO UM CENTRO DE LIGAÇÃO ENTRE O SERTÃO E O MUNDO POVOADO.

EM 1925, UMA LEI PROIBIU A INSTALAÇÃO DE MAQUINÁRIOS PARA O CAFÉ NO LADO OESTE DA CIDADE. ISTO FAZIA COM QUE GALPÕES E ARMAZÉNS, COMO O INSTITUTO DO CAFÉ (IBC), INSTALAÇÕES FABRIS, COMO AS INDÚSTRIAS REUNIDAS DA FAMÍLIA MATARAZZO EM 1937,

OU OUTRAS EDIFICAÇÕES QUE FAVORECIAM A LOGÍSTICA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, ALÉM DE CASARIOS MAIS SIMPLES, SE DIRECIONASSEM PARA O LESTE, NA VILA MARCONDES.



Figura 10



FIGURA 10: GALPÕES E LINHA FÉRREA
FONTE: ACERVO PESSOAL

AS ESPECIFICIDADES DE USO DO SOLO URBANO FORAM DETERMINANTES PARA CONSOLIDAR O PERFIL DAS POPULAÇÕES QUE SE APROPRIARAM DE CADA UM DOS DOIS LADOS DA LINHA FÉRREA. A CIDADE CRESCER, DE INÍCIO, AO LONGO DO ESPIGÃO FORMADO PELA FERROVIA, BENEFICIANDO-SE PELA PROXIMIDADE DA ÁREA DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO ECONÔMICA, LOCAL E REGIONAL.



Figura 11



Figura 12



Figura 13

EM 1920, FOI CONSTRUÍDA A RESIDÊNCIA DO ENGENHEIRO CHEFE DA ESTAÇÃO DA ANTIGA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA (EFS). PARA OS QUE LIDAVAM COM QUESTÕES BUROCRÁTICAS, VENDAS, TRANSPORTE OU MANUTENÇÕES, CONSIDERADOS OS FUNCIONÁRIOS MAIS CATEGORIZADOS, FOI FEITA UMA COLÔNIA RESIDENCIAL. NO MESMO PERÍODO, HOUE A INSTALAÇÃO DE ALGUNS ARMAZÉNS QUE RECEBIAM AS CARGAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE, AFIM DE QUE SEUS RESPONSÁVEIS TIVESSEM UM LOCAL SEGURO PARA POSTERIORMENTE RETIRAREM-NAS³.

FIGURAS 11, 12 E 13: ANTIGA RESIDÊNCIA DO ENG. CHEFE DA EFS, COLÔNIA RESIDENCIAL E ARMAZÉNS, RESPECTIVAMENTE.
FONTE: ACERVO PESSOAL

³INFORMAÇÕES OBTIDAS A PARTIR DE UMA ENTREVISTA COM O JORNALISTA ALTINO CORREIA SOBRE A FORMAÇÃO DA CIDADE.



06

04

05

04

03

02

04

01

01 - ESTAÇÃO

02 - ARMAZÉM

03 - COLÔNIA RESIDENCIAL

04 - GALPÕES

05 - INDÚSTRIAS MATARAZZO

06 - VILA OPERÁRIA

LINHA FÉRREA



E SEU ENTORNO

A OCUPAÇÃO DO **Oeste Paulista**, QUE FOI A ÚLTIMA ETAPA DA EXPANSÃO CAFEEIRA, FOI MARCADA PELA PEQUENA PROPRIEDADE. APESAR DA AUSÊNCIA DE TERRAS ROXAS, SEU SOLO ARENÍTICO VIRGEM E COM BOA FERTILIDADE GEROU O INTERESSE DOS CAFEICULTORES. PORÉM, COM A CRISE DE 1929, OCORRE O DECLÍNIO DA EXPORTAÇÃO DO PRODUTO, SENDO SUBSTITUÍDO PELO CULTIVO DE ALGODÃO E PELA CRIAÇÃO DE GADO NA REGIÃO.

O CULTIVO DE ALGODÃO FAVORECEU A RÁPIDA RECUPERAÇÃO FINANCEIRA DOS FAZENDEIROS E BENEFICIOU SITIANTE (PEQUENOS PROPRIETÁRIOS), POIS NÃO SE EXIGIA INVESTIMENTO DE GRANDE QUANTIDADE DE CAPITAL E SUA PRODUÇÃO ERA RÁPIDA.

ASSIM, O ENTORNO DO LEITO FERROVIÁRIO FOI RECEBENDO INDÚSTRIAS DE BENEFICIAMENTO, AINDA NA DÉCADA DE 1930, PARA O DESENCAROÇAMENTO E MOAGEM DE ALGODÃO. EMPRESAS COMO A CONTINENTAL GIN CO (1935), A ANDERSON CLAYTON (1937), AS INDÚSTRIAS MATARAZZO (1937), ENTRE OUTRAS.

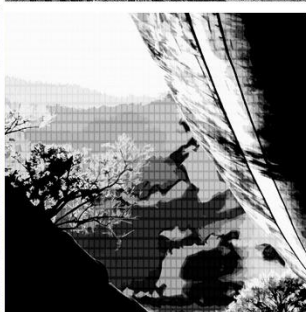
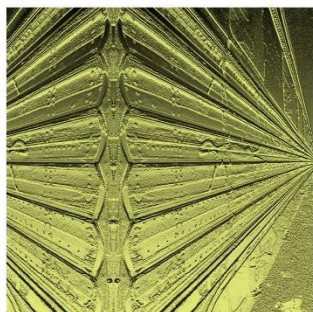
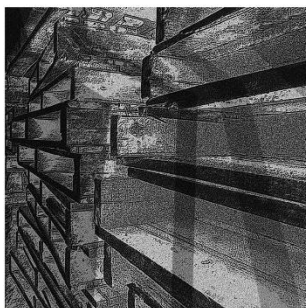
FIGURA 14: ANTIGA INDÚSTRIA DA FAMÍLIA MATARAZZO (ATUAL CENTRO CULTURAL MATARAZZO)
FONTE: ACERVO PESSOAL

FIGURA 14

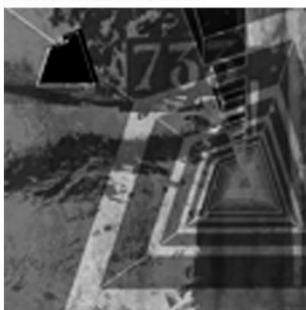
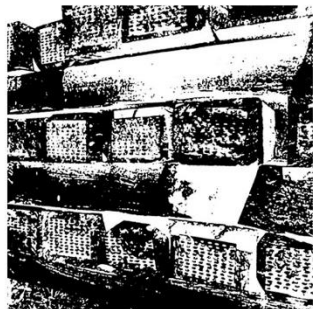


PRAÇA DA BANDEIRA

An aerial photograph of a city grid. A rectangular area in the lower right quadrant is highlighted in green. A red arrow points from this green area towards the left, towards the text 'PRAÇA DA BANDEIRA'. The text is in a yellow box. The city grid is visible in the background, with a road running diagonally from the top left towards the bottom right.



02



An aerial photograph of a city grid, viewed from a high angle. The streets are arranged in a regular pattern, with a prominent green corridor running vertically through the center. The image is rotated 90 degrees clockwise. The text "Crescimento da cidade" is overlaid in the bottom right corner.

Crescimento da cidade

Crescimento da Cidade



Figura 15



Figura 16



Figura 17

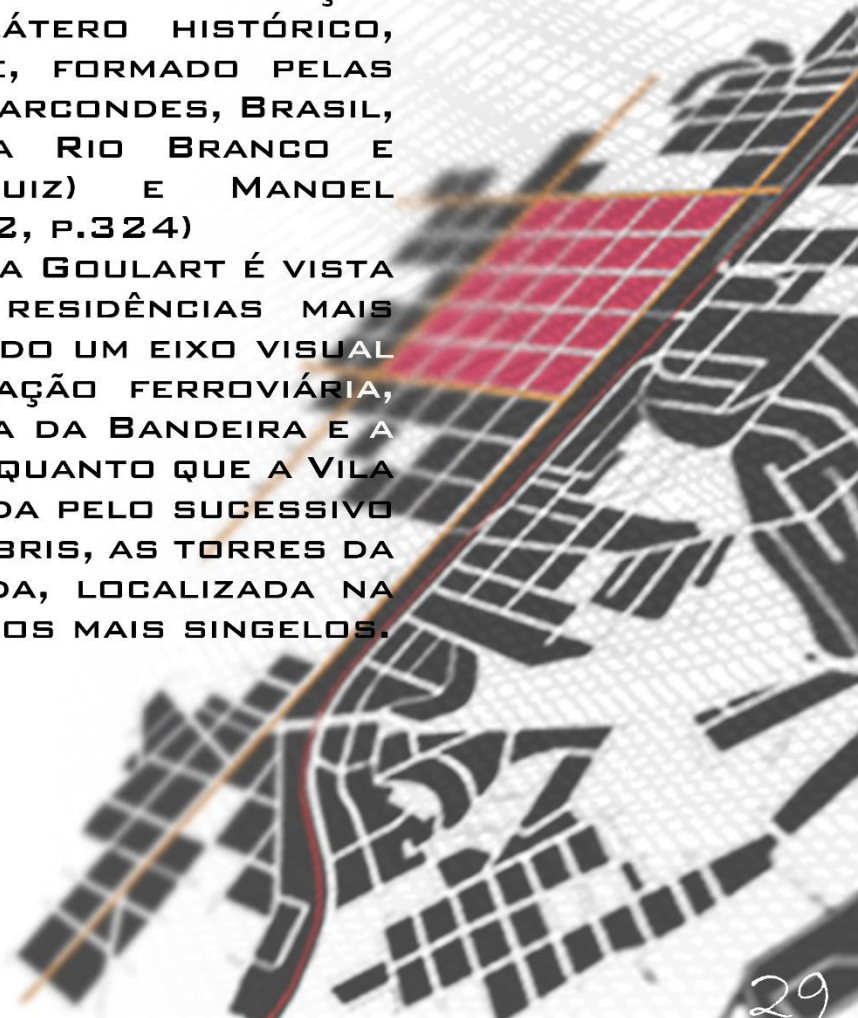
EM 1931, INICIOU-SE O SERVIÇO DE INSTALAÇÃO DE SARJETAS E, EM 1933, O DE CALÇAMENTO. NESTE MESMO ANO FORAM INICIADAS AS CONSTRUÇÕES DO JARDIM PÚBLICO NO QUARTEIRÃO ONDE, NA PLANTA DO CORDENL GOULART, ESTAVA PARA SER A IGREJA E O PAÇO MUNICIPAL. NO GOVERNO MIGUEL BRIZOLA DE OLIVEIRA (1936 A 1938), A EFS CEDEU À PREFEITURA MUNICIPAL A ÁREA DA ESPLANADA DA ESTAÇÃO PARA TRANSFORMÁ-LA EM JARDIM, POIS HÁ ANOS OS PREFEITOS REIVINDICAVAM DAQUELA O SEU CALÇAMENTO. ESTE FEITO DEU ORIGEM À PRAÇA DA BANDEIRA, INAUGURADA NO DIA 15 DE SETEMBRO DE 1940. NELA, HAVIA UMA FONTE LUMINOSA, BANCOS, ILUMINAÇÃO COM INSTALAÇÃO ELÉTRICA SUBTERRÂNA, INSTALAÇÕES SANITÁRIAS E UM JARDIM.

FIGURAS 15, 16 E 17: PRAÇA DA BANDEIRA, DÉCADAS 1930, 1940 E 1950, RESPECTIVAMENTE

FONTE: ACERVO DO MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL

PERCEBE-SE O **DESENVOLVIMENTO DA CIDADE** TENDO O COMPLEXO FERROVIÁRIO COMO UM GRANDE INTERVENTOR, O QUAL TRANSFORMAVA A PAISAGEM MEDIANTE O NOVO MODO DE VIDA URBANO. OS LOCAIS QUE ANTERIORMENTE ERAM INEXPLORADOS FORAM RAPIDAMENTE POVOADOS A PARTIR DE MOVIMENTOS MIGRATÓRIOS. O TRAÇADO DA CIDADE FOI SE DANDO EM FORMA DE TABULEIRO, MAS NEM SEMPRE PLANEJADO. TODAVIA, “[...] O PROGRESSO DA URBANIZAÇÃO LIMITAVA-SE AO QUADRILÁTERO HISTÓRICO, ONDE NASCERA A CIDADE, FORMADO PELAS QUATRO AVENIDAS: CEL. MARCONDES, BRASIL, ANTONIO PRADO (ANTIGA RIO BRANCO E ATUAL WASHINGTON LUIZ) E MANOEL GOULART.” (ABREU, 1972, P.324)

NA REGIÃO CENTRAL, A VILA GOULART É VISTA COM UM CONJUNTO DE RESIDÊNCIAS MAIS ELABORADAS, CONFIGURANDO UM EIXO VISUAL COM A ENTRADA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, JUNTAMENTE COM A PRAÇA DA BANDEIRA E A AV. WASHINGTON LUIZ; ENQUANTO QUE A VILA MARCONDES É RECONHECIDA PELO SUCESSIVO PANORAMA DE GALPÕES FABRIS, AS TORRES DA IGREJA N. SRA. APARECIDA, LOCALIZADA NA PRAÇA ANCHIETA E CASARIOS MAIS SINGELOS.





“NUM CONTEXTO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA, UM NOVO PROJETO DE ESTAÇÃO, SOBRE A ANTIGA, É EXECUTADO E CONSTRUÍDO EM 1943, ATENDENDO AO AUMENTO DA DEMANDA. O NOVO EDIFÍCIO APRESENTA UM DESENHO COM INFLUÊNCIA ART DECO, PRINCIPALMENTE NO FOYER, MAS A CONSTRUÇÃO, COMO UM TODO, APRESENTA CARACTERÍSTICAS DO PROTOMODERNO COM SUAS RELAÇÕES PROPORCIONAIS, LIMPEZA DE ELEMENTOS DO MODERNISMO, MAS AINDA NÃO TOTALMENTE DESVINCULADOS DO CLASSICISMO, OU SEJA, APRESENTA O CONTRASTE ENTRE AS LINHAS MODERNAS E SEU FORMALISMO CLÁSSICO.” (HIRAO, ET AL, 2011).

NA DÉCADA DE 1960, A POPULAÇÃO URBANA JÁ ERA MAIOR QUE A RURAL. SEGUNDO SPOSITO (1983), O CRESCIMENTO ALONGADO DA CIDADE COM SEUS NOVOS BAIRROS SEGUINDO A ESTRADA DE FERRO SE DEU ATÉ ESSE PERÍODO OCORRENDO ENTÃO UM “BOOM” NO NÚMERO DE LOTEAMENTOS NA ZONA OESTE. A REGIÃO LESTE TAMBÉM CRESCIA, PORÉM DE MANEIRA MAIS MODERADA.

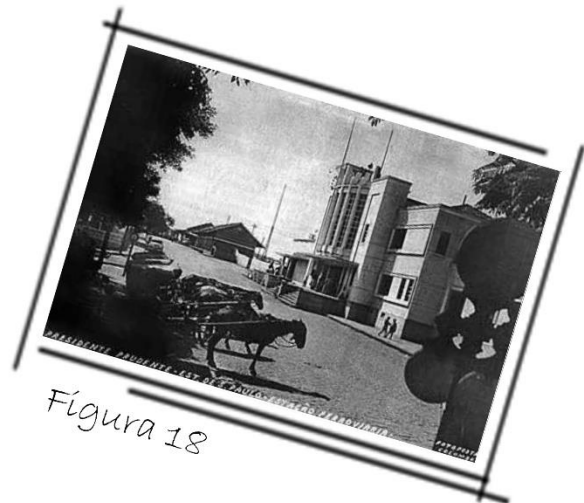


Figura 18

OS JORNAIS DA ÉPOCA PUBLICAVAM NOTÍCIAS COM TERMOS DE EXALTAÇÃO ÀS OBRAS QUE OCORRIAM NA CIDADE:

“PROGRESSO, MELHORAMENTO, MODERNO, IMPONENTE, CRESCIMENTO”

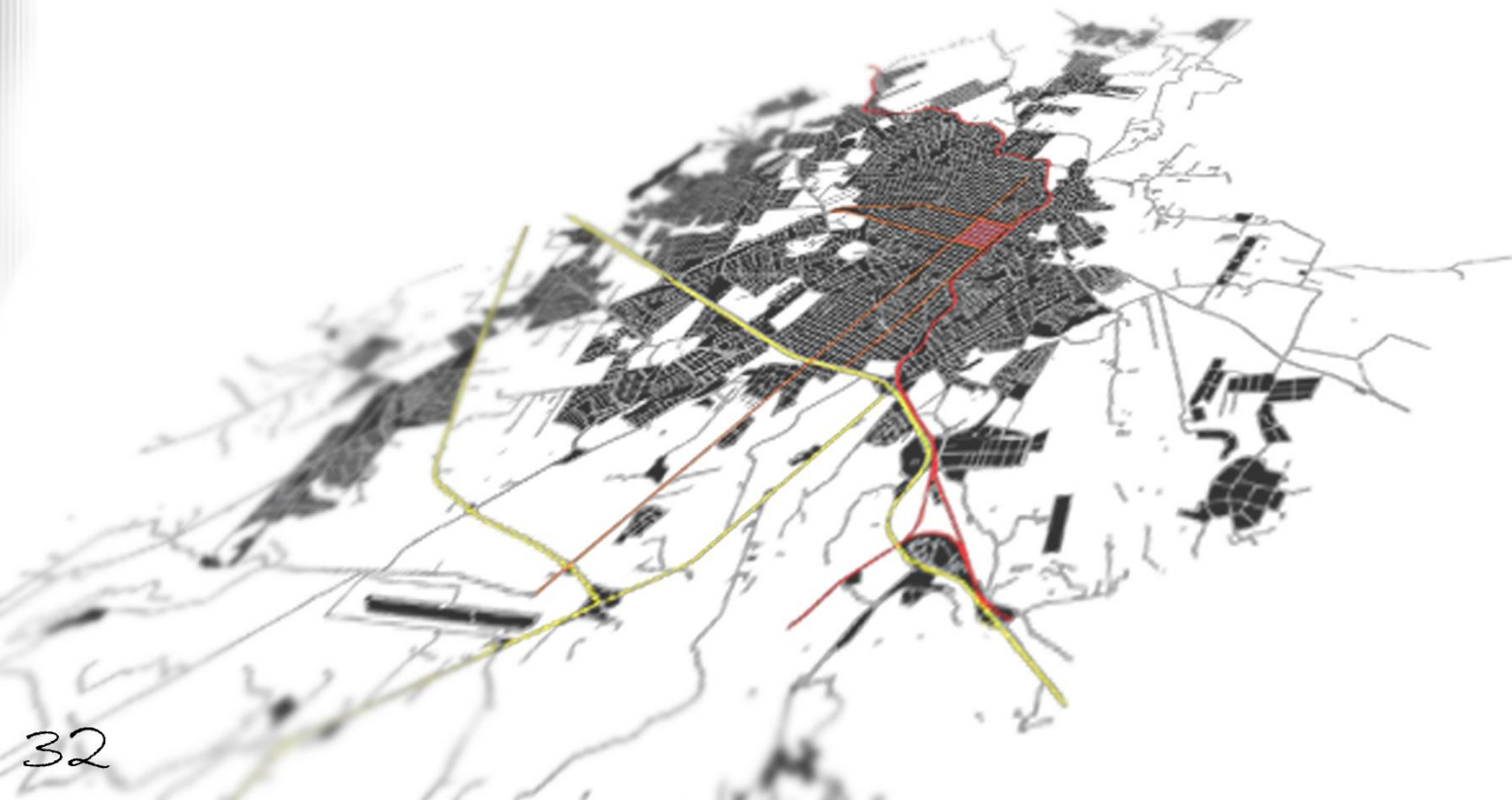


Figura 19

FIGURAS 18 E 19: NOVO EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO, DÉCADA DE 1940.
FONTE: ACERVO DO MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL

MESMO COM O CONSTANTE CRESCIMENTO DO MUNICÍPIO, O QUAL VINHA GANHANDO IMPORTÂNCIA NO OESTE PAULISTA, TORNANDO-SE POLO COMERCIAL E PRESTADOR DE SERVIÇOS, NÃO SE PODE DEIXAR DE OBSERVAR ALGUNS PROBLEMAS QUE FORAM SURGINDO DURANTE O SEU DESENVOLVIMENTO. NESSE SENTIDO, MESMO QUE A CULTURA DO CAFÉ E DO ALGODÃO TENHAM INCREMENTADO O CRESCIMENTO DOS DOIS NÚCLEOS URBANOS, O ANTAGONISMO DAS IMAGENS DO PASSADO FOI SENDO REFORÇADO PELA DECADÊNCIA DA ATIVIDADE INDUSTRIAL NA VILA MARCONDES.

A ESSA DÉBÂCLE PODEMOS ATRIBUIR O CRASH DA CULTURA CAFEIEIRA, EM SEGUIDA O ESMACECIMENTO DO CULTIVO DE ALGODÃO E A COMPLETA DESATIVAÇÃO DE IMPORTANTES PLANTAS AGROINDUSTRIAS QUE ESTAVAM ALI INSTALADAS, COMO O IBC E AS INDÚSTRIAS REUNIDAS DA FAMÍLIA MATARAZZO.



O LEITO FERROVIÁRIO QUE TRANSPORTAVA CAFÉ, ALGODÃO, PASSAGEIROS, “GIRAVA” A ECONOMIA DO PAÍS, FORMAVA CIDADES EM SUAS ADJACÊNCIAS, HOJE RECEBE APENAS UM TREM (20 A 40 VAGÕES) DE COMBUSTÍVEL DURANTE A SEMANA.

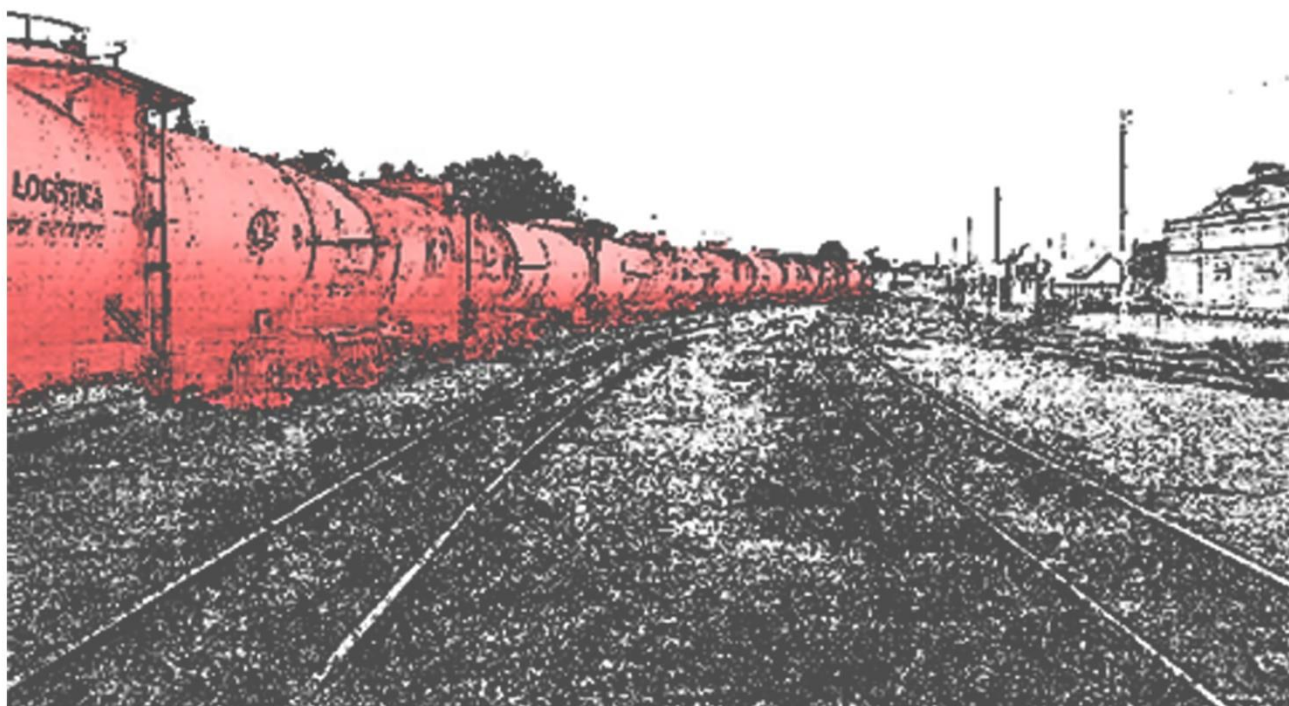
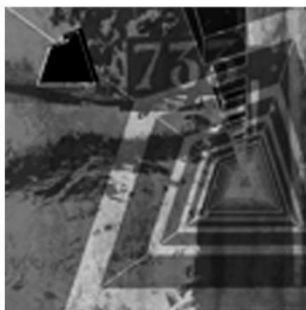
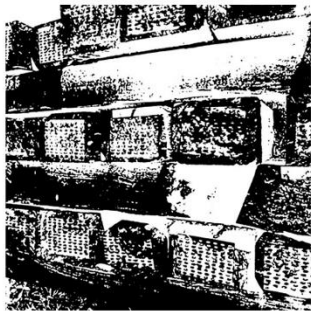
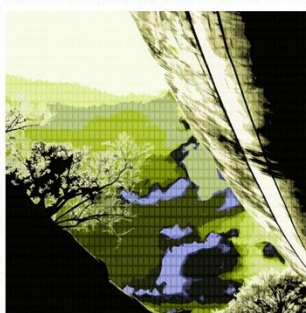
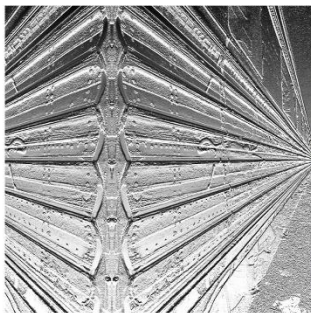
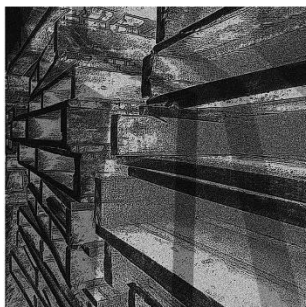


FIGURA 20: TREM CARGUEIRO QUE AINDA PASSA SOBRE O LEITO FERROVIÁRIO
FONTE: IMAGEM CEDIDA PELO JORNALISTA ALTINO CORREIA, E EDITADA PELO AUTOR.

03



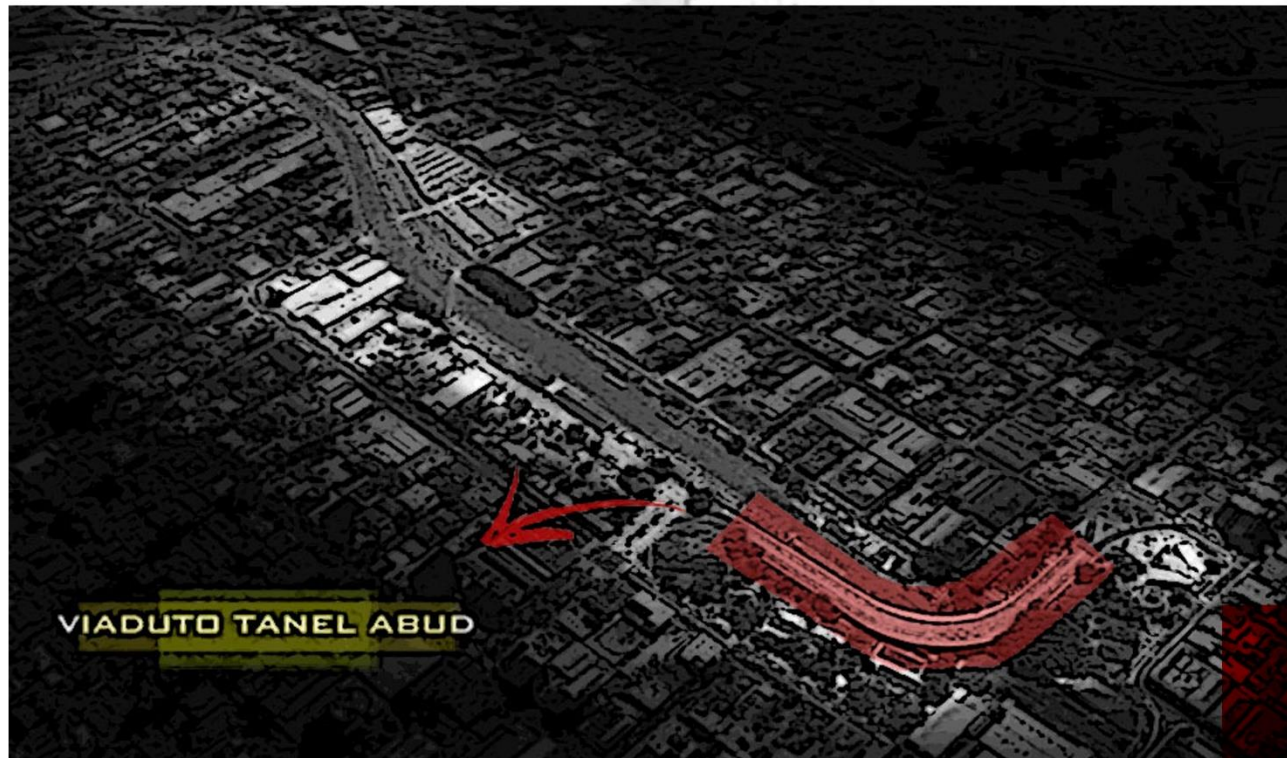


viaduto



“[...] O MUNICÍPIO ESTÁ RECEBENDO HOJE, UM DOS SEUS MAIORES EXPRESSIVOS PRESENTES. UMA OBRA DE ARTE, DA MAIS MODERNA TÉCNICA, QUE TERÁ INÚMERAS VANTAGENS. [...] TERÁ DUPLA FINALIDADE: DAR UM DUPLO SENTIDO AO SISTEMA VIÁRIO DA CIDADE E PERMITIRÁ UMA LIGAÇÃO INTER-BAIRROS QUE FACILITARÁ O TRÁFEGO DO CENTRO PARA A VILA MARCONDES E OUTROS BAIRROS ALÉM-LINHA, OFERECENDO MELHOR SEGURANÇA E PERMITINDO ECONOMIA SUBSTANCIAL DE COMBUSTÍVEL. [...]. UMA CONQUISTA QUE VINHA SENDO AGUARDADA HÁ MUITOS ANOS. UM VERDADEIRO DESAFIO [...].”

(FONTE: JORNAL “O IMPARCIAL”, 29 DE JANEIRO DE 1981, P.1)



VIADUTO TANEL ABUD

APESAR DE A LINHA FÉRREA TER SIDO A RESPONSÁVEL PELA EXPANSÃO DO MUNICÍPIO, MEDIANTE UMA NOVA VISÃO DO PODER PÚBLICO, CRESCEM OS INVESTIMENTOS NO IMPLEMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO, AFIM DE FAVORECER A CIRCULAÇÃO DO AUTOMÓVEL - UM BOM EXEMPLO É A CONFIGURAÇÃO DO QUADRILÁTERO CENTRAL FORMADO POR QUATRO LARGAS AVENIDAS. A PROPAGANDA UTILIZADA PELO PREFEITO NA ÉPOCA ERA: **“QUARENTA ANOS DE PROGRESSO EM QUATRO ANOS DE ADMINISTRAÇÃO.”**

A IMAGEM DE MODERNIZAÇÃO VINHA ACOMPANHADA DA “DIFUSÃO” E DA PROMESSA DE CONECTAR AS DUAS VILAS SEPARADAS PELA LINHA DO TREM. ASSIM, LANÇOU-SE O PROJETO DE UM VIADUTO, LIGANDO O CENTRO DA CIDADE E A VILA MARCONDES, COMEÇANDO NA AV. WASHINGTON LUIZ E TERMINANDO NA R. SARGENTO FIRMINO LEÃO.

SUA CONSTRUÇÃO SE INICIOU EM DEZEMBRO DE 1978, SENDO CONSIDERADA COMO “UMA OBRA DE ARTE DA MAIS MODERNA TÉCNICA”, APRESENTANDO INÚMERAS VANTAGENS - ESSES ERAM ALGUNS TERMOS USADOS NOS JORNAIS DA ÉPOCA, QUE NOTICIAVAM E ENALTECIAM SUA CRIAÇÃO.



ÁREA DE ESTUDO COM DESTAQUE PARA O VIADUTO TANEL ABUD.
MAPA EDITADO PELO AUTOR



FIGURA 21 : VIADUTO TANEL ABUD
FONTE: ACERVO DO MUSEU E ARQUIVO
HISTÓRICO MUNICIPAL.

O NÚCLEO URBANO QUE ORIGINOU A CIDADE PASSOU POR VÁRIAS TRANSFORMAÇÕES. CONTUDO, NADA COMPROMETEU MAIS O PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO QUE A CONSTRUÇÃO DO PONTILHÃO SOBRE OS TRILHOS DA FERROVIA. SUA PRESENÇA DESCARACTERIZOU O NÚCLEO ORIGINAL, ALIMENTANDO UMA IRREPARÁVEL PERDA DOS EIXOS VISUAIS EXISTENTES E DA ESPACIALIDADE DO LUGAR.

A OBRA DESCONFIGURAVA, DE UMA SÓ VEZ, DUAS PRAÇAS – A DA BANDEIRA⁴ E A PADRE ANCHIETA⁵ – E O POUCO QUE RESTOU DA ESPLANADA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA. A OBRA FOI MUITO BEM RECEBIDA PELA POPULAÇÃO, TAL COMO DESTACA A IMPRENSA LOCAL:

“UMA CONQUISTA QUE VINHA SENDO AGUARDADA HÁ MUITOS ANOS. UM VERDADEIRO DESAFIO QUE PREOCUPOU DIVERSAS ADMINISTRAÇÕES, E QUE AGORA TEM A SUA SOLUÇÃO DEFINITIVA”. (CIDADE..., 1981, CADERNO ESPECIAL, S/P)

FIGURA 22: VIADUTO TANEL ABUD - FASE DE CONSTRUÇÃO, DÉCADA DE 1970. FONTE: MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL, MODIFICADA PELO AUTOR.

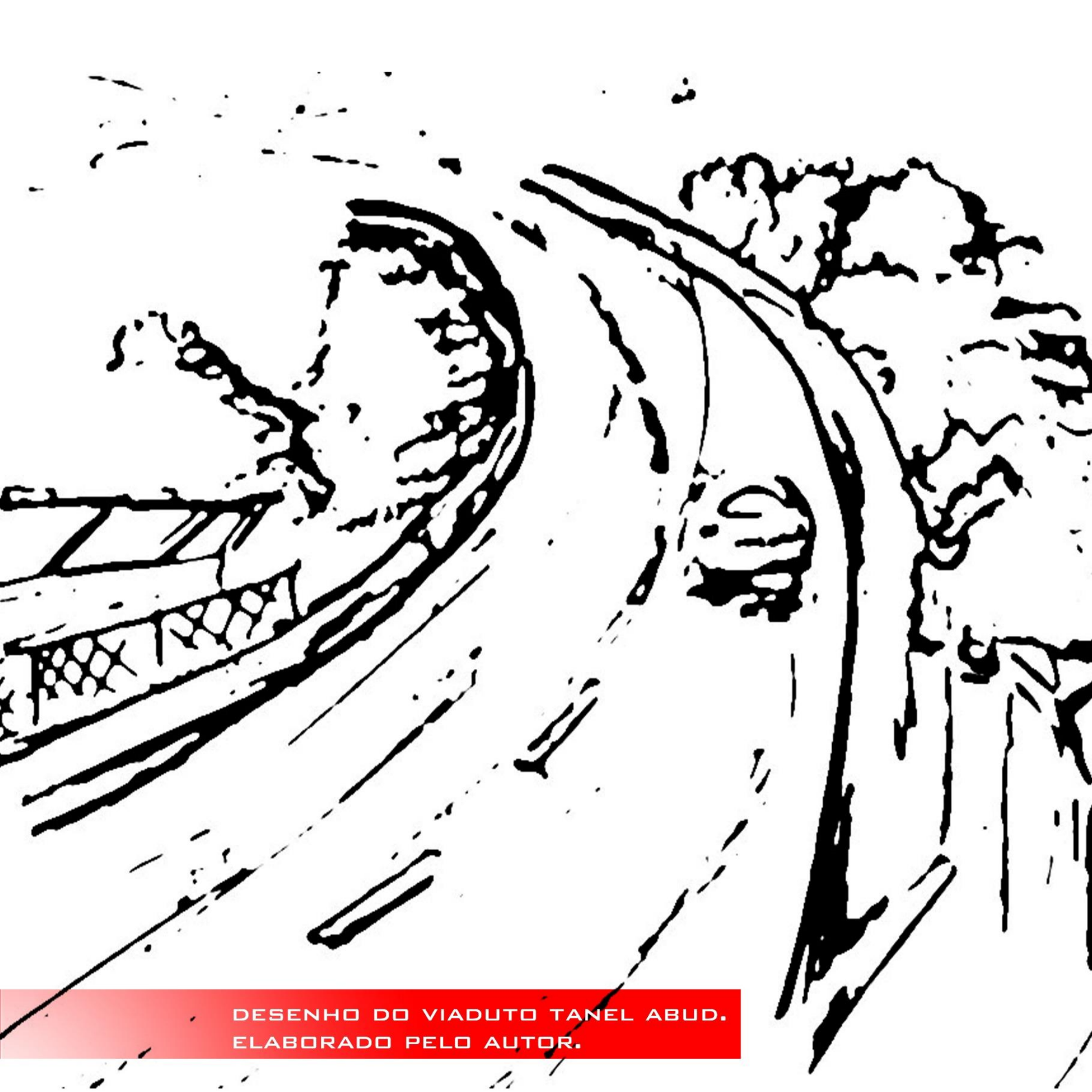


⁴A PRAÇA DA BANDEIRA CRIADA EM 1940 ERA O LUGAR DO FOOTING, UM JARDIM QUE, A PARTIR DE 1978 FOI DESTRUÍDO PARA A CONSTRUÇÃO DO MENCIONADO VIADUTO. NO ANO DE 1981 FOI REINAUGURADA, APÓS PASSAR POR UM PROCESSO DE TOTAL REMODELAGEM. NO INÍCIO DA DÉCADA DE 1990 FOI ALI DISPOSTO O CAMELÓDROMO, PARA LIBERAR A PRAÇA ONDE FICA LOCALIZADA A IGREJA MATRIZ DA ANTIGA VILA GOULART.

⁵A PRAÇA PADRE ANCHIETA É CONSIDERADA IMPORTANTE PATRIMÔNIO, JÁ QUE SE FORMOU JUNTAMENTE COM A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, ANEXADA À IGREJA DE N. SRA. APARECIDA, PERTENCENTE À VILA MARCONDES.



A CONSTRUÇÃO DE **viadutos** EM CIDADES DO INTERIOR ERA VISTA COMO SINÔNIMO DE PROGRESSO E MODERNIZAÇÃO, POIS, SUPOSTAMENTE, O MUNICÍPIO ASSUMIA ARES DE CIDADE GRANDE. NESSES ANOS, O BRASIL JÁ HAVIA OPTADO PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, LEVANDO À DECADÊNCIA DA FERROVIA E, CONSEQUENTEMENTE, A DIMINUIÇÃO DO FLUXO DE TRENS E, DO MESMO MODO, PRESIDENTE PRUDENTE ERGUEU SEU SÍMBOLO, PARA VENCER A BARREIRA DA LINHA QUE CORTAVA O CENTRO DA CIDADE.



DESENHO DO VIADUTO TANEL ABUD.
ELABORADO PELO AUTOR.

NA OCASIÃO DA INAUGURAÇÃO DA OBRA, VÁRIAS EMPRESAS PRESTARAM SUAS HOMENAGENS AO PREFEITO SEMPRE UTILIZANDO TERMOS COMO “moderⁿo”, “progr^{ess}o”, “melho^ramentos”, ETC. – TERMOS QUE ERAM REFERIDOS AOS PROCESSOS DE MODERNIZAÇÃO PELOS QUAIS PASSARAM AS CIDADES MÉDIAS A PARTIR DA DÉCADA DE 1960.

“AO LIGAR A VILA MARCONDES AO CENTRO DA CIDADE, ATRAVÉS DO moderⁿo vjaduto, A ADMINISTRAÇÃO PAULO CONSTANTINO ESTÁ ESTREITANDO AINDA MAIS O RELACIONAMENTO COM O BAIRRO ONDE SURTIU PRESIDENTE PRUDENTE. A port^{ent}osa obra VEM CONSOLIDAR O VASTO PROGRAMA DE melho^ramentos DESENVOLVIDO PELO PREFEITO PAULO CONSTANTINO...”

BRASÍLIA TRANSPORTE COLETIVO S.A. (CIDADE, 1981, P. 01)

OS JORNAIS DA ÉPOCA EVIDENCIAVAM A GRANDEZA DA OBRA E A VIAM A EMPREITADA COMO ALGO POSITIVO, SEM LEVAR EM CONSIDERAÇÃO A DESTRUIÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO, DAS PRAÇAS, DA ESPLANADA E ATÉ MESMO DA ANTIGA PASSAGEM DE PEDESTRES QUE FORA DEMOLIDA, RESTANDO APENAS UM PEQUENO TÚNEL SUBTERRÂNEO QUE HAVIA SIDO CRIADO EM 1950, PARA IR DE UM LADO AO OUTRO DA LINHA.



O VIADUTO É ONDE A CIDADE SE DOBRA NO TEMPO, QUANDO PARTE DE SUA HISTÓRIA SE PERDE ATRAVÉS DA DESTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO E DE SUAS PRAÇAS. PORÉM É A INFLEXÃO PARA A NOVA CIDADE QUE SE CONSTRÓI: A DO AUTOMÓVEL, DO PROGRESSO E DA MODERNIDADE.

COM A CONSTRUÇÃO DESSE VIADUTO, PERDE-SE A HISTÓRIA DA CIDADE, CONTADA ATRAVÉS DE SUAS PRAÇAS, DA ESPLANADA, DOS EDIFÍCIOS QUE SERVIAM O COMPLEXO FERROVIÁRIO. UM LAMENTÁVEL DESEJO DESTRUTIVO DO PATRIMÔNIO, EM FAVOR DO AUTOMÓVEL, DO PROGRESSO E DA SUPOSTA “MODERNIDADE” (FRANCISCO; FIORIN, 2013).

ASSIM, DESCOLA-SE O CHÃO DA CIDADE PARA O AUTOMÓVEL, AO MESMO TEMPO EM QUE O RESTRINGE AO PEDESTRE, REFORÇANDO A DISPARIDADE ENTRE A CIDADE “MODERNIZADA” E A CIDADE DOS EXCLUÍDOS.

O CONTEXTO DA ÁREA CENTRAL EM CONTIGUIDADE COM O ANTIGO LEITO FÉRREO DA REFERIDA CIDADE PERMITE ENTENDER SUA FORMAÇÃO URBANA, PRINCIPALMENTE NA DICOTOMIA QUE SE REFLETE NA FORMA DE OCUPAÇÃO PELA SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL: AS CLASSES DE MAIOR PODER AQUISITIVO NA ANTIGA VILA GOULART E AS MENOS ABASTADAS NA VILA MARCONDES, ALÉM-LINHA.

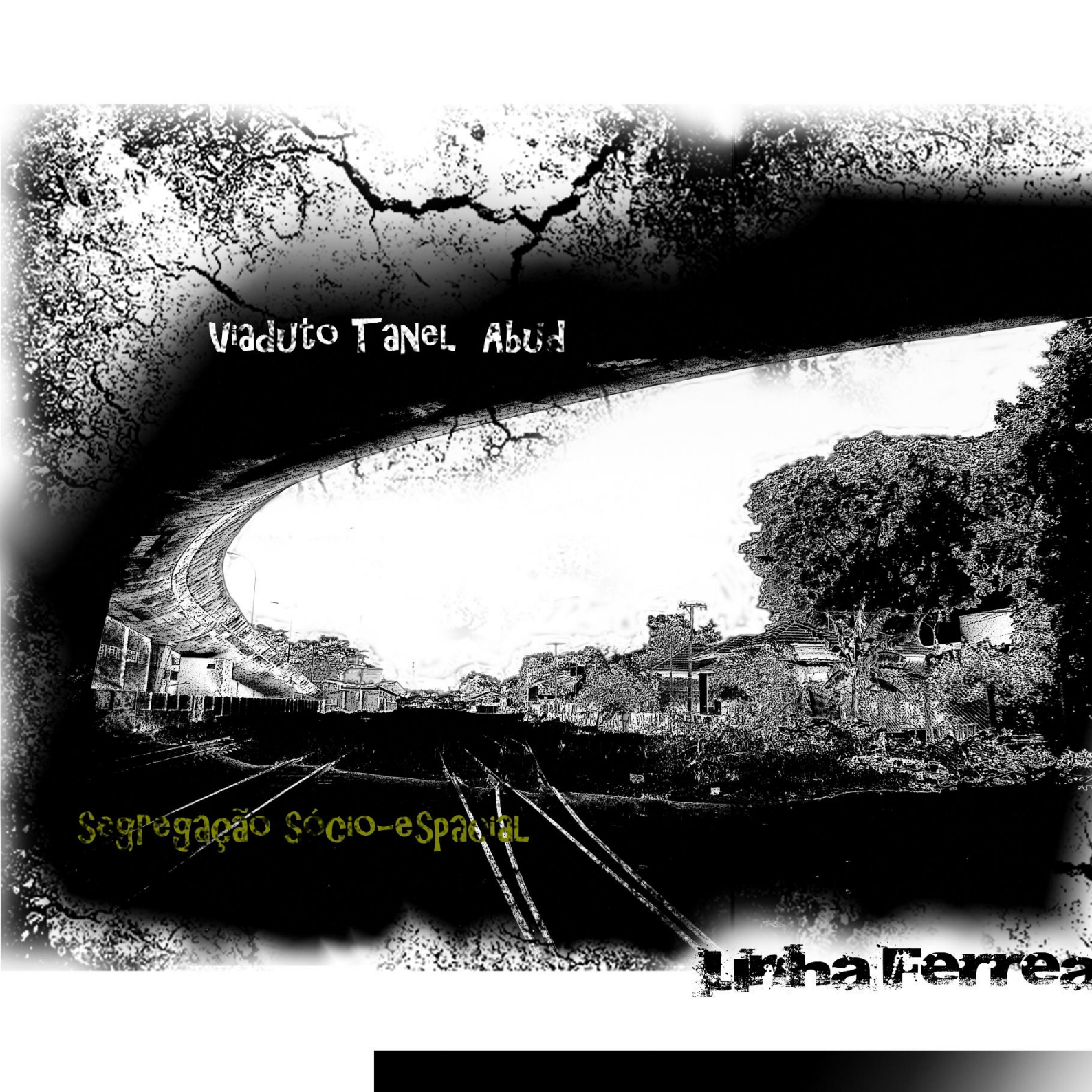
ASSIM, PODE-SE COMPREENDER UMA CIDADE QUE SE DESENVOLVEU DE MODO CONSIDERÁVEL MUITO MAIS A OESTE, COM DIVERSOS ESTABELECIMENTOS E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS, ALÉM DO SURGIMENTO DE OUTROS BAIRROS E DE CONDOMÍNIOS FECHADOS; ENQUANTO QUE, AO LESTE, ENCONTRA-SE “A PARTE MIRRADA” DA CIDADE, POUCO EVOLUÍDA EM MUITOS ASPECTOS.

A LÍNHA FÉRREA DEMARCA VISIVELMENTE A DIVERGÊNCIA QUE EXISTE ENTRE OS DOIS LADOS DA CIDADE, TORNANDO-SE UMA ENORME “CICATRIZ” QUE VEM PROPICIANDO IMPASSES, DILEMAS E EMBARAÇOS NO ESPAÇO URBANO, PRINCIPALMENTE NA ÁREA CENTRAL, QUE FOI ACOMETIDA POR UM PROCESSO DE DETERIORAÇÃO, BEM COMO SUAS INTRÍNSECAS RELAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS. O RESULTADO DERIVA DE UMA SEQUÊNCIA DE FATOS OCORRIDOS COMO O CRASH DA CULTURA CAFEIEIRA⁶, SEGUIDA PELO ESMAECIMENTO DO CULTIVO DE ALGODÃO⁷ E A CONSEQUENTE DESATIVAÇÃO DE IMPORTANTES PLANTAS AGROINDUSTRIAIS, JUNTAMENTE COM O FIM DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS⁸, RESULTANDO NA OBSOLESCÊNCIA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO E SEU ENTORNO.

⁶ DECLÍNEO NA DÉCADA DE 1930.

⁷ EM 1955, 44% DAS INDÚSTRIAS LIGADAS À FERROVIA JÁ HAVIAM ENCERRADO SUAS ATIVIDADES.

⁸ O FIM DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SE DEU EM 1999.



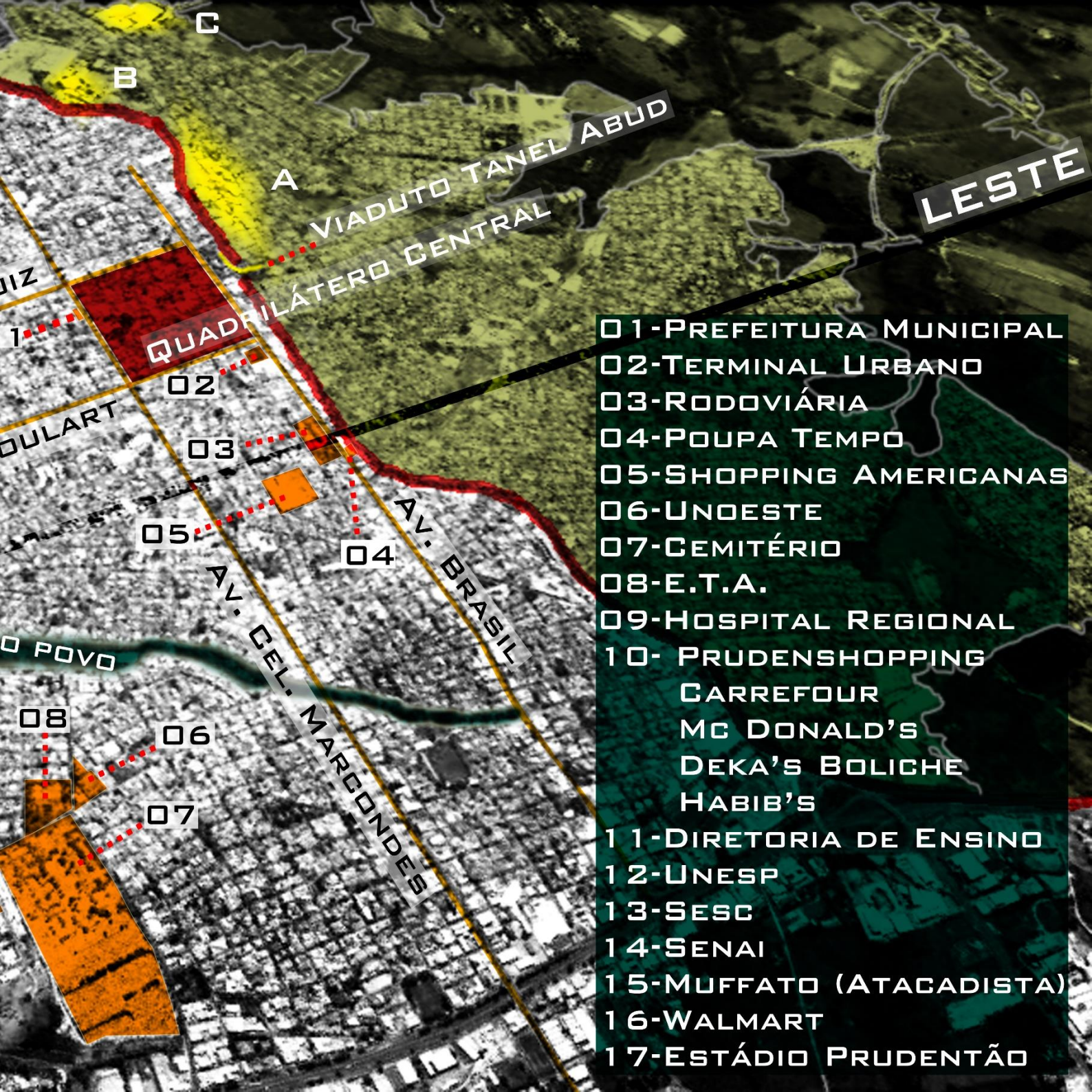
Viaduto TANEL Abud

Segregação Sócio-Espacial

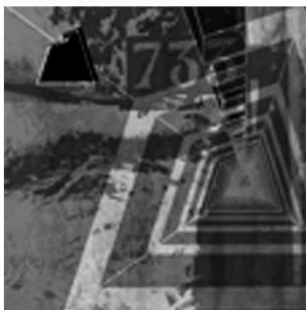
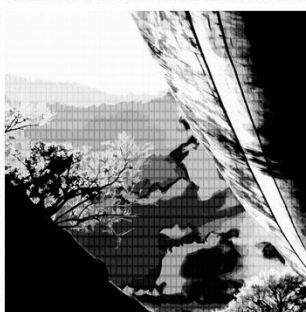
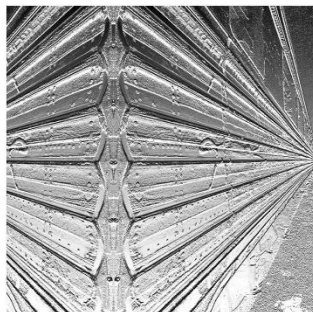
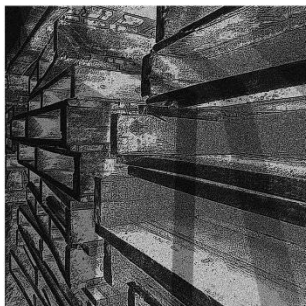
Linha Ferrea

A- PROCON (ANTIGA ESTAÇÃO)
CENTRO CULTURAL MATARAZZO
GALPÕES
ARMAZÉNS
B- I.B.C.
C- FIAETPP (TOLEDO)





- 01-PREFEITURA MUNICIPAL
- 02-TERMINAL URBANO
- 03-RODOVIÁRIA
- 04-POUPA TEMPO
- 05-SHOPPING AMERICANAS
- 06-UNOESTE
- 07-CEMITÉRIO
- 08-E.T.A.
- 09-HOSPITAL REGIONAL
- 10- PRUDENSHOPPING
CARREFOUR
MC DONALD'S
DEKA'S BOLICHE
HABIB'S
- 11-DIRETORIA DE ENSINO
- 12-UNESP
- 13-SESC
- 14-SENAI
- 15-MUFFATO (ATACADISTA)
- 16-WALMART
- 17-ESTÁDIO PRUDENTÃO



04



Patrimônio e Marginalidade

C I D A D E

CIDADE

FEROZCIDADE

SENSUALCIDADE

SENSACIONALCIDADE

SACIDADE

VIOLENCIDADE

DISPERCIDADE

VISLUMBRECIDADE

VERACIDADE

DROGACIDADE

RECORTICIDADE

CEM PEDACINHOS PARA SEREM COLHIDOS E MONTADOS

PERFILCIDADE

CORPOS NEGROS

LUZ DE PERFIL

CORPOS BRANCOS

A NOITE CAI

A CIDADE DORME

(RUBENS GERCHMAN)

TRILHOS,

A LINHA FÉRREA E SEU ENTORNO:

estação, galpões, trilhos, vagões...

TODOS APRESENTAM UM NOVO QUADRO QUE REPRESENTA AGORA A SUA DECADÊNCIA, APESAR DA APARENTE PUJANÇA EM OUTRAS REGIÕES DA CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE. O QUE LHE DEU ORIGEM ESTÁ À MERCÊ DO TEMPO, PARI PASSU AOS MOVIMENTOS DE MUDANÇA E RENOVAÇÃO EM OUTRAS ÁREAS CENTRAIS E ADJACÊNCIAS DA CIDADE. ESSA É A REALIDADE COM A QUAL TEMOS QUE LIDAR.

UM “[...]MODO DE COMPREENDER A FORMA NOVA É DESCREVÊ-LA CUIDADOSAMENTE E DEPOIS ANALISÁ-LA E, A PARTIR DE UMA NOVA COMPREENSÃO DA CIDADE TAL COMO ELA É, DESENVOLVER NOVAS TEORIAS E CONCEITOS DE FORMA MAIS APROPRIADOS ÀS REALIDADES [...].” (VENTURI, 2003)

Deterioração
Abandono
Usos Marginais

GALPÕES

VAGÕES...

ESTACÃO

NÃO SE PODE ESQUECER QUE EXISTEM OS DOIS LADOS DA CIDADE. ELES SE COMUNICAM. PESSOAS ATRAVESSAM DE UM LADO PARA O OUTRO, MEDIANTE SUAS NECESSIDADES. PARA OS VEÍCULOS: O VIADUTO. ELE PASSA SOBRE A FERROVIA, COMO SE A DESPREZASSE, COMO SE NÃO OLHASSE PARA ELA.

De concreto. Moderno. Superior.

A PROMESSA DE desenvolvimento À CIDADE!

PARA O PEDESTRE: RESTA ATRAVESSAR SOBRE OS TRILHOS OU POR UM PEQUENO TÚNEL. DURANTE O DIA: DRIBLANDO AS FERRAGENS PODRES, PRESAS AO SOLO DO LEITO FÉRREO, MAS QUANDO A NOITE ANUNCIA SUA CHEGADA, A SENSÇÃO DE INSEGURANÇA O ACOMPANHA.



“PENSO A CIDADE COMO UM PULSAR DE ESPAÇOS E LUGARES INTERPENETRADOS, CONFRONTO ENTRE SINGULARIDADES, NUM AMPLO CENÁRIO EXPLICITAMENTE POLÍTICO.” (ARANTES, 1994)

DESSA MANEIRA, A SOCIEDADE É IMPELIDA A LIDAR COM ESSA REALIDADE DE UMA NOVA CIDADE PULSANTE, DESENHADA PELOS ELEMENTOS PLANEJADOS, MAS, SOBRETUDO, PELOS “NÃO-PLANEJADOS”.

O FIM DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS PELA FERROVIA E SUA COMPLETA DESATIVAÇÃO RESULTARAM EM UMA MAIOR OBSOLESCÊNCIA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO E DE SEU ENTORNO (SANTOS, 2013). OS EDIFÍCIOS QUE O SERVIAM TAMBÉM MUDARAM SEUS USOS. O PRÉDIO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA HOJE ABRIGA O PROCON; OS EDIFÍCIOS DAS INDÚSTRIAS REUNIDAS DA FAMÍLIA MATARAZZO, ATUALMENTE É O CENTRO CULTURAL MATARAZZO ; OS ARMAZÉNS, ANEXOS À ESTAÇÃO FERROVIÁRIA SE TORNARAM DEPÓSITOS DA EMPRESA CIMCAL; OUTROS GALPÕES, SE CONVERTERAM EM: DEPÓSITO PARA UMA EMPRESA DE BEBIDAS (BEBIDAS WILSON); DEPÓSITO DE CIMENTO; MECÂNICA DE AUTOS E UM CENTRO RELIGIOSO.

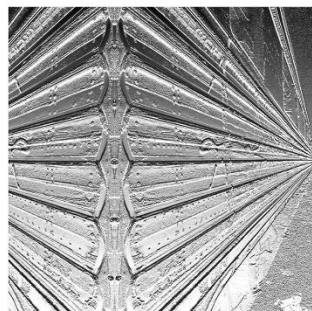
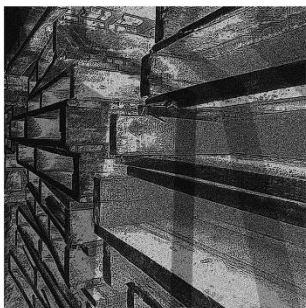


- 01- PROCON
- 02- DEPÓSITO DE CIMENTO (CIMCAL)
- 03- RESIDÊNCIAS PARTICULARES
- 04- GALPÕES ABANDONADOS
- 05- CENTRO RELIGIOSO
 - MECÂNICA DE AUTOS
 - DEPÓSITO
- 06- DEPÓSITO (BEBIDAS WILSON)
- 07- CENTRO CULTURAL MATARAZZO
- 08- DEPÓSITO DE CIMENTO
- 09- RESIDÊNCIAS PARTICULARES
- 10- VIADUTO TANEL AGUD
- 11- PRAÇA DA BANDEIRA
- 12- PRAÇA PE. ANCHIETA
- 13- CAMELÓDROMO

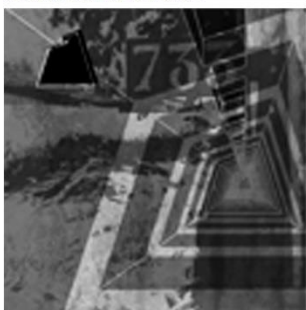
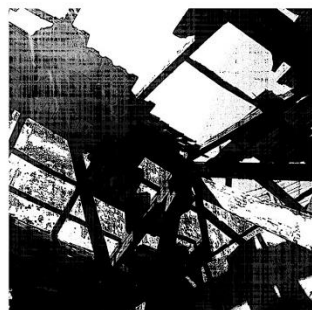
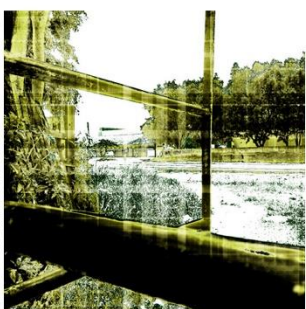
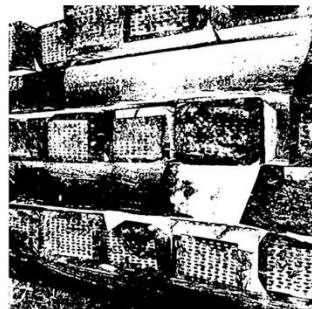
LESTE



OESTE



05





Quebrando
a fronteira

NA ATUAL RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO, EXISTE UM **mu^{ro}** DE APROXIMADAMENTE 380 METROS DE COMPRIMENTO PARA PROTEGER O PEDESTRE DO TRÂNSITO FERROVIÁRIO, PORÉM, HOJE, SEM TAL FUNÇÃO, O **mu^{ro}** SE TORNOU UMA BARREIRA, UM BLOQUEIO VISUAL, UM EMPECILHO À TRANSPOSIÇÃO DE UM LADO PARA O OUTRO, OU ATÉ MESMO UM **SÍMBOLO DE SEPARAÇÃO** ENTRE O SETOR DA CIDADE QUE MAIS SE DESENVOLVEU DAQUELE QUE FOI ESQUECIDO. NELE EXISTEM ALGUMAS ABERTURAS – SUBUTILIZADAS. UMA DELAS AINDA É APROVEITADA POR FUNCIONÁRIOS DA ALL (AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA), UMA EMPRESA QUE DETÉM AS CONCESSÕES DA FERROVIA DESDE A DÉCADA DE 1990, A OUTRA PERMANECE TRANCADA COM CORRENTE E CADEADO.



Figura 23

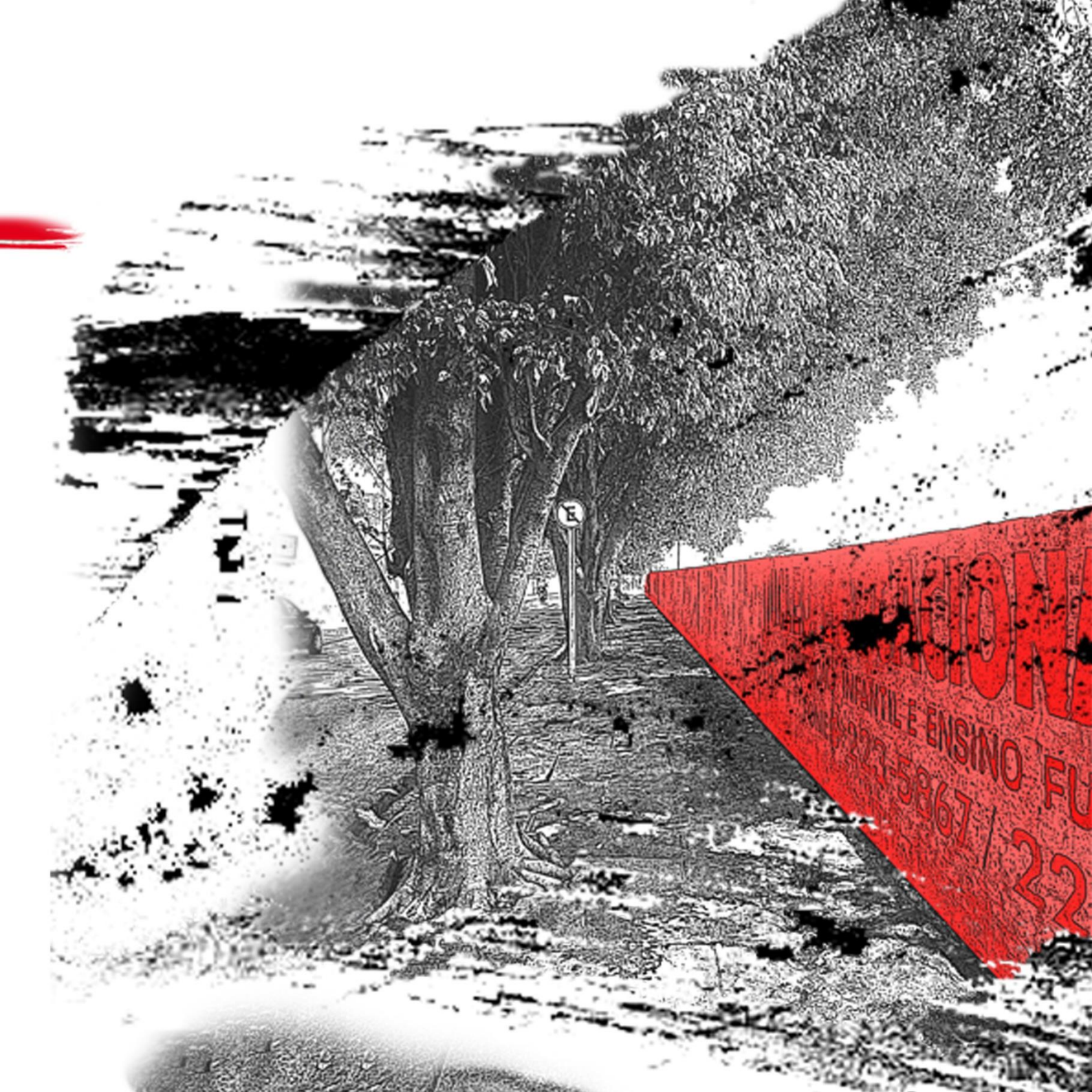


Figura 24



Figura 25

FIGURAS 23, 24 E 25: O MURO E SUAS ABERTURAS.
FONTE: ACERVO PESSOAL.



REGIONAL
PRIMÁRIO E ENSINO FUNDAMENTAL
227-5867 / 22

PARA VENCER A BARREIRA DA LINHA - DE LESTE PARA O OESTE DA CIDADE - O PODER PÚBLICO APENAS SE PREOCUPOU COM O AUTOMÓVEL. O PEDESTRE TEM POUCAS ALTERNATIVAS E, ESSAS, AINDA SÃO PRECÁRIAS.

O PEQUENO TÚNEL É UMA OPÇÃO. FEITO SOB OS TRILHOS E BEM ILUMINADO INTERNAMENTE, PORÉM, É LIMITADO POR PORTÕES EM SUAS EXTREMIDADES, ABERTOS APENAS DAS 6H ÀS 22H, POR QUESTÕES DE SEGURANÇA. FORA DESSE HORÁRIO, OS PEDESTRES TÊM QUE UTILIZAR OUTROS MEIOS PARA IR DE UM LADO AO OUTRO DA CIDADE.

Figura 27

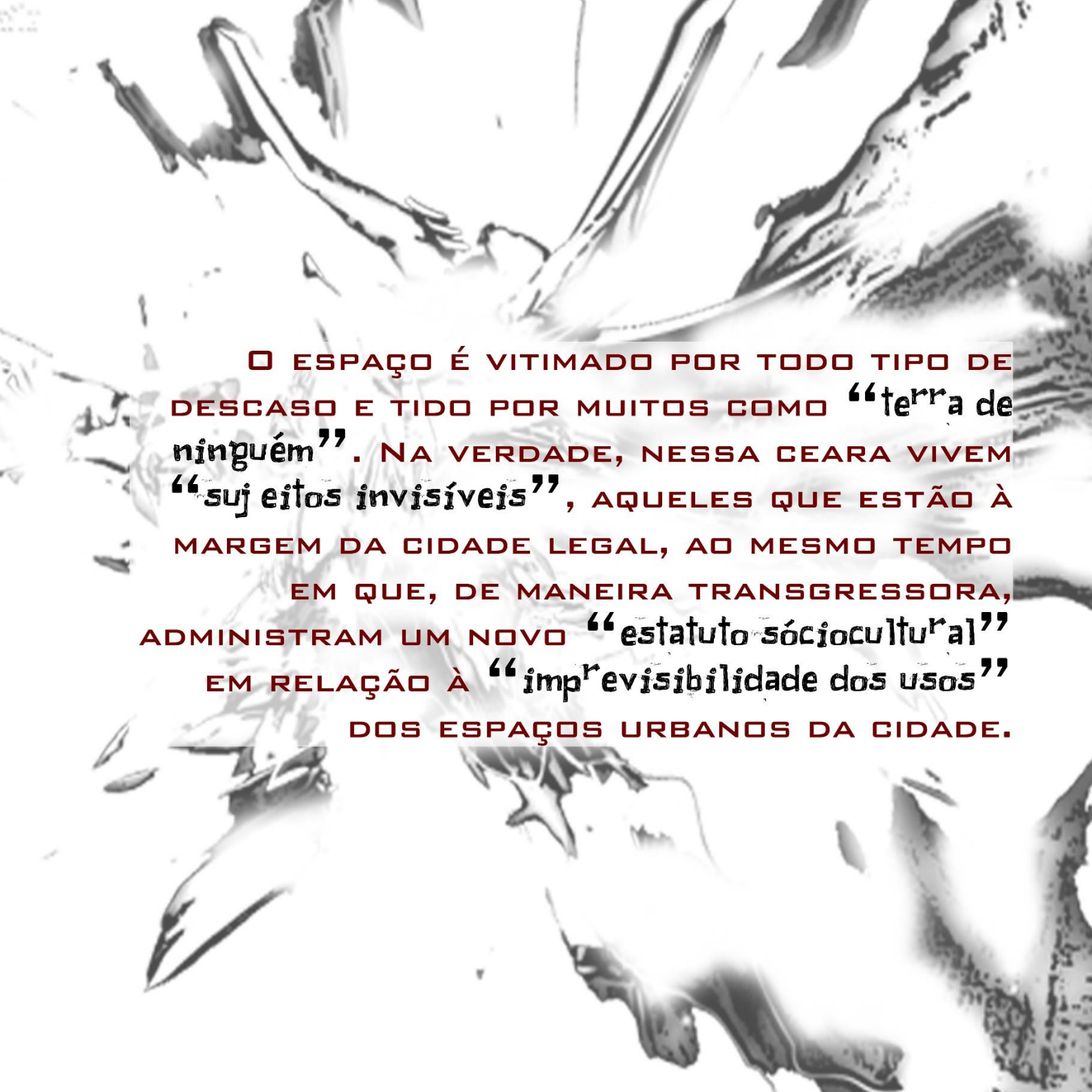


PARA VENCER ESSE IMPASSE, ELES SE APODERARAM DO LEITO FERROVIÁRIO CRIANDO SEUS PRÓPRIOS CAMINHOS ALTERNATIVOS, DE MODO TALVEZ IMPENSADO, NO ENTANTO SUPREM PRECARIAMENTE AS NECESSIDADES DO TRANSEUNTE. SÃO UTILIZADOS CONSTANTEMENTE, MARCANDO O LEITO FERROVIÁRIO COMO SE FOSSEM TRINCAS EM UMA BARREIRA QUE AINDA DIVIDE A CIDADE, MAS QUE SUPOSTAMENTE INDUZ A MOTIVOS, DESEJOS E INTENÇÕES...

Figura 26



FIGURAS 26 E 27: TÚNEL QUE PASSA SOB A LINHA FÉRREA
FONTE: ACERVO PESSOAL.



O ESPAÇO É VITIMADO POR TODO TIPO DE
DESCASO E TIDO POR MUITOS COMO “terra de
ninguém”. NA VERDADE, NESSA CEARA VIVEM
“sujeitos invisíveis”, AQUELES QUE ESTÃO À
MARGEM DA CIDADE LEGAL, AO MESMO TEMPO
EM QUE, DE MANEIRA TRANSGRESSORA,
ADMINISTRAM UM NOVO “estatuto sócio-cultural”
EM RELAÇÃO À “imprevisibilidade dos usos”
DOS ESPAÇOS URBANOS DA CIDADE.

OUTRO PONTO DE PASSAGEM É NO FINAL DA RUA JÚLIO TIEZZI, ONDE SE ENCONTRA UMA **antiga roleta** – FUNCIONA COMO UM PORTAL QUE LEVA PARA O OUTRO LADO. E MESMO SEM FUNÇÃO ALGUMA, GIRA, PERMITINDO PASSAR DEZENAS DE PESSOAS DIARIAMENTE PARA “ATRAVESSAR A LINHA”. EM ALGUM MOMENTO, PODE ATÉ TRAZER À LEMBRANÇA A HISTÓRIA LOCAL, A QUAL VEM SENDO PERDIDA PELO DESCASO EXISTENTE NO ENTORNO, MAS QUANDO SE OBSERVA SEU ESTADO, PERCEBE-SE

**o esquecimento,
o desgaste,
o abandono,**

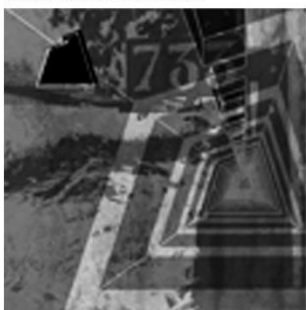
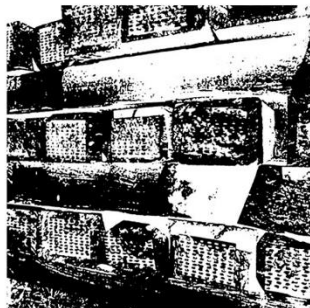
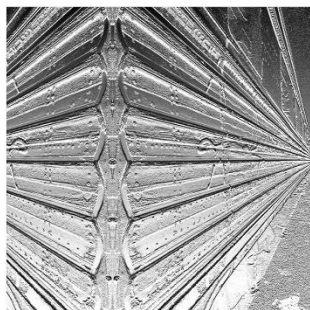
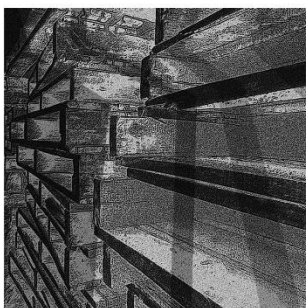
MESMO COM SEU USO CONSTANTE, SEM DISTINÇÃO DE QUEM POR ALI PASSA.





A **ROLETA** É UM DOS PRINCIPAIS PONTOS DE TRANSIÇÃO DE UM LADO PARA O OUTRO DA CIDADE.





06



Deterioração

O LOCAL SE ENCONTRA BASTANTE **deteriorado** DEVIDO À FALTA DE MANUTENÇÃO E CUIDADO. HÁ MUROS PICHADOS, MUITOS PEDREGULHOS, A VEGETAÇÃO COBRE OS TRILHOS E A TRANSPOSIÇÃO É PRATICAMENTE IMPOSSÍVEL ÀS PESSOAS QUE TÊM DIFICULDADES EM LOCOMOÇÃO. NÃO É CONVIDATIVO PARA A CAMINHADA. NEM FOI FEITO PARA ISSO. OS TRILHOS ATRAPALHAM. AS PEDRAS. OS RESÍDUOS. A VEGETAÇÃO, FEIA, RASTEIRA, SEM A BELEZA TRADICIONAL DOS CANTEIROS BEM CUIDADOS DE OUTRAS PARTES DA CIDADE, TOMA CONTA DE TUDO. ENCobre AOS POUCOS O QUE ALI EXISTE. UMA VISÃO SUBLIME DA PAISAGEM.

“[...], OS ESPAÇOS RESIDUAIS APARECEM COMO CICATRIZES DO QUE SE DESTRUÍU E NÃO FOI POSSÍVEL RECONSTRUIR TOTALMENTE, SÃO PEDAÇOS INACABADOS QUE PARECEM AGREDIR OU SUBVERTER AQUELA ORDEM VISUAL E FUNCIONAL PRETENDIDA, MAS NUNCA ALCANÇADA CONCRETAMENTE.” (FERRARA, 1996)



SOB UM OLHAR GENÉRICO, O LOCAL ESTÁ MAL CUIDADO, APARENTEMENTE PERIGOSO, ACOLHEDOR DE MORADORES DE RUA E DE USUÁRIOS DE DROGAS, DO “OUTRO”. VIÁVEL APENAS COMO PASSAGEM, MAS PORQUE NÃO HÁ MUITAS ALTERNATIVAS. NO ENTANTO, TODA ESSA PROBLEMÁTICA PODE SER QUESTIONÁVEL. EXISTEM REALIDADES ALI QUE PERMITEM GERAR OUTRA LEITURA DESSE QUADRO. MESMO QUE ESQUECIDO, SEM VALOR E SEM CORES, NELE HÁ VIDA. UMA VIDA DIFERENTE DAQUELA QUE SE ESTÁ ACOSTUMADO A OBSERVAR.

TALVEZ O SIMPLES OLHAR DE PASSAGEM, RÁPIDO, SOB A PRESSÃO DA MONÓTONA VIDA CIDADINA NÃO PERMITA VER AS PECULIARIDADES ALI EXISTENTES.

TALVEZ A PERMANÊNCIA NOS FAZ CONHECER UM POUCO DOS CENÁRIOS ÚNICOS QUE ALI SE ESBOÇAM, “os **espaços residuais** [QUE] SURGEM COMO UMA DESCONTINUIDADE, UM VAZIO A PREENCHER DE IMAGEM E INFORMAÇÃO.” (FERRARA, 1996)



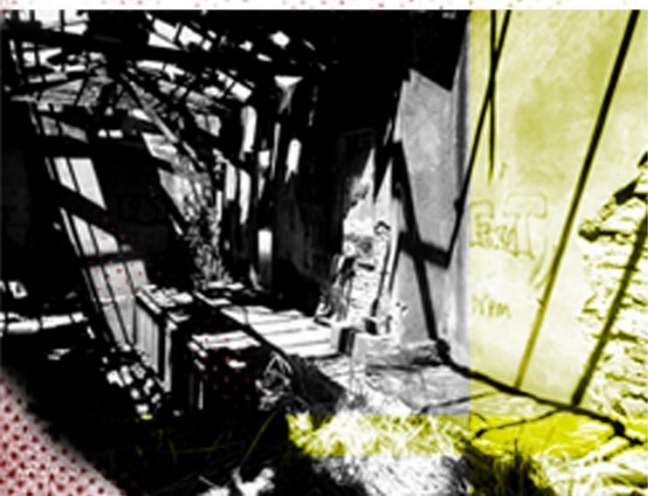
ALGUNS INSTANTES DE ANÁLISE, LIVRE DE QUALQUER PRECONCEITO, JÁ PROPICIAM UMA NOVA SENSÇÃO: A DE UM MUNDO DESCONHECIDO PELA SOCIEDADE; MAS POR AQUELES QUE ESTÃO À SUA MARGEM: OUTRA REALIDADE.

TODAS AS PROBLEMÁTICAS, LEVANTADAS NO PERÍODO DE ESTUDO, PODEM ATÉ SE TORNAR UM POTENCIAL DO LUGAR. SIM, SOB UM OLHAR GENÉRICO O LOCAL É FEIO. PORÉM EXISTE UMA **BELEZA**, MESMO QUE **MELANCÓLICA**, MAS QUE CRIA UM CENÁRIO NEM SEMPRE PERCEBIDO A OLHO NU. EXPLORÁVEL. BELO. PRECISA-SE PERTENCER, VIVENCIAR, EXPERIMENTAR E QUESTIONAR PARA SE APRENDER COM A PAISAGEM EXISTENTE E ELA PRÓPRIA CONDUZIRÁ A UMA NOVA FORMA DE APRECIÇÃO – DIFERENTE DE TUDO O QUE SE APRENDE NO MUNDO ACADÊMICO, OU NA MÍDIA, OU EM DOGMAS IMPOSTOS PELA SOCIEDADE ATUAL.

A BELEZA PODE ESTAR NAS COISAS
MAIS SIMPLES...

**“a DESORDEM É a ORDEM QUE
não CONSEGUIMOS VER”**

(HENRI BERGSON)



ABANDONO



B
E
L
E
Z
a

M
E
L
a
n
C
Ó
L
i
C
a

DETERIORAÇÃO



espaços residuais



O ENTORNO FERROVIÁRIO EM CONTIGUIDADE COM AS ÁREAS CENTRAIS FOI AOS POUCOS TENDO SUA paisagem descaracterizada. O RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO PERMITIU OBSERVAR UMA ÁREA COM NOVOS USOS, ALÉM DE “SITUAÇÕES” QUE ENCONTRAM ESCONDERIJO FORA DO AMBIENTE URBANO MAIS COMUM À SOCIEDADE. TAMBÉM PERMITIU QUE NOS DEPARÁSSEMOS COM SITUAÇÕES EMBLEMÁTICAS, DEFLAGRAR IMPASSES, DILEMAS E EMBARAÇOS PRESENTES NO ESPAÇO URBANO.



NA DÉCADA DE 1990 FOI INAUGURADO O **CAMELÓDROMO** NA PRAÇA DA BANDEIRA, ABRIGANDO DIVERSOS TRABALHADORES INFORMAIS, QUE SE ESPALHAVAM NO CENTRO DA CIDADE COM SUAS BANCAS DE “PRODUTOS PIRATAS”. SOB O VIADUTO, TAMBÉM SE INSTALARAM VÁRIOS ESTABELECIMENTOS ILEGAIS, DISPONIBILIZANDO SERVIÇOS COMO SALÃO DE CABELEIREIRO, CURSOS DE SEGURANÇA, VENDA DE BOLSAS, MOCHILAS, ETC.



Figura 28



Figura 29



Figura 30

FIGURAS 28, 29 E 30: O CAMELÓDROMO.
FONTE: ACERVO PESSOAL.



O LOCAL É REPLETO DE SIGNIFICADOS, DE SÍMBOLOS, DE DESEJOS. EXPRESSÕES QUE SÃO VISTAS, MAS NEM SEMPRE SÃO OBSERVADAS — QUE COMPLEMENTAM A PAISAGEM. EXPRESSÕES QUE DIZEM: ALGUÉM ESTEVE POR AQUI, ALGUÉM PERTENCE AO “AQUI”. EXISTEM **sujeitos ocultos**. VIVEM À MARGEM DA SOCIEDADE. TÊM COSTUMES DIFERENTES DO HABITUAL. MAS FORAM ESSES QUE SE APROPRIARAM DO LOCAL. MORADORES DE RUA, USUÁRIOS DE DROGAS, PROSTITUTAS. FOI ALI QUE ENCONTRARAM ABRIGO.

PERCEBEM-SE ALGUNS **espaços residuais**⁹, SEM NENHUMA DESTINAÇÃO, MAS QUE SE APRESENTAM CONCERNENTES AOS QUE SE TORNARAM INVISÍVEIS À SOCIEDADE, COMO ESPAÇOS PREENHES DE UMA “CULTURA DO LUGAR”. ASSIM, AS SUBJETIVIDADES SUBALTERNAS ENCONTRAM NESSAS ÁREAS DETERIORADAS, OPORTUNIDADES DE DEMONSTRAR ALGUMA FORMA DE PERTENCIMENTO AO LOCAL.

“O QUE DÁ A UM LUGAR SUA ESPECIFICIDADE NÃO É UMA HISTÓRIA LONGA E INTERNALIZADA, MAS O FATO DE QUE ELE SE CONSTRÓI A PARTIR DE UMA CONSTELAÇÃO PARTICULAR DE RELAÇÕES SOCIAIS, QUE SE ENCONTRAM E SE ENTRELAÇAM NUM LOCUS PARTICULAR.” (MASSEY, 2000)



⁹ SEGUNDO FERRARA (1996) “[...] OS ESPAÇOS RESIDUAIS SÃO INDEFINIDOS, AMBÍGUOS, PORQUE SÃO CONSEQUÊNCIA DE UMA PERDA DE IDENTIDADE DE ESPAÇOS COM USOS E SIGNIFICADOS JÁ SEDIMENTADOS [...]”.

E NÃO É DIFÍCIL ENCONTRAR RASTROS, VESTÍGIOS E FRAGMENTOS DESSES SUJEITOS:



coberto^res,
colchões,
roupas,
panelas,
cachimbo^s,
bitucas de ciga^rros

ESPALHADOS POR DIVERSOS LUGARES, OBJETOS ENCONTRADOS QUE PERMITEM UMA AMPLA LEITURA DO QUE PODE ACONTECER – TUDO É POSSÍVEL.



POR ONDE PASSAM, DEIXAM RESQUÍCIOS DE SUAS ATUAÇÕES. COMO O **homem das cavernas**, O HOMEM EM SEU “ESTADO NATURAL”,

**p^rimitivo,
animal;**

O QUAL DEMARCA SEU TERRITÓRIO COM SEUS “AFRESCOS”: PICHAGÕES E GRAFITES.

UM HOMEM QUE DURANTE O DIA VAI À “CAÇA”, EM BUSCA DE SUA SOBREVIVÊNCIA, DE SEU ALIMENTO, ATRAVÉS DO ROUBO, DO FURTO, DA MENDICÂNCIA, DA PROSTITUIÇÃO; E À NOITE RETORNA PARA SUA CAVERNA, SEU ESCONDERIJO, SEU LAR: O BAIXIO DO VIADUTO, O VAGÃO, O GALPÃO ABANDONADO.

“QUAL É A NATUREZA DESSAS FRONTEIRAS CONTRADITÓRIAS QUE, A UM SÓ TEMPO, SEPARAM PRÁTICAS SOCIAIS E VISÕES DE MUNDO ANTAGÔNICAS E AS PÕE EM CONTATO, TORNANDO POSSÍVEL TAL DIÁLOGO?”
(ARANTES, 1994)



Não adianta quer^{er} tem que se^r tem que pá
o mundo é diferente da linha p^{ra} cá

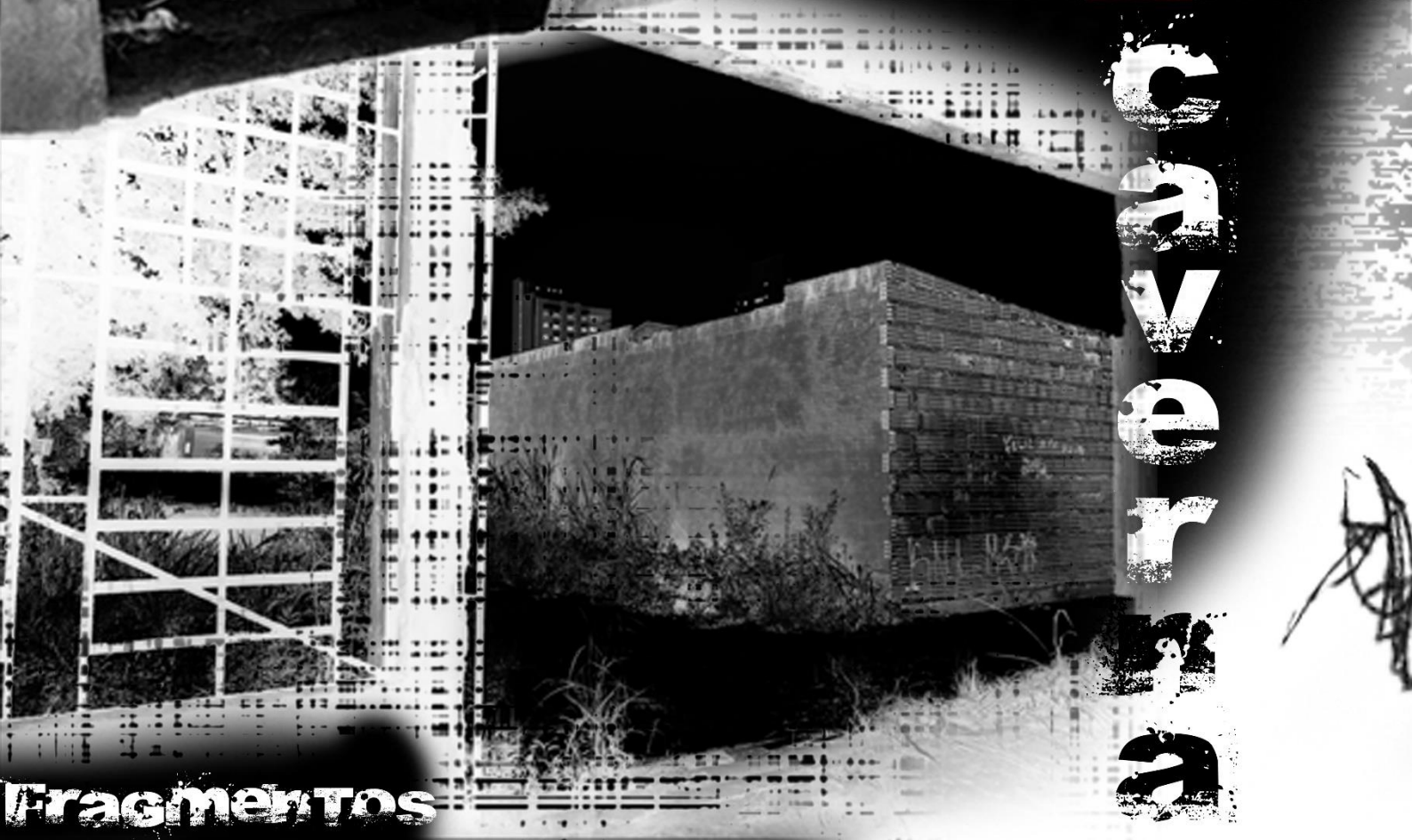
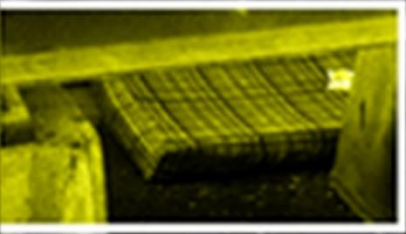


Overcoming?

habitar



**sobre
viver**



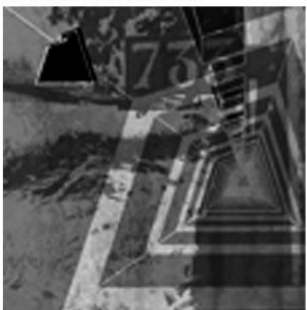
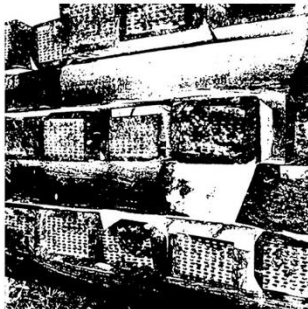
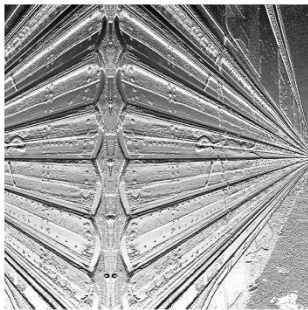
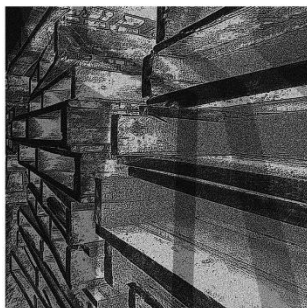
**c
a
v
e
r
r
a**

Fragmentos

SUJETOS OCULTOS



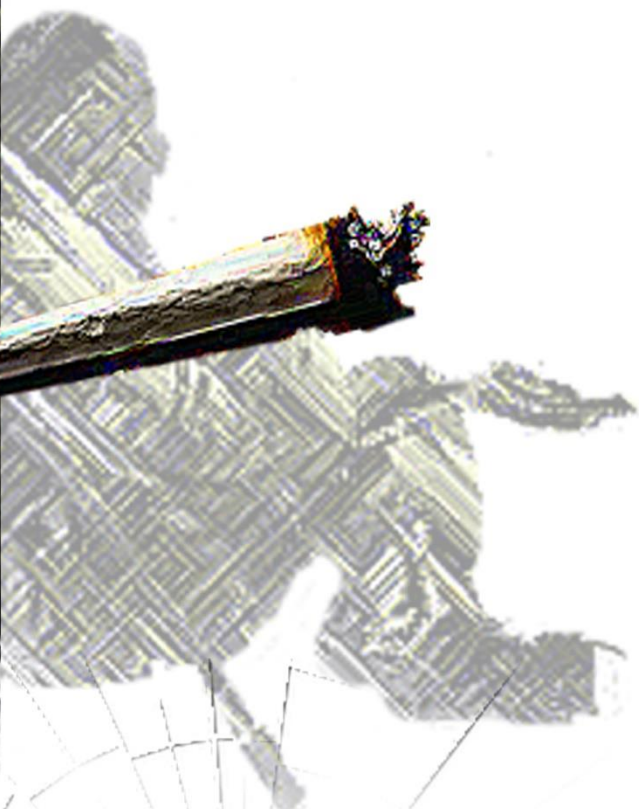
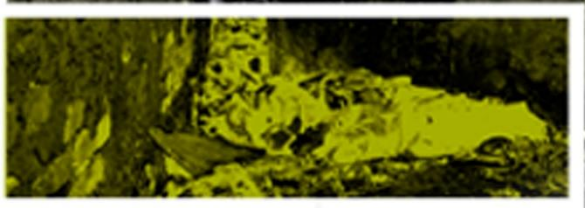
W



07



O cotidiano



EM BREVE ENTREVISTA, UMA MORADORA LOCAL DISSE QUE À NOITE O MOVIMENTO É CONSTANTE. SUJEITOS QUE NEM SE PREOCUPAM EM PROCURAR LOCAIS MAIS ESCUROS E ESCONDIDOS PARA USAR DROGAS. SOB O VIADUTO, TUDO É DELES. O LOCAL SERVE DE REFÚGIO PARA OS QUE ASSALTAM NO ENTORNO.

Esconderijó.

Abrigo.

Caverna.

FAZEM BARULHO, CONVERSAM, GRITAM; TAL COMO MASSEY (2000) DIZ, QUE “[...] O LUGAR E A LOCALIDADE SÃO FOCOS DE UMA FORMA DE ESCAPISMO ROMANTIZADO DA ATIVIDADE REAL DO MUNDO”.





NO ENTANTO, AS FORMAS DE APROPRIAÇÃO VÃO, ALÉM DISSO. HÁ UMA CASA, PRÓXIMA À ROLETA, QUE FOI INVADIDA POR ALGUNS MORADORES DE RUA. EM UM DOS LEVANTAMENTOS DE DADOS DO ENTORNO, OCORREU UMA EXPERIÊNCIA ÍMPAR: ALGUNS DESSES MORADORES PEDIRAM PARA SER FOTOGRAFADOS E, A PARTIR DISSO, UMA BRECHA FOI ABERTA PARA SE CONHECER UM POUCO DESSA REALIDADE QUE ÀS VEZES PARECE SER TÃO DISTANTE.

TOMANDO CIÊNCIA DO TRABALHO QUE ESTAVA SENDO FEITO, SENTIRAM-SE MAIS À VONTADE PARA COMPARTILHAR ALGUMAS INFORMAÇÕES PARTICULARES.





DIANTE DA SITUAÇÃO FINANCEIRA, PROVENIENTES DE OUTRAS CIDADES E OUTROS ESTADOS, VIERAM PARA PRESIDENTE PRUDENTE EM BUSCA DE EMPREGO, MELHORIA DE VIDA, MUDANÇA; ENTRETANTO, DIFICULDADES SURGIRAM E O RESULTADO FOI A ESTADIA NA RUA.

UM CASAL E UM RAFAZ, DISSERAM QUE VIRAM A TAL **casa abandonada** E RESOLVERAM NELA MORAR. A CASA NÃO USUFRUI DO SERVIÇO BÁSICO DE SANEAMENTO PÚBLICO, COMO ÁGUA, LUZ E ESGOTO; NEM POSSUI ACABAMENTO, PORTÃO, JANELAS. MAS FOI UM ESPAÇO PROPÍCIO A ABRIGÁ-LOS. CIENTES DE SER UMA SITUAÇÃO DIFÍCIL, MOBILIZARAM-SE ENTRE SI PARA RETIRAR OS OUTROS MORADORES DA RUA, FICANDO NUM TOTAL DE 11 RESIDENTES. A FORMA DE SUSTENTO ERA A PARTIR DE DOAÇÕES, ESMOLAS, VENDAS DE MATERIAIS RECICLÁVEIS, E ETC.



“[...] A EXPERIÊNCIA URBANA CONTEMPORÂNEA PROPICIA A FORMAÇÃO E UMA COMPLEXA ARQUITETURA DE TERRITÓRIOS, LUGARES E NÃO-LUGARES, QUE RESULTA NA FORMAÇÃO DE CONTEXTOS *espaços-temporais flexíveis*, MAIS EFÊMEROS E HÍBRIDOS DO QUE OS TERRITÓRIOS SOCIAIS IDENTITÁRIOS.” (ARANTES, 1994, P.200)

MAU

LUGAR

EFÊMERO

espaços. Temporais
flexíveis





UM DOS MORADORES, APÓS SER FOTOGRAFADO, PEDIU PARA QUE AS FOTOS FOSSEM ENCAMINHADAS ATRAVÉS DE UMA REDE SOCIAL, O **facebook**. POR MAIS ESTRANHO QUE PAREÇA, A CONTA ERA REAL, E COMO PEDIDO, AS FOTOS FORAM MANDADAS.

EM OUTRA VISITA AO LOCAL, O CASAL PÔDE SER CONTATADO NOVAMENTE. EXPLICARAM QUE O ACESSO À INTERNET ERA FEITO NO CENTRO CULTURAL MATARAZZO, ALI PRÓXIMO.

NAQUELE MOMENTO, A QUANTIDADE DE MORADORES NA CASA JÁ ERA OUTRA. SÓ RESTOU O CASAL. OS OUTROS FORAM PARA OUTROS LUGARES. A CASA ESTAVA REPLETA DE ROUPAS DOADAS E DISSERAM QUE PRETENDIAM ABRIR UM BRECHÓ ALI MESMO, PARA VENDÊ-LAS; GERAR UMA RENDA QUE OS PERMITISSE MUDAR DE VIDA. CLIENTES, JÁ TINHAM ALGUNS: CAMINHONEIROS QUE TRANSPORTAM CARGAS PARA OS DEPÓSITOS DO ENTORNO, OS QUAIS JÁ NEGOCIAVAM MERCADORIAS COM ELES.



“O CAMINHAR PERMITE A RECOLHA DE FRAGMENTOS DE HISTÓRIAS PESSOAIS E DO LUGAR. [...]. NESTE SENTIDO, CAMINHAR PELA CIDADE É DECIFRAR AOS POUCOS, E PELO MOVIMENTO UM PALIMPSESTO.”
(ARANTES, 1994)

O LOCAL É REPLETO DE ACONTECIMENTOS, OS MAIS DIVERSOS POSSÍVEIS. FRAGMENTOS DO DIA-A-DIA DE PESSOAS QUE ATRAVESSAM OS TRILHOS PODEM SER OBSERVADOS EM POUCOS MOMENTOS DE ANÁLISE: A SENHORA QUE PROVAVELMENTE TRABALHA DO OUTRO LADO DA CIDADE, ANDANDO MAIS RÁPIDO QUE ADOLESCENTES A CAMINHO DA ESCOLA, TALVEZ PARA NÃO CHEGAR ATRASADA NO SERVIÇO. PASSA POR ELA UM SENHOR COM SACOLAS, TALVEZ DE MERCADORIAS COMPRADAS NO CAMELÔ. UNS RAPAZES ANDAM COM ATITUDES SUSPEITAS, INDO EM DIREÇÃO AOS LOCAIS MAIS ISOLADOS, ESCONDIDOS, POIS NÃO QUEREM SER VISTOS EM SUAS ATITUDES.

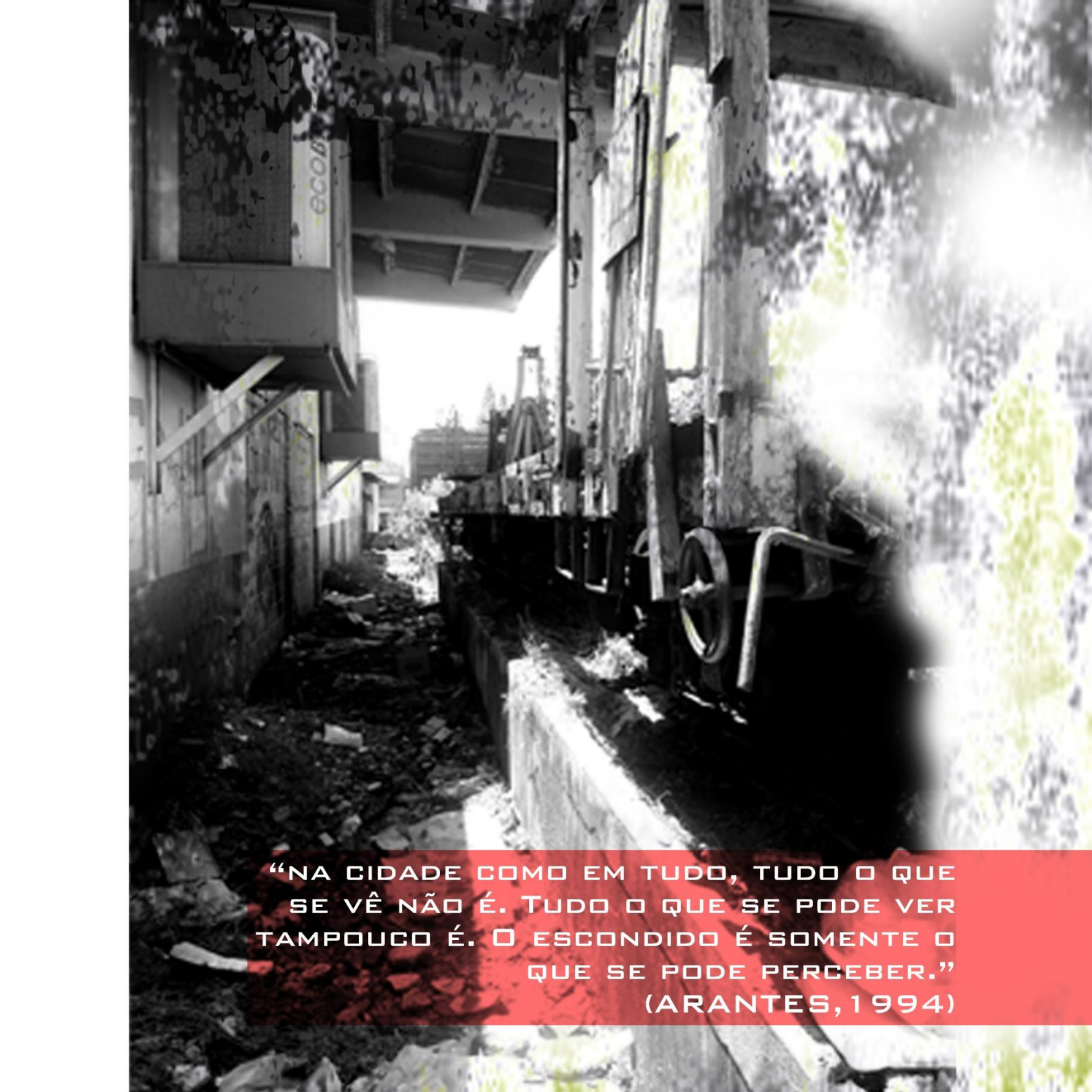




NO. 103-00-1002

DE REPENTE, SAI UM SENHOR DE TRÁS DE UM VAGÃO ABANDONADO. GERA CURIOSIDADE. ATÉ QUE ESTAVA BEM VESTIDO. O LOCAL DE ONDE SAIU TINHA APENAS UMA GRANDE VALA, LIXO, ENTULHO, INSETOS – MAS É UM LOCAL QUE PERMITE CERTO ISOLAMENTO, CERTA PRIVACIDADE, MESMO SEM SER UM AMBIENTE FECHADO. O QUE FAZIA ALI, NÃO DÁ PARA TER CERTEZA, MAS GERA DIVERSAS HIPÓTESES. PROVAVELMENTE COISAS QUE NÃO SÃO VIÁVEIS DE SEREM FEITAS DIANTE DAS PESSOAS.





“NA CIDADE COMO EM TUDO, TUDO O QUE
SE VÊ NÃO É. TUDO O QUE SE PODE VER
TAMPOUCO É. O ESCONDIDO É SOMENTE O
QUE SE PODE PERCEBER.”
(ARANTES, 1994)

NUM OUTRO DIA, PASSA UM HOMEM EM PASSOS LARGOS, COM UMA MOCHILA NAS COSTAS, E PULA UM MURO. ESTAVA FUGINDO? O QUE FEZ OU IRIA FAZER? NÃO SE SABE... A ÚNICA COISA QUE SE TEM CERTEZA É QUE A CADA INSTANTE ALGO ACONTECE.



FURTOS

MAS EXISTEM SUJEITOS QUE NÃO APARECEM NA LUZ DO DIA. NÃO SE SABE ONDE FICAM, NEM O QUE FAZEM. MAS SEUS RASTROS SÃO DEIXADOS EM TODO CANTO. COBERTOR, TAPETE, CALÇADOS (ALGUNS ATÉ DE MARCAS FAMOSAS), ROUPAS, COLCHÕES...

SIM, À NOITE ESTÃO ALI. O LOCAL FICA ESCURO. NÃO PODEM SER VISTOS, MAS, SÃO OS “**donos do pedaço**”. AS “OUTRAS PESSOAS” EVITAM PASSAR POR ALI NESSE PERÍODO POR CAUSA DA SENSACÃO DA INSEGURANÇA, DO MEDO. MAS É SEM SEREM VISTOS QUE DESENVOLVEM SUAS ATIVIDADES.

marcas



ROUBOS

MENDI CÂNTA

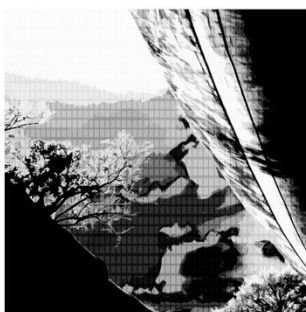
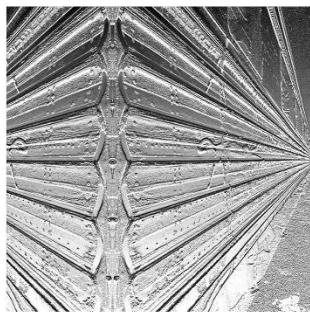
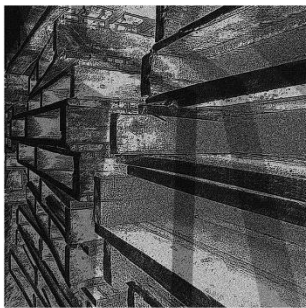


invisíveis

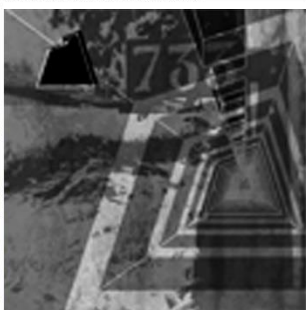
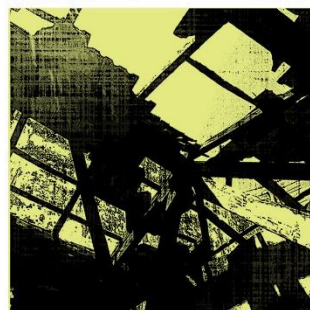
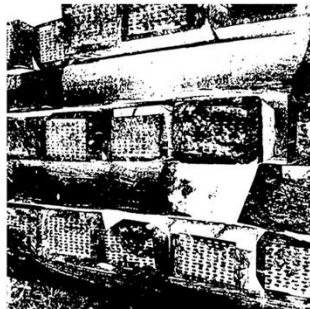


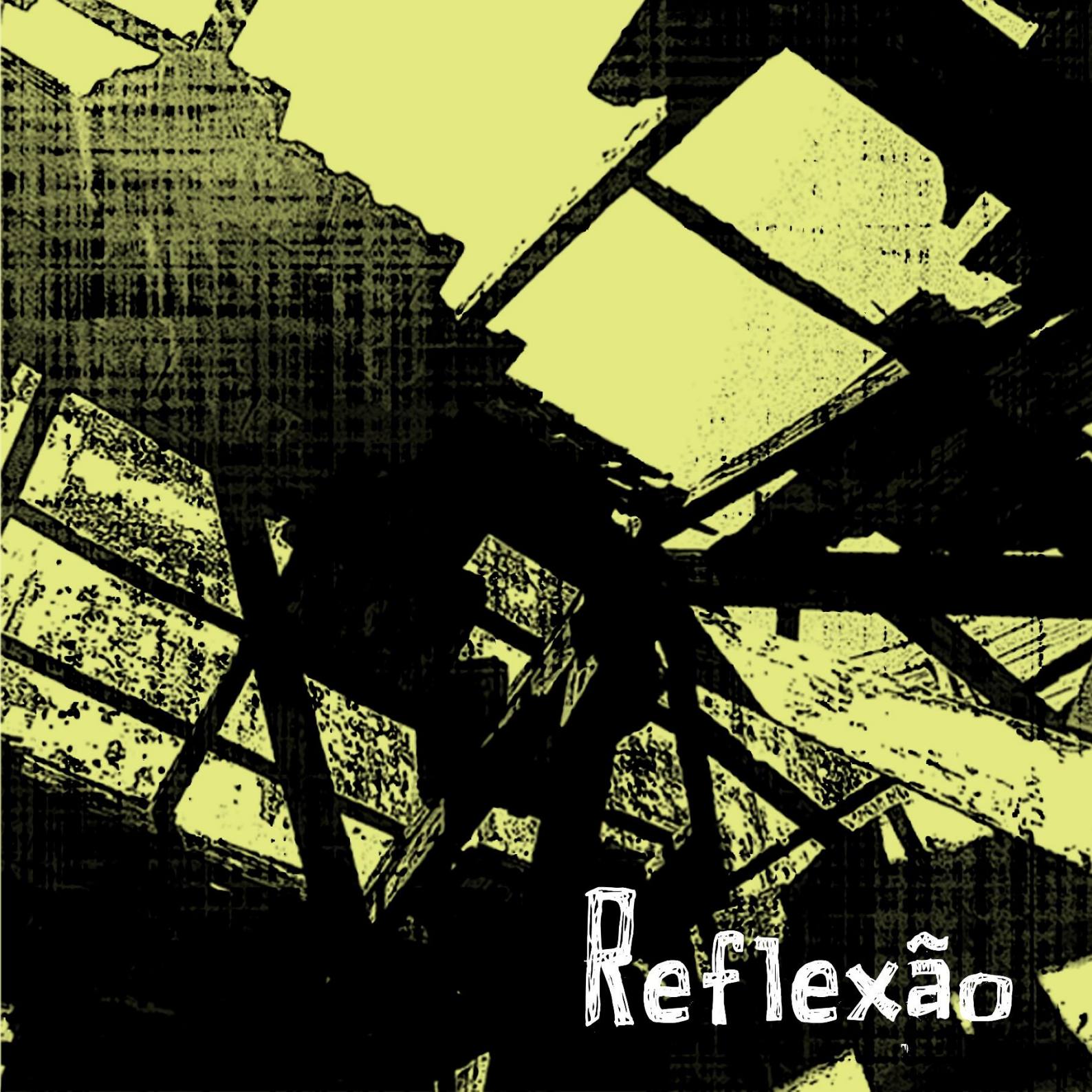
“AÍ SE EXPÕE PUBLICAMENTE A FALTA DE DIREITOS DE CIDADANIA DA GRANDE MAIORIA DA POPULAÇÃO DA CIDADE, QUE SE IDENTIFICA NA INCIDÊNCIA DE ASSALTOS, NO COMÉRCIO E OSTENSIVO CONSUMO DE DROGAS, NA CONSTRUÇÃO DE MORADIAS “INVISÍVEIS”, NO SUBEMPREGO, NA MENDICÂNCIA [...]” (ARANTES, 1994)





08





Reflexão



□ TRECHO DO LEITO FERROVIÁRIO QUE ESTUDAMOS PODE ATÉ ESTAR ABANDONADO PELO PODER PÚBLICO E POR EMPRESAS PRIVADAS, POR RAZÕES VARIADAS. PORÉM CONTINUA SENDO UTILIZADO, MESMO QUE SEJA DE MANEIRA SINGULAR, COMO LOCAL DE PASSAGEM E DE USOS MARGINAIS: USOS-REFLEXOS CONSEQUENTES DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E SOCIOECONÔMICAS NA CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE.



SOB ESSA NOVA ÓTICA DE UTILIZAÇÃO E OCUPAÇÃO, AS FORMAS DE APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS SÃO DIFERENTES. ENQUANTO AS PESSOAS QUE APENAS TRANSITAM PELO LEITO FÉRREO, O FAZEM EM LINHA RETA, PERCURSOS QUE NA MAIORIA DAS VEZES TENDEM A SER OS MAIS CURTOS POSSÍVEIS; JÁ OS QUE VIVEM À MARGEM DA SOCIEDADE SE UTILIZAM DO ESPAÇO DE UM MODO MAIS “ORGÂNICO”. FAZEM PARTE DELE. PARECEM ENTENDÊ-LO, COMPREENDER COMO FUNCIONA ESTA NOVA ESPACIALIDADE. SÃO SUJEITOS OCULTOS QUE PERTENCEM A ESSE LUGAR, POIS É ONDE VIVEM E TÊM SUAS EXPERIÊNCIAS, EXPRIMEM SEUS DESEJOS, SEUS SONHOS E TAMBÉM SEUS PESADELOS. SEGUNDO ALPHONSUS (1994), PARA ESSES SUJEITOS “A SOLIDÃO É SUA CONSTANTE. UMA SENSÇÃO, A NECESSIDADE DE SOBREVIVÊNCIA, O MOVE PARA CRIAR A ARMADURA QUE O COLOCARÁ PROTEGIDO E SOLITÁRIO NO CADS”.



**CAMINHOS ALTERNATIVOS
PEDESTRES**

**Casa
invadida**

GALPÕES ABANDONADOS

USOS MARGINAIS



Vagão abandonado

Viaduto

Casa abandonada

Viaduto

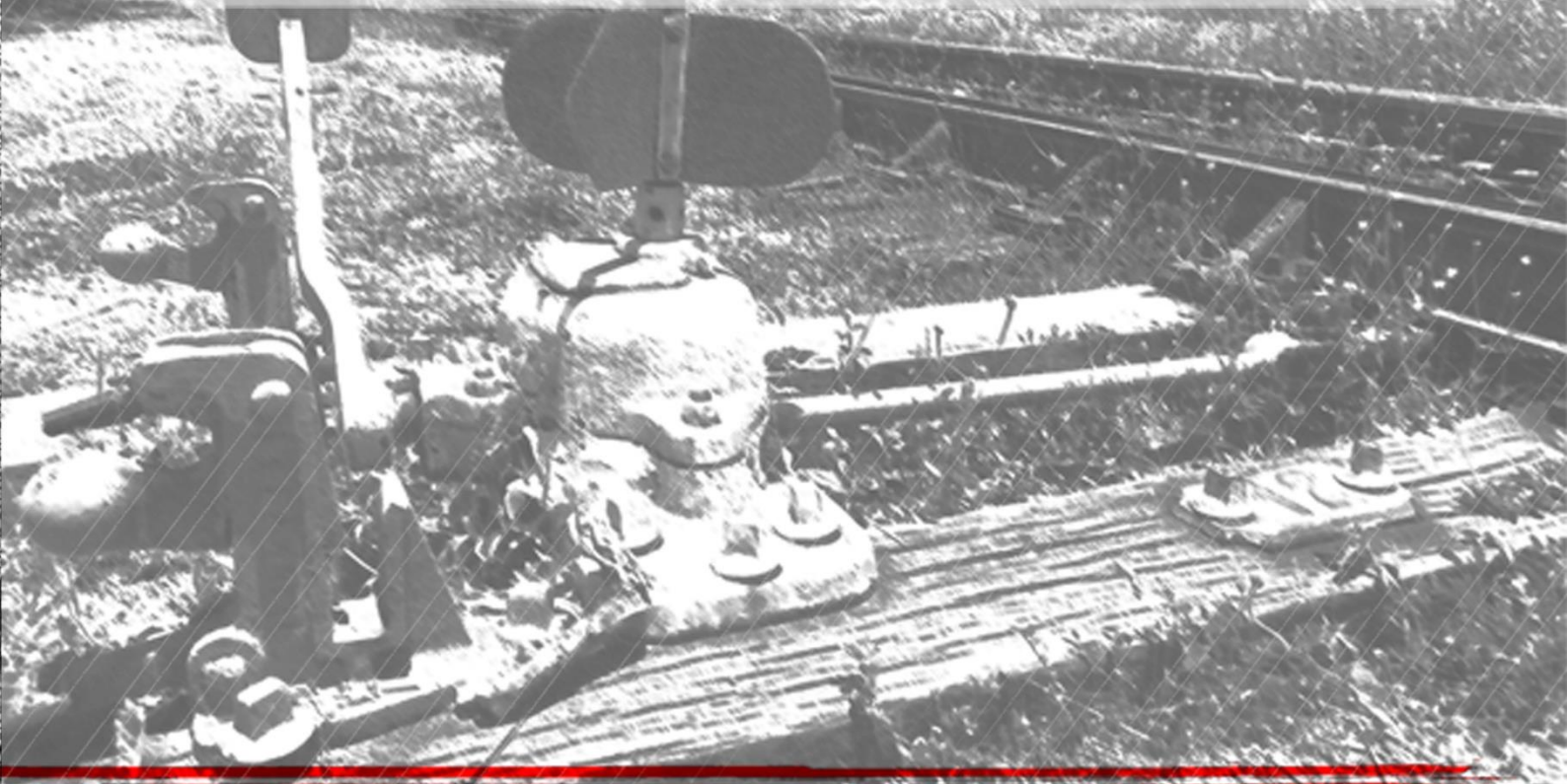
galpão abandonado

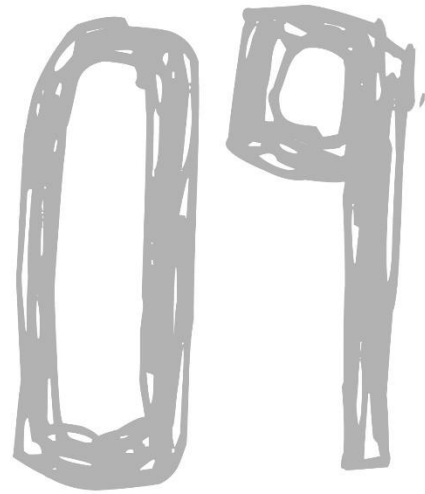
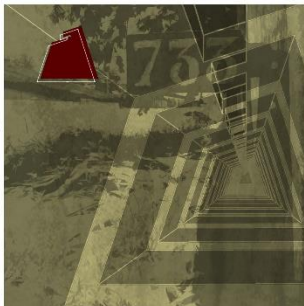
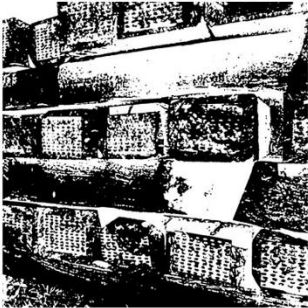
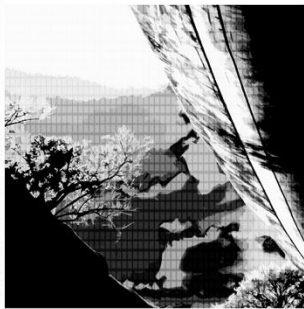
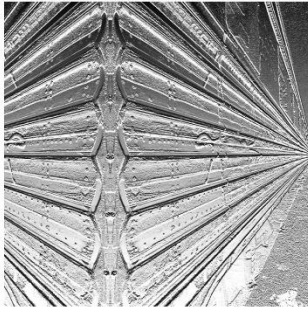
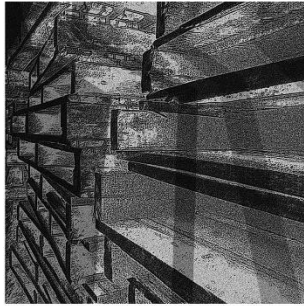
casa abandonada

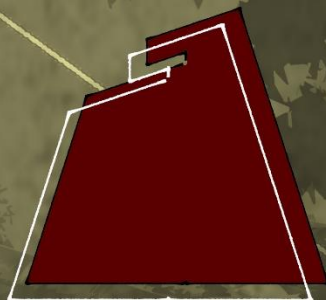
vagão abandonado



OS LEVANTAMENTOS E AS ANÁLISES AQUI REALIZADOS NOS FAZEM COMPREENDER QUE, NO LEITO FÉRREO DE PRESIDENTE PRUDENTE, AS DIFERENÇAS COEXISTEM, OS CONFLITOS OCORREM, OS “OUTROS” SE ENCONTRAM E OS USOS IMPREVISTOS SE ACOMODAM. POR ISSO, UM PROJETO ARQUITETÔNICO OU URBANÍSTICO PARA ESSE ESPAÇO DEVE SER A SÍNTESE DE UMA REFLEXÃO CAUTELOSA, NA QUAL NÃO SE PODERÁ DESPREZAR A REALIDADE ALI EXISTENTE. O PROJETO NÃO PODE SIMPLEMENTE ABRIGAR ALGUNS E EXPULSAR OUTROS, MAS PRECISA ENFRENTAR OS PROBLEMAS URBANOS, CONSIDERANDO CADA ELEMENTO E CADA SUJEITO, RESPEITANDO O QUE A LEITURA FEITA DA PAISAGEM PERMITIU DEPREENDER. O INTUITO DEVE SER O DE VALORIZAR CADA PECULIARIDADE, CADA SINGULARIDADE, CADA SUJEITO, E PROPICIAR ALI PRÁTICAS SOCIAIS QUE GARANTAM UM CARÁTER PÚBLICO AO LUGAR.







O Projeto

O Projeto

A INTENÇÃO DO TRABALHO NÃO É INTERVIR NO LOCAL DO ESTUDO, NEM TRANSFORMÁ-LO, MAS APRESENTAR SOLUÇÕES SIMPLES QUE POSSAM SUPRIR NECESIDADES BÁSICAS DE QUEM ALI HABITA. A ARQUITETURA PODE IR ALÉM DE MOLDES EXCLUDENTES QUE, AINDA HOJE, FAVORECEM APENAS ALGUMAS PARCELAS DA POPULAÇÃO. ENCARAR PROBLEMAS DE SUJEITOS QUE VIVEM UMA VIDA SUBALTERNA; CONSTRUIR TAMBÉM A PARTIR DE PARTES, DOS “RESTOS”; ULTRAPASAR O MEDOS QUE EXISTAM DO “OUTRO”:

o ma^rginal.

ÀS MARGENS DOS TRILHOS, ENCONTRAM-SE FRAGMENTOS DE UM COMPLEXO FERROVIÁRIO QUE, PAULATINAMENTE, ABANDONADO E DETERIORADO, VEM FORMANDO ESPAÇOS RESIDUAIS, QUE ABRIGAM AS REALIDADES DESSES “OUTROS”.





m

e

d

d

DETERRORACAO

DURANTE O DIA: ANDAR POR RUAS E PRAÇAS; À NOITE: VAGÕES, PAPELÕES E MADEIRAS SE TRANSFORMAM EM DORMITÓRIOS. MODOS DE VIDA CONTRÁRIOS E DIVERGENTES DO “MODELO CERTO DE SER OU ESTAR” QUE A SOCIEDADE ACEITA. ISSO LHE GERA:

medo,

insegurança,

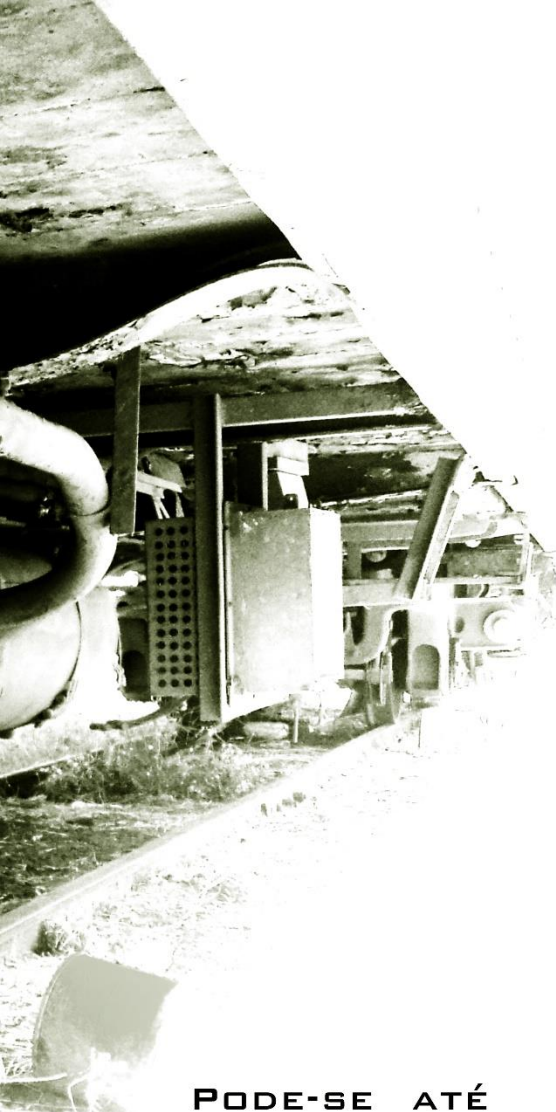
SENSAÇÃO DE **perigo.**

E QUANTO AOS LUGARES HOSTIS, DETERIORADOS, ESQUECIDOS? HÁ UMA BARREIRA ENTRE A SOCIEDADE E OS QUE ESTÃO À SUA MARGEM. E ESSA BARREIRA SÓ QUEBRA QUANDO SE PASSA A ENTENDER O “OUTRO”, QUE HABITA ESSES LUGARES, VER SUAS NECESIDADES, SEUS SONHOS.

o ser humano é tão igual, e ao mesmo tempo tão diferente...



116



CERTA VEZ, À NOITE, PRÓXIMO À ÁREA DE ESTUDO, FOI PERGUNTADO A UM HOMEM SE ERA VIÁVEL ATRAVESSAR A LINHA FÉRREA ATÉ A ROLETA. SUA RESPOSTA FOI RÁPIDA E CONTUNDENTE:

“Quê isso?!”

Cê quer pasar no lugar dos crackeiros?

Cê é louco, cara?! (sic)

MAS, SERÁ QUE SOMENTE ELES SÃO OS PERIGOSOS? O PERIGO ESTARIA EM ELES TOMAREM UM BEM QUE A PESSOA TEM?

E SE A PRÓPTA ARQUITETURA COM SEUS PROJETOS INOVADORES, HIGIENISTAS E EMBELEZADORES TOMAR O QUE ELES TÊM? SERIA ELA TAMBÉM PERIGOSA?

PODE-SE ATÉ PENSAR: MAS ELES USAM DROGAS, SE PROSTITUEM, ROUBAM...

E POR ACASO A “SOCIEDADE NORMAL” É DESTITUÍDA DESSES PRINCÍPIOS EM SUA TOTALIDADE? QUAL É A DIFERENÇA ENTÃO?



O PROJETO DEVE ENTÃO SER PENSADO PARA O LOCAL, PARA SEUS VERDADEIROS MORADORES, USUÁRIOS. DEVE TER UMA RELAÇÃO SIMBIÓTICA COM O ENTORNO, ENTENDER AS NECESSIDADES E ATENDER OS EXCLUÍDOS.



MEDIANTE AOS DIVERSOS QUESTIONAMENTOS, O PROJETO FOI SENDO DESENVOLVIDO.

COMO FAZER ARQUITETURA?

MAS NÃO UMA ARQUITETURA QUALQUER. COMO CRIAR EQUIPAMENTOS QUE POSSAM SER INSERIDOS NO LOCAL, SEM QUE HAJA UM IMPACTO QUE EXPULSE SEUS VERDADEIROS UTILIZADORES?

NÃO SE TRATA APENAS DAQUELES QUE PASSAM SOBRE OS TRILHOS, MAS DOS QUE VIVEM OS TRILHOS, DOS QUE CONHECEM CADA VÃO ENTRE AS PEREDES, CADA ESCONDERIJO.

SIMPLES!

BASTA ENTENDÊ-LOS, MAS, ANTES, CONHECÊ-LOS.

ALGUMAS PESSOAS SOBREVIVEM DOS FRAGMENTOS, DAS
"SOBRAS" DE UMA CIDADE QUE SE CONSTRÓI PARA POUCOS,
DESENVOLVIDA PELOS INTERESSES DO MERCADO IMOBILIÁRIO,
QUE ESMAGA A CIDADE COM SUA AMBIÇÃO E PODER.



ENTÃO O PROJETO PODE, A PARTIR DESSES FRAGMENTOS, ABRIR NOVAS POSSIBILIDADES DE VIDA PARA TAIS SUJEITOS. UM SIMPLES ESPAÇO PARA DORMIR, PARA MORAR, PARA VIVER OU ATÉ MESMO TRABALHAR.

O LOCAL JÁ PERDEU SUA IDENTIDADE INICIAL: O LUGAR ONDE A CIDADE NASCEU. FOI ESQUECIDO E ABANDONADO, PORÉM PERMITIU O SURGIMENTO DE UM MODELO DE VIDA AINDA INACEITÁVEL PELA POPULAÇÃO: MARGINAIS, USUÁRIOS DE DROGAS, PEDINTES, MENDIGOS, ASSALTANTES, TRAVESTIS...

os sujeitos ocultos

MAS FORAM ELES QUE SE APROPRIARAM DESSES ESPAÇOS. TIRÁ-LOS DALÍ SERIA APENAS TRANSFERÍ-LOS PARA OUTRO LOCAL. ENTÃO A SOLUÇÃO PODE SER DIFERENTE: ABRIGÁ-LOS.



NÃO É NECESSÁRIO SE PREOCUPAR EM TRANSFORMAR O ENTORNO - HÁ VIDA EM CADA PARTE. VIDA QUE SE APROPRIA DAS MIGALHAS DA SOCIEDADE, DO QUE SOBROU, DO QUE NÃO SE USA MAIS, DO QUE NAO SE QUER.

DESSE MODO, O PROJETO PRECISA TER O MÍNIMO DE IMPACTO POSSÍVEL NO LOCAL. PARA ISSO, PRECISA-SE OBSERVAR MATERIAIS ALI EXISTENTES. O QUE NÃO SE USA MAIS: PÁLETES, DORMENTES DE TRILHOS DE TREM, PEDAÇOS DE MADEIRA, ENTRE OUTROS.



ASSIM, COM ESSES FRAGMENTOS, COMO UMA COLCHA DE RETALHOS, AS PARTES SE EMENDAM PARA FORMAR UM TODO E ENTÃO O PROJETO VAI SE CONSTRUINDO POR SI SÓ - PODENDO SER AMPLIADO OU DIMINUIDO, ABRIGANDO VÁRIAS FUNÇÕES, NÃO DITANDO REGRAS, MAS SE ADAPTANDO ÀS NECESSIDADES DE QUEM VIVE O LUGAR.



O PROJETO, PORTANTO, SERÁ UM EQUIPAMENTO QUE VISA AUXILIAR NAS NECESSIDADES DOS “SUJEITOS OCULTOS” QUE VIVEM AO LONGO DO LEITO FÉRREO DA REGIÃO CENTRAL DE PRESIDENTE PRUDENTE - UM ESPAÇO ESQUECIDO, ABANDONADO E DETERIORADO, PORÉM COM USOS MARGINAIS E DIFERENTES. A INTENÇÃO NÃO É RESOLVER UM PROBLEMA DE CUNHO SOCIAL, MAS “PROVOCAR” OS “OLHARES EXTERNOS”, MEDIANTE UMA REALIDADE QUE NÃO PODE SER ESCONDIDA, COMO SE A JOGASSEMOS EMBAIXO DE UM TAPETE PARA NÃO VERMOS O QUE EXISTE, MESMO CIENTES DE QUE LÁ ESTEJA.

O INTUITO É QUE O EQUIPAMENTO SEJA UTILIZADO DE DIVERSAS MANEIRAS, LOCAIS OU SITUAÇÕES, COM PROPOSIÇÕES ABERTAS, DE MODO A QUE O USUÁRIO EXPERIMENTE E REALIZE “COISAS NOVAS” MEDIANTE SEU DESEJO OU SUA NECESSIDADE.

O CUSTO PARA A EXECUÇÃO DO PROJETO NÃO SERÁ ALTO, POIS DEVERÁ SER PROVENIENTE DE MATERIAIS RECICLÁVEIS, MADEIRAS, RESTOS DE CONSTRUÇÃO, PÁLETES, ETC., E MONTADO A PARTIR DE ENCAIXES E PARAFUSOS, QUE PERMITAM SUA MODIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO - UMA OPORTUNIDADE PARA FLUIREM AS IDEIAS.

NÃO TERÁ UMA ÁREA DE ATUAÇÃO FIXA, POIS O EQUIPAMENTO PODERÁ SER TRANSPORTADO PARA QUALQUER LOCAL, DE MODO A INVADIR OS ESPAÇOS, TORNANDO-OS REALMENTE PÚBLICOS: LUGARES PARA TODOS.



MAS, QUAL EQUIPAMENTO SERIA? COMO CHEGAR À CONCLUSÃO DO QUE É NECESSÁRIO A ESSES “SUJEITOS OCULTOS”? A MELHOR MANEIRA ENTÃO FOI A APROXIMAÇÃO, A CONVERSA COM ALGUNS DELES, E ENTÃO MONTAR, COMO UM QUEBRA-CABEÇAS, AS PARTES INFORMADAS.

□ TRANSITAR PELA CIDADE FAZ PARTE DE SUAS VIDAS, PORÉM, DURANTE A NOITE, SEMPRE RETORNAM A ALGUM LOCAL PARA DORMIR - NADA MUITO ACONCHEGANTE.

"Semi-nômades"?



MUITAS VEZES HÁ DISPUTA DE LUGARES ENTRE ELES: UMA COBERTURA QUALQUER, UM “CANTINHO ABANDONADO”.

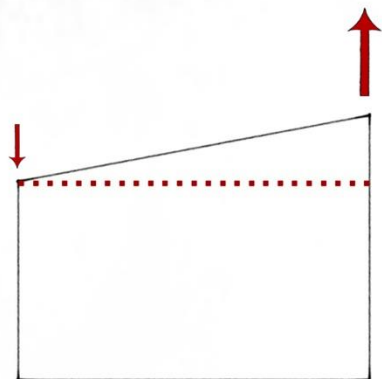
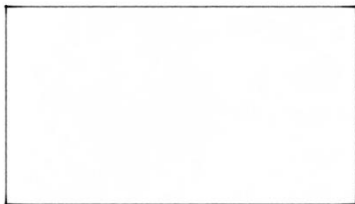
UMA CASA NÃO SERIA O IDEAL - MUDARIA SEUS MODOS DE VIDA. UM DORMITÓRIO? QUEM SABE... E A RELAÇÃO COM O LEITO FERROVIÁRIO?

DESSAS INFORMAÇÕES E QUESTIONAMENTOS, SURGE A IDEIA DE UM DORMITÓRIO, MAS QUE DESLIZE SOBRE OS TRILHOS, RELACIONANDO-SE COM O ENTORNO.

DURANTE AS ENTREVISTAS, PERCEBEU-SE QUE ALGUNS DELES MORAM JUNTOS - ISSO GEROU A IDEIA DE UM DORMITÓRIO MODULAR, DESMONTAVEL, POSSÍVEL DE AMPLIAR OU DIMINUIR CONFORME A NECESSIDADE.

OUTROS MOMENTOS DE CONVERSA, JÁ COM MAIS INTIMIDADE, MOSTRARAM ROUPAS QUE GANHAVAM E A INTENÇÃO DE ABRIR UM BRECHÓ - UM GERADOR DE RENDA - DISSO, OUTRA IDEIA.

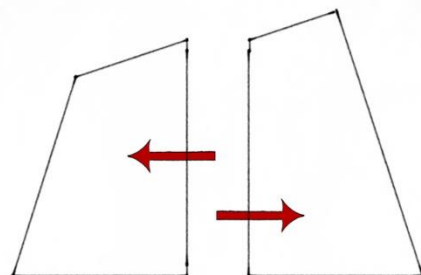
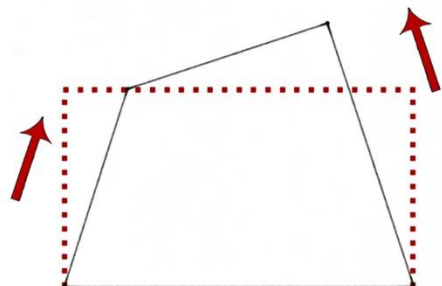
AS CARACTERÍSTICAS DO MÓDULO VÃO SE ADAPTANDO ÀS NECESSIDADES DO USUÁRIO, BASTA INTERVIR, MEXER, CORTAR, E ELE VAI SE DESENVOLVENDO.

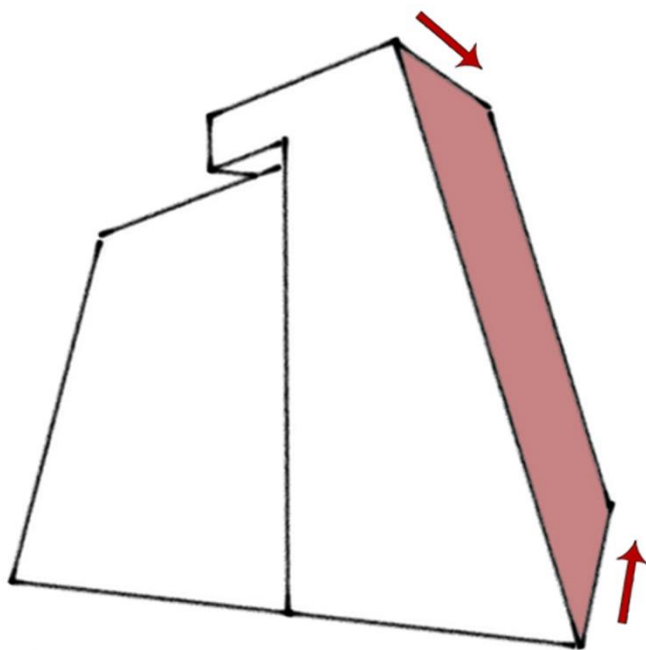
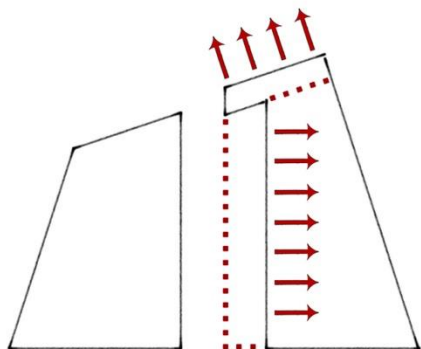


A CONSTRUÇÃO DO PROJETO PARTE DE UMA SIMPLES FIGURA GEOMÉTRICA: O RETÂNGULO.

MAS REFLETINDO SOBRE ELE, PERCEBE-SE QUE A PROPORCIONALIDADE DE SUAS ARESTAS NÃO CONDIZ COM A DESIGUALDADE EXISTENTE ENTRE OS QUE PASSAM PELO LEITO FERROVIÁRIO E OS QUE ALI VIVEM. ASSIM, DESCONSTRÓI-SE UMA SEMELHANÇA ENTRE SUAS PARTES, SEPARANDO-AS, ELEVANDO UMAS E OUTRAS NÃO.

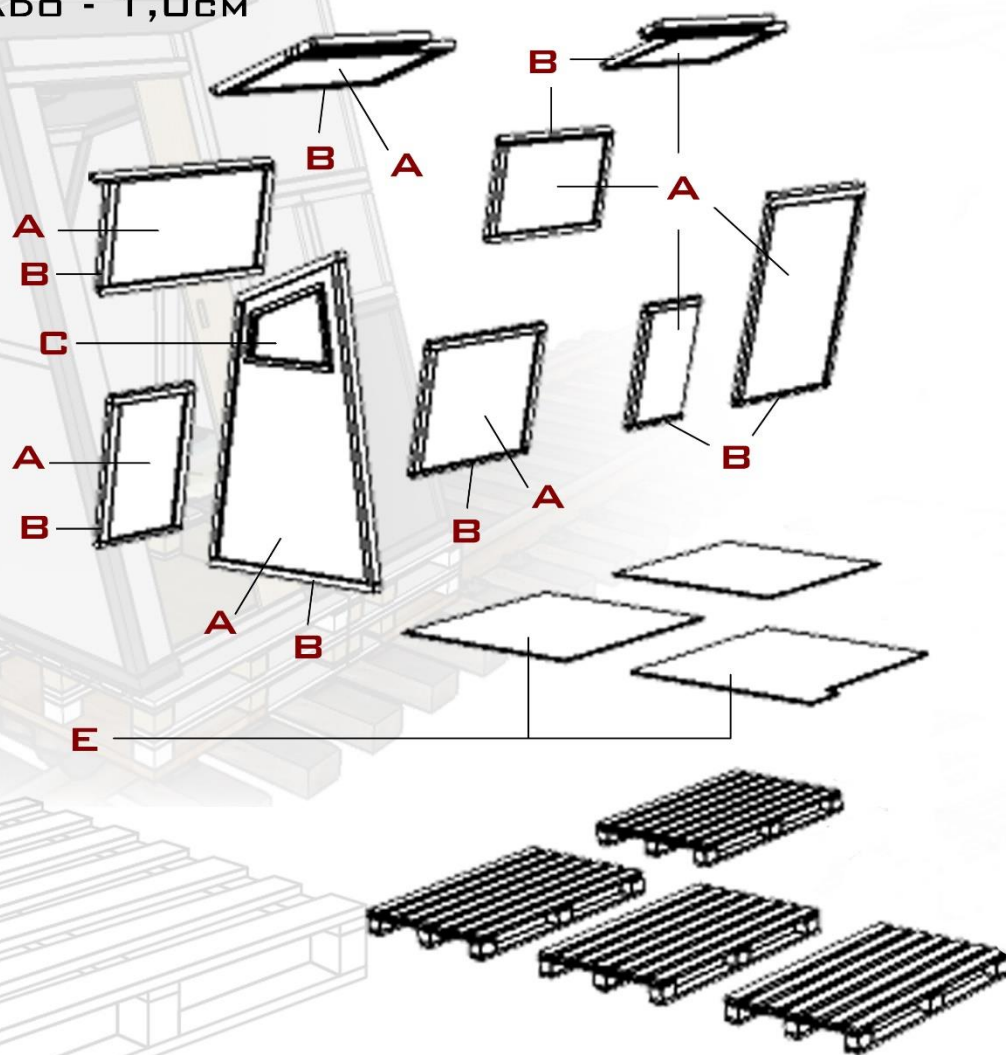
A FORMAÇÃO DO VOLUME PASSA A REPRESENTAR A DESCONSTRUÇÃO DA SOCIEDADE, NA QUAL UNS SE SOBRESSAEM MAIS QUE OUTROS - INDIVÍDUOS QUE SÃO SEPARADOS, AJUNTADOS, E POR MAIS SEMELHANTES QUE SEJAM, TORNAM-SE DIFERENTES, MESMO FAZENDO PARTE DE UM TODO.

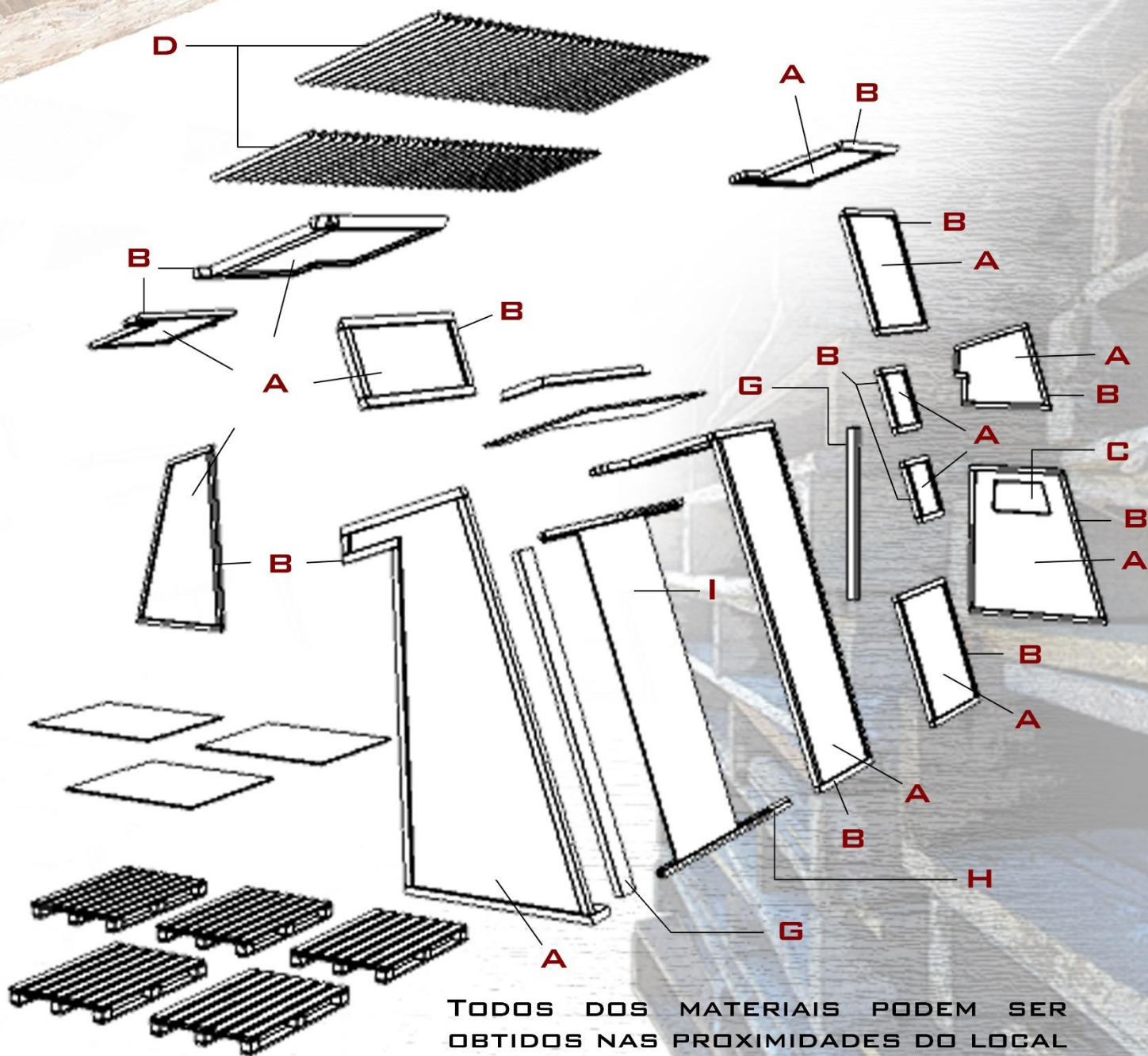




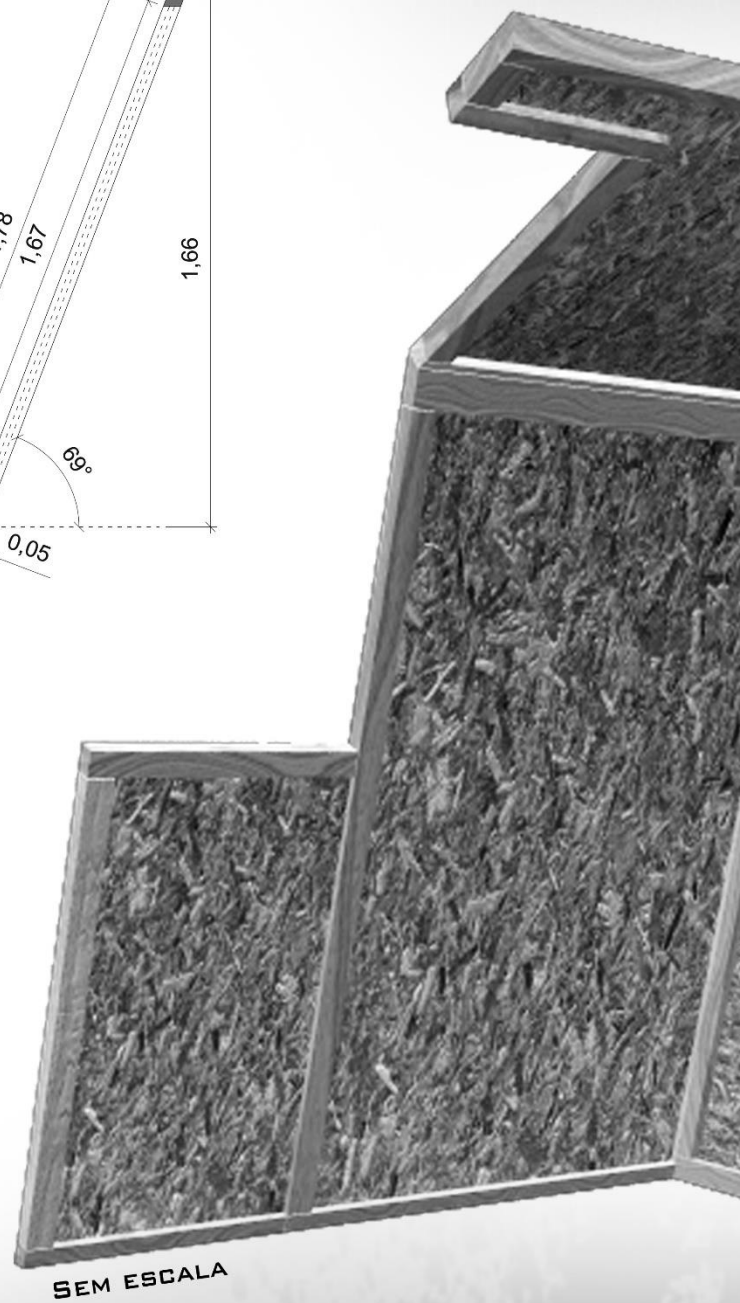
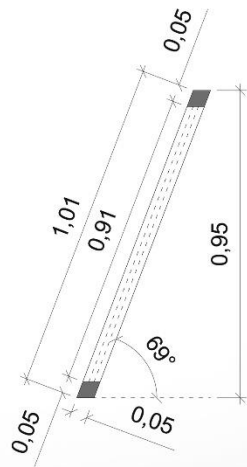
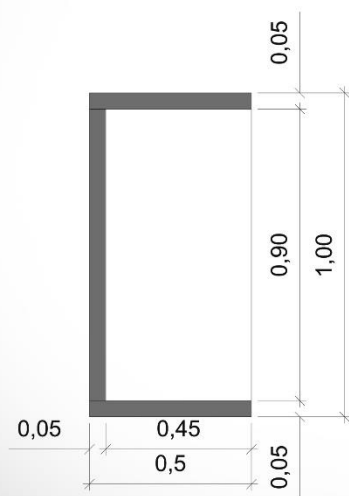
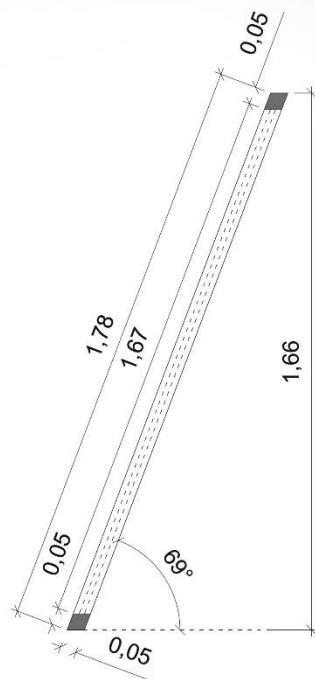
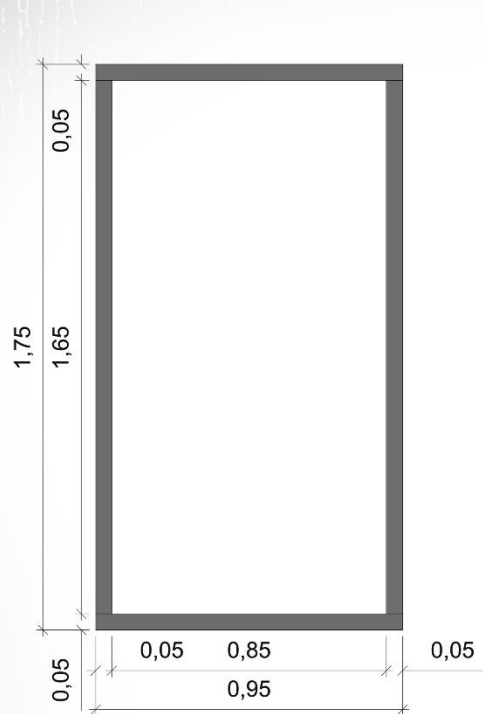
MATERIAIS

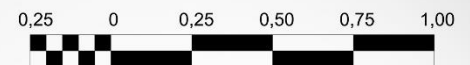
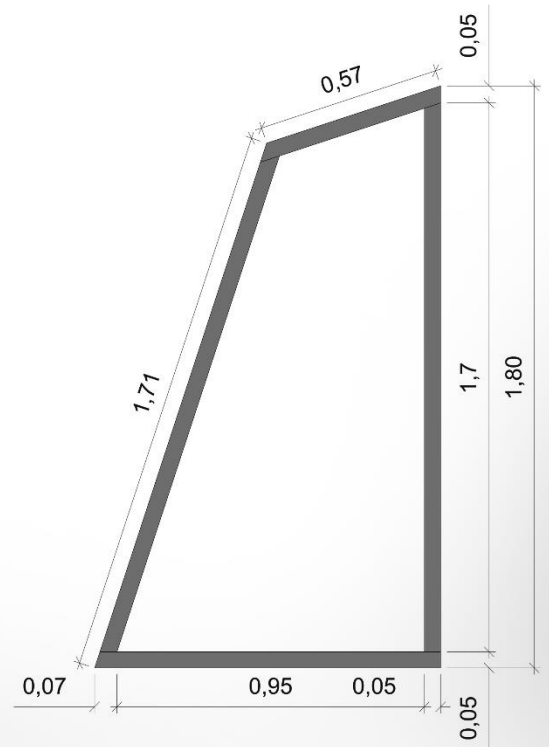
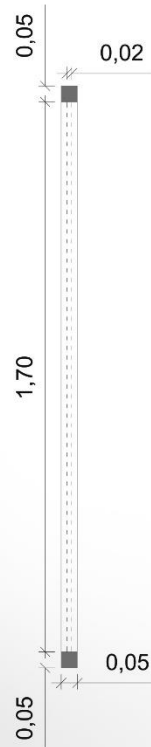
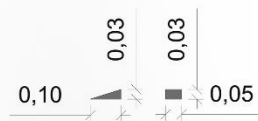
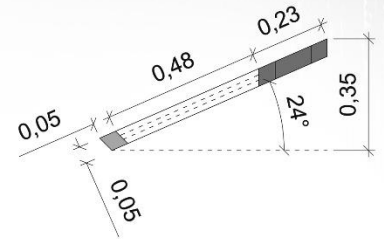
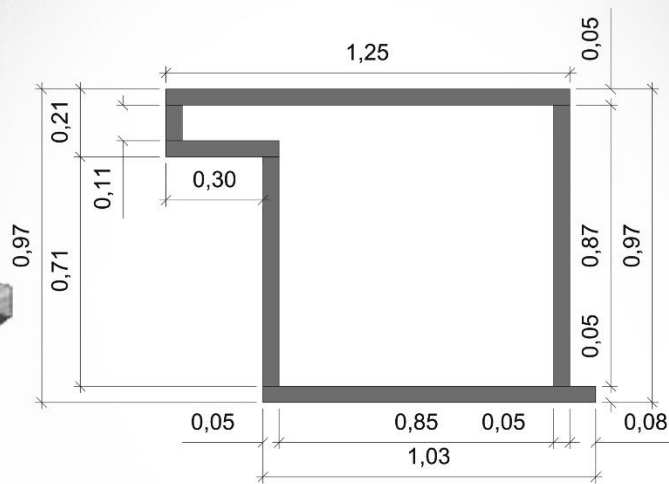
- A. OSB (MADEIRA) - 2,0CM
- B. COMPENSADO - 2,0CM
- C. VIDRO - 0,2CM
- D. TELHA TRANSLÚCIDA (POLIPROPILENO)
- E. COMPENSADO - 1,8CM
- F. PALETES
- G. DORMENTE DE MADEIRA
- H. MADEIRA MACIÇA
- I. COMPENSADO - 1,0CM

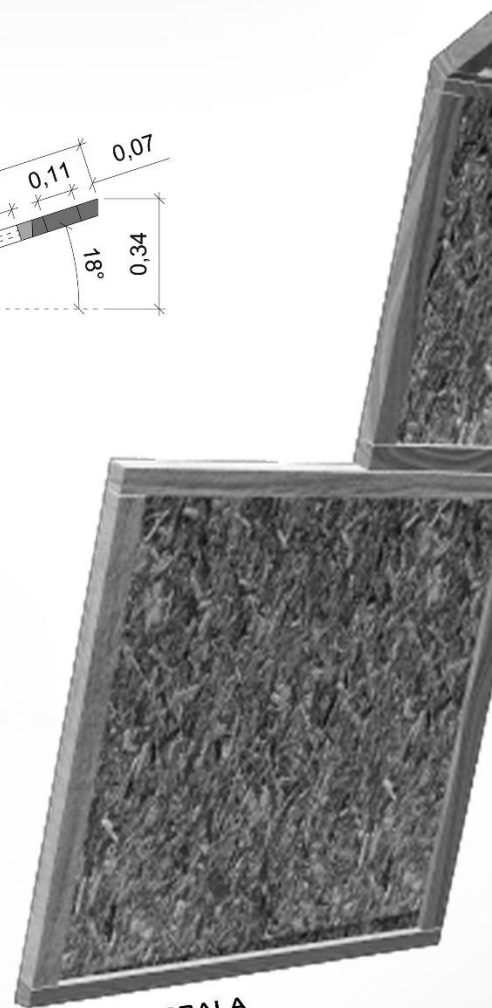
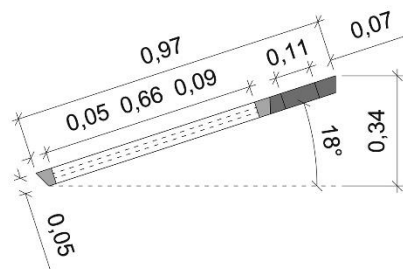
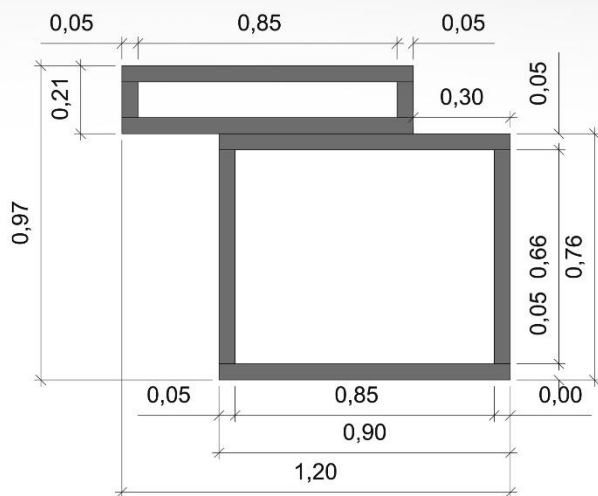




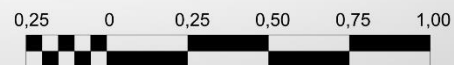
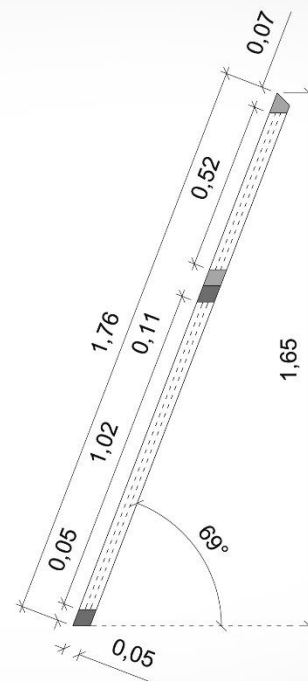
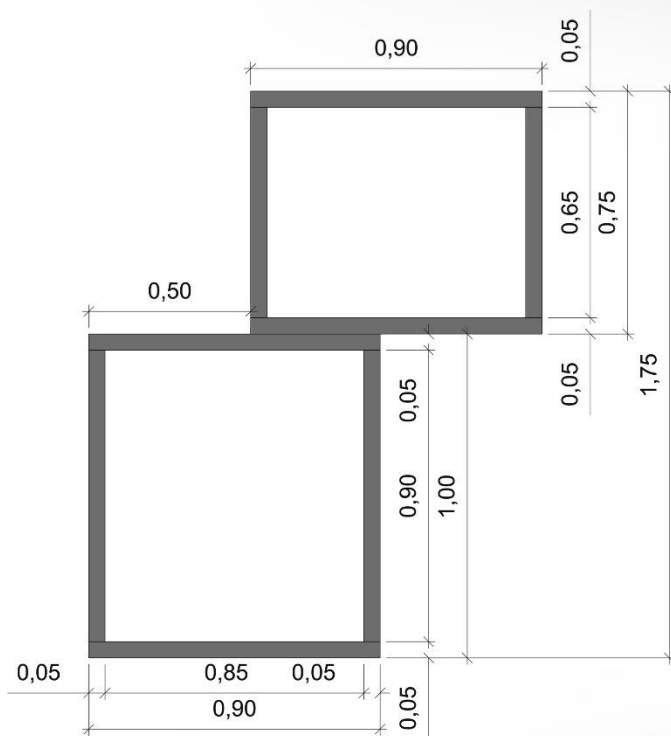
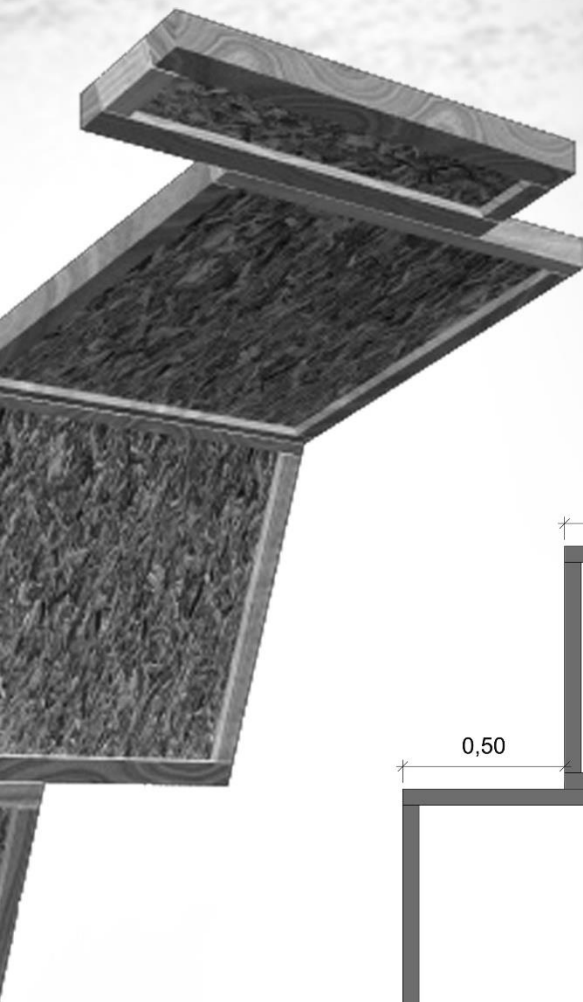
TODOS DOS MATERIAIS PODEM SER
OBTIDOS NAS PROXIMIDADES DO LOCAL
DE INTERVENÇÃO, COMO MADEIRAS DE
DEMOLIÇÃO, OSB, COMPENSADO E
PALETES.

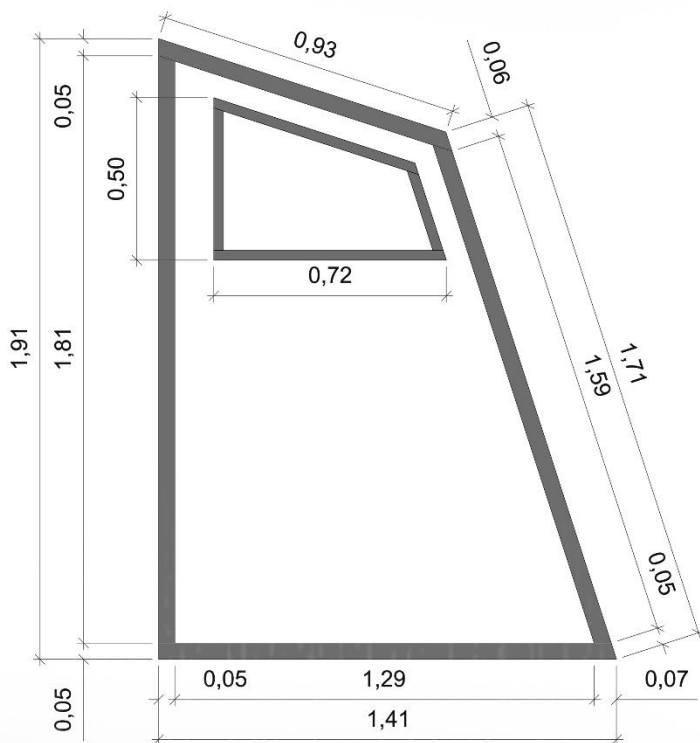
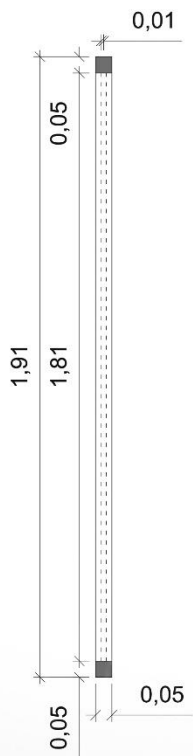


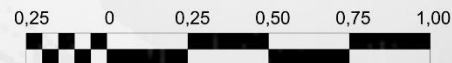
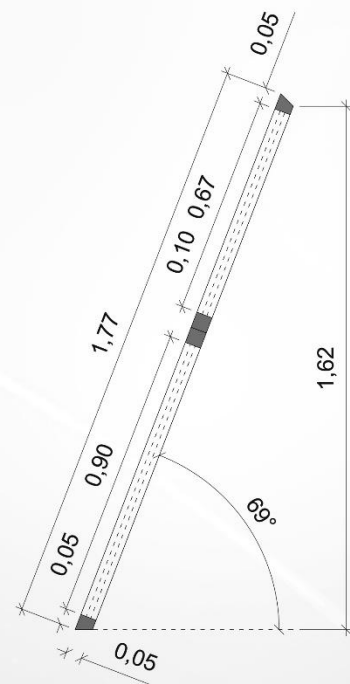
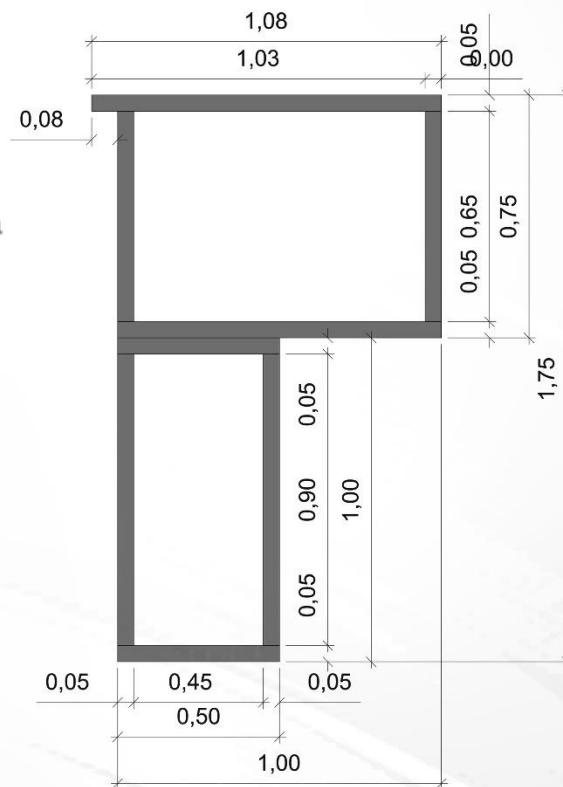
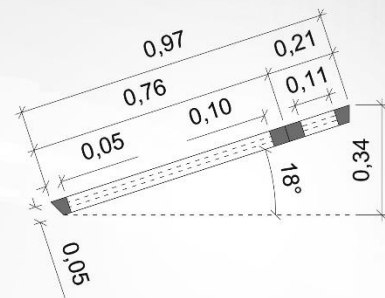
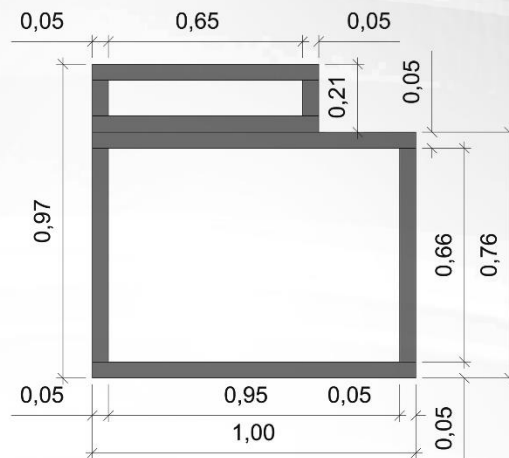
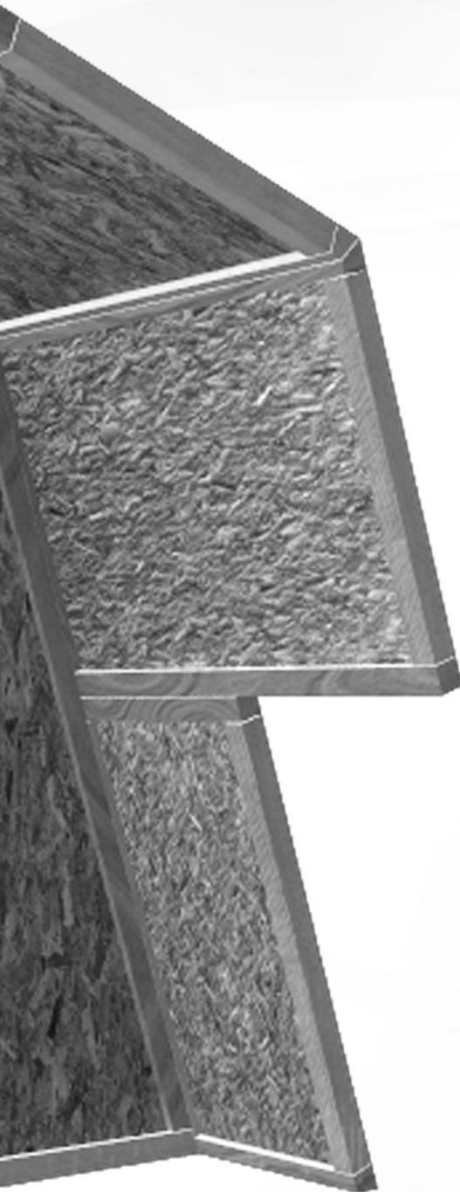


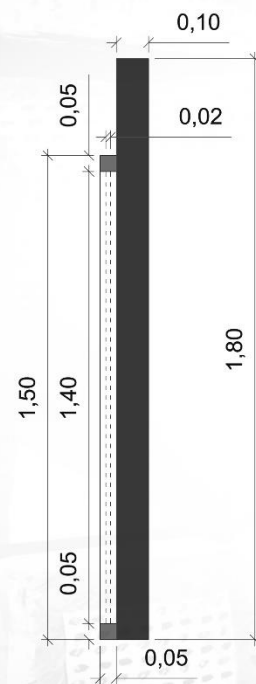


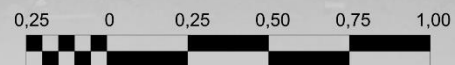
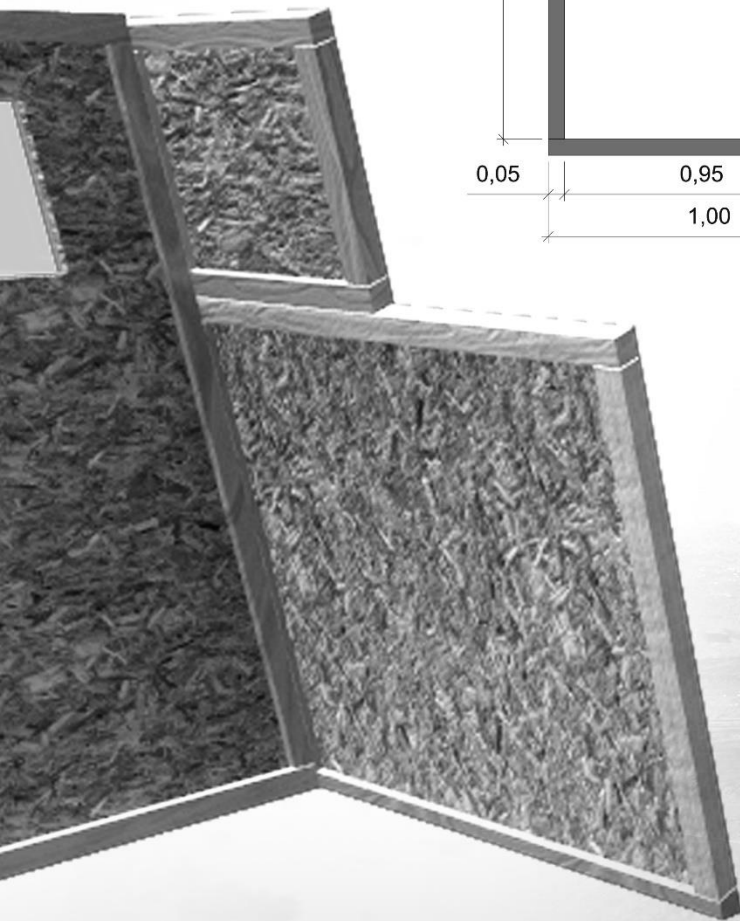
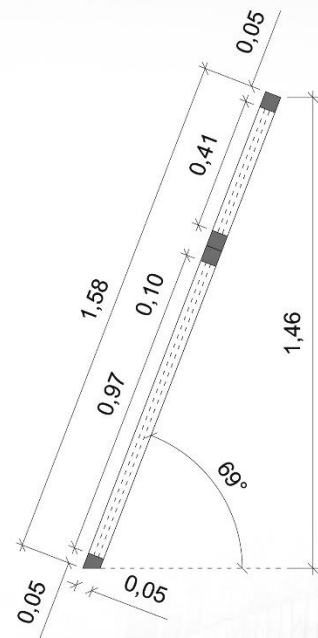
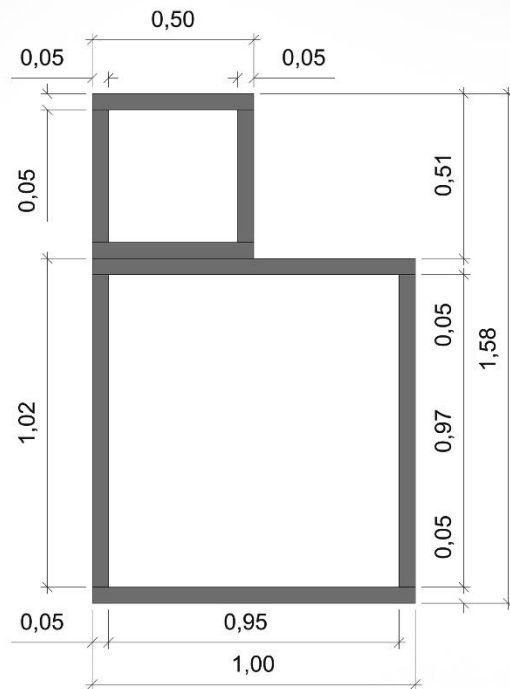
SEM ESCALA



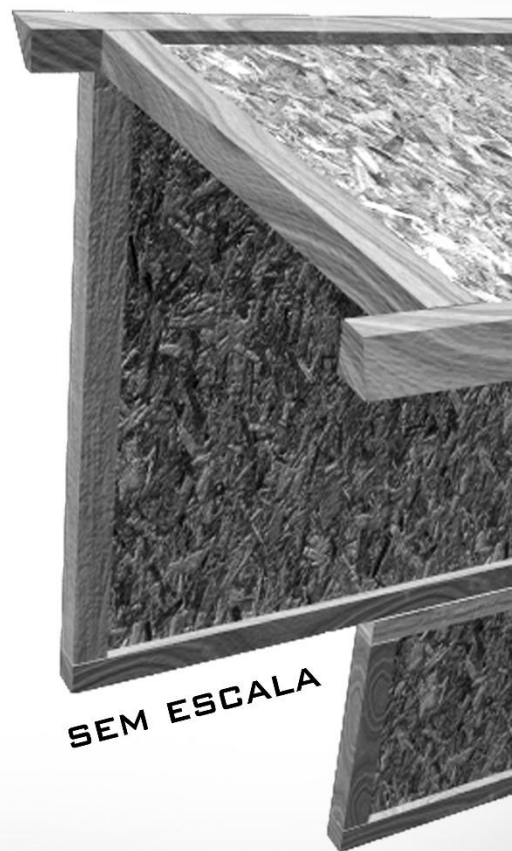
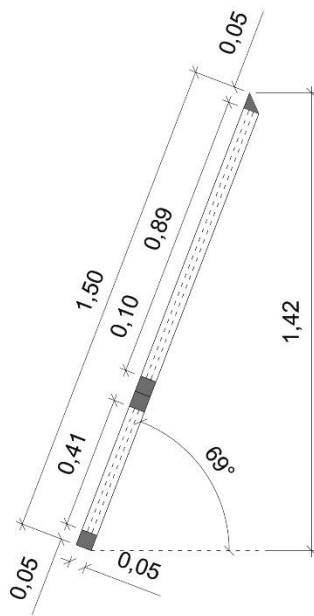
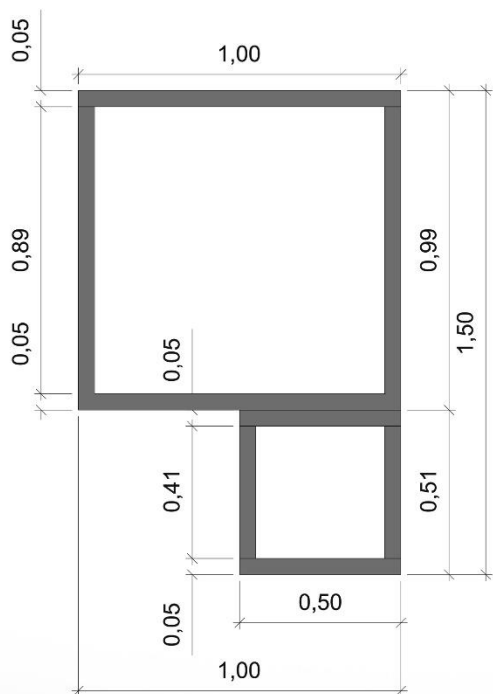


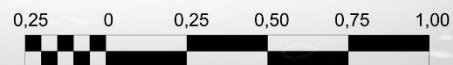
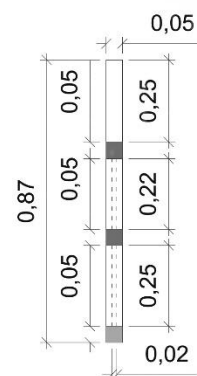
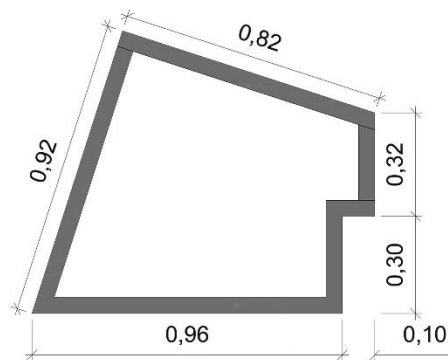
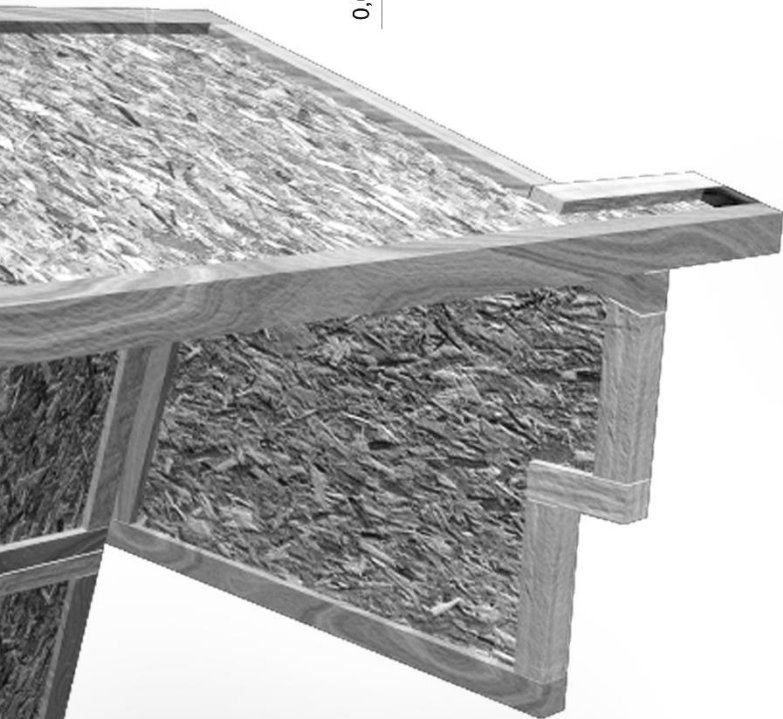


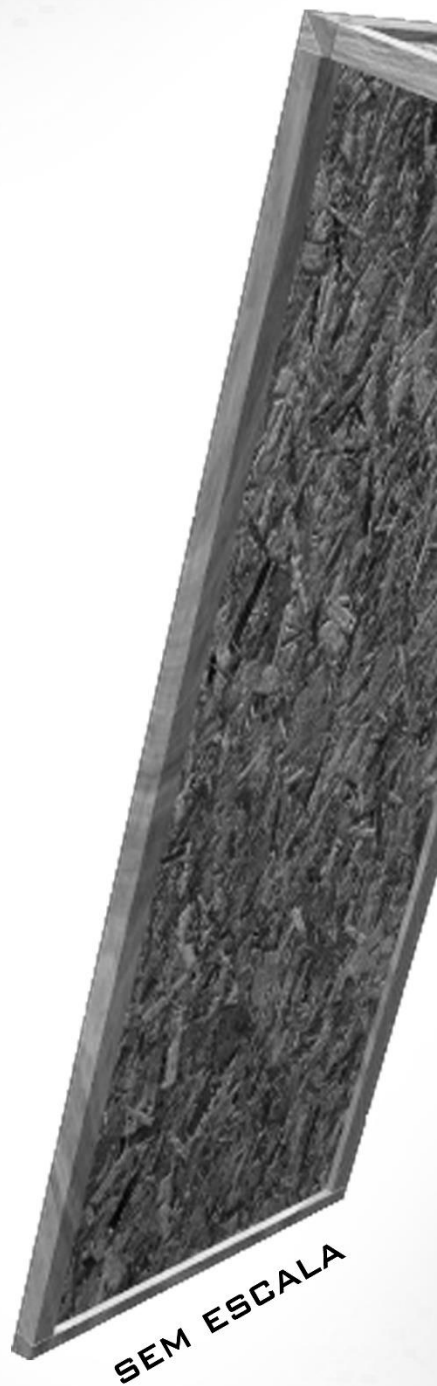
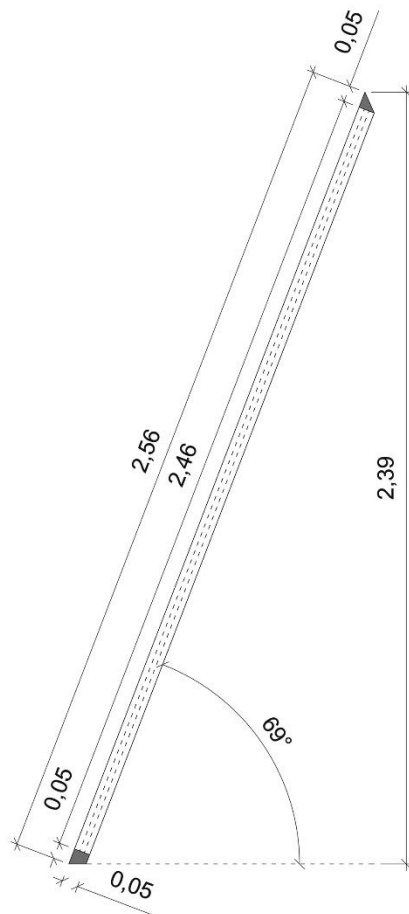
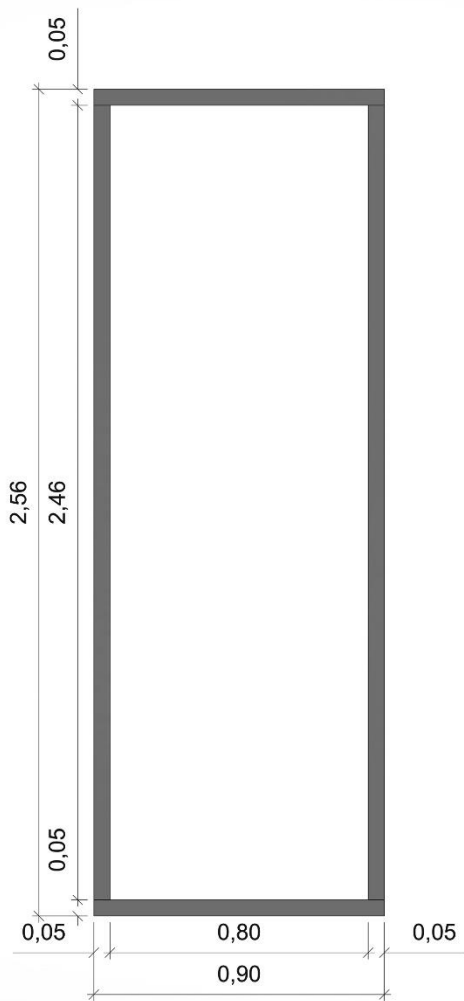




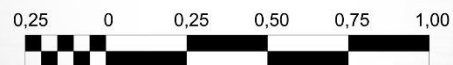
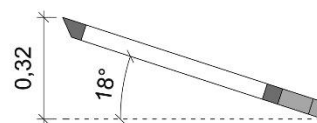
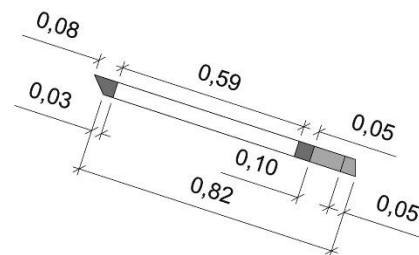
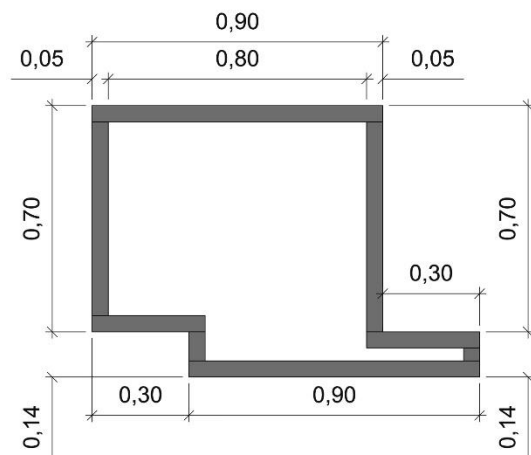
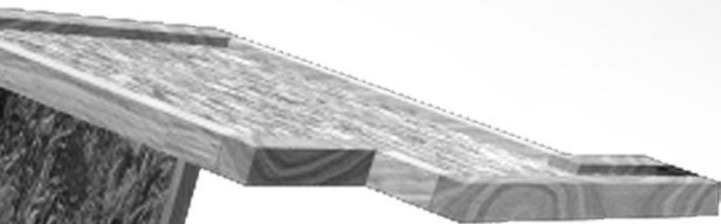
139

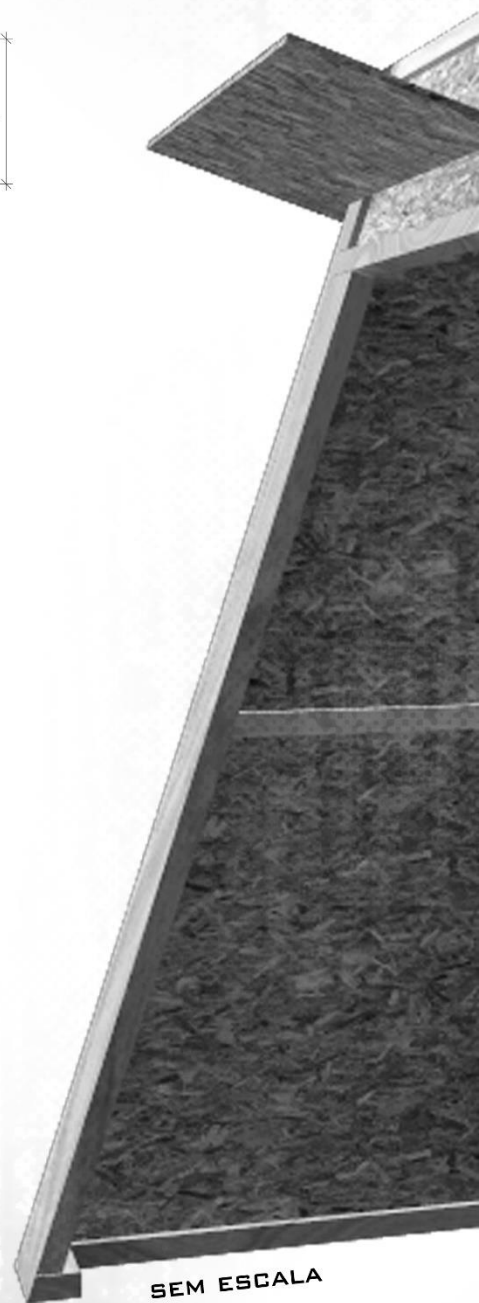
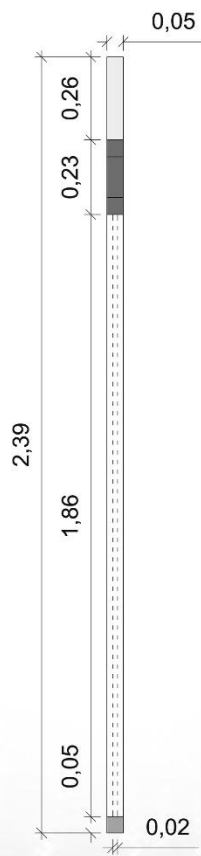
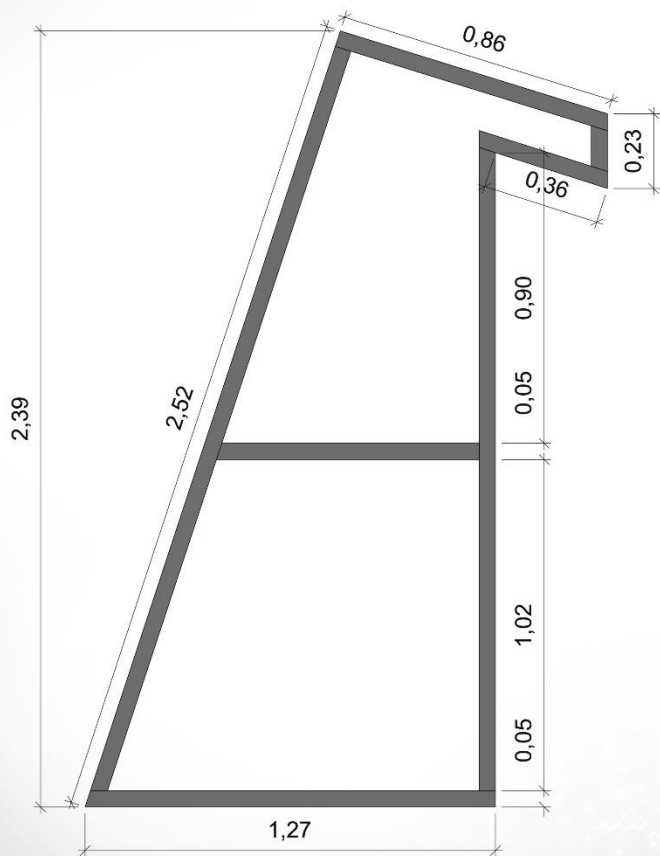
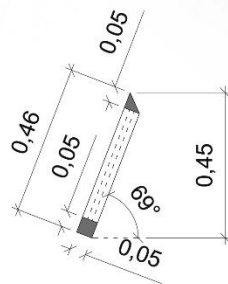
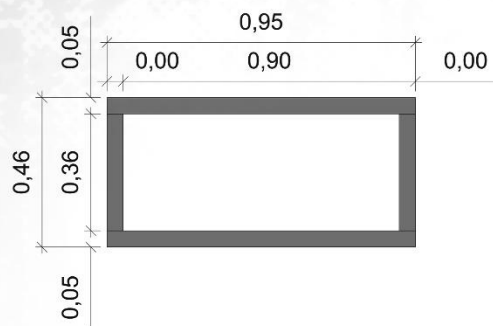


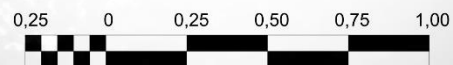
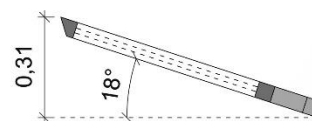
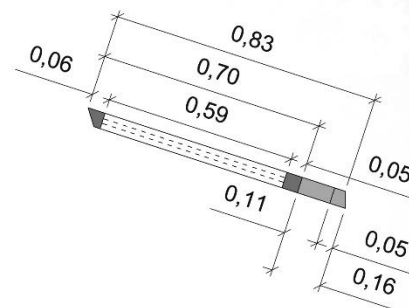
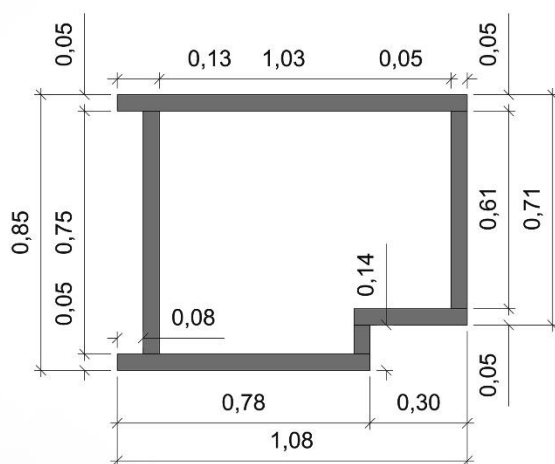
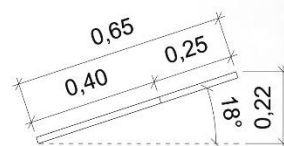
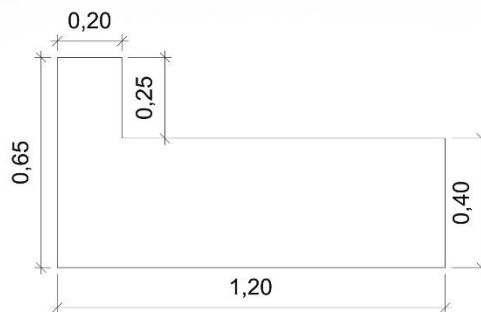




SEM ESCALA

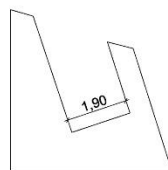
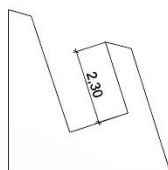
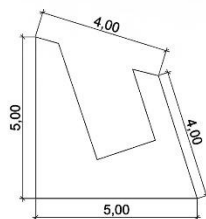
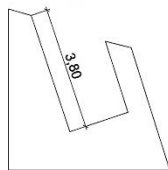
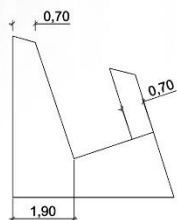






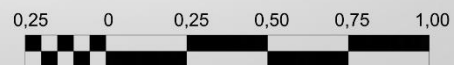
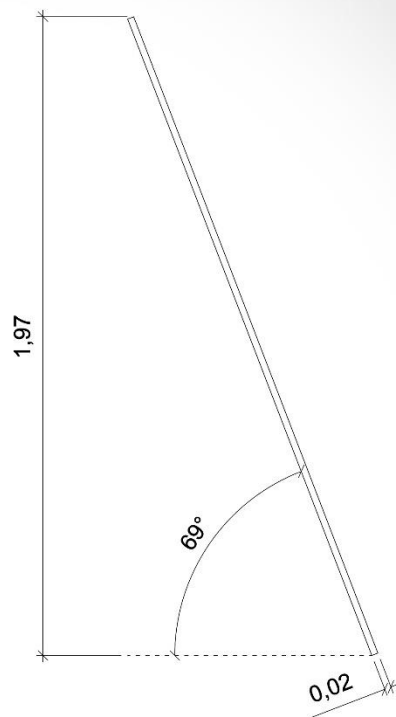
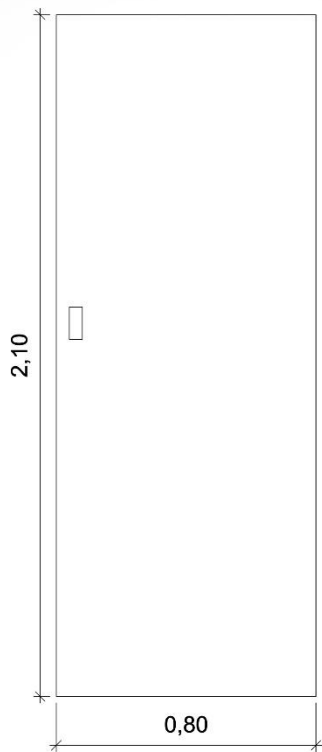
145

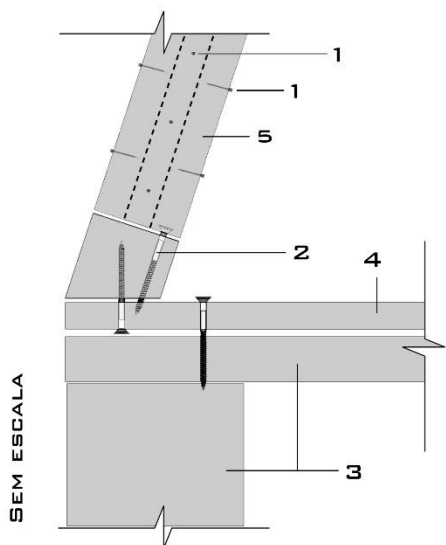
DETALHE AMPLIADO DA CANALETA.



SEM ESCALA

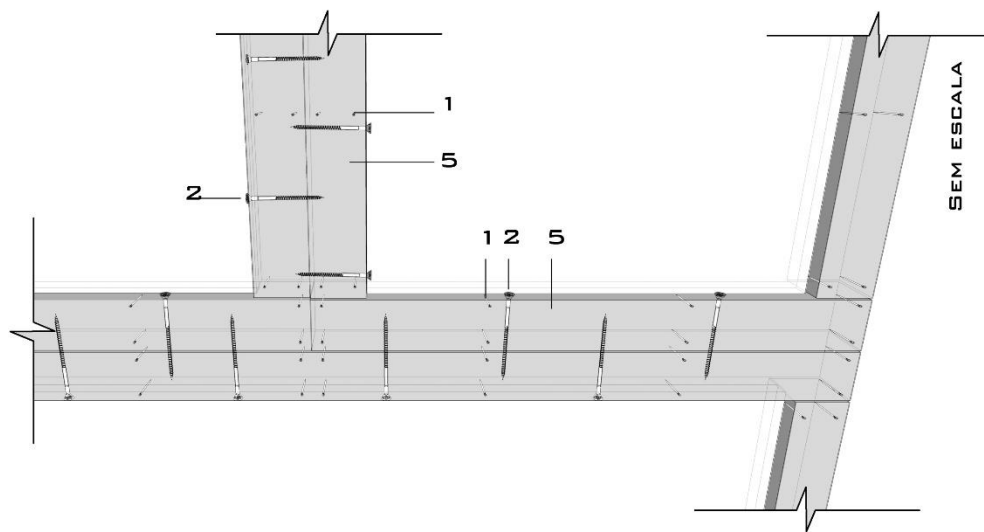
SEM ESCALA





1. PREGO
2. PARAFUSO
3. PÁLETE
4. COMPENSADO 1,8MM
5. COMPENSADO 2,0MM
PEÇA VERTICAL-INCLINADA.

**LIGAÇÃO ENTRE PEÇA VERTICAL-INCLINADA,
PEÇA HORIZONTAL E PÁLETE.**

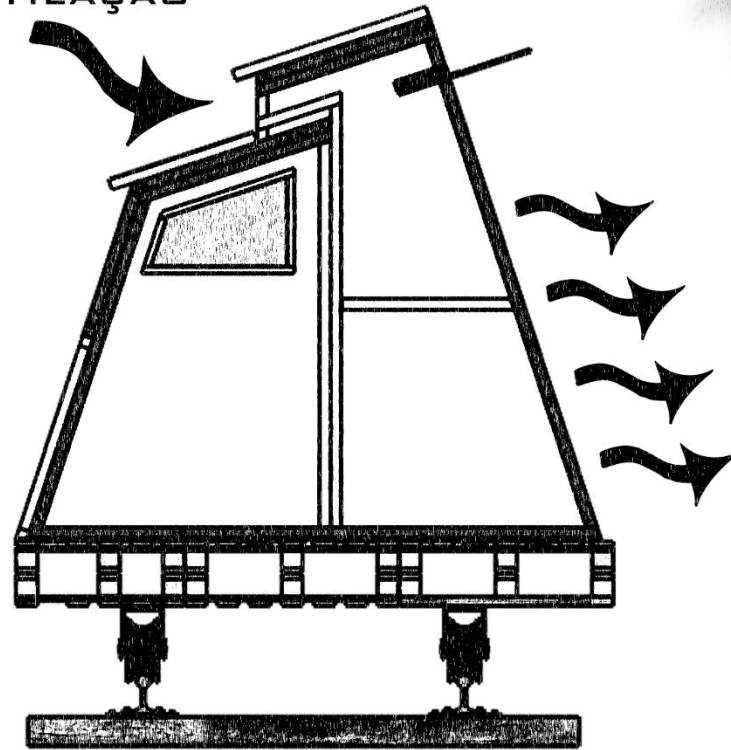


**LIGAÇÃO ENTRE PEÇAS
VERTICAIS-INCLINADAS**

DETALHES

INSOLAÇÃO

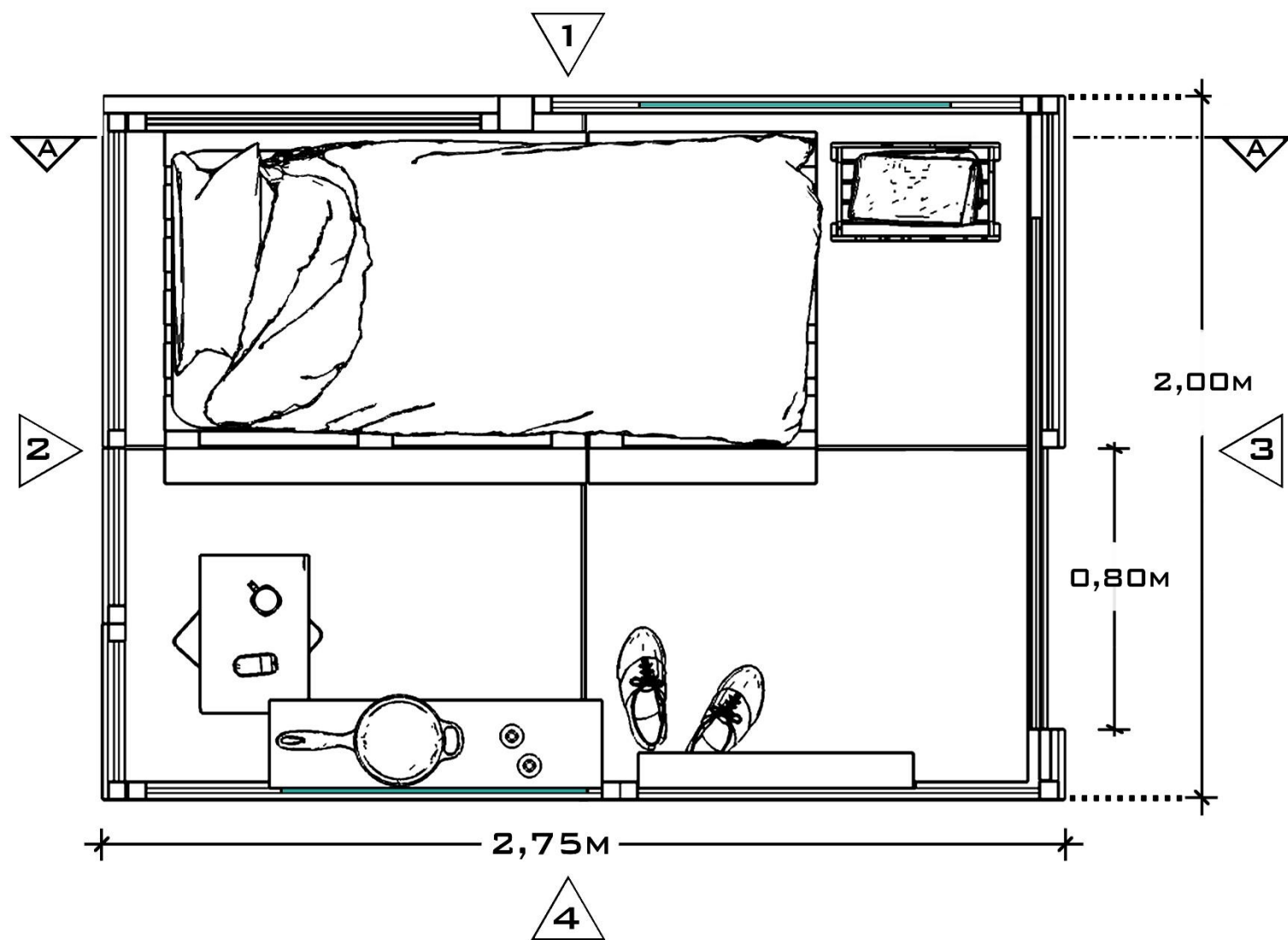
VENTILAÇÃO



SEM ESCALA

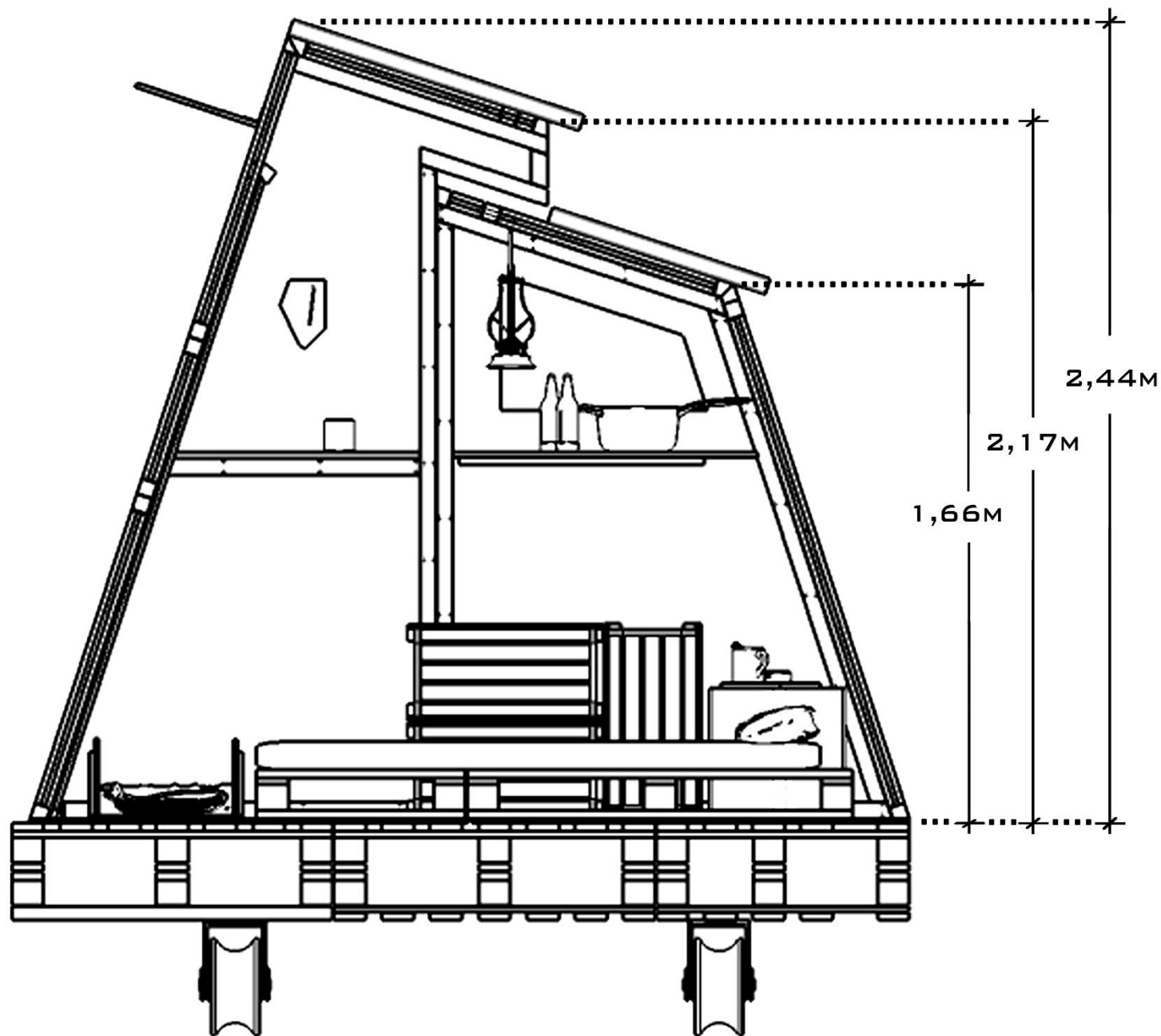
VISTA LATERAL

A ABERTURA NA PARTE SUPERIOR PERMITE VENTILAÇÃO CRUZADA E SUA INCLINAÇÃO EVITA A ENTRADA DE ÁGUAS PLUVIAIS.



PLANTA
DORMITÓRIO 1

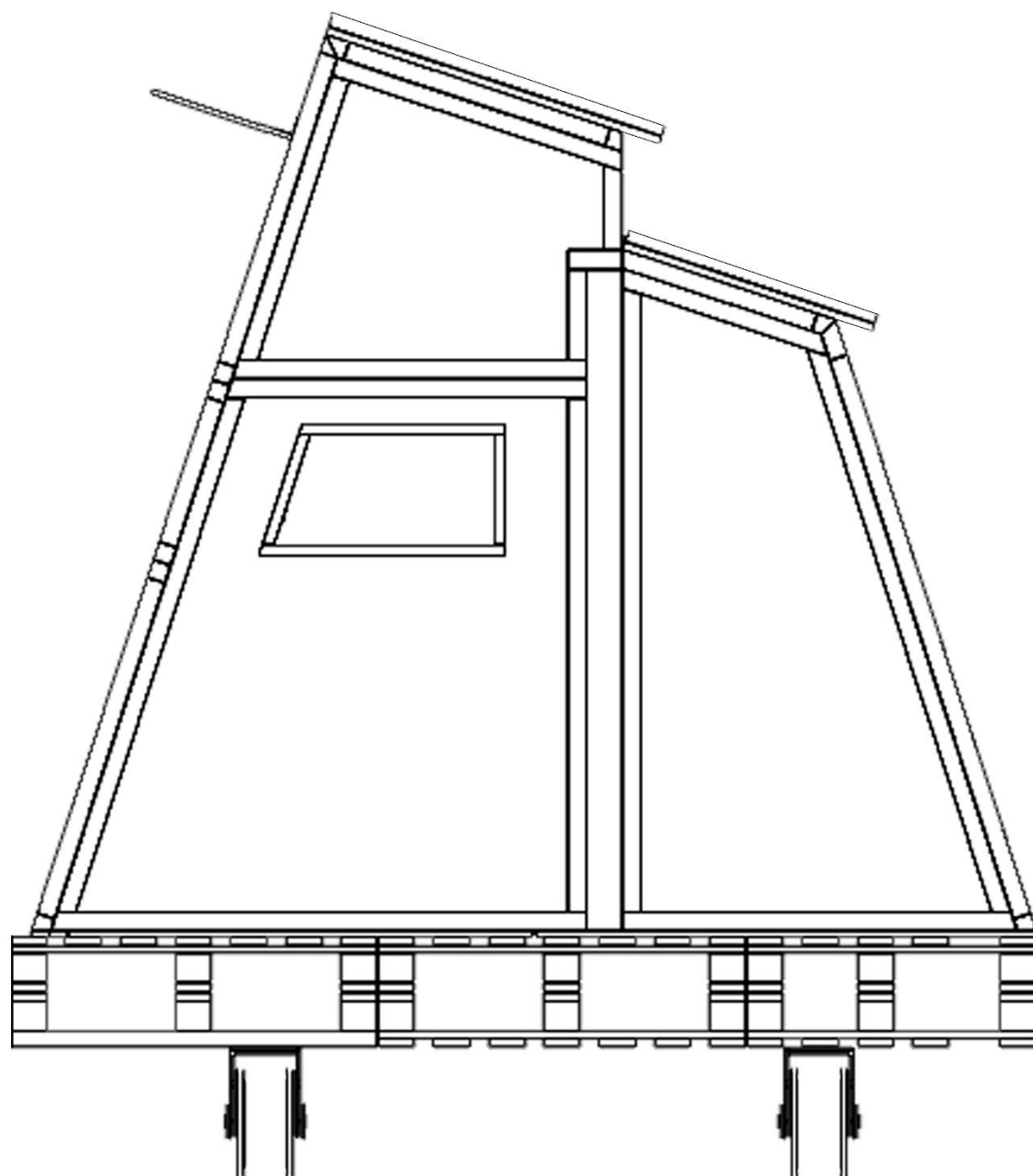
150



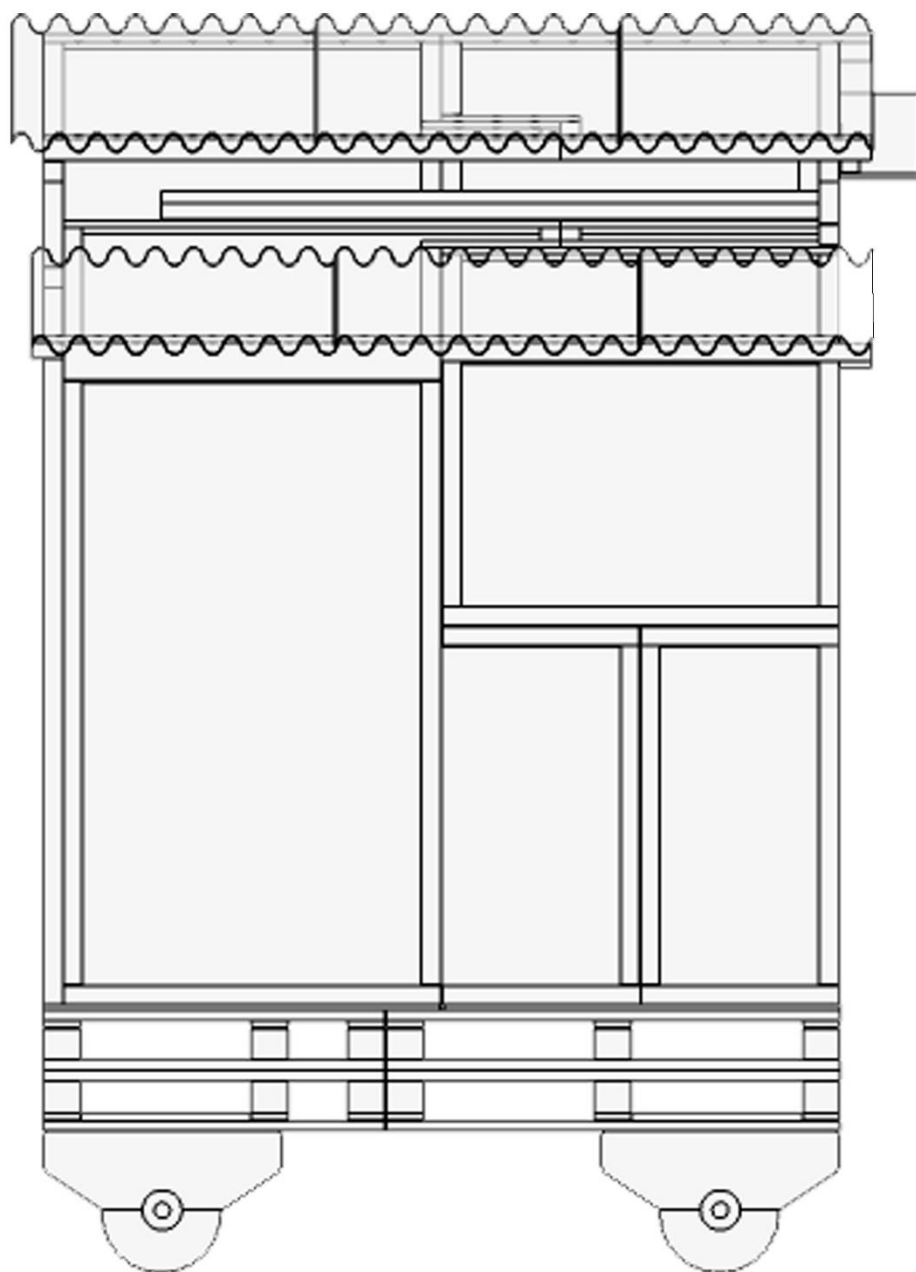
0,25 0 0,25 0,50 0,75 1,00

CORTE AA
DORMITÓRIO 1

151



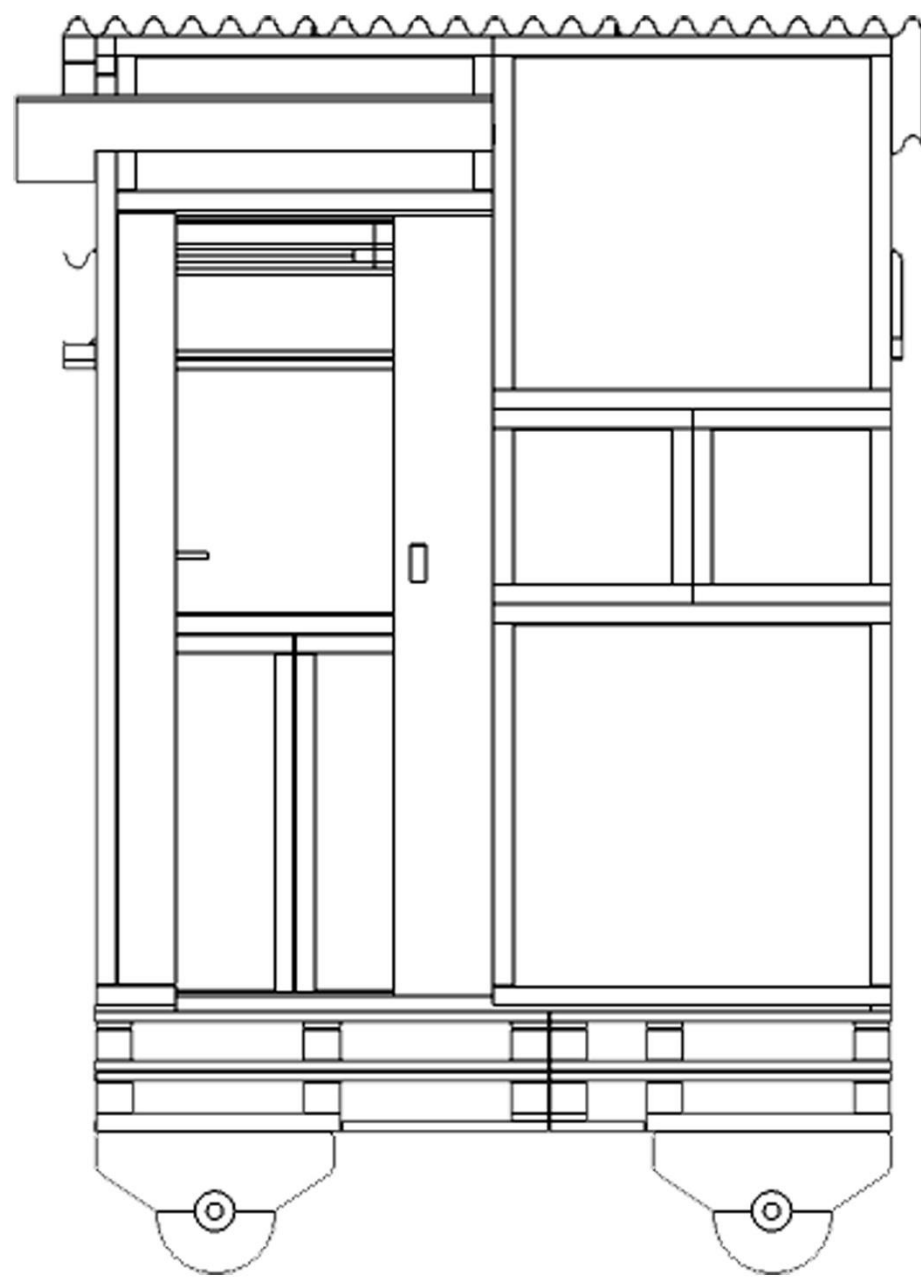
VISTA 1
DORMITÓRIOS 1 E 2



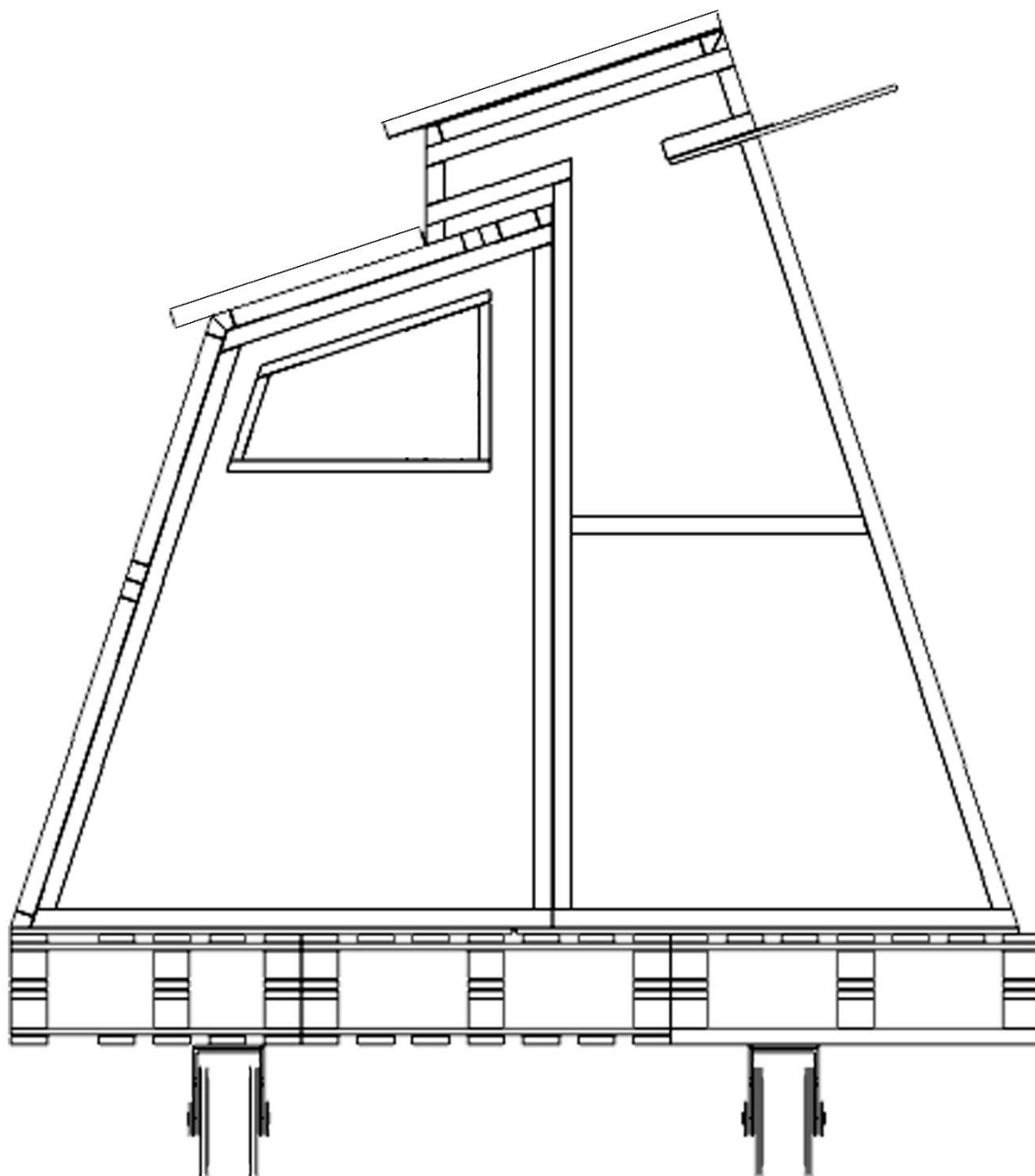
0,25 0 0,25 0,50 0,75 1,00

VISTA 2
DORMITÓRIO 1

153

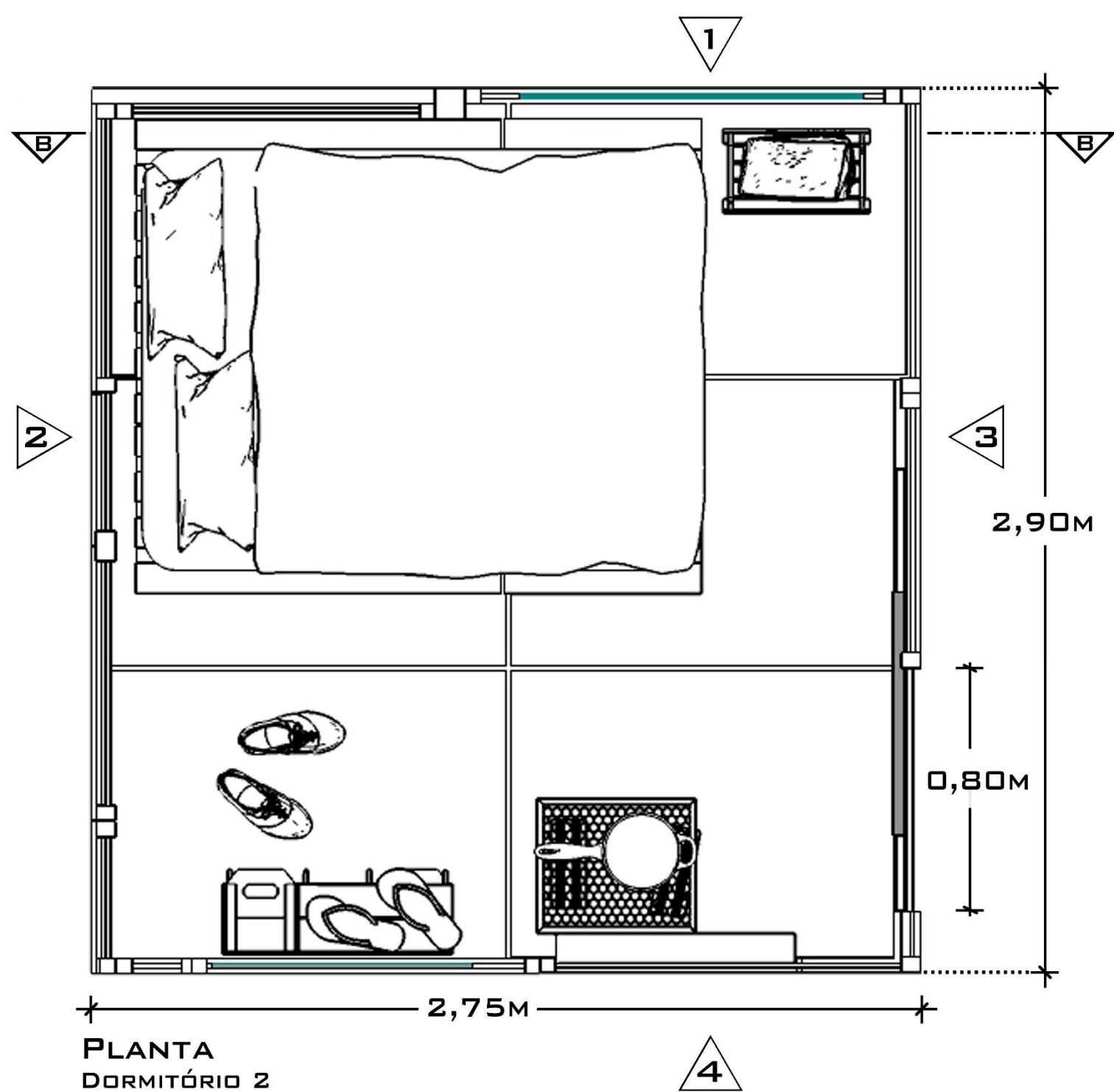


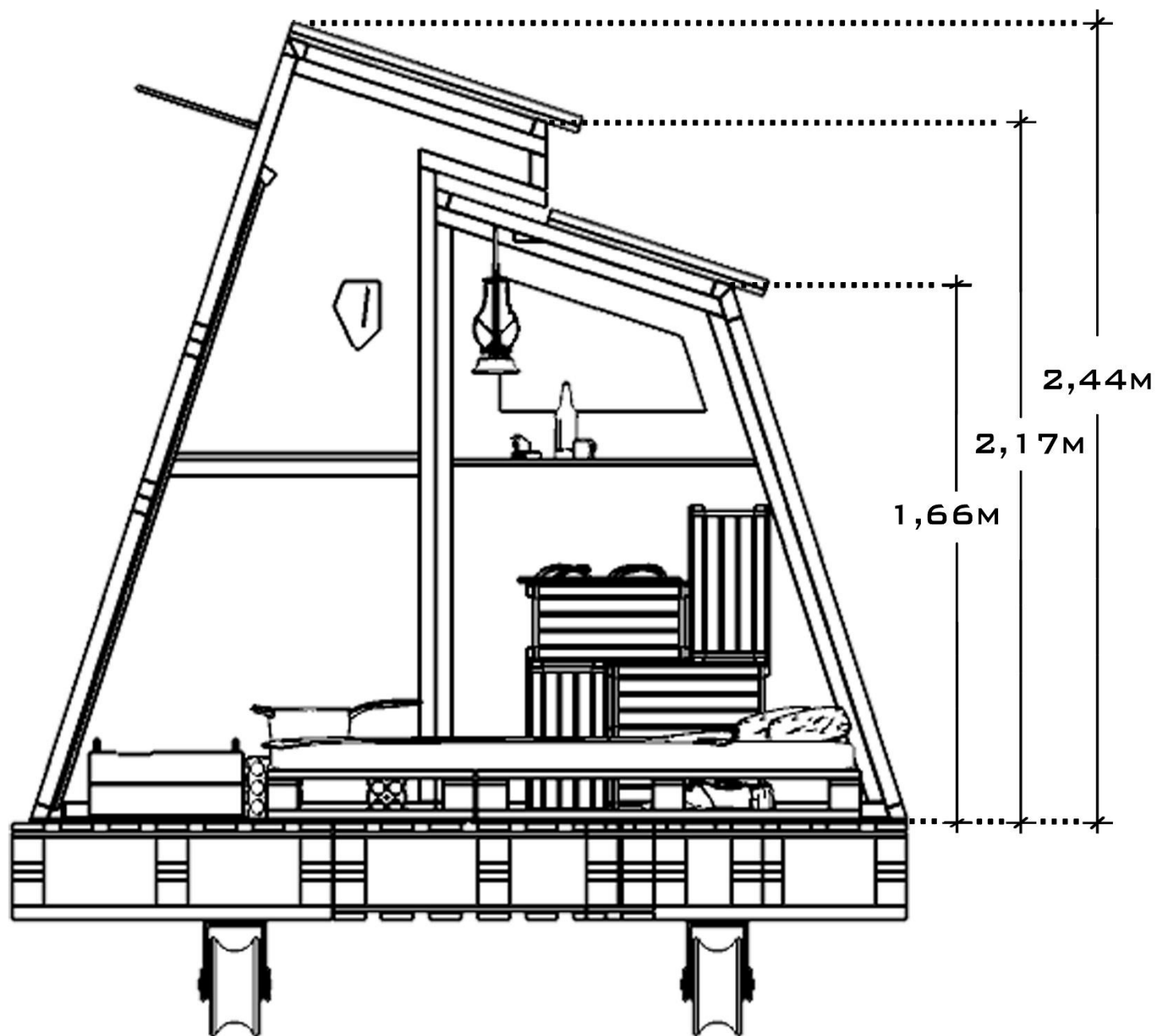
VISTA 3
DORMITÓRIO 1



0,25 0 0,25 0,50 0,75 1,00

VISTA 4
DORMITÓRIOS 1 E 2

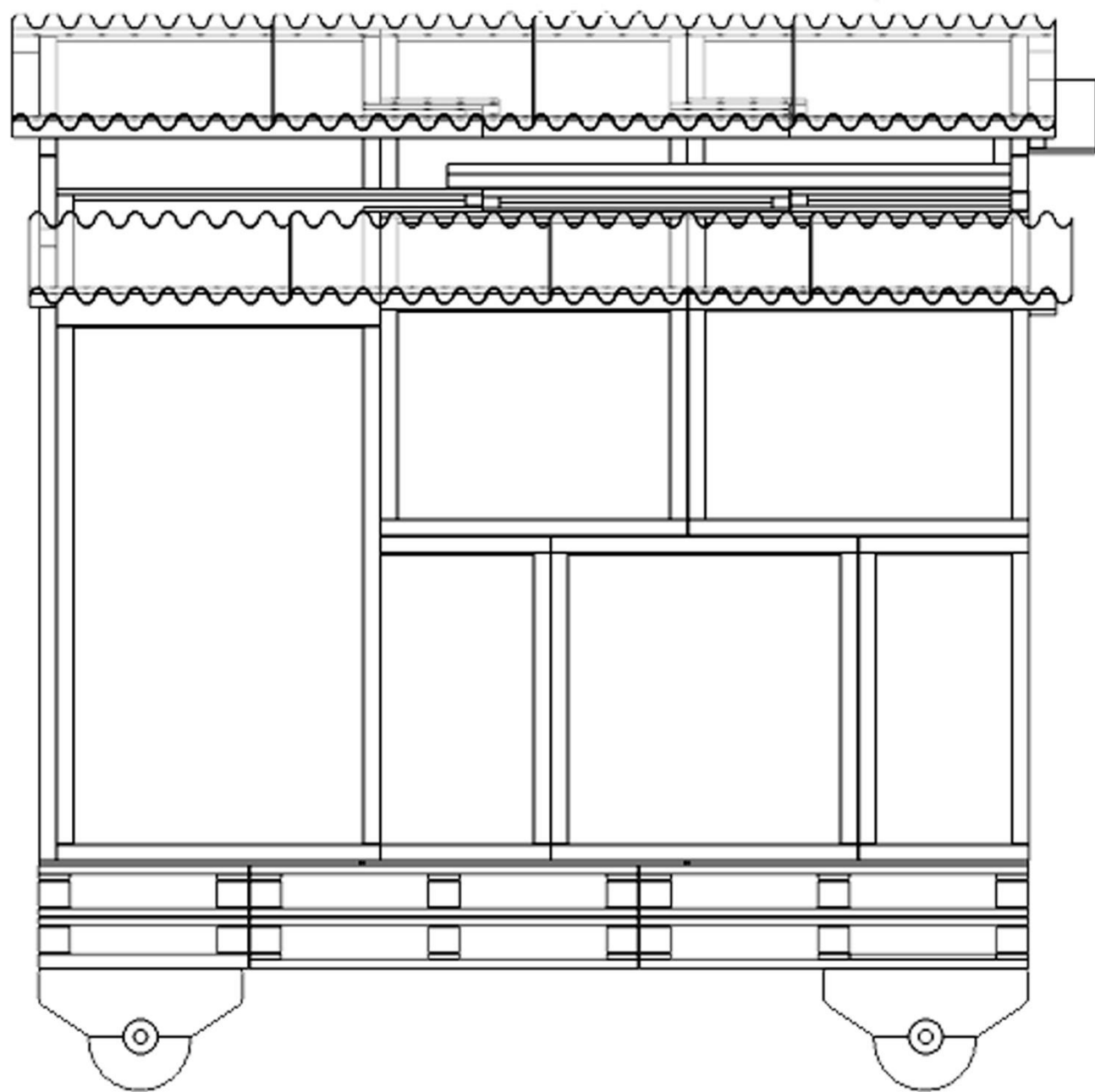




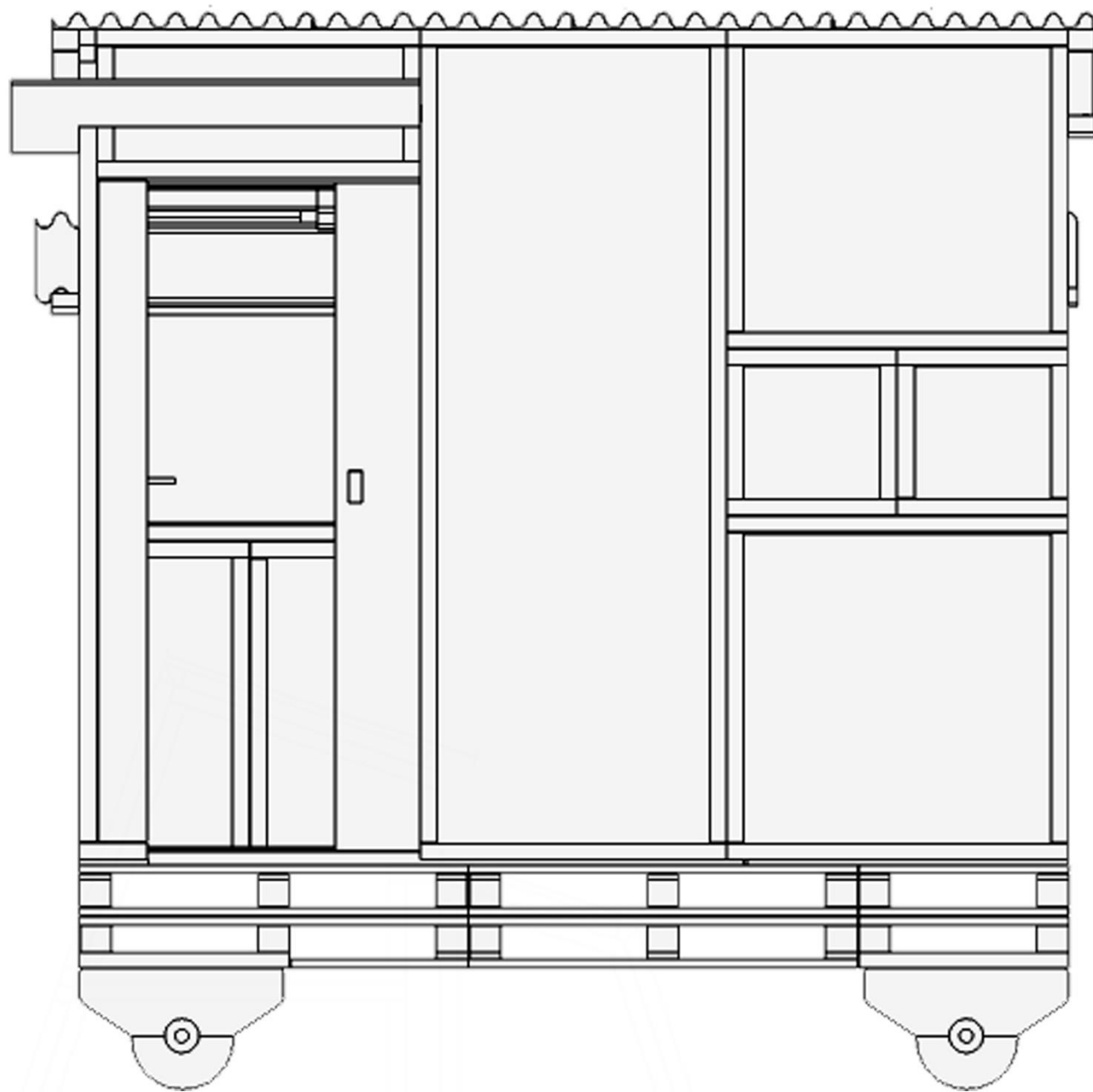
0,25 0 0,25 0,50 0,75 1,00

CORTE BB
DORMITÓRIO 2

157

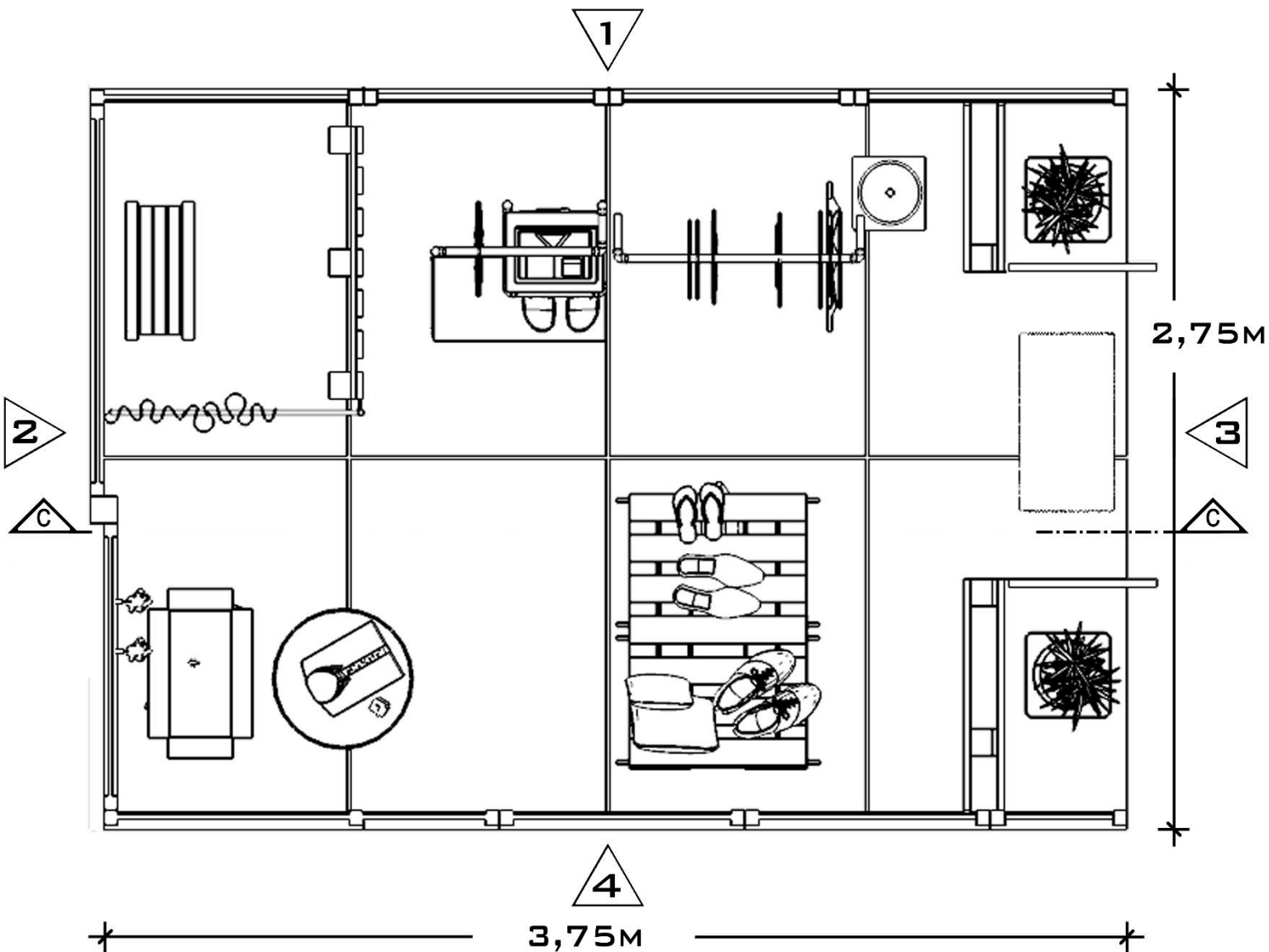


VISTA 2
DORMITÓRIO 2

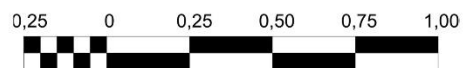
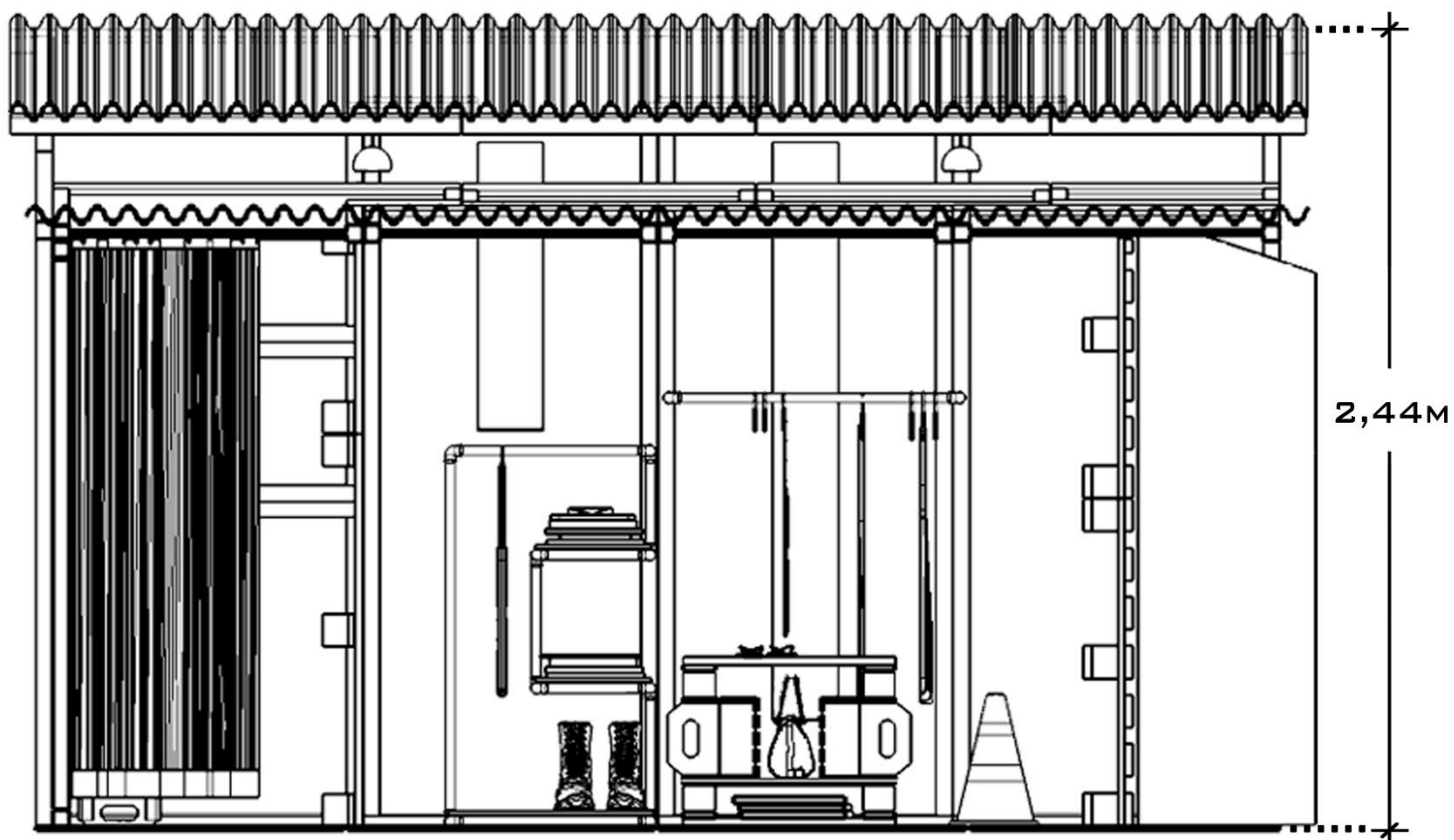


0,25 0 0,25 0,50 0,75 1,00

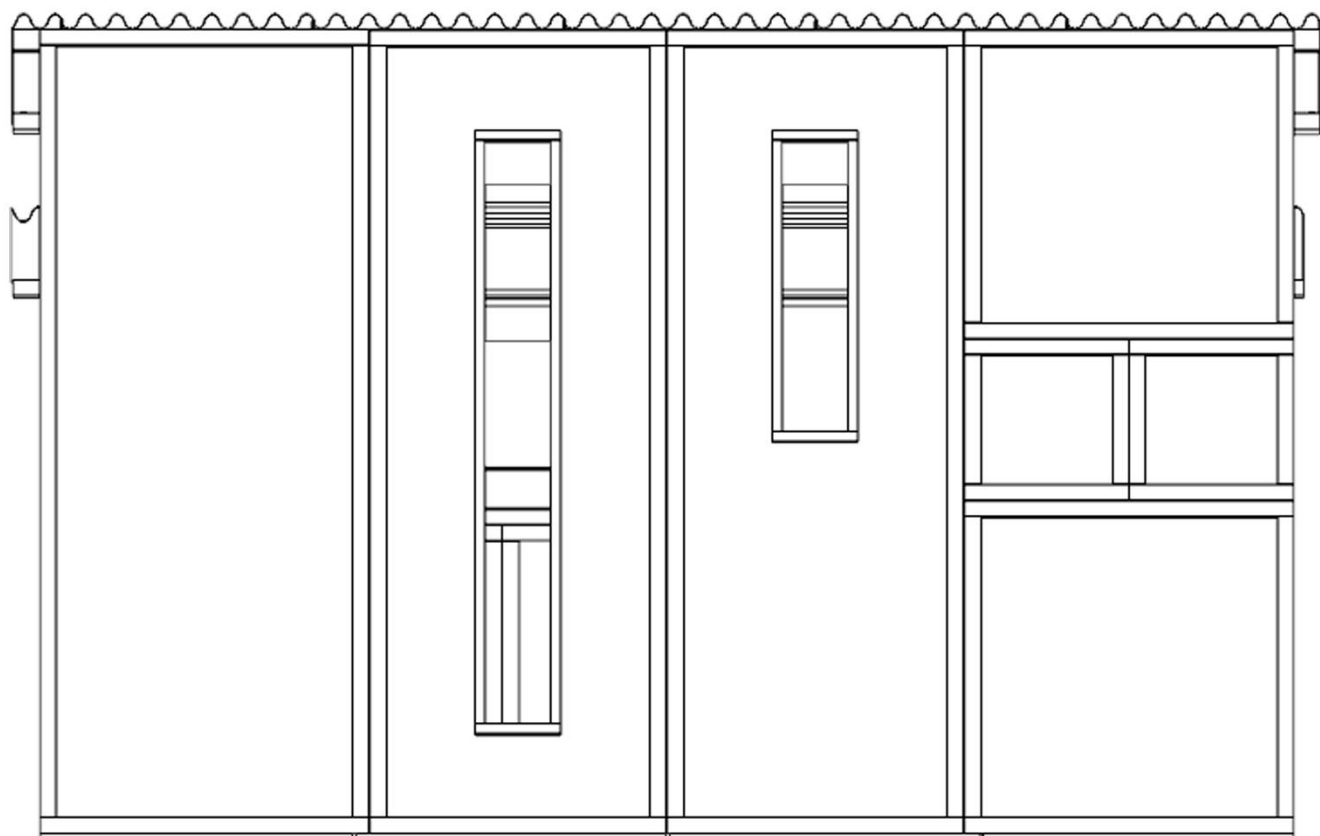
VISTA 3
DORMITÓRIO 2



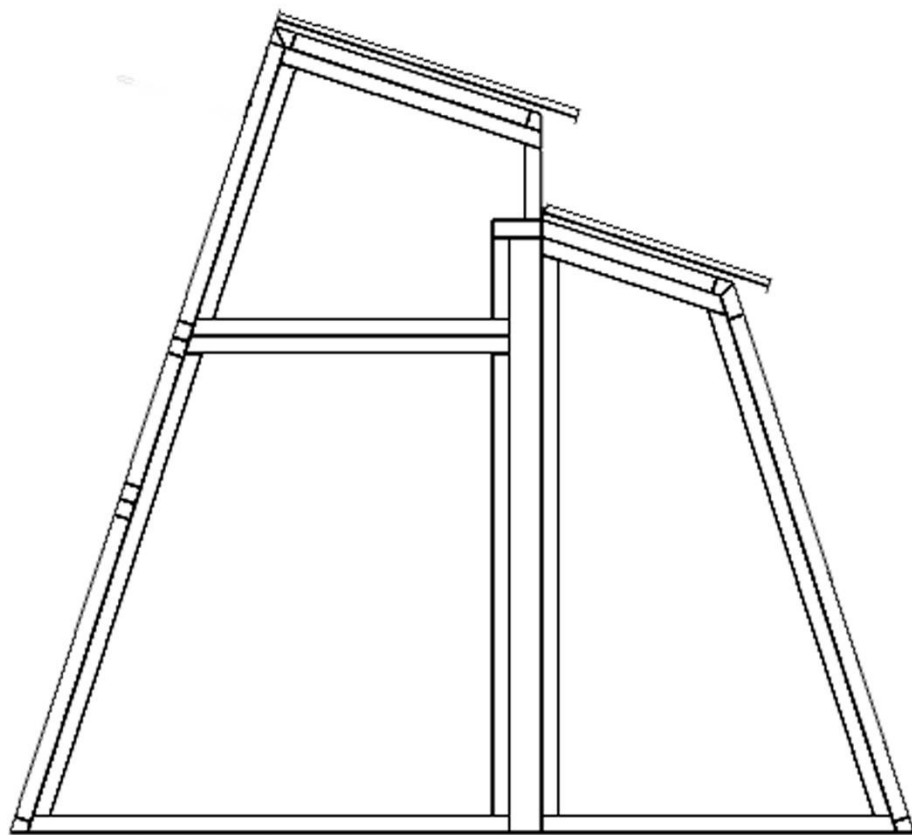
**PLANTA
BRECHÓ**



CORTE CC
BRECHÓ

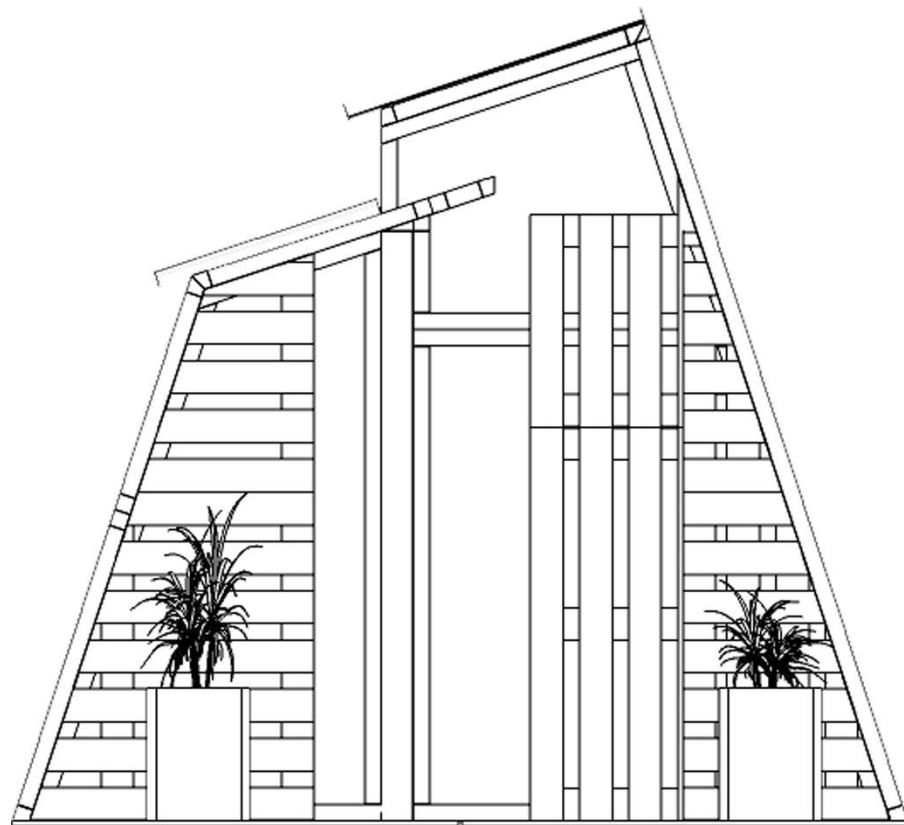


VISTA 1
BRECHÓ

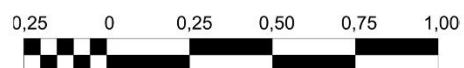
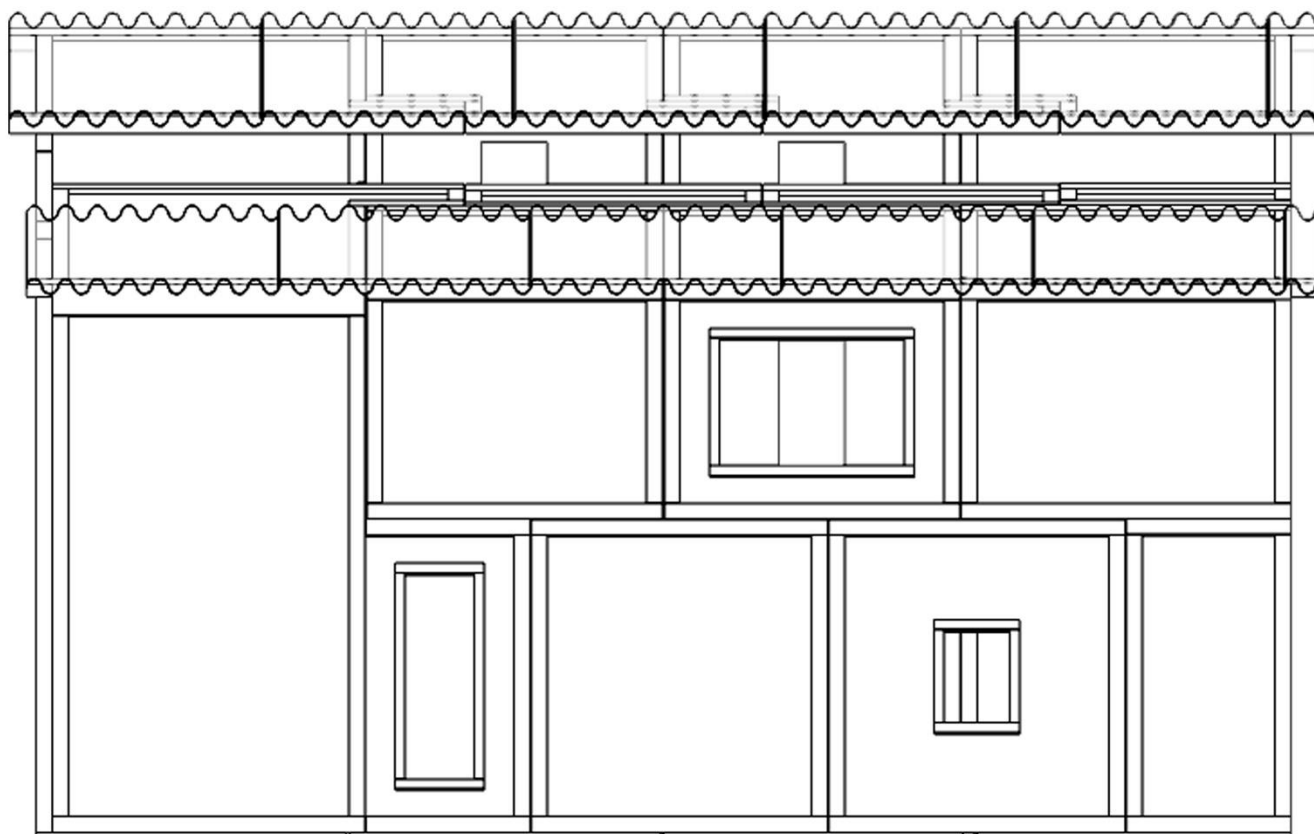


VISTA 2
BRECHÓ

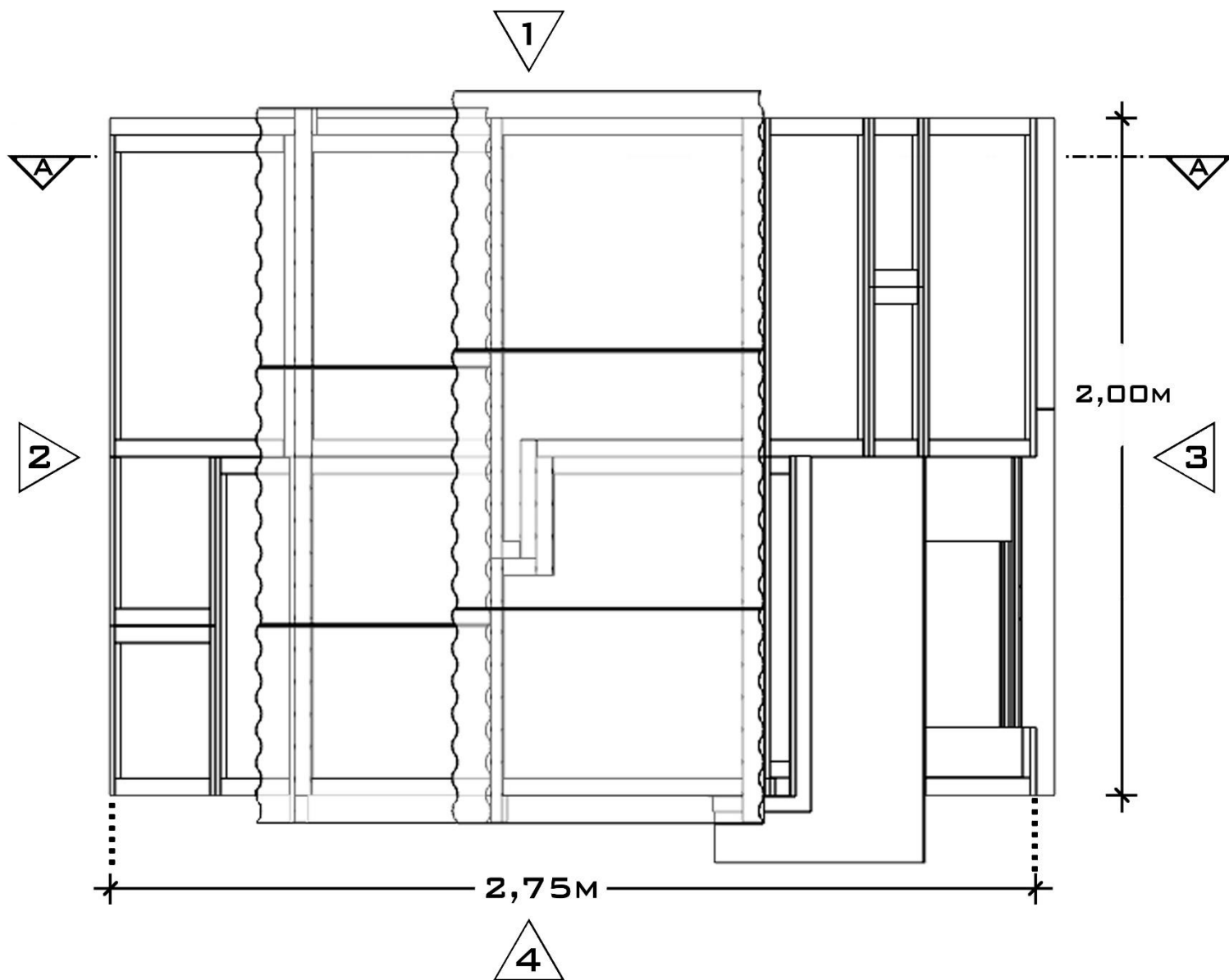
163



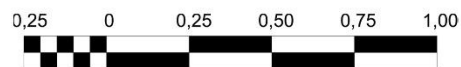
VISTA 3
BRECHÓ

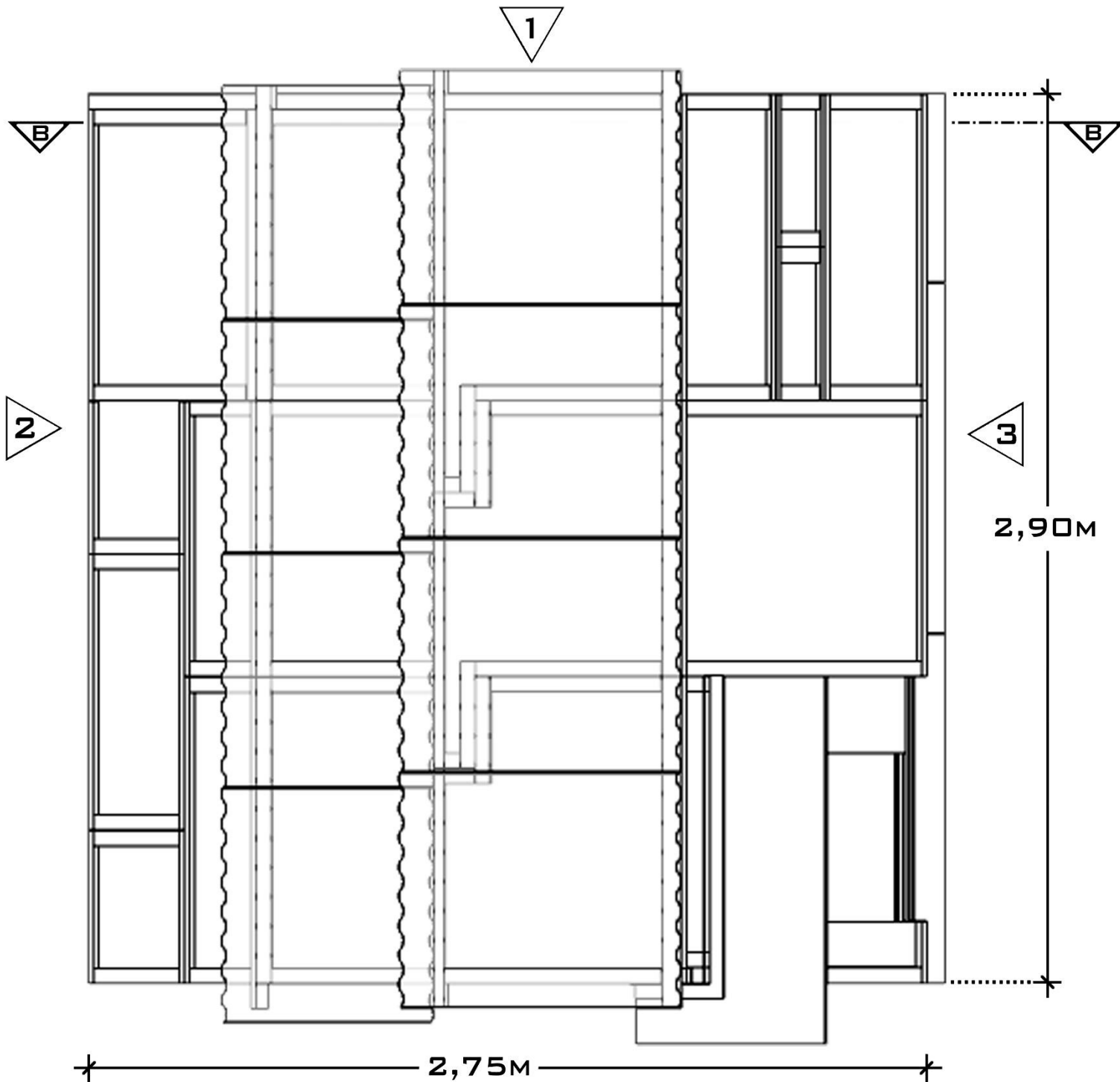


VISTA 4
BRECHÓ

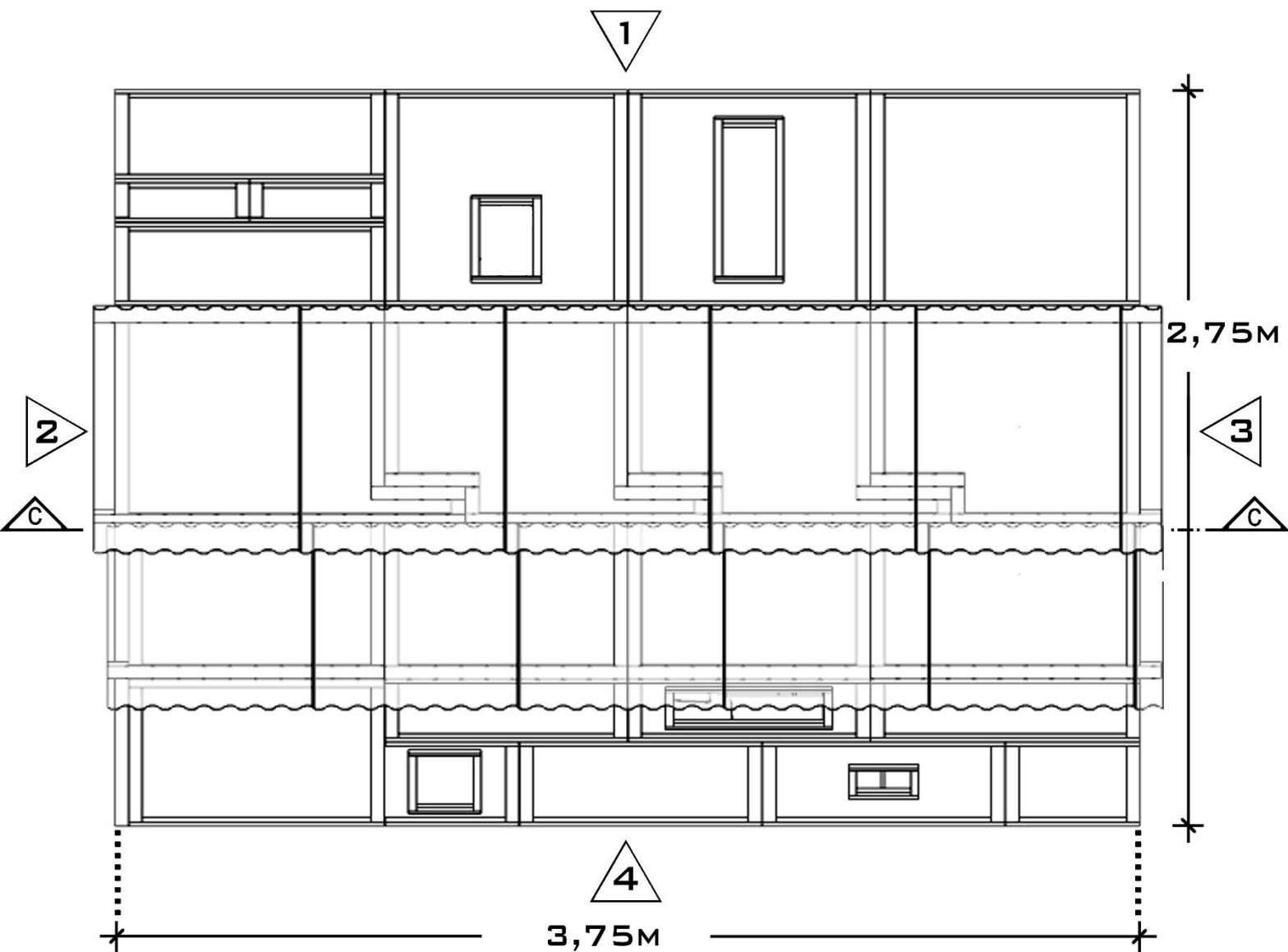


PLANTA DE COBERTURA
DORMITÓRIO 1

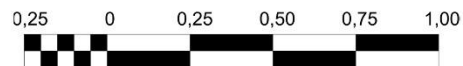


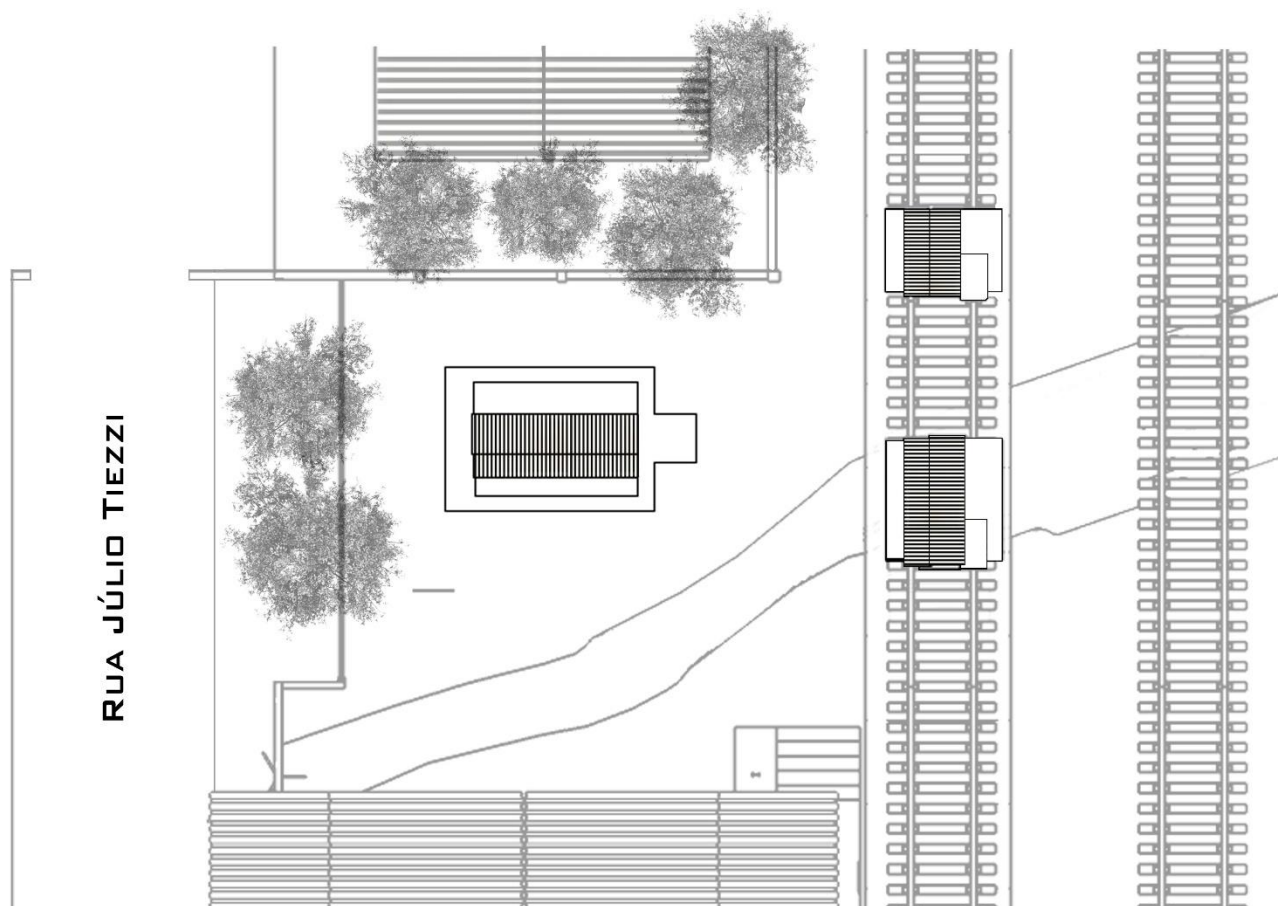


CORTE AA
DORMITÓRIO 1



PLANTA DE COBERTURA
BRECHÓ





PLANTA DE SITUAÇÃO
BRECHÓ, DORMITÓRIOS 1 E 2



m
o
r
a
l

L'ARCHITECTURE, AU CONTRAIRE, EST
COMME UNE GRANDE SCULPTURE ÉVIDÉE, À
L'INTÉRIEUR DE LAQUELLE L'HOMME
PÉNÈTRE, MARCHE, VIT.
(ZEVI, 1959, P. 9)



LA GRANDE

O MUNDO É
DIFERENTE
EM TODA
PARTE

“...IMAGINAR O PROJETO COMO UM ESPAÇO QUE INCLUI RESERVAS E PERGUNTAS, ONDE SE ACEITA A DIVERSIDADE COMO ESTÍMULO E CONTRAPONTO NECESSÁRIO À ORDENAÇÃO PROPRIAMENTE DITA; ONDE SE REINVENTA CONSTANTEMENTE E SE ENCONTRA O EXTRAVIO DE ESPÍRITO E LIBERDADE E ONDE SE PROTEGE A DESREGULAMENTAÇÃO MORAL, SOCIAL E POLÍTICA.”

(CLÉMENT, APUD ALMEIDA; SALDANHA, 2014, P. 109)





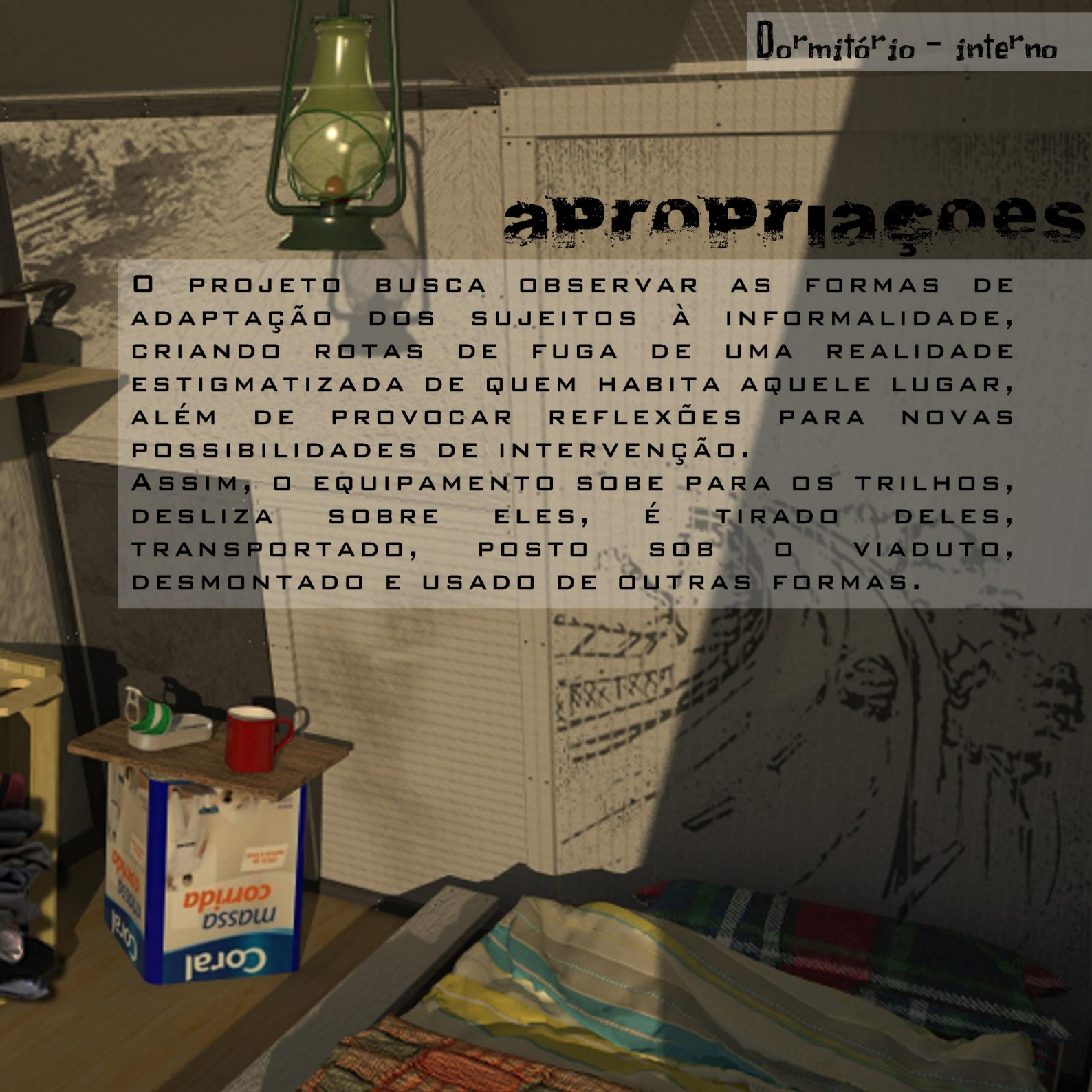


WALL MOUNTED
CLOCK

apropriações

O PROJETO BUSCA OBSERVAR AS FORMAS DE ADAPTAÇÃO DOS SUJEITOS À INFORMALIDADE, CRIANDO ROTAS DE FUGA DE UMA REALIDADE ESTIGMATIZADA DE QUEM HABITA AQUELE LUGAR, ALÉM DE PROVOCAR REFLEXÕES PARA NOVAS POSSIBILIDADES DE INTERVENÇÃO.

ASSIM, O EQUIPAMENTO SOBE PARA OS TRILHOS, DESLIZA SOBRE ELES, É TIRADO DELES, TRANSPORTADO, POSTO SOB O VIADUTO, DESMONTADO E USADO DE OUTRAS FORMAS.





o Brecho



Brechó - Interno

COMO GERADOR DE RENDA, AUXÍLIO PARA SUBSISTÊNCIA E JÁ PRÉ-PROGRAMADO POR ALGUNS MORADORES, O BRECHÓ GANHA VIDA COM ESTE EQUIPAMENTO.

UMA IDEIA A PARTIR DE IDEIAS
E PARA CRIAR IDEIAS.

NÃO NECESSARIAMENTE TRANSFORMAR O ESPAÇO, MAS
GARANTIR SUA IDENTIDADE.





ideias

"IF you can't solve a problem is because you are playing by the rules."

(ARDEN, APUD ALMEIDA; SALDANHA, 2014, P. 109)

A LIBERDADE DE CRIAÇÃO, DA IMPROVISAÇÃO, DO (RE)CONHECIMENTO DAS NECESSIDADES VISUALIZA EM PALETES, CAIXOTES DE MADEIRA, LATAS DE TINTA, TAMBORES DE AÇO, MOBILIÁRIOS E EQUIPAMENTOS QUE PODEM SUPRIR AS NECESSIDADES DO USUÁRIO.

improvisação



echo

O PROJETO



‘PROYECTO INDETERMINADO’

“ESTE PROYECTO NO SURGE DE UN DISEÑO SINO DE UN ENCUENTRO, DE UN INTERCAMBIO RECÍPROCO DE DESCONFIANZAS Y MIEDOS, Y LUEGO DE SABERES Y DESEOS.”

(CARERI, 2014, P. 212)



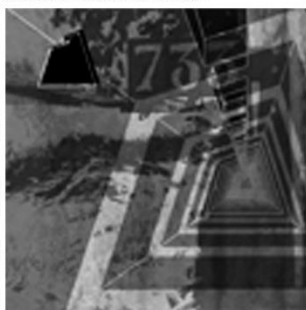
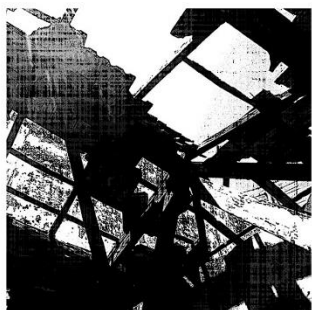
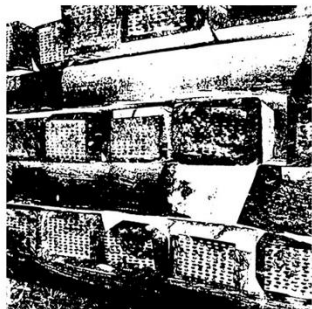
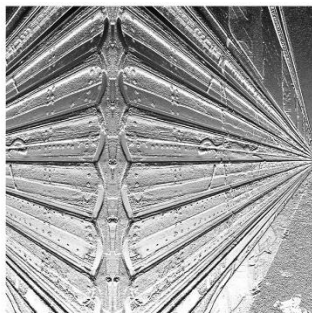
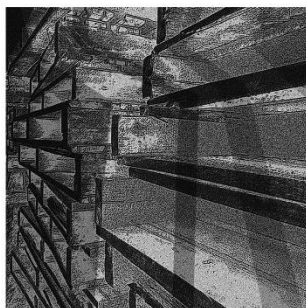
O EQUIPAMENTO NÃO
DITARÁ REGRAS NEM
FUNÇÕES, SENDO SEU
USO O MAIS DIVERSO
POSSÍVEL, PODENDO
SER TRANSPORTADO,
DESMONTADO,
QUEBRADO: USADO.

desej os

necessidades

a
b
r
o
p
r
i
a
e
n
e
s





10



Referências

REFERÊNCIAS

ABREU, D. S. **FORMAÇÃO HISTÓRICA DE UMA CIDADE PIONEIRA PAULISTA: PRESIDENTE PRUDENTE. PRESIDENTE PRUDENTE: FACULDADE DE FILOSOFIA CIÊNCIAS E LETRAS DE PRESIDENTE PRUDENTE, 1972.**

ALMEIDA, S.F.; SALDANHA, M. **RUÍNA COMO RESISTÊNCIA - UM LUGAR ESTRANHO NUM PROMONTÓRIO DE DESEJOS. IN: ARQA, MARÇO/ABRIL 2014, P. 109-111.**

ALONSO, A. **DIRIGENTE DIZ QUE ALL ABANDONA TRECHO PAULISTA. DISPONÍVEL EM:**
<[HTTP://WWW2.UOL.COM.BR/DEBAENTE/1276/REGIAO/REGIAO04.HTM](http://www2.uol.com.br/debaente/1276/regiao/regiao04.htm)
> **ACESSO EM 16 ABR. 2014.**

ALPHONSUS, L. **ENQUETE TENDENCIOSA. IN: REVISTA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, N ° 23: CIDADE, IPHAN, 1994, P. 231**

ARANTES, A. A. **A GUERRA DOS LUGARES - SOBRE FRONTEIRAS SIMBÓLICAS E LIMINARIDADES NO ESPAÇO URBANO. IN: REVISTA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, N ° 23: CIDADE, IPHAN, 1994, P. 191-203**

ARANTES, A. A. (ORG.). **O ESPAÇO DA DIFERENÇA. CAMPINAS, SP: PAPIRUS, 2000.**

BARON, C. P.; FIORIN, EVANDRO. **REDESENHO DAS MARGENS DA LINHA FÉRREA DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP. IN: 5º PLURIS - CONGRESSO LUSO BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 2012, BRASÍLIA - DF: UNIVERSIDADE NACIONAL DE BRASÍLIA.**

CARERI, FRANCESCO. WALKSCAPES TEN YEARS AFTER. URBS. REVISTA DE ESTUDIOS URBANOS Y CIENCIAS SOCIALES, V.4, N.1, 2014, P. 207-2013. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW2.UAL.ES/URBS/INDEX.PHP/URBS/ARTICLE/VIEW/CARERI](http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/careri)>.

CARNEIRO, A. S. C. A DESIGUALDADE E A INVISIBILIDADE SOCIAL NA FORMAÇÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA. SALVADOR, 2009. ARTIGO CIENTÍFICO. (UFBA). DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.CULT.UFBA.BR/ENECULT2009/19360.PDF](http://www.cult.ufba.br/enecult2009/19360.pdf)>. ACESSO EM: 07 MAR. 2012

CARVALHO, D. F. CAFÉ, FERROVIA E CRESCIMENTO POPULACIONAL: O FLORESCIMENTO DA REGIÃO DO NOROESTE PAULISTA. REVISTA HISTÓRICA (REVISTA ON LINE DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SP). DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.HISTORICA.ARQUIVOESTADO.SP.GOV.BR/MATERIAS/ANTE RIORES/EDICAO27/MATERIA02/](http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/antecedentes/edicao27/materia02/)> ACESSO EM: 13 MAI. 2014.

CHOAY, F. A ALEGORIA DO PATRIMÔNIO. SÃO PAULO: ED. UNESP, 2001.

CIDADE GANHA HOJE O SEU NOVO VIADUTO. O IMPARCIAL. PRESIDENTE PRUDENTE, 29 JAN. 1981, CADERNO ESPECIAL, P. 01.

CORREIA, G. NETO E FILHO DE MARCONDES E GOULART RECONTAM A HISTÓRIA DA CIDADE: LAURO FLÁVIO MARCONDES E JÚLIO GOULART RELATAM CHEGADA DE AVÔ E PAI À CIDADE, QUE COMEÇOU COM 25 QUARTEIRÕES. PRESIDENTE PRUDENTE, 1992. PORTAL IFRONTEIRA. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.IFRONTEIRA.COM/MOBILE/NOTICIA-40456](http://www.ifronteira.com/mobile/noticia-40456)>. ACESSO EM: 13 MAIO 2014.

FERRARA, L.D. REDESENHO DE UMA IDEIA. CADERNOS DE ARQUITETURA, BAURU, SÃO PAULO, N. 01, P. 05-12, JAN./JUN. 1996.

FERRARA, L. D. OS SIGNIFICADOS URBANOS. SÃO PAULO, EDUSP: FAPESP, 2000.

FIORIN, E.; DYONISIO, G. V. ENTRE-LINHAS - CRUZAR OS TRILHOS PARA TRILHAR O "CAMINHO" DO LUGAR: PROJETO EM UM TRECHO DO LEITO FERROVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE-SP. IN: II URBICENTROS - SEMINÁRIO INTERNACIONAL CONSTRUÇÃO RECONSTRUÇÃO DESCONSTRUÇÃO: MORTE E VIDA DOS CENTROS URBANOS, MACEIÓ-AL: EDUFAL, 2011, V. 01.

GHIRARDELLO, N. À BEIRA DA LINHA: FORMAÇÕES URBANAS DA NOROESTE PAULISTA. SÃO PAULO: EDITORA UNESP, 2002.

GOMES, M. T. S. A DINÂMICA DO MERCADO DE TRABALHO FORMAL: UMA ANÁLISE DO SETOR INDUSTRIAL EM PRESIDENTE PRUDENTE-SP. 2001. DISSERTAÇÃO - (MESTRADO EM GEOGRAFIA) FCT/UNESP. PRESIDENTE PRUDENTE, UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA.

HOLLANDA, H.B. CIDADE. REVISTA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL. IPHAN, 1994, N. 23.

KOWARICK, L. VIVER EM RISCO. SÃO PAULO, ED. 34, 2009.

KÜHL, B. M. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO DA INDUSTRIALIZAÇÃO: PROBLEMAS TEÓRICOS DE RESTAURO. 1. ED. COTIA: ATELIÊ EDITORIAL, 2009.

MASSEY, D. UM SENTIDO GLOBAL DO LUGAR. CAP 8, IN: O ESPAÇO DA DIFERENÇA. CAMPINAS, SP: PAPIRUS, 2000.

SANTOS, E. V. PRESIDENTE PRUDENTE: PATRIMÔNIO HISTÓRICO, MODERNIZAÇÃO URBANA E DETERIORAÇÃO. ANAIS DO XXV CIC – CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNESP. SÃO PAULO: PROPE-UNESP, 2013. DISPONÍVEL EM: <FILE:///C:/USERS/UNESP/DOWNLOADS/RESUMO_36740554811_PTB.PDF>. ACESSO EM: 25 DE JUNHO DE 2014.

SANTOS, E. V.; FIORIN, E. PRESIDENTE PRUDENTE: PATRIMÔNIO E MARGINALIDADE AO LONGO DA LINHA FÉRREA. IN: XII CICOP – CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. BAURU – SP, 2014. XII CICOP – CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. BAURU: UNESP, 2014.

SANTOS, M. A NATUREZA DO ESPAÇO. SÃO PAULO: EDUSP, 1996.

SOMEKH, N. PROJETOS URBANOS E ESTATUTO DA CIDADE: LIMITES E POSSIBILIDADES. 2008. ARQUITEXTOS, ANO 09. DISPONÍVEL EM: <HTTP://VITRUVIUS.COM.BR/REVISTAS/READ/ARQUITEXTOS/09.097/131>. ACESSO EM: 14 ABR. 2014.

SPOSITO, M. E. B. O CHÃO EM PRESIDENTE PRUDENTE: A LÓGICA DE EXPANSÃO TERRITORIAL URBANA. RIO CLARO, 1983. 230 F. DISSERTAÇÃO (MESTRADO EM GEOGRAFIA) INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E DE CIÊNCIAS EXATAS DE RIO CLARO, UNESP.

VENTURI, R.; BROWN, D. S.; IZENOUR, S. APRENDENDO COM LAS VEGAS. SÃO PAULO: COSAC & NAIFY, 2003.

ZEVI, B. UIT APPRENDRE À VOIR L'ARCHITECTURE, LES EDITIONS DE MINUIT, PARIS, 1959, P. 9-16.