

# PARAGUAÇU PAULISTA

INTERVENÇÕES RIZOMÁTICAS  
PARA ATIVAR O URBANO



MATEUS IAMARINO FARTO PEREIRA

# AGRADECIMENTOS

À UNESP, por me conectar à diversidade e abrir meu mundo ao desconhecido.

À Turma X, pelos anos maravilhosos de noites em claro, e amigos com quem trabalhei, me diverti e cresci.

Ao meu orientador Evandro, por me indicar o caminho a uma evolução acadêmica e profissional.

À Washington University in St. Louis e às amigas que fiz lá fora, por se tornarem meu lar e minha família, em terras tão distantes.

Ao Seu Rony, meu revisor preferido, que me ensinou a gostar de ler e escrever.

À Dona Lila, minha companheira de aventuras, que me ensinou a importância dos sonhos e fantasias.

Aos bobões Rick e Ênio, meus parceiros de bagunça, que me ensinaram a desenhar e a crescer nerdinho.

À minha Vó Lice, nossa velhinha forte e teimosa, que agora me olha de cima, fazendo pastel para os anjos.

# **PARAGUAÇU PAULISTA**

## **INTERVENÇÕES RIZOMÁTICAS PARA ATIVAR O URBANO**

Mateus Iamarino Farto Pereira

Trabalho Final de Graduação II  
Orientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin

Universidade Estadual Paulista  
Faculdade de Ciências e Tecnologia  
Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente

Presidente Prudente, SP  
janeiro de 2018

## RESUMO

O presente trabalho apresenta intervenções urbanas desenvolvidas a partir de um levantamento cartográfico sensível obtido através da deriva investigativa pela área central e pelo leito férreo da cidade de Paraguaçu Paulista, São Paulo. As intervenções propostas agiriam como uma rede de ligações (rizoma), a fim de ativar e integrar o terreno da Estação Ferroviária e do Depósito da Estrada de Ferro Sorocabana ao tecido urbano da cidade. Paraguaçu Paulista, assim como a maioria de suas vizinhas no interior paulista, nasceu e foi estruturada com a chegada da ferrovia – a Estrada de Ferro Sorocabana – e, a partir do período de desenvolvimento da indústria rodoviária (década de 50/60), somada a uma série de outros fatores desenvolvimentistas, a maior parte de seu patrimônio ferroviário sofreu com uma perda de importância, caindo em desuso. A partir da caminhada pelo espaço e da confecção de mapas sensíveis que cartografem fluxo, uso misto do espaço, ociosidade e marginalidade, torna-se possível uma intervenção de efeito rizomático (uma sobreposição de fluxo, incentivo ao uso misto e acolhimento às mudanças) que almeja utilizar o potencial já existente nas atividades de apropriação humana em outras áreas da cidade, incentivando sua manifestação no terreno escolhido para o projeto. Seu objetivo final é o de obter fluxo – ativar locais de intensidade e deixar que a diversidade triunfe. Deve atingir as necessidades do lugar, enquanto abre caminhos para novos jeitos de pensar e ser, aproximando os usuários, catapultando uma melhoria na infraestrutura urbana nos arredores e, por fim, no desenvolvimento da cidade. O produto final deste Trabalho de Graduação é constituído de propostas de caminhos permeáveis e um mobiliário móvel, flexível e de estrutura leve (mesas, bancos, palanques e barracas de feira) que podem ser apropriados e movidos pelos usuários, por toda a área de intervenção.

**Palavras-chave:** Patrimônio. Paraguaçu Paulista. Rizoma.

## ABSTRACT

This work presents urban interventions developed from a sensitive cartographical survey obtained by a drift through the central area and the railroad coach of Paraguaçu Paulista. The proposed interventions would act as a connections network (rhizome), in order to activate and integrate the lot that houses the Railway Station and the Sorocabana Railwat Deposit to the city's urban fabric. Paraguaçu Paulista, such as most of its neighbor cities in the inner state of Sao Paulo, was born and structured with the railway's arrival – The Sorocabana Railway – and, since the highway industry started to grow (50s-60s), along with a series of other developmental factors, most of its railway heritage have been suffering with loss of importance, falling into disuse. By walking through the space and creating sensitive maps that chart flow, mixed use of space, idleness and marginality, an intervention with rhizomatic effects becomes possible (overlapping flow, mixed use and the changes that may come) that aims to use the existing potential in activities of human appropriation in other areas of the city, encouraging its manifestation in the lot chosen for intervention. Its final objective is to obtain flow – activate places of intensity and let diversity triumph. It must achieve the place's needs, while opening paths for new ways of thinking and being, getting the users closer to each other, catapulting an improvement in the surrounding urban infrastructure and, finally, the city's development. The final product of this work constitutes proposals of permeable paths and a mobile, flexible and light structured urban furniture (tables, benches, platforms and fair tents) that can be appropriated and moved by the users through the whole intervention area.

**Keywords:** Heritage. Paraguaçu Paulista. Rhizome.

## SUMÁRIO

1. De Estação Ferroviária a Estância Turística.....	11
2. Marginalização e ociosidade dos atrativos urbanos.....	14
3. Entre-lugares: O vazio urbano entre Centro e Barra Funda.....	21
4. Ativação rizomática do urbano.....	26
4.1. Conexão.....	29
4.2. Mistura.....	32
4.3. Desvio.....	37
4.4. Rizoma.....	42
5. Intervenções Rizomáticas.....	44
6. Considerações Finais.....	59
Referências.....	61

## 1. DE ESTAÇÃO FERROVIÁRIA A ESTÂNCIA TURÍSTICA

Paraguaçu Paulista é uma cidade de aproximadamente 44 mil habitantes, localizada a 422km da capital paulista, elevada a município em 1925. Desde a segunda metade da década de 1910, cresceu a partir de um povoado estabelecido em torno da estação ferroviária chamada “Monte Alegre”, que tinha sido instalada acompanhando os trilhos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), vindos da vila recém-fundada de Conceição de Monte Alegre. A estação passou a ser conhecida como “Moita Bonita”, o primeiro nome a ser dado à cidade. O tráfego ferroviário foi aberto em 1916, possibilitando o desenvolvimento das propriedades rurais, expandindo a agricultura e atraindo novos moradores, de maneira a provocar um rápido crescimento demográfico e econômico do novo povoado. No mesmo ano, a Estação “Moita Bonita” passou a ser chamada de Paraguassu<sup>1</sup>, mesmo nome atribuído à cidade. Com uma série de mudanças de nomes, devido à existência de outra Paraguassu, no estado de Minas Gerais, criou-se, em 1948, o distrito-sede de Paraguaçu Paulista (AMPÚDIA, s/d) (Figura 1).



Figura 1 – a) Vista aérea de Paraguaçu Paulista; b) Plataforma da Estação Ferroviária nos anos 60.  
Fonte: a) Câmara Municipal, 2004; b) Acervo de Bernadet Paiola Oliveira.

Durante o século XX, seu crescimento se deu com base na agricultura, especificamente da produção e colheita de café e algodão. A elevação de Paraguaçu a sede da comarca acarretou um maior desenvolvimento econômico à cidade, trazendo visitantes e desenvolvendo o comércio turístico (bares, restaurantes e hotéis). A economia do café foi substituída pela do algodão, assumindo a produção no município e atraindo

<sup>1</sup> Do tupi-guarani, “Paraguaçu” significa “mar grande” (pará-guaçu) ou “cocar grande” (paraguá-açu). Também é o nome da filha do chefe indígena tupinambá, que se casou com Diogo Álvares, o Caramuru, em 1531. Não há nas referências sobre qual dos dois significados foi motivo da escolha do nome para a estação de trem. Após a adição de “Paulista”, a palavra passou a ser escrita com “ç”. Disponível em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/paragua%C3%A7u/>> Acesso em: 08 nov. 2017.

novos fazendeiros e imigrantes, como os japoneses, que compraram grandes áreas dentro dos limites do município para o plantio do chamado “ouro branco”. A mudança dinamizou a economia da cidade, impulsionando ainda mais seu crescimento. (PACHECO, 2016).

Em 1929, foi construída a Praça Nove de Julho, a maior e principal praça da cidade, conhecida popularmente como Praça da Matriz. É composta por um desenho paisagístico que posiciona a Igreja Matriz de maneira central, entremeando uma série de jardins, árvores, bancos e um coreto. A praça é tangenciada pela Avenida Paraguaçu (Figura 2-a), que deriva da rodovia e termina na Praça João XXIII, criando o eixo central de comércio, consolidando-se como a área mais movimentada da cidade. Desde sua construção, é um marco popular e atrai famílias e grupos de todas as idades, que usufruem do espaço para descansar, assistir a missas e aproveitar o tempo livre nas noites, ao longo da semana, e durante o dia todo, nos fins de semana (Figura 2-b).



Figura 2 - a) Avenida Paraguaçu; b) Praça Nove de Julho.  
Fonte: Folha da Estância, Cartilha “Lembrança de Paraguaçu Paulista”, 1970.

Nos anos 50, a colônia japonesa que residia na cidade decidiu criar um local que representasse o simbolismo da tradição milenar japonesa do contato com a natureza, criando o Jardim das Cerejeiras, no final da década. Com o planejamento e a construção orientados por um paisagista japonês, o local tem vegetação exótica, pontes, pavilhões característicos e pedras peculiares que servem como bancos. Um dos maiores atrativos do jardim é a floração das cerejeiras, que ocorre em julho. É também um dos principais cartões postais da cidade, desde então sendo utilizado como cenário para ensaios fotográficos e visitado por moradores de toda a região (PREFEITURA MUNICIPAL, s/d).

Em 1957, foi inaugurado o Cine São Manuel de Paraguaçu Paulista, filiado à rede Empresa Teatral Peduti (que tinha salas de exibição cinematográfica em todo o interior paulista), tornando-se um marco para as atividades de lazer dos moradores (Figura 3-a). Funcionando em um edifício particular até a década de 80, foi desapropriado pela Prefeitura Municipal, em 1985, reformado e reinaugurado em 1986, pas-

sando a se chamar Cine Teatro Municipal “Lucila Nascimento” (i7 NOTÍCIAS, 2015).

Nos anos 60, a Petrobrás detectou a existência de um lençol petrolífero na cidade e instalou uma equipe personalizada para a perfuração de um poço para extração de petróleo. Após meses de trabalho, foi constatado que o lençol não era viável economicamente, e o projeto foi abandonado. O poço permaneceu fechado até que a Prefeitura Municipal pediu à Petrobrás sua liberação, transformando-o em uma fonte de captação de água potável, para abastecer uma parte da cidade.

No entanto, a água oriunda do poço atingia uma temperatura de 45° C, atraindo a atenção de uma equipe especializada em lazer (Grupo Jacomossi), chegando à cidade na década de 80, com o intuito de transformar a área em um balneário. Para que o abastecimento de água à cidade não fosse comprometido, foi construída uma estação de recalque, e o projeto do Grupo Jacomossi foi executado, dando origem às Thermas de Paraguaçu (FAVATO, 2005).

Em 1967, com a recente construção de Brasília e acompanhando a ascensão da arquitetura modernista e monumental, foi construída a Praça João XXIII, em um espaço público contíguo à estação ferroviária, no centro da cidade, onde foi instalada uma fonte luminosa. A proximidade à estrada de ferro permitia que os passageiros dos trens noturnos apreciassem um espetáculo diferente, durante a parada na Estação. Com uma sequência de cores e jatos de água que duravam cerca de 40 minutos, fazia com que as famílias permanecessem na praça e tivessem horas de lazer. Tornou-se um dos pontos de maior frequência e centralidade da cidade, nas noites de final de semana, e sua imagem é até hoje o símbolo mais marcante de Paraguaçu Paulista (i7 NOTÍCIAS, 2015) (Figura 3-b). Mais tarde, durante a década de 2000, também foi construída uma concha acústica no canto Leste da quadra da praça, que passou a sediar eventos artísticos e musicais organizados pelo Departamento de Cultura do município.



Figura 3 - a) Cine Teatro Municipal; b) Fonte Luminosa localizada na Praça João XXIII.  
Fonte: Folha da Estância, Cartilha “Lembrança de Paraguaçu Paulista”, 1970.

O prédio da estação ferroviária foi reconstruído em 1957, tendo sua área ampliada, e terminado em 1960. No final dos anos 90, diante da decadência ferroviária, da ascensão das rodovias e com o fim da FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.), a Estação de

Paraguaçu foi desativada para o transporte de passageiros e de cargas, levando o prédio a ser destinado a novos usos (GIESBRECHT, s/d). Na mesma época de ascensão da infraestrutura ferroviária, foi construído um depósito da Estrada de Ferro Sorocabana, a poucos metros do prédio da Estação.

Com a dinamização das Termas desenvolvidas na cidade, Paraguaçu atraía cidadãos de toda a região para usufruir de suas águas termais. Assim, em 1997, o Governador do Estado de São Paulo sancionou a lei que transformava Paraguaçu Paulista em Estância Turística. Atualmente, é um dos 29 municípios paulistas considerados como tal, por cumprirem determinados requisitos definidos pela lei estadual. O *status* garante uma verba maior a esses municípios, para manutenção e promoção do turismo regional (PREFEITURA MUNICIPAL, s/d).

O Trem Turístico Maria Fumaça foi doado ao município em 1998, ano seguinte à sua elevação a Estância Turística, ficando exposto na praça da Fonte Luminosa e posteriormente abrigado pelo Museu Histórico. Em 2005, foi completamente restaurado e deu-se início às atividades do Projeto Estação Paraguaçu, que visava a revitalizar a plataforma ferroviária, com passeios semanais da Maria Fumaça, levando passageiros pela EFS ao distrito de Sapezal, para visitar o Memorial “Irmãs Galvão” e retornar após as 3h de duração do passeio (FUNGE, 2016). Além das Termas e da Fonte Luminosa, o passeio de locomotiva passou a ser um dos maiores atrativos turísticos da cidade.

## 2. MARGINALIZAÇÃO E OCIOSIDADE DOS ATRATIVOS URBANOS

A partir da prática estética do caminhar descrita por Careri (2002), a prática estética e investigativa da deriva por áreas deterioradas é o que nos faz topar com o inesperado, trilhando o caminho das bordas, dos limites, da beira e do confim do espaço público, onde se ativam os conflitos éticos e estéticos da cidade contemporânea e se experienciam suas imagens mais descontínuas e heterogêneas.

É essa prática que nos permite a representação da percepção cartográfica dos espaços e edifícios encontrados, revelando as vivências adquiridas nesses espaços de inatividade e abandono e condensando-as em cartografias (Figura 4).

Grande parte dos espaços emblemáticos e instrumentos urbanos e turísticos da cidade se encontram em uma mesma área, considerada o centro de Paraguaçu Paulista. A Praça Nove de Julho é tangenciada pela Avenida Paraguaçu, principal eixo comercial da cidade, que tem seu fim no cruzamento com a Avenida Brasil, outro importante eixo comercial, exatamente onde se situa a Praça João XXIII, popularmente conhecida como “Praça da Fonte Luminosa”.

Na quadra ao lado da fonte, situam-se o camelódromo e a Estação Rodoviária Municipal, e, em frente à Rodoviária, está o Museu Histórico, que abriga documentos históricos da ferrovia e da história da formação da cidade, também local onde costumava ser exposta a locomotiva Maria Fumaça, para visitação. O cinema municipal fica na quadra a oeste do Museu Histórico. Em frente às plataformas da Rodoviária Mu-

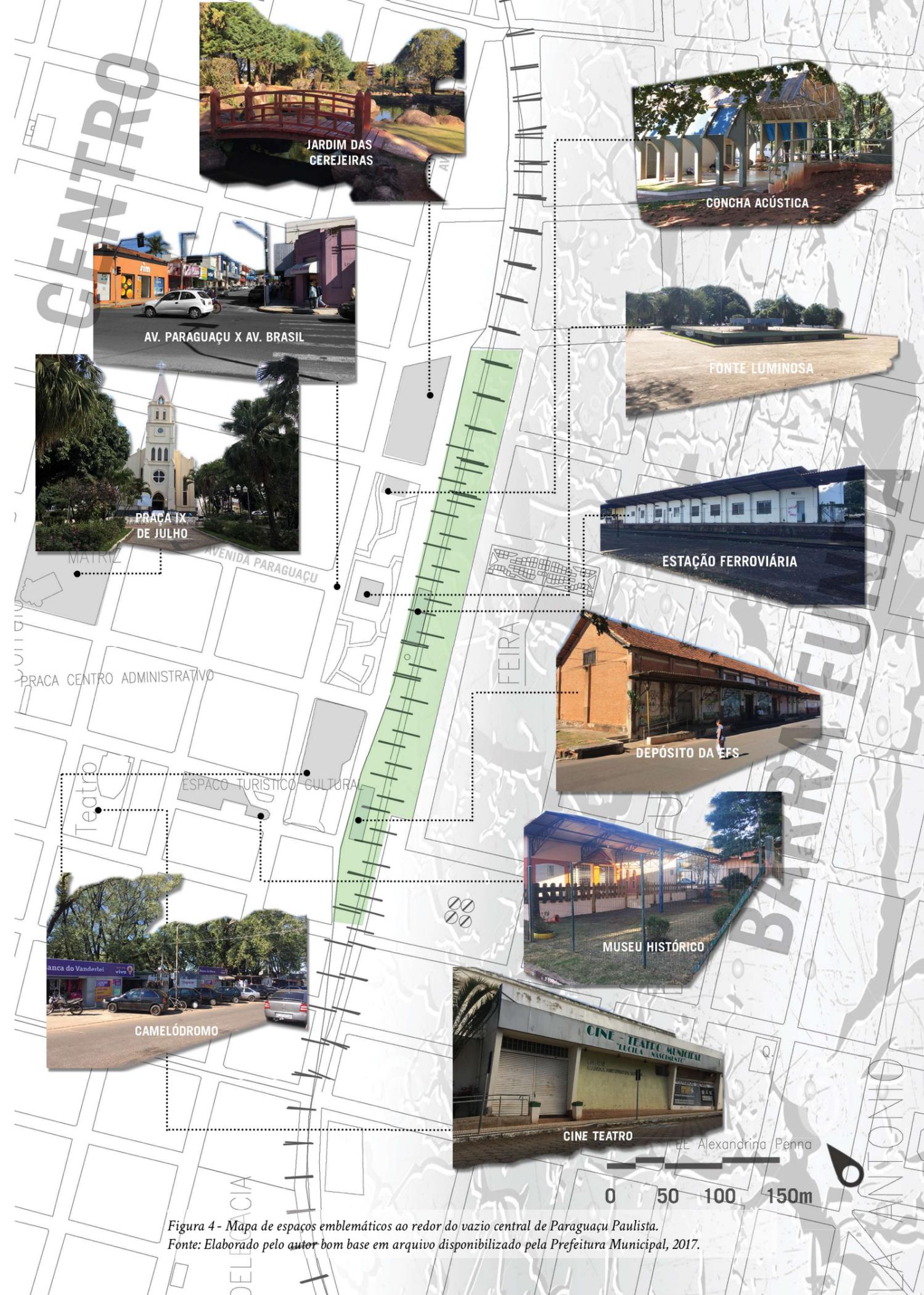


Figura 4 - Mapa de espaços emblemáticos ao redor do vazio central de Paraguaçu Paulista. Fonte: Elaborado pelo autor com base em arquivo disponibilizado pela Prefeitura Municipal, 2017.

nicipal se encontra a Estação Ferroviária, contígua à linha férrea, que divide a cidade ao meio.

Apesar da proximidade, os espaços emblemáticos de Paraguaçu Paulista, tanto o patrimônio urbano quanto o ferroviário, não estão integrados entre si e na mesma situação de uso. A Praça Nove de Julho (Figura 5-a) manteve-se como principal espaço público da cidade, reunindo diariamente usuários que se sentam em seus bancos ou assistem às missas da Igreja Matriz. O coreto, porém, foi abandonado e sua estrutura se tornou precária, fazendo com que os transeuntes se desviem de seu caminho, para evitar o odor de urina oriundo da construção.

A Avenida Paraguaçu (Figura 5-b), conforme já foi frisado, é o principal eixo de comércio da cidade, originando-se no cruzamento com a Rodovia Prefeito José Gagliardi (que tangencia as cidades de Quatá, João Ramalho e Rancharia) e desembocando na Praça João XXIII, perpendicularmente à Avenida Brasil. Na Avenida Paraguaçu estão a Praça Nove de Julho, bancos, restaurantes e estabelecimentos de comércio e serviços, abrindo a maior parte do movimento cotidiano dos paraguaçuenses.



Figura 5 – a) Praça Nove de Julho, com vista para a Igreja Matriz; b) Avenida Paraguaçu vista da Praça João XXIII.

Fonte: Acervo do autor, 2017.

O Jardim das Cerejeiras (Figura 6) situa-se na Avenida Brasil, na quadra vizinha à Praça João XXIII, e foi se tornando o principal ponto turístico de Paraguaçu Paulista, durante sua história, servindo como cartão postal da cidade. Ainda possui a maior parte de sua infraestrutura, com pontes de madeira de estilo clássico japonês, vegetação e pedras e menires característicos da cultura. O espaço era procurado como um dos principais *backgrounds* para álbuns de casamento e visitas turísticas, um dos poucos atrativos que a cidade ainda possuía. No entanto, com o passar dos anos, a falta de manutenção, cercas de proteção e a proximidade com a área do vazio urbano da ferrovia fizeram-no alvo de marginalização e depredação, obrigando o município

a construir altas cercas metálicas e restringir os horários de visitação da população, fechando o espaço durante o período noturno. O espaço ainda conta com a manutenção proporcionada pelo órgão municipal, mas, com o distanciamento da população e a dificuldade de acesso, o Jardim das Cerejeiras perdeu parte de sua importância, hoje atraindo menos visitantes e se afastando do papel de cartão postal.



Figura 6 - a) Jardim das Cerejeiras; b) A manutenção prometida à área do jardim.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

A Praça João XXIII, local onde se encontra a Fonte Luminosa (Figura 7-a), é pouco utilizada durante o cotidiano da população, servindo como área de descanso para alguns transeuntes que se colocam às sombras de suas árvores, durante as tardes (7-b). A Fonte Luminosa foi desativada em 2015, devido a uma precaução em relação à epidemia de dengue registrada na cidade. Segundo a Prefeitura, como a Fonte só funcionava durante os fins de semana, não seria viável economicamente promover o esgotamento a cada início de semana e enchê-la novamente aos sábados, até pela crise de água em que o Estado se encontrava, e deixá-la cheia durante toda a semana poderia ocasionar o aparecimento de criadouros do mosquito transmissor da dengue (JORNAL PARAGUACITY, 21 fev. 2015).

A Fonte Luminosa continua interdita, sem data para retorno ao funcionamento. Ao anoitecer, a praça tem pouca iluminação e constitui um ambiente inóspito para permanência e até mesmo transição, sendo evitada pelos moradores devido à sua proximidade à área de vazio urbano ao lado da antiga estação ferroviária e ao bairro Barra Funda, área do outro lado da linha férrea, região de menor poder aquisitivo e maior número de crimes. Desde o mês de junho de 2017, no entanto, o largo da Fonte voltou a ser utilizado às terças feiras como local de feira de frutas, verduras e legumes, uma decisão tomada pelo Sindicato Patronal Rural de Paraguaçu Paulista, o que poderia potencializar o retorno de vitalidade urbana à área.



Figura 7 - a) Praça João XXIII nos dias atuais; b) Bom potencial e pouco uso da praça.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

Na fachada norte da praça está a Concha Acústica (Figura 8-a), construída nos anos 2000 para sediar eventos de música e apresentações culturais. Mais utilizada nos primeiros anos de sua construção, hoje se encontra habitada por indigentes que se abrigam sob sua cobertura para se protegerem dos ventos noturnos. Desde então, há falta de incentivo da Prefeitura Municipal em fazer uso do espaço, deixando a nova infraestrutura sem proveito para a promoção do lazer público.

O Camelódromo (Figura 8-b) é, sem dúvida, a área de maior movimento entre as demais citadas. Com uma estrutura de autoconstrução característica dos camelódromos comuns, toma a maior parte de sua quadra, dividindo o espaço restante com a Estação Rodoviária. Atrai um grande número de usuários todos os dias, mas também é visto como um lugar inapropriado para os transeuntes noturnos, em função da má iluminação e à mesma proximidade do vazio urbano da Estação Ferroviária e da Barra Funda.



Figura 8 - a) Concha acústica, hoje habitada por indigentes; b) Vista do Camelódromo da Av. Brasil.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

O Cine Teatro Municipal (Figura 9-a) é outro instrumento de lazer que se encontra interditado. Após uma reforma de 2000 a 2007, quando o setor de engenharia municipal constatou a falta de segurança nas instalações elétricas no prédio, o edifício foi reaberto após 7 anos. Com a justificativa de se reformar o prédio para oferecer uma

melhor estrutura para a população paraguaçuense, o Cine Teatro foi fechado em 14 de setembro de 2015, com previsão de término no início de 2016, mas continua na mesma situação até hoje. É possível identificar elementos de construção, nas fachadas do edifício, mas não se têm indícios de movimentação de mão de obra, durante o dia. Os instrumentos estão presentes, mas a reforma aparentemente não está sendo realizada.

O Museu Histórico (figura 9-b) funcionou até o início da década de 2010, contendo documentos históricos da formação da cidade, fotos dos fundadores, ancestrais dos moradores e da história da ferrovia. Seu pátio era usado para abrigar a locomotiva “Maria Fumaça”, antes que a mesma fosse reformada e voltasse a realizar o passeio turístico pelos trilhos da EFS até Sapezal. Após essa data e até os dias atuais, o museu se encontra desativado e com as portas fechadas à população.



Figura 9 - a) Cine Teatro Municipal, fechado para reformas desde 2015; b) Pátio do Museu Histórico, onde ficava exposta a Locomotiva “Maria Fumaça”.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

Em 2016, a locomotiva deixou de realizar seus passeios e sua atividade também foi interrompida, evidenciando mais uma das atividades turísticas de Paraguaçu Paulista que deixaram de funcionar. O passeio de locomotiva teve voltas irregulares às atividades em alguns períodos de 2017, como o mostrado na Figura 10, um passeio organizado pelos integrantes do antigo Interact de Paraguaçu Paulista. Para o público geral, no entanto, as atividades do trem turístico continuam com funcionamento esporádico e irregular.



Figura 10 - a) Trem “Maria Fumaça” realizando o passeio organizado pelo Interact de Paraguaçu Paulista; b) Detalhe da locomotiva “Dona Lina”.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

O prédio da antiga Estação Ferroviária (Figura 11-a), após a desativação do transporte de passageiros e cargas, passou a sediar o Pelotão da Polícia Militar e a Guarda Municipal (atualmente, apenas a Guarda Municipal se mantém funcional). Sua estrutura, porém, tem recebido pouca manutenção com o passar dos anos, apresentando descolamento da pintura e marcas de infiltração e ruína por todo o prédio.

O antigo Depósito da EFS (Figura 11-b) foi reformado diversas vezes, pela última vez em 2011, e a ele foram implantados novos usos, como Centro Cultural com aulas de capoeira, judô, costura, artes, desenho, entre outras. A estrutura continua precária, já que a reforma se preocupou mais com o interior dos dois galpões, construindo salas e divisórias para abrigar as novas atividades (GIESBRECHT, s/d). Atualmente, porém, apenas 2 das 5 salas criadas encontram-se em atividade, com aulas de judô e capoeira, fazendo com que o potencial do centro cultural seja pouco aproveitado.



Figura 11 - a) Prédio da Antiga Estação Ferroviária, visto do leito férreo; b) Antigo Depósito da EFS.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

### 3. ENTRE-LUGARES: O VAZIO URBANO ENTRE CENTRO E BARRA FUNDA

O centro de Paraguaçu Paulista é o coração da vida urbana dos moradores da cidade. Hotel, comércio, serviços e áreas de lazer fazem com que o centro seja movimentado durante todos os dias, de segunda a segunda. Os prédios antigos foram reformados e implantados com novos usos ou demolidos, dando lugar a novas tipologias, que mantêm um padrão médio-alto para a zona comercial.

Em contraste, a área do leito férreo, a Leste da Praça da Fonte Luminosa, está abandonada. Na Rua Miguel Deliberador, encontram-se o prédio da Estação (hoje sede da Polícia Militar), a plataforma de embarque e o depósito da EFS (hoje Galpão Cultural). Entre essa rua e sua paralela a Leste, a Rua Paula Souza, exatamente onde se encontra o leito férreo, há um grande vazio urbano.

Borde (2003) vê o vazio urbano como um fenômeno urbano causado pelas mudanças ocorridas no século XX, uma área provida de infraestrutura que não cumpre sua função no espaço urbano. Discorre, em um trecho de seu artigo, sobre algo que se encaixa quase perfeitamente na situação que analisamos:

Em meio ao burburinho da cidade, ao fluxo intenso de pessoas que vem e que vão, esses terrenos são estranhamente silenciosos. Se alguns deles, ocupados por estruturas obsoletas, evocam tempos idos – quando irradiavam uma prosperidade que se acreditava não ter fim – outros, vacantes, marginais, provocam sentimentos ambíguos: ora nos despertam sonhos de novas estruturas urbanas, ora a sensação de que devemos evitá-los em nossos trajetos. (BORDE, 2003, p. 1).

Essa área silenciosa, com a presença de estruturas obsoletas que já foram importantes na história da cidade (a Estação Ferroviária, no caso), seguida de uma área vacante, marginal, que nos provoca a imaginação a trabalhar com um possível novo uso a ser aplicado àquela área, mas que, ao mesmo tempo, nos traz de volta à realidade e exige que nós a evitemos, no cotidiano.

Ignasi de Solà-Morales, em *Terrain Vague* (2002), argumenta que a expressão francesa tem várias traduções e significados. *Vague* remete ao inglês *vacant*, que significa vazio, não ocupado, mas que também representa o que é livre, disponível, não envolvido.

A relação entre a ausência de uso, de atividade, e o sentido de liberdade, expectativa, é fundamental ao entendimento de todo o potencial evocativo que os *terrain vagues* das cidades acumularam como parte da própria percepção da cidade nos últimos anos. Vazio, portanto, como ausência, mas também como promessa, encontro, como o espaço do possível, da expectativa. (SOLÀ-MORALES, 2002, t.n.).

Outro significado que Solà-Morales dá ao termo *vague* é o de indeterminado, impreciso, difuso, incerto. São termos que, segundo ele, não deveriam ter necessariamente conotação negativa, por serem precedidos pelo prefixo de negação – *in-determinado*, *im-preciso*, *in-certo* – mas encarados como o caso de uma ausência de limites, de

normatividade, uma mensagem que contém expectativas de mobilidade, tempo livre, liberdade.

A relação com o vazio urbano de Paraguaçu Paulista vai se tornando mais visível, à medida que o autor continua:

Nesses lugares aparentemente esquecidos, a memória do passado parece predominar sobre o presente. Esses são lugares obsoletos nos quais apenas alguns valores residuais conseguiram sobreviver, apesar de sua total desafeição da atividade da cidade. Eles são, em resumo, lugares externos, locais estranhos deixados fora dos circuitos efetivos e estruturas produtivas da cidade. Do ponto de vista econômico, áreas industriais, estações ferroviárias, portos, bairros residenciais pouco seguros, lugares contaminados, se tornaram as áreas onde se pode dizer que não há mais cidade. (SOLÀ-MORALES, 2002, t.n.).

O vazio urbano de Paraguaçu Paulista é menos a representação de um terreno abandonado e mais um espaço livre, vacante. A não ser pelos poucos edifícios situados nele – o depósito e a antiga estação – a área nunca foi ativada como terreno urbano, nunca recebeu função maior do que espaço que se propaga em um *offset* das linhas do trem.

“Lugares externos, locais deixados fora dos circuitos efetivos e estruturas produtivas da cidade”, margens cidadinas, esquecidas, negligências e sobras mantidas fora da dinâmica urbana. A área representa uma imagem negativa, mas pode ser encarada como uma alternativa, um “lote” vago para novas dinâmicas, uma expectativa do outro, do alternativo, do futuro.

No entanto, mesmo como terreno vacante e expectante de alternativas, o vazio também é representante físico da divisão social e econômica entre o centro e o bairro de baixa renda.

A maior parte do bairro Barra Funda é composta por casas de tipologia mais simples, com baixa qualidade de construção, e a área é vista pela população de outros bairros como um local de alto índice criminalidade e moradia de famílias de baixa classe socioeconômica, com sinais de autoconstrução, infraestrutura precária das residências e grande número de lotes vagos (Figura 12-a e b). A linha do trem e a Avenida Brasil funcionam como um divisor entre o “centro rico” e o “centro pobre”, pois, entre a Avenida e a linha férrea já podemos identificar uma diminuição gradativa nos padrões construtivos, enquanto, acima da Avenida, desde sua paralela, a Rua Sete de Setembro, os padrões são mais abastados e mais disputados pelos estabelecimentos de comércio (Figura 12-c). Existem áreas de maior padrão econômico e também áreas mais pobres, nas periferias da cidade, mas é interessante perceber como áreas tão próximas ao cerne histórico de Paraguaçu podem ser tão distintas, separadas apenas pelos trilhos do trem.



Figura 12- a) e b) Tipologia das casas da Barra Funda; c) Fachadas de casas no Centro.  
Fonte: Google Street View, 2012.

Houve ainda uma intervenção com o intuito de melhorar a infraestrutura do vazio urbano do leito férreo, com a pavimentação de algumas áreas, construção de estacionamento e implantação de alguns caminhos, bancos e pergolados, mas a área continua sem uso, por parte da população, e ainda representa uma cicatriz que divide o centro histórico de Paraguaçu. Os pergolados foram projetados sem qualquer banco para se sentar embaixo deles (Figura 13-a) e alguns poucos foram implantados nas margens dos caminhos e em direto contato com a luz do sol, sendo pouco convidativos aos usuários, que preferem se sentar às sombras das árvores (Figura 13-b).



Figura 13- a) Pergolado implantado pela intervenção urbanística feita no espaço; b) A preferência pela pouca sombra, em contraste com as grandes árvores sem mobiliário sob suas copas.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

A área conta com a presença de outras imensas árvores, pouco utilizadas pelo projeto de intervenção, que poderiam oferecer abrigo do calor para os transeuntes, durante o dia (Figura 14-a). Outro elemento da intervenção é a criação de estacionamentos em 45°, nos dois lados da quadra do leito, pouco usados pela população (Figura 14-b), que prefere disputar as poucas vagas existentes na rua paralela, a oeste, a Avenida Brasil, em frente ao Camelódromo, à Fonte ou ao Jardim das Cerejeiras (Figura 15-a), pouco distantes dos novos, mas em áreas “mais seguras”.



Figura 14- a) Árvores com grandes sombras no terreno do leito férreo; b) Estacionamentos em 45° em volta da área.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

Apesar da implantação dos pergolados, bancos e estacionamentos, não foram criadas calçadas para que os pedestres atravessassem a linha entre a Avenida Brasil e a Rua Paula Souza, portanto, o indivíduo deve se dirigir por um caminho de terra e pedras, dividindo o espaço com os carros, motos e bicicletas que fazem o mesmo caminho (Figura 15-b). Segundo fontes informais, o projeto de intervenção não foi acabado, devido a mais uma justificativa de falta de recursos da Prefeitura Municipal. Para fins deste trabalho, portanto, encararemos a intervenção como uma pré-existência do terreno atual, parte da infraestrutura subutilizada formada por edifícios e caminhos que habitam o espaço central da cidade.



Figura 15 - a) Disputado estacionamento em frente ao Jardim das Cerejeiras na Av. Brasil; b) Travessia da linha férrea.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

No geral, há muito pouco movimento em toda a quadra da Estação, mas algumas pessoas ainda atravessam a quadra pela grama, em várias partes, cortando caminho e criando as trilhas que bem entendem, já que não há conexão alguma para a passagem de pedestres (Figura 16-a). Uma das poucas atividades de lazer presenciadas na área é representada por um pequeno grupo de crianças soltando pipas, devido à falta de fiação elétrica nos arredores (Figura 16-b).



Figura 16 - a) Os caminhos do desejo criados pelos que atravessam os trilhos; b) Menino criando seu próprio lazer no terreno.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

É perceptível uma negligência da maior parte dos estabelecimentos e instalações da área ao redor ao leito ferroviário para com a mesma. Além do cercamento do Jardim das Cerejeiras (Figura 17-a), todas as barracas do Camelódromo têm suas fachadas frontais direcionadas para a Avenida Brasil, mesmo as que não fazem limites com a calçada, virando as costas para a linha do trem, de onde vem muito pouco movimento (Figura 17-b).



Figura 19 - a) O arco que convida e o cadeado que distancia; b) O Camelódromo dando as costas ao leito férreo.  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

Chegamos, portanto, ao papel do arquiteto na intervenção no terreno vago e na forma como ele deve ser analisado e modificado. Solà-Morales trata nosso trabalho como “inevitavelmente problemático”, como pintor na tela disponível do *terrain vague*:

Aparentemente, todo o destino da arquitetura sempre foi colonização, imposição de limites, ordem, forma, a introdução de elementos de identidade a um lugar estranho, necessários para que o tornem reconhecível, idêntico, universal. Relativa à própria essência da arquitetura está sua condição como instrumento de organização, de racionalização, de eficiência produtiva capaz de transformar o não-civilizado no cultivado, o devoluto em produtivo, o vazio no construído. Dessa forma, quando a arquitetura e o urbanismo projetam seu desejo em um espaço vazio, um *terrain vague*, parece que são incapazes de fazer qualquer coisa que não seja introduzir transformações radicais, mudar o estranhamento para cidadania e se esforçando ao máximo para dissolver a mágica não contaminada do obsoleto no realismo da eficácia. (SOLÀ-MORALES, 2002, t.n.).

Devemos, portanto, sair do caminho da instituição do programático, da proposição do programa, da organização e racionalização da arquitetura, e seguir pelo caminho das multiplicidades, da percepção atenta dos fluxos, das energias, dos ritmos que a passagem do tempo e a perda dos limites estabeleceram, do projeto em aberto.

Empregando uma terminologia presente na estética que embasa o pensamento de Deleuze, a arquitetura estaria para sempre no lado das formas, do distante, do ótico e do figurativo, enquanto o indivíduo dividido da cidade contemporânea procuraria por forças ao invés de formas, pelo incorporado ao invés do distante, pelo apto ao invés do ótico, pelo rizomático ao invés do figurativo. (SOLÀ-MORALES, 2002, t.n.).

## 4. ATIVAÇÃO RIZOMÁTICA DO URBANO

*Intervenção:* Ato de **exercer influência em determinada situação na tentativa de alterar o seu resultado**; interferência. Ação de expressar, de modo escrito ou artístico, **um ponto de vista**, acrescentando argumentos ou ideias.<sup>2</sup>

*Rizoma:* Caule longo, horizontal e subterrâneo, geralmente em forma de raiz que, rico em nutrientes e reservas, **emite novos ramos**.<sup>3</sup>

Tratam-se de linhas e não de formas. Por isso o rizoma pode fugir, se esconder, confundir, sabotar, **cortar caminho**. Não que existam caminhos certos, talvez o correto seja o mais intensivo (e não o caminho do meio). As linhas de fuga são aquelas que **escapam da tentativa totalizadora e fazem contato com outras raízes**, seguem outras direções. Não é uma forma fechada, não há ligação definitiva. São linhas de intensidade, **apenas linhas de intensidade**.<sup>4</sup>

Da máquina como modelo (modernismo) às cidades do passado como modelo (pós-modernismo), o urbanismo contemporâneo deve encontrar modelos na ecologia e nas novas tecnologias de informação, como limiares<sup>5</sup>, ecotons<sup>6</sup>, tentáculos<sup>7</sup>, rizomas<sup>8</sup>, teias, redes, a World Wide Web e a Internet. Sugere a importância da conectividade e do dinamismo, assim como a complementaridade. No limiar ecológico onde dois ecossistemas se encontram, por exemplo, há uma competição e conflito juntamente com sinergia e harmonia. Há medo junto de aventura e animação. Não é sobre bom ou mau, seguro ou perigoso, prazeroso ou doloroso, vencedores ou perdedores. Todos esses ocorrem no limiar, se ele é próspero (ELLIN, 2016, p. 12).

O rizoma, baseado nos *Mil Platôs* de Deleuze e Guattari<sup>9</sup>, funciona como uma cadeia de interconexões entre “platôs” – pontos de intensidade, fluxo -, uma rede integrada de atividades, diversidade e vitalidade (Figura 18). As intervenções rizomáticas propostas no presente trabalho, portanto, são uma rede integrada composta por mobiliários, estruturas arquitetônicas e caminhos projetados com base na aplicação harmônica de três elementos (**conexão, mistura e desvio**) a uma área danificada de tecido urbano, conectados entre si de forma rizomática e catalisando uma reação de reconexão e desenvolvimento urbanístico na área.

2 Dicionário Online de Português. Disponível em: < <https://www.dicio.com.br/intervencao/> > Acesso em: 14 nov. 2017.

3 \_\_\_\_\_. Disponível em: < <https://www.dicio.com.br/rizoma/> > Acesso em: 14 nov. 2017.

4 TRINDADE, R. Deleuze-rizoma. Website Razão Inadequada, 2013. Disponível em: <<https://razoainadequada.com/2013/09/21/deleuze-rizoma/>> Acesso em: 14 nov. 2017.

5 Limiar: o ponto em que efeitos fisiológicos e psicológicos começam a ser produzidos.

6 Ecotom: uma área de transição entre duas comunidades ecológicas

7 Tentáculo: processos alongados e flexíveis que “tocam” e “grudam” elementos.

8 Rizoma: uma haste horizontal que cresce continuamente e põe para fora ramificações laterais e raízes nos intervalos. Fonte (5 a 8): *Dicionário Priberam*.

9 DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs – capitalismo e esquizofrenia*, v. 1. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

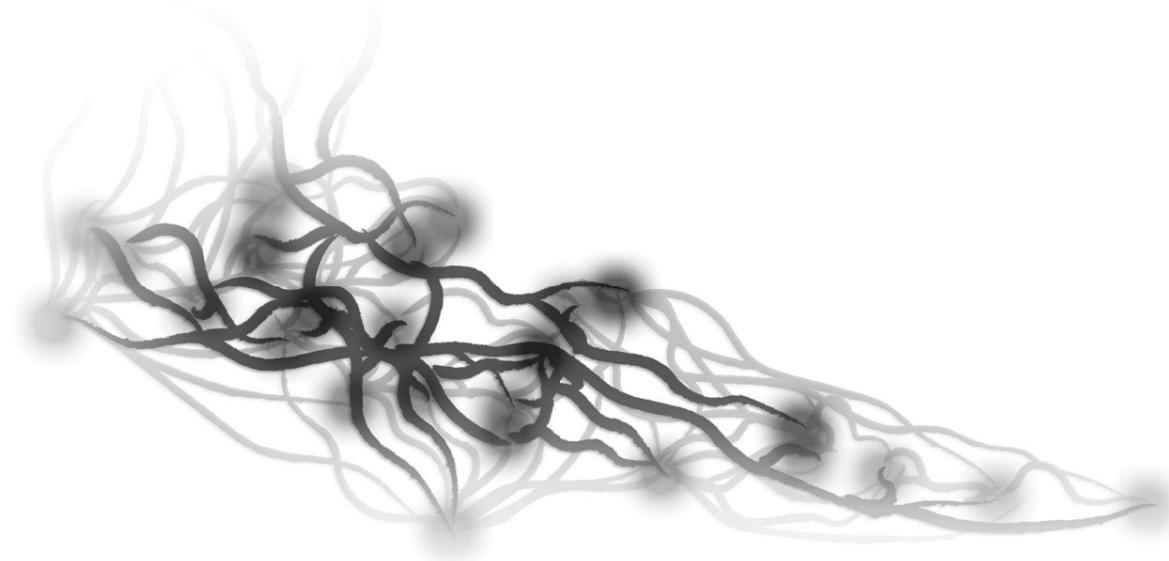


Figura 20 - Rizoma e platôs.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Em uma era de cidades segregadas, a intervenção urbanística deve trazer **conexão**, criar caminhos, facilitar a acessibilidade, desenvolvendo o espaço urbano e diminuindo as distâncias, como a tecnologia o fez com as descobertas da humanidade. O urbanismo deve permitir que não apenas o automóvel se locomova plenamente, mas principalmente que o indivíduo possa **caminhar** junto ao automóvel, como partes integradas ao meio ambiente, a fim de conhecer sua cidade. A prática da caminhada representa a única forma de conexão plena com o espaço urbano, criando uma relação de identidade com a área ao seu redor, realizando práticas de espaço e tecendo relatos próprios da interpretação de como o espaço é entendido por ele. O caminhar se relaciona com o onírico, é ter falta de lugar, estar ao mesmo tempo ausente a um espaço e à procura de um próprio (DE CERTEAU, 1998).

O espaço urbano também deve ser heterogêneo, **misturado**, incentivando a aproximação do conhecido com o diferente, do “outro”, ao invés de isolar objetos e separar funções. Além da mistura humana, a intervenção urbana deve almejar uma hibridez entre o humano, o construído e a natureza, as pré-existências naturais e artificiais, como uma simbiose entre elementos (ELLIN, 2016).

Ao projetar o espaço, o arquiteto e urbanista deve abraçar o **desvio**, renunciando a um poder totalitário e segregador e deixando que o espaço se desenvolva, se livre das rédeas do programado e desdobre sua própria diversidade (BAUDRILLARD, 1996). O projetista deve “ouvir” e compreender o espaço e intervir, de forma lúcida e coerente, dando valor ao processo assim como ao produto, reintegrando o espaço com o fator tempo. Com o passar do tempo (dias, meses, anos), as intervenções podem ter se movido no espaço ou já nem existir, como a capacidade das ventosas em se desgrudar e se conectarem a outros locais, desviando-se do programado inicialmente.

O espaço original já possui, por si mesmo, características de conexão, mistura e desvio. A **conexão** ou conectividade do espaço é representada pela intensidade do fluxo de deslocamento de transeuntes pela área: a facilidade ou dificuldade de acesso

de pedestres, ciclistas e automóveis a determinadas regiões do espaço analisado, a diferença de intensidade de trânsito desses três meios entre uma rua e outra etc. Esse fluxo nos permite identificar que áreas são mais acessíveis e mais utilizadas pelos transeuntes, quais caminhos eles têm menos propensão a trafegar e os motivos para esse comportamento.

A **mistura** pode ser detectada nas apropriações do espaço público para a realização de outras atividades que não as programadas para ele. Em Paraguaçu, por exemplo, há uma grande quantidade de *trailers* de alimentação (*foodtrucks*) por toda a cidade, além da presença de feiras rurais em estacionamentos, quadras e praças em determinados dias da semana, modificando temporariamente o uso para o qual determinado espaço foi criado.

O **desvio** do espaço existente pode ser relacionado à marginalidade e ociosidade nas quais ele se encontra, já que esses fatores não deixam de ser um desencaminhamento de suas funções e atribuições originais, que modificaram o espaço e mudaram sua relação com o tecido urbano.

A prática do caminhar como prática estética que desvela os lugares (CARERI, 2002) leva à obtenção de vivências e experiências sensitivas ligadas à área percorrida. Tais experiências foram aqui transformadas em cartografias – mapas de conexão, mistura e marginalidade (as quais relacionamos, aqui, ao desvio). A presença desses três elementos no espaço já existente, detectada pela deriva pela área, auxilia na confecção de mapas sensitivos de cada um, que servirão de base para as intervenções rizomáticas a serem propostas.

O objetivo final da intervenção é o de obter fluxo – ativar locais de intensidade e deixar que a diversidade triunfe, escapar da tentativa totalizadora e trazer vida de volta a locais negligenciados e esquecidos. Deve atingir as necessidades do lugar como espaço público e da cidade contemporânea como um todo, enquanto abre caminhos para novos jeitos de pensar e ser, aproximando os usuários e fazendo contato com novas raízes. Tais convergências farão com que nasçam sozinhos novos híbridos e que o espaço cresça em constante mudança, imprevisível, mas qualificado.

## 4.1. CONEXÃO

É inegável a herança que as cidades brasileiras, até mesmo as de menor porte, como o caso de Paraguaçu Paulista, tiveram das mudanças que o mundo globalizado, tecnológico e da cultura do automóvel nos trouxe. Além de importar os novos meios de transporte e a tecnologia, para que as indústrias de base construíssem nossos próprios automóveis, as cidades brasileiras importaram também o estilo de vida do pós-modernismo e da era do carro. As rodovias foram implantadas e se desenvolveram desde as décadas de 1950 e 1960, ultrapassando em popularidade e em economia as obsoletas linhas de trem, que acabaram abandonadas e se encontram na situação que as vemos hoje. A setorização do espaço veio para ficar, tomou conta dos Planos Diretores e trata as cidades como uma folha de papel a ser traçada e dividida igualmente em partes com as devidas porcentagens de espaço estabelecidas por leis, sem que se levem em conta as propriedades naturais do terreno e o contingente humano que o habitaria. Esses fatores, combinados, criaram fundações patológicas para a situação atual dos espaços públicos emblemáticos de Paraguaçu Paulista e de tantas outras cidades que se desenvolveram a partir da ferrovia, no interior paulista. Uma setorização pouco fundamentada e que sofreu com o impacto da perda de importância da linha do trem e das praças públicas, na vida contemporânea, e que falhou em adaptar-se a ela.

O que temos como resultado são áreas centrais e de imensa importância no passado da cidade, as quais se encontram subutilizadas e abandonadas, sem conexão com as atividades cotidianas da comunidade, não-lugares interpretados pelos transeuntes como papéis de parede manchados e descascados que envolvem as paredes pelas quais passam no caminho para o trabalho. Janelas com vidros quebrados mostram o passado esquecido, pelas quais os habitantes evitam olhar, se assim puderem.

Apesar de as dimensões geográficas da cidade serem relativamente diminutas, há uma preferência em se passar pela área que divide a Barra Funda e o Centro de carro ou moto, a simplesmente atravessá-la caminhando. A praça João XXIII e o vazio do leito férreo se tornaram áreas de passagem pouco populares, utilizadas apenas por poucos habitantes, alguns aposentados e outros indigentes, que se sentam em seus bancos e cruzam a linha do trem em busca de atalhos. Além de se tornarem não-lugares<sup>10</sup>, são não-lugares negligenciados. Espaços que perderam a conectividade com a vida contemporânea, negligenciados pelos habitantes e pelos governantes, mas que ainda habitam áreas de notoriedade no traçado urbano e que nunca deixaram de ter o potencial de se integrarem à vida dos cidadãos.

Conectividade refere-se à facilidade de ligações em um espaço e a densidade de conexões em uma rede de transporte. Uma rede altamente permeável tem muitas ligações menores e um grande número de intersecções, com mínimos “finais de caminho”. Quanto mais a conectividade aumenta, menores são as distâncias de viagem e maiores as opções de rotas, permitindo mais viagens diretas entre as destinações, criando um sistema de transporte mais resiliente e acessível. (TDM Encyclopedia, 2009 apud *Healthy Places*, 2009, tradução nossa).

<sup>10</sup> Segundo Marc Augé, o não-lugar é o oposto ao lar, à residência. É representado pelo espaço público de rápida circulação e pouca permanência, como aeroportos, rodoviárias, estações de metrô, e espaços pelos quais os meios de transporte passam (AUGÉ, 1994).

A conectividade concerne, portanto, não apenas à facilidade com que o automóvel chega a seu destino, mas é imprescindível que os caminhos de pedestres sejam desenvolvidos com essa quantidade de ramificações e continuidade de caminhos – lembremos que a verdadeira experiência urbana se dá pela caminhada (DE CERTEAU, 1998). Quanto maior o número de opções de caminhos e pontos de acesso, mais o usuário se sente livre para escolher seu próprio percurso, exercendo confortavelmente sua própria vontade e, assim, se afeiçoando mais ao espaço.

A deriva pela área central da cidade e a observação atenta dos fluxos de tráfego de pedestres, ciclistas e automóveis possibilitaram a criação de um mapa sensitivo de conexões, uma transcrição gráfica da intensidade de fluxo dos transeuntes na área, mostrando e diferenciando as vias que possibilitam o acesso fácil ou difícil, comum ou incomum dos moradores às suas necessidades cotidianas, no centro da cidade (Figura 19).

Pelo mapa obtido, podemos detectar as maiores intensidades de fluxo nas grandes avenidas (Brasil e Paraguaçu) e na metade norte do mapa, no bairro do Centro. O terreno escolhido para intervenção funciona como uma barreira ao acesso entre Barra Funda e Centro, transposta apenas por pedestres e ciclistas que se aventuram pelo terreno, em busca de um atalho mais curto em direção ao centro.

Alguns pontos de intensidade foram detectados, cruzamentos de pedestres e ciclistas vindos de várias direções, como pontos de acesso mais utilizados do terreno às ruas Paula Souza e Miguel Deliberador. Esses pontos de intensidade (platôs) servirão como pontos de partida para as intervenções de **conexão** na área, bases para a criação de novos caminhos e vias de ligação no terreno de intervenção.



Figura 19 - Mapa de Conexões - fluxo de tráfego e conexões na área central de Paraguaçu Paulista. Fonte: Elaborado pelo autor base em arquivo disponibilizado pela Prefeitura Municipal, 2017.

## 4.2. MISTURA

O mundo pós-moderno é marcado pelo pensamento agitado por ideias de evolução, mudança, instabilidade, o que torna nossas cidades complexas e mutantes, participando de um ritmo irreversível que deve ser analisado dentro de suas características estruturais, para que essa cidade complexa não seja vista como uma anomalia, quando relacionada aos padrões urbanos do passado, o que acaba ocasionando uma ideia de crise. Segundo Ferrara (2000), “[...] a crise dessa cidade é incompatível com o desafio que produz para a construção de sua inteligibilidade ou para as iniciativas que nela procuram intervir.”

Essa “crise”, portanto, não deve ser vista como decadência; trata-se de parte do processo que permeia o desenvolvimento da cidade e ocasiona os processos de restauro, renovação e redesenho, os quais movem a roda urbana. O foco de seu argumento não está em problematizar a crise e a decadência urbana, mas aceitá-la como parte do processo e explorar as opções de se lidar com ela: o restauro, a renovação e o redesenho dos chamados espaços residuais.

Soluções interventivas são tomadas sempre que novas dinâmicas se estabelecem sobre o meio urbano, para responder à necessidade criada por processos históricos de desenvolvimento, conforme salienta a autora:

[...] as correntes migratórias esvaziam as áreas rurais, a grande concentração populacional é o cenário urbano, a verticalização acompanha a redução dos espaços habitacionais, a extrema competitividade caracteriza todos os mercados de trabalho, [...] a constante necessidade de ampliar a cidade mostra que ela é insuficiente para suportar um sistema de transporte mais veloz ou diversificado. As soluções de intervenção não são certas ou erradas, melhores ou piores, mas se superpõem e todas parecem imprescindíveis. (FERRARA, 2000, p. 177).

A cidade contemporânea transforma-se, adaptando-se às necessidades de um contingente que se concentra nela, sem cessar. É caracterizada por uma **mistura**, sendo esse um elemento fundamental, onde já não se pode mais identificar os elementos dicotômicos que nortearam a organização das cidades tradicionais, como espaços abertos e fechados, públicos e privados, internos e externos. Essa mistura define as características de nossas cidades modernas, que “[...] se adaptam às necessidades de um cotidiano instável, mas sofre suas consequências.” (FERRARA, 2000, p. 178).

Ferrara apresenta as soluções de intervenção que lidam com essa dinâmica mutante da cidade como “cirurgias espaciais”, as quais modificam a cidade e acabam deixando cicatrizes, espaços residuais que degradam o visual urbano. Assim como as mudanças fazem parte da dinâmica da cidade, as cirurgias espaciais são necessárias e trazem consequências incontornáveis, representadas por esses resíduos provocados pela perda da identidade dos espaços modificados, e acabam por degradar a imagem da cidade.

As intervenções urbanas não devem ser vistas como fatores causadores da temida “crise”, mas como parte do processo de complexidade das cidades que deixam cicatrizes no tecido urbano. O importante é como esses espaços residuais serão analisados e renovados ou redesenhados, para que as cicatrizes sejam tratadas e tragam

vantagens construtivas para a vida urbana, conseqüentemente, melhorando a imagem das cidades.

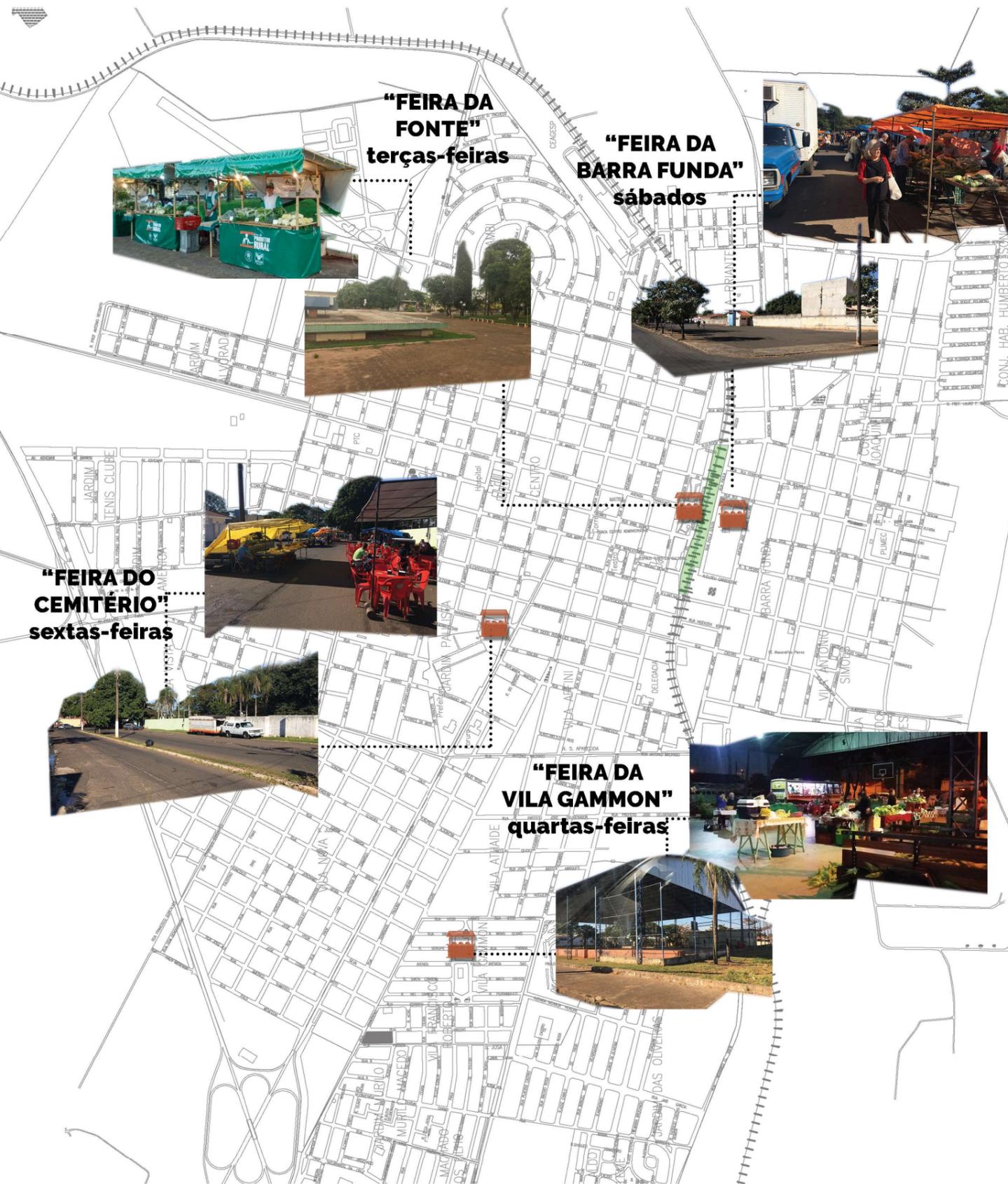
Em *Integral Urbanism*, Nan Ellin descreve a importância de que o urbanismo seja híbrido, promovendo o encontro de pessoas e atividades, ao invés de separar e organizar funções. A intervenção deve permitir que as pessoas e atividades comunguem e convirjam entre si, em maneiras que a separação de função não faz. Interações casuais, muitas vezes entre estranhos, “[...] como centavos caindo em um pote de biscoitos, cada um desses encontros é um pequeno investimento no capital social.” (PUTNAM, 2000 citado por ELLIN, 2016, tradução nossa). Uma obra de arte pública, uma fonte, um artista de rua ou um quiosque, todas essas coisas podem enriquecer a experiência urbana (ELLIN, 2016, p. 20).

A mistura pode ser alcançada através de intervenções deliberadas de projetistas (objetivo parcial deste trabalho), planejadores e empreiteiros ou, mais espontaneamente e acidentalmente, por donos de negócio e vizinhanças. Uma interessante forma de intervenção é o cruzamento de programas (*cross programming*, segundo Ellin), representado pela atribuição de um determinado espaço urbano a mais de um tipo de uso, podendo ser um deles o seu original, com a adição de um ou mais novos usos.

No Brasil, é comum o uso do espaço público (ruas inteiras, praças, viadutos) para a instalação temporária de feiras rurais de alimentos e especiarias. Em Paraguaçu Paulista, existem quatro feiras semanais que se instalam em diferentes espaços da cidade, em diferentes dias da semana (Figura 20).

As feiras acontecem no espaço público, em locais cujos programas não previram sua instalação ali, caracterizando uma mistura urbana, unindo, em um espaço espontâneo e não planejado, pessoas de diferentes interesses e classes sociais, promovendo a integração social. A “Feira do Cemitério” (todas as feiras são popularmente conhecidas pelo local no qual se instalam), por exemplo, apropria-se do espaço de estacionamento na lateral do Cemitério Municipal, todas as sextas-feiras pela manhã. A “Feira da Vila Gammon” se instala sob o teto da quadra poliesportiva pública do bairro, durante as noites de quarta-feira, vendendo principalmente frutas, verduras e legumes. A “Feira da Barra Funda” também usufrui do espaço de um lote de estacionamentos de carro, e a “Feira da Fonte” é instalada no espaço da Praça João XXIII, em volta da Fonte luminosa, transformando o espaço público em comercial, durante as tardes de terça.

A presença no espaço público de *trailers* de alimentação (pastel, cachorro quente, hambúrguer, pipoca, churros etc.) além de constante durante todas as feiras citadas, também representa outra forma de mistura no espaço urbano (Figura 21). A área central, em torno do terreno de intervenção, além de contar com a presença de duas das quatro feiras rurais da cidade, sedia diversos pontos de *foodtrucks*, onde os donos dos *trailers* colocam suas mesas nas calçadas e recebem diariamente um contingente de clientes para degustar seus produtos. Em um raio de duas quadras do terreno, existem pelo menos seis pontos regulares de *foodtrucks*, que se apropriam de calçadas, praças e até mesmo das beiras das ruas para o comércio de alimentos. A apropriação e permanência de clientes e vendedores de comida no espaço público é outra forma de mistura que pode auxiliar no aumento do fluxo de atividades e na ativação do urbano.



 **LOCAIS DE FEIRA**  
 **ÁREA DE INTERVENÇÃO**

34



Figura 20 - Mapa de Mistura - feiras que utilizam o espaço público da cidade.  
 Fonte: Elaborado pelo autor bom base em arquivo disponibilizado pela Prefeitura Municipal, 2017.



 **LOCAIS DE FEIRA**  
 **FOODTRUCKS**



Figura 21 - Mapa de mistura - local das feiras e pontos de foodtrucks no centro da cidade.  
 Fonte: Elaborado pelo autor bom base em arquivo disponibilizado pela Prefeitura Municipal, 2017.

### 4.3. DESVIO

O terceiro exemplo da mistura no solo urbano são os calçadões: vias de uso misto entre pedestres, ciclistas e a passagem de automóveis. Os calçadões podem ser vistos como uma reminiscência da confusão de carruagens, cavalos e pessoas trafegando e se amontoando em um único espaço, nas cidades do fim do século XIX, mas são vistos no urbanismo contemporâneo como uma forma de integração do espaço com seus usuários. Os carros, quando cruzam vagorosamente o espaço do calçadão, se relacionam mais com o entorno – a baixa velocidade faz com que os usuários do automóvel percebam melhor o espaço e as pessoas que existem nele, conectando-os mais à cidade.

O calçadão de Presidente Prudente (Figura 22), um dos polos regionais próximos a Paraguaçu Paulista, é um bom exemplo para essa análise: pedestres, ciclistas, vendedores ambulantes e automóveis cruzando o espaço continuamente, uma completa mistura do espaço público.



Figura 22 - Calçadão de Presidente Prudente: uso misto de pedestres, ciclistas e cruzamento de automóveis.

Fonte: Acervo do autor, 2017.

A mistura enriquece o espaço, o diversifica e cria uma rede de intensidade e fluxo. A apropriação do espaço para outros usos e a abertura de vias e caminhos de uso misto, em uma área de pouca vitalidade urbana, cria um espaço híbrido e rico, que não só combina diferentes tipos de uso, mas aproxima o ser humano do imprevisível – o grito inesperado de um vendedor ambulante; a atenção de um automóvel cruzando vagorosamente o espaço; o cheiro provocante de um salgado vindo da barraca à frente etc. Combate, portanto, o que percebemos como “medo do desconhecido”, apresentando o outro e criando laços de convivência e identificação entre partes distantes da sociedade.

Um projeto de intervenção deve ser vulnerável às mudanças, ao tempo, à ação dos usuários – ao desvio do programa. O arquiteto deve renunciar ao poder autoritário de controle total sobre o espaço, através do programa, deixando que a influência das intempéries aja sobre ele.

O espaço não é estático, o fator tempo é inerente a ele, transformando-o enquanto se passam os minutos, horas, dias, meses e anos. Essa relação entre o tempo e o espaço mostra-nos que um projeto de intervenção integrador deve entender e declarar que o processo é mais importante que o produto. A arquitetura e o urbanismo, como aprendemos, nunca estão completos – e um projeto nunca encontra seu fim, estando sempre suscetível às mudanças e devendo ser suficientemente resiliente, para que as siga e se adapte a elas.

O urbanismo modernista do século XX tratou as cidades e as edificações como máquinas de produção em massa para serem habitadas, projetadas com programas rígidos e previamente definidos por seus criadores, a fim de que os moradores se adaptassem a eles, e não o contrário. Nan Ellin critica esse autoritarismo da arquitetura e do urbanismo da época:

O último século foi particularmente dominado por tentativas de se planejar cidades que seriam “máquinas de se viver” através da aplicação onipotente do planejamento geral e aderindo ao princípio de que “forma sempre segue função”. No entanto, o planejamento geral e o Urbanismo Moderno não alcançaram suas metas, pois foram demasiado inclusivos e utópicos para serem realizados completamente. Aplicados apenas parcialmente, produzem fragmentos de cidades que não se integram ao tecido urbano. (2016, p. 118, tradução nossa).

Essa crítica ao Modernismo não se orienta diretamente aos ideais da vanguarda arquitetônica modernista, mas à utopia de um idealismo que não poderia ser aplicado por completo, fazendo com que essa implantação parcial produzisse os fragmentos urbanos com os quais temos que lidar, no urbanismo contemporâneo.

Um urbanismo do **desvio**, por conseguinte, vai contra a ideia da excessiva racionalidade, defendendo que o importante não é simplesmente chegar do ponto A ao B, mas a jornada que encontramos pelo caminho. Esse é um aspecto teórico que também pretendemos traduzir ao executável e aplicar no urbanismo.

Voltando à ideia da conexão entre espaço e tempo, observamos que um espaço pode não ser o mesmo, em diferentes períodos de tempo. Com base nos espaços analisados, podemos perceber esse desvio, em alguns casos: a Concha Acústica, que se tornou moradia de indigentes, com o passar dos anos, a quadra de esportes da Vila Gammon, que é transformada em uma feira rural semanalmente; e, por fim, a própria ferrovia, que perdeu sua importância e cujo terreno hoje representa um vazio urbano – a marginalidade e a ociosidade do espaço central podem, portanto, ser vistas como um desvio dos usos e da situação original desse terreno, seus edifícios e estruturas.

A partir desse pensamento, a deriva pelo espaço também fomentou a produção de um mapa sensitivo de marginalidade, interpretada como desvio do espaço original em direção à ociosidade e decadência de seus elementos (Figura 23).



Figura 23 - Mapa de marginalidade e ociosidade dos espaços emblemáticos analisados.  
 Fonte: Elaborado pelo autor com base em arquivo disponibilizado pela Prefeitura Municipal, 2017.

No terreno do leito férreo, encontram-se diversas evidências de marginalidade, como áreas de despejo de lixo, esgoto, má condição de caminhos pavimentados e má qualidade de infraestrutura dos antigos prédios da ferrovia, itens já analisados no decorrer deste trabalho. Esses elementos foram apontados e localizados graficamente no Mapa de Marginalidade, representando “platôs de marginalidade”, pontos de intensidade de um desvio marginal do espaço público. Entende-se, aqui, a importância de um projeto de intervenção que engaje esses pontos de intensidade e as ligações entre eles, de forma ativa e aberta, sem ser traçado e organizado de forma programática, rígida e finalizada, para que o espaço, após uma mera reprogramação, não seja novamente vítima inocente da ação do tempo.

O espaço muda com o tempo, e não cabe ao arquiteto e urbanista tentar impedir que ele mude ou se abster da obrigação de considerar essas mudanças, na concepção e aplicação de sua obra.

As diversas formas de apropriação de um mesmo espaço, em distintos períodos, mesmo em pequenas diferenças de tempo (dia-noite, por exemplo), o transformam, mudam seus usuários e sua função. Uma evidência dessa integrada relação está no jeito com que nos sentimos, enquanto andamos por um espaço, ao longo do dia e à noite. Um mesmo espaço, quando trafegado pelo transeunte, durante a luz do sol, traz diferentes sentimentos de quando é percorrido à noite. É interessante perceber que uma mesma área, com a mesma estrutura, mas com a singular diferença de que o sol já não brilha no alto do céu, pode ser encarada de formas completamente distintas e trazer sentimentos e sensações totalmente adversos aos anteriores.

Não apenas considerando mudanças ao longo do dia, uma intervenção suscetível trabalha com o tempo em uma maior escala, com o passar dos anos, por exemplo. Aprendemos, com a decadência das ferrovias e do tráfego ferroviário, que as tecnologias mudam e se desenvolvem, que, em algum tempo, podemos já não ter as rodovias como principal infraestrutura de transporte, e não podemos deixar que nossas áreas caiam no mesmo abandono que os leitos férreos caíram.

No romance *Deuses Americanos*<sup>11</sup>, do novelista e quadrinista Neil Gaiman, o autor descreve uma guerra entre “deuses” antigos e novos, os quais foram trazidos à América por comunidades que creram neles e os carregavam em suas mentes e corações, agindo como criadores dessas entidades que entendemos como deuses. Os deuses antigos eram os da mitologia – nórdicos, indianos, árabes, gregos, os famigerados deuses mitológicos que conhecemos. Os deuses novos representavam as entidades que aclamamos na vida contemporânea, como a televisão, a tecnologia, as rodovias e os aviões, aos quais oferecemos nosso tempo de vida e, muitas vezes, nosso sangue. A humanidade trocou os deuses antigos por esses novos, e essa rotatividade de fé não pararia aí – com o tempo, as rodovias, os aviões e a tecnologia atual também se tornariam deuses antigos, sucumbindo ao desuso e ao esquecimento. Isso aconteceu com as ferrovias, durante a virada do século, cujas estruturas não eram projetadas para se adaptar às mudanças que poderiam vir, e caíram no abandono. O objetivo do urbanismo do desvio, portanto, é o de deixar aberturas para que o mesmo não aconteça com as intervenções tentaculares, para que elas não ajam como deuses novos ou antigos, porém, que experimentem uma “constante dinâmica”, durante o passar do tempo.

11 GAIMAN, N. *Deuses americanos* – edição preferida do autor. 1.ed. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2016.

Jean Baudrillard, em *Espaço e crítica*, defende que, embora seja o arquiteto que concebe o espaço, jamais será dono da cidade e da força das massas, nem do objeto arquitetônico e de seu uso:

A arquitetura se faz transparente, móvel, flexível, interativa. Parece até se esforçar em desaparecer para deixar transparecer uma hipotética criatividade de massa. Introduce o imaterial, regras de jogos flutuantes, tramas de desconstrução que deixam inteira liberdade aos indivíduos de inventar suas próprias regras. Mas ela não é a única a ceder a essa utopia de troca, lúdica e interativa: toda arte, política e técnicas virtuais orientam-se nessa direção. Entretanto, **as regras não pertencem a ninguém e qualquer modelo, qualquer projeto, deve esperar por um desvio.** (BAUDRILLARD, 1996, p. 69, grifos nossos).

Baudrillard arrisca seus próprios termos para caracterizar a arquitetura, se assemelhando aos elementos estudados neste trabalho, descrevendo uma concepção transparente (permeável), móvel (conectada), flexível (do desvio) e interativa (do afeto) da arquitetura e do urbanismo. Monta acampamento, entretanto, em torno da desconstrução do papel autoritário do projetista e do dever de esperar pelo desvio.

O desvio é, pois, esperado, previsto, acolhido. O comportamento urbano pode ser analisado historicamente, a fim de que se prevejam os usos futuros que podem ser empregados para uma certa intervenção. Podemos imaginar, por exemplo, o caso das feiras – um feirante monta a barraca onde percebe que pode haver uma demanda por seus produtos. Se outro feirante, que comercializa o mesmo tipo de produto, mas com maior variedade e uma barraca maior, se instalar próximo a ele, é previsível que seus negócios caiam. O primeiro feirante deve ter a opção, em uma próxima ocasião de feira, de mudar-se para outro local em que prevê haver demanda por suas mercadorias, desviando-se de seu sítio inicial.

A intervenção deve ser vulnerável, por conseguinte, à ação dos colaboradores, dos usuários, já não mais meramente recipientes passivos do projeto, contudo, agentes que auxiliarão na ativação dessa acupuntura urbana e catalisadores do efeito tentacular. O desvio é dinâmico, improvisado e irresolvido, acolhe as mudanças e se rende a elas. Aceita a sujeira, o quebrado e o imperfeito – o que não se relaciona com a falta de manutenção de um projeto implantado, todavia, funcionando como uma metáfora para o não planejado, o que foge às expectativas do mesmo (ELLIN, 2016, p. 122).

Implantar um projeto novo, limpo e de fina aparência, e esperar que ele continue assim com o passar do tempo, indicaria uma inocência, por parte do projetista. A sujeira virá, o desgaste virá, e o projeto suscetível é o que consegue lidar com essas intempéries, abraçá-las, dar-lhes boas-vindas.

A intervenção deve continuar interessante, mesmo passando por mudanças, afetadas pelas forças da natureza (sol, vento, água, terra) e pelas forças da atividade humana. Essa sensibilidade obviamente margeia o campo da previsão, já que o urbanista não deixa de exercitar o papel de vidente, prevendo a apropriação de sua recém-implantada intervenção. Porém, o mais importante do urbanismo do desvio é deixar aberturas para que o projeto se adapte, se as previsões forem erradas ou se as apropriações se desviarem do caminho planejado: se os feirantes não se acostumarem com o espaço apropriado e voltarem a usar os locais que usavam anteriormente, como

podemos reaproveitar o espaço que foi planejado para eles? Nessa reflexão, também surge a pergunta: é necessário que um espaço seja planejado para a apropriação dos feirantes, ou se pode simplesmente supor uma acomodação em uma área na qual há, em potencial, esse uso? Assim, tanto no caso de eles se sentirem confortáveis na nova locação e no de não se sentirem e não se apropriarem dela, a intervenção é suficientemente resiliente para lidar com as consequências.

Devemos nos ater, entretanto, à tênue linha entre a liberdade e a libertinagem. Liberar completamente o fluxo e deixar a cidade crescer e funcionar “sem amarras” é como deixar “um corpo funcionar sem órgãos” (ELLIN, 2016, p. 84, tradução nossa). Ao mesmo tempo, o planejamento rígido é “um tiro no pé”, já que é inerente ao ser humano o desejo de quebrar os limites, de derrubar essas fronteiras binárias traçadas pelo plano autoritário e pouco flexível, buscando a desterritorialização. O urbanismo deve criar intensidades (possibilitar que políticas do desejo continuem o projeto), criando diretrizes que permitam e facilitem uma quebra saudável desses limites:

Devemos nós sair do caminho e permitir que a cidade cresça e mude sem orientação alguma? Não, isso simplesmente permitiria que as forças do mercado tomassem as rédeas do desenvolvimento urbano. O mercado é projetado apenas para alocar recursos em um período curto e sem preocupação para as coisas que não tem valor financeiro óbvio, como a pureza do nosso ar, nossa água e a qualidade de nossas comunidades. (ELLIN, 2016, p. 102, tradução nossa).

A cidade, portanto, deve ser guiada, orientada. A renúncia do controle do urbanista não denota fraqueza ou anarquia, mas uma consciência e aceitação de nossas qualidades humanas. Essa renúncia de controle não estaria em colocar uma massa no espaço e esperar que a vida e a intensidade em volta dela se criem, entretanto, almejava integrar o criado ao contexto, sendo responsável, ao invés de resistente, “[...] acomodando graciosamente atividades que já aconteciam ali.” (ELLIN, 2016, p. 127, tradução nossa). Porém, como foi analisado, é imprescindível que o projetista não renuncie também à sua criação, que continue em contato com o projeto, observando a área, com o passar do tempo, após sua intervenção ter sido realizada.

## 4.4. RIZOMA

O objetivo da intervenção rizomática é o de ativar o espaço através de uma rede de ligações em cadeia, formada por platôs e raízes, que influenciem os elementos já existentes no espaço (conexão, mistura e desvio), os enriqueçam (criação de novos caminhos, pontos de mistura e de desvio) e os ativem como uma infraestrutura urbana.

O estudo gráfico e sensitivo de cada um dos três elementos deu origem a um rizoma. Com a sobreposição desses três rizomas em um mapa da área, obteve-se um mapa de rizomas e platôs, com pontos de intensidade de conexão, mistura e desvio (Figura 24). O rizoma é representado por uma cadeia de ligações (ou raízes) que ligam os pontos de intensidade entre si, como uma metáfora da conexão de uso e apropriação entre os elementos que a intervenção proporá ao espaço.

Os platôs de conexão são transformados em pontos de acesso para vias e caminhos de uso misto que cortam o terreno e facilitam a mobilidade urbana entre Centro e Barra Funda. O levantamento de fluxos permitiu a percepção gráfica de caminhos já utilizados pelos usuários, mas pouco convidativos. O rizoma de caminhos propõe, portanto, a criação de caminhos em aberto (oriundos das linhas do desejo), tendo a linha férrea como espinha dorsal, com o objetivo de reforçar seu novo papel, flexibilizado pelo contexto de sua desativação e, então, interconectá-la ao tecido urbano, a partir dos trajetos e dos cruzamentos já existentes entre o antigo leito ferroviário e as ruas adjacentes. Essa ação busca compor um traçado estruturador, entretanto, sempre em processo de distensão e não definitivamente finalizado, podendo receber novas adições.

Os platôs de mistura projetam na área pontos de apropriação do espaço (feiras e *foodtrucks*) que serão estendidos no terreno (como raízes que se expandem horizontalmente no espaço). A intervenção propõe um mobiliário flexível que atraia os feirantes e clientes para a área, com barracas, bancos e mesas móveis, leves e de fácil montagem, que poderão ser deslocados pelo terreno pelos trilhos, à mercê da vontade da população e do interesse dos feirantes. Com o tempo e o aumento de atividade na área, alguns *foodtrucks* poderão se apropriar das beiras das vias e dos caminhos criados, também fazendo uso do mobiliário móvel para acomodar seus clientes.

Os platôs de marginalidade são vistos como áreas de atenção, as regiões mais necessitadas de ativação urbana, de aumento de vitalidade e de atividade humana – áreas nas quais a conexão, a mistura e o desvio terão a maior importância. Além do fluxo que os caminhos, barracas, bancos e mesas trarão ao terreno como um todo, algumas áreas mais ociosas – como os fundos do Depósito da Sorocabana – serão mobiliadas com palanques móveis para atividades culturais, como eventos de judô e capoeira, que são já lecionados no próprio depósito.

A ideia da intervenção é que os elementos móveis permaneçam nos trilhos durante dia e noite, mas, quando houver necessidade de sua remoção (para eventos como o passeio da Maria Fumaça), as barracas, bancos, mesas e palanques poderão ser abrigados no Depósito da Ferrovia.

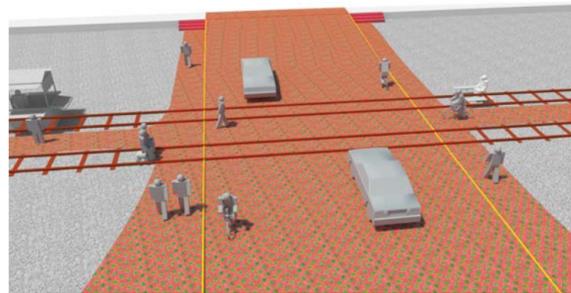


## 5. INTERVENÇÕES RIZOMÁTICAS

A sobreposição dos rizomas projeta pontos de interesse no terreno, considerados como pontos de partida para a intervenção rizomática.

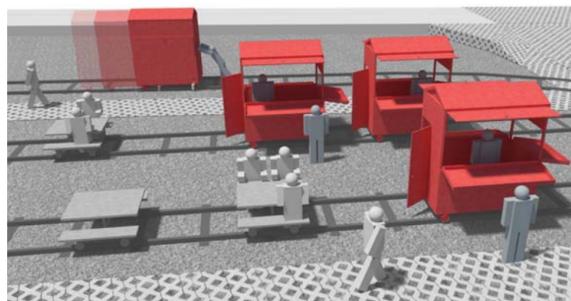
### CAMINHOS

Pavimentação permeável e um traçado orgânico que segue os caminhos do desejo já existentes no terreno, dando uma melhor infraestrutura para que os transeuntes se sintam convidados a passar pelo terreno.



### BARRACAS

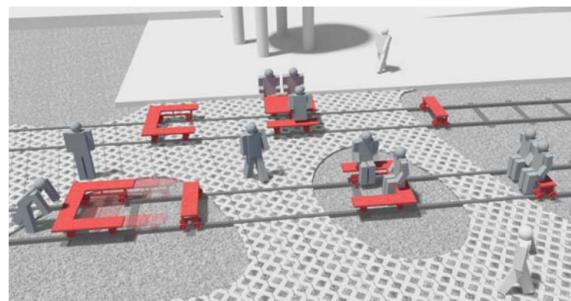
Barracas móveis que poderão ser deslocadas pelos trilhos, se reunirem no melhor local para feira ou servirem de comércio de alimento para eventos e tardes de lazer na área.



### BANCOS E MESAS

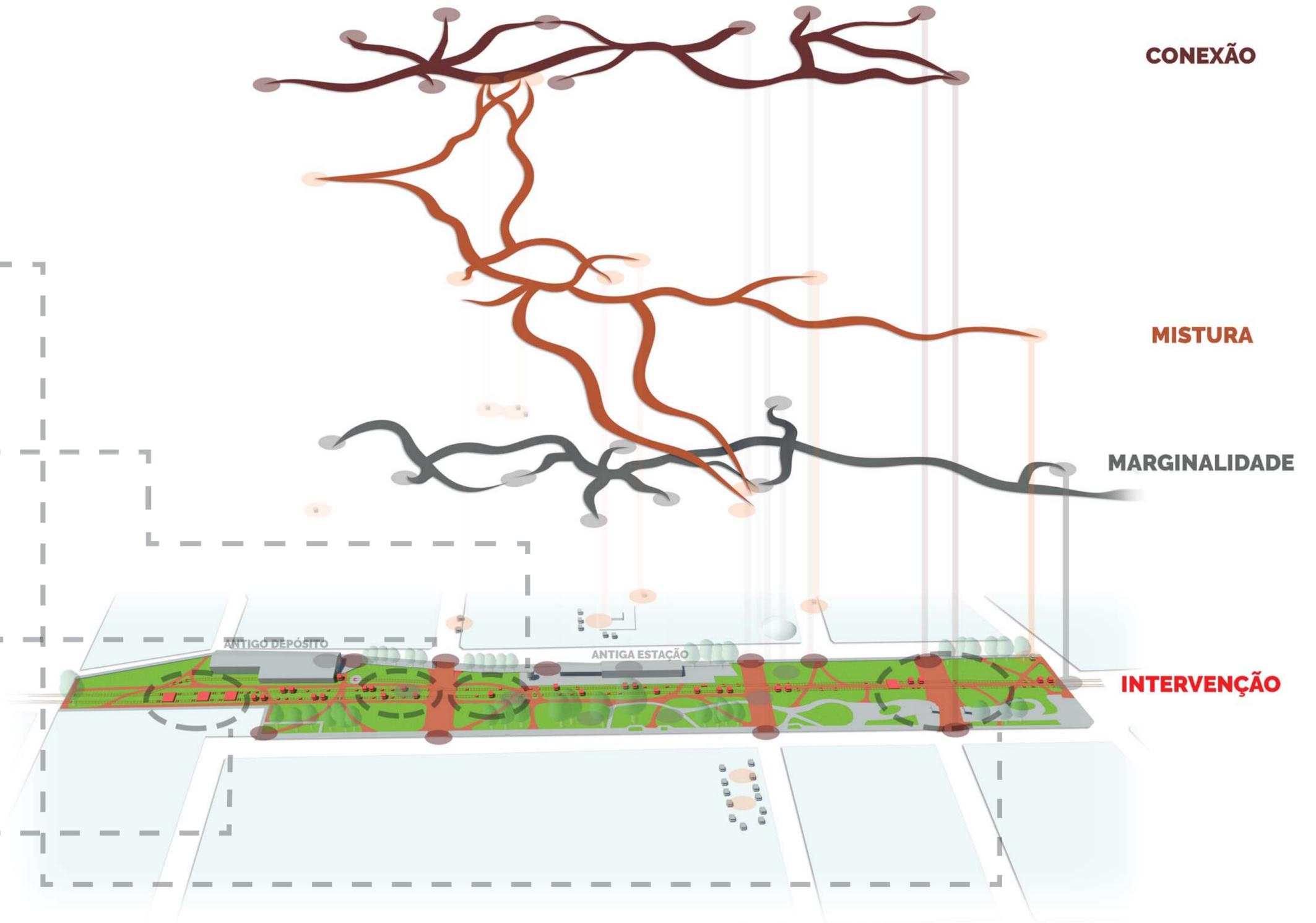
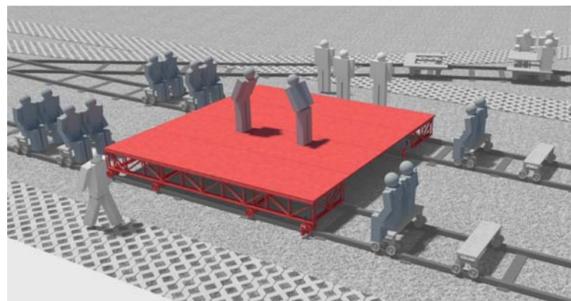
Mesas, bancos simples e em U para descanso e lazer, em áreas de permanência, como no cruzamento dos caminhos com a ferrovia em frente à antiga estação.

Os bancos também podem ser levantados e deslocados com maior facilidade.



### PALANQUES

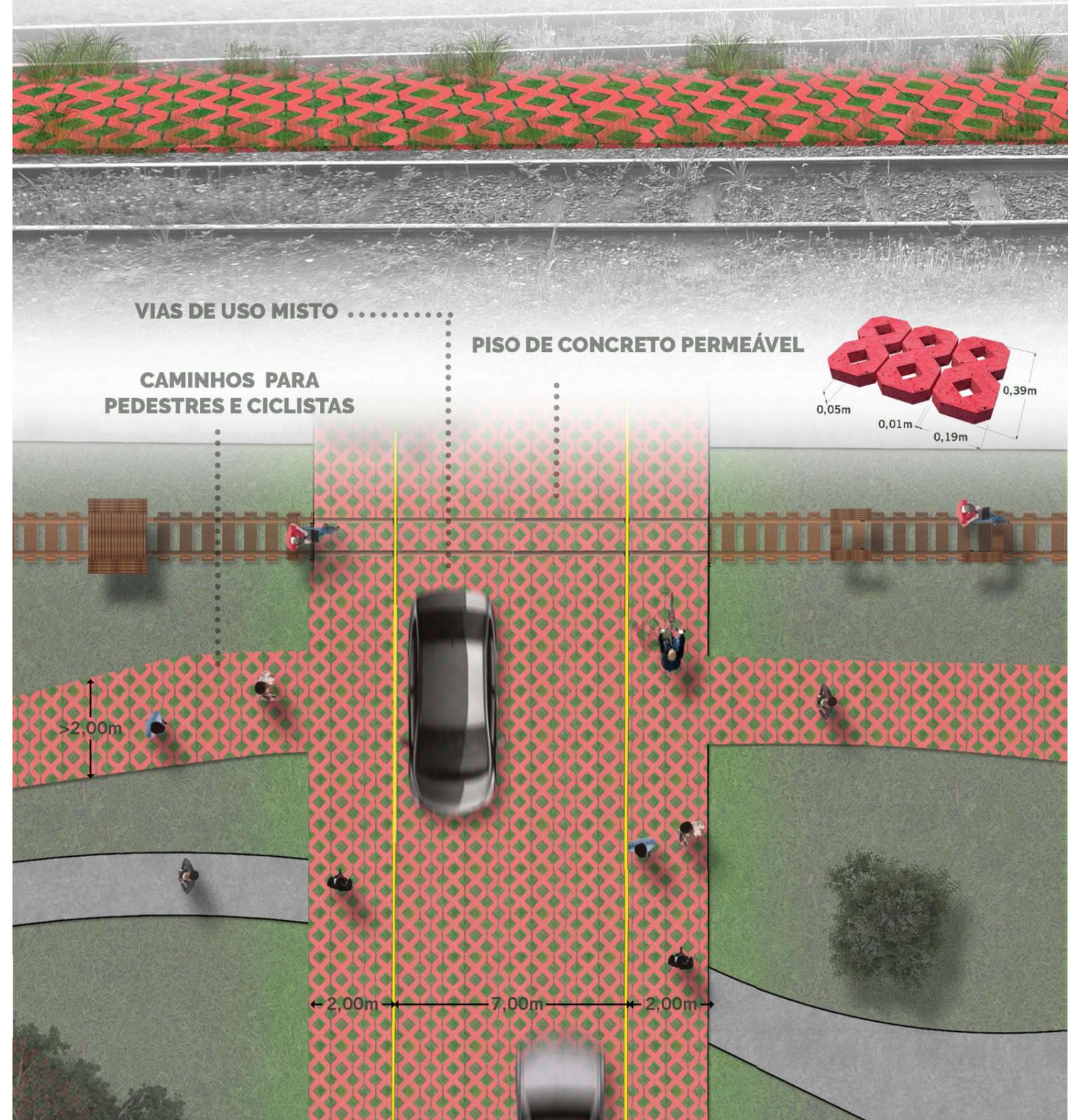
Os palanques montáveis e móveis atrás do depósito darão estrutura para as atividades e eventos das aulas de judô e capoeira que acontecem nele.



## CAMINHOS

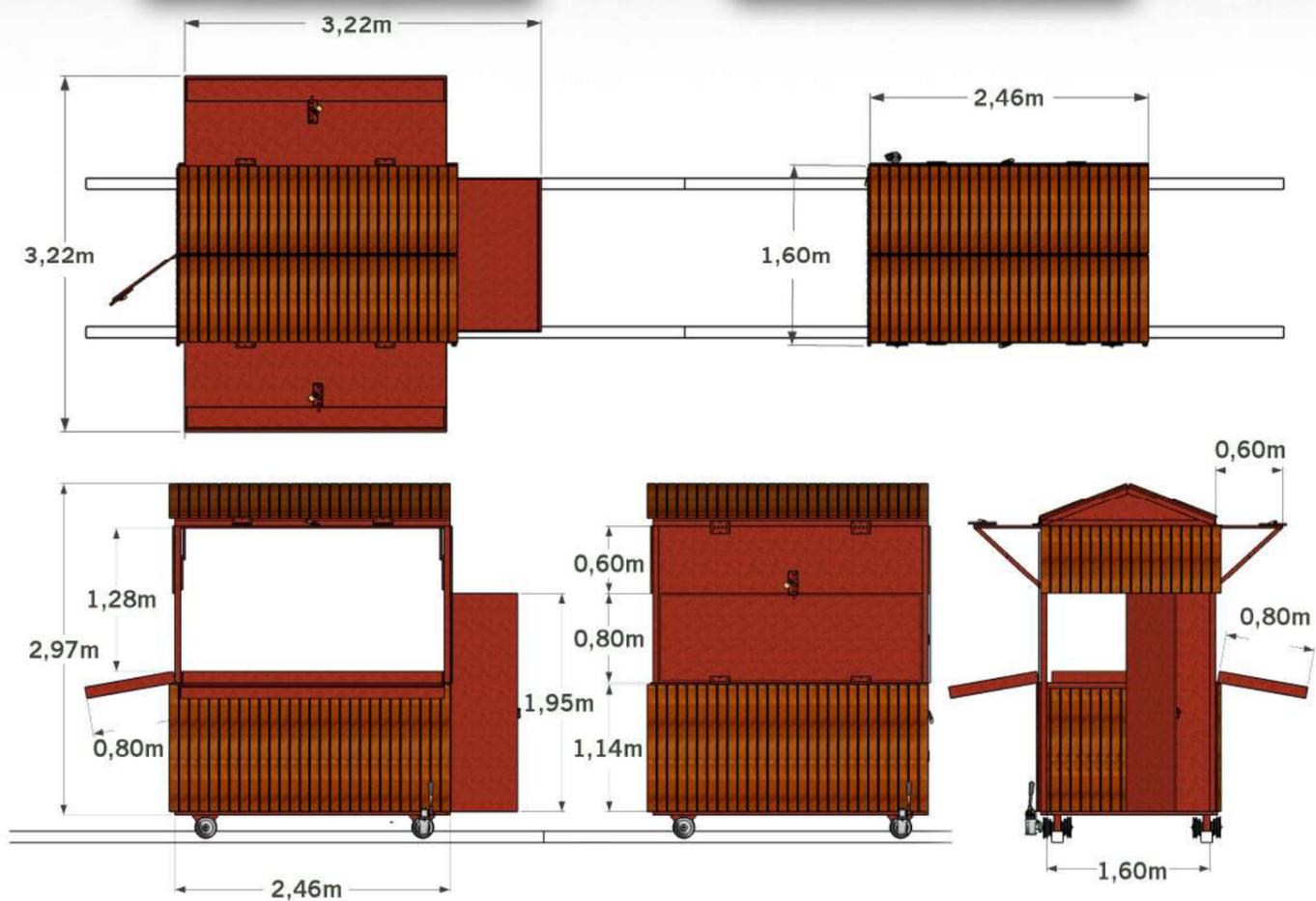
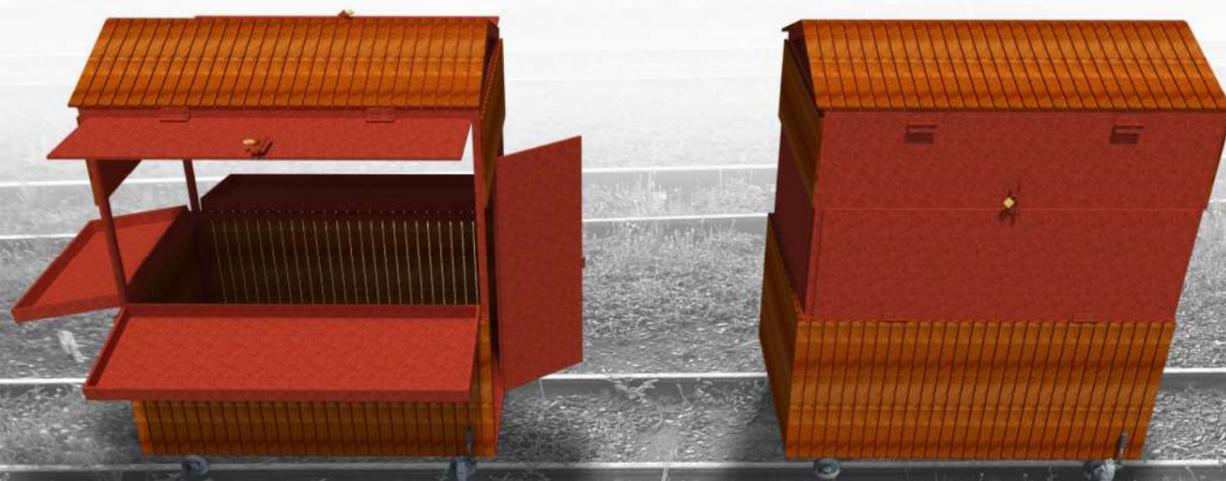
Pavimentação com blocos de concreto permeável, que não impacta no meio ambiente e deixa com que a vegetação cresça em liberdade, ainda assim possibilitando melhor infraestrutura para o tráfego.

As vias de uso misto combinam o transporte ativo ao passivo, criando um espaço híbrido e enriquecendo as relações dos transeuntes entre si e com o espaço.



## BARRACAS

Barracas móveis que poderão ser deslocadas pelos trilhos, se reunirem no melhor local para feiras ou servirem de comércio de alimento para eventos e tardes de lazer na área.

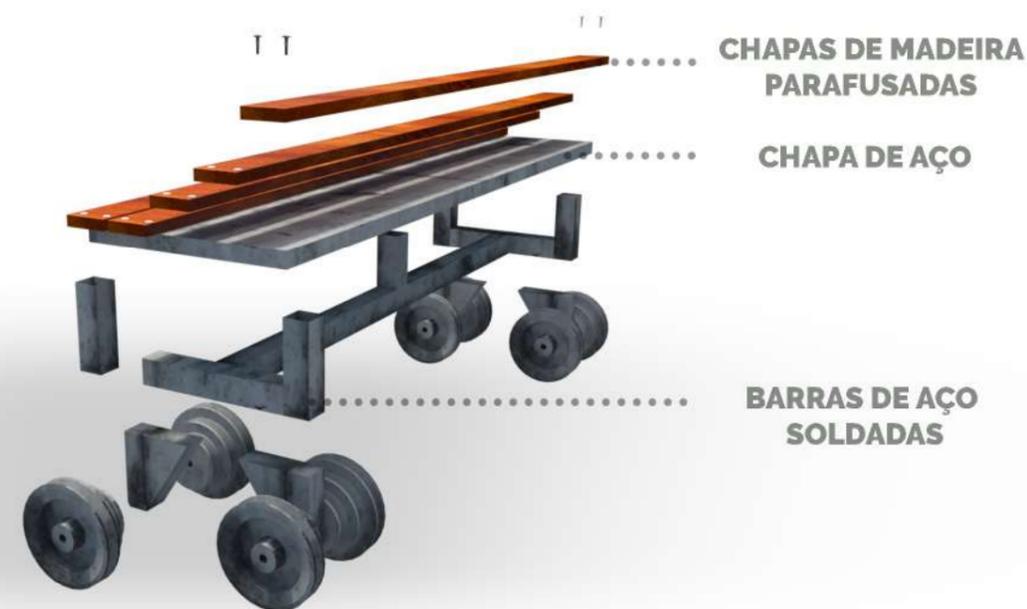


## BANCOS E MESAS

Mesas, bancos simples e em formato de U para descanso e lazer, em áreas de permanência, como no cruzamento dos caminhos com a ferrovia em frente à antiga estação.

Os bancos também podem ser levantados dos trilhos e deslocados com maior facilidade, tanto para outras áreas de trilhos ou para serem abrigados no Depósito.

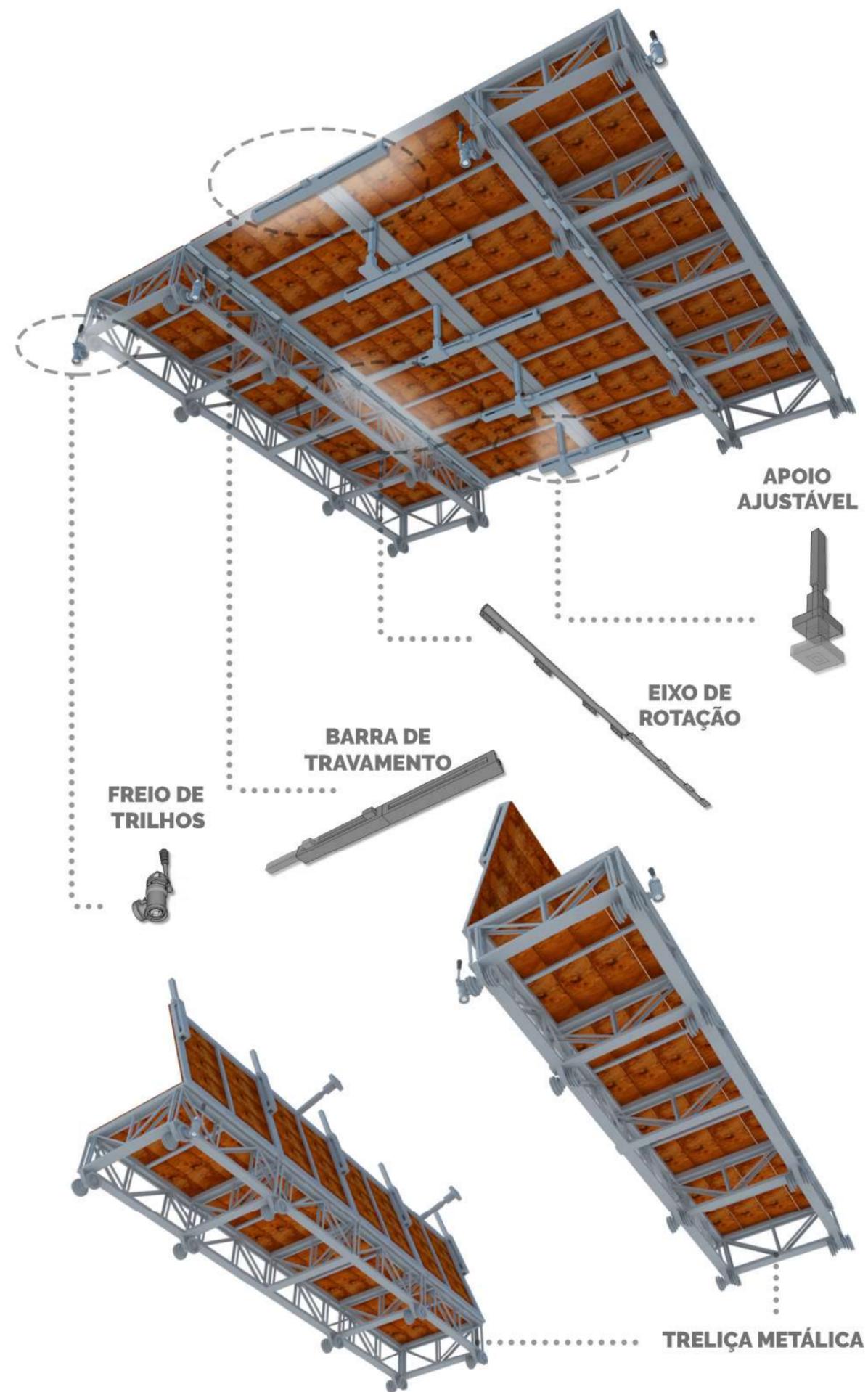
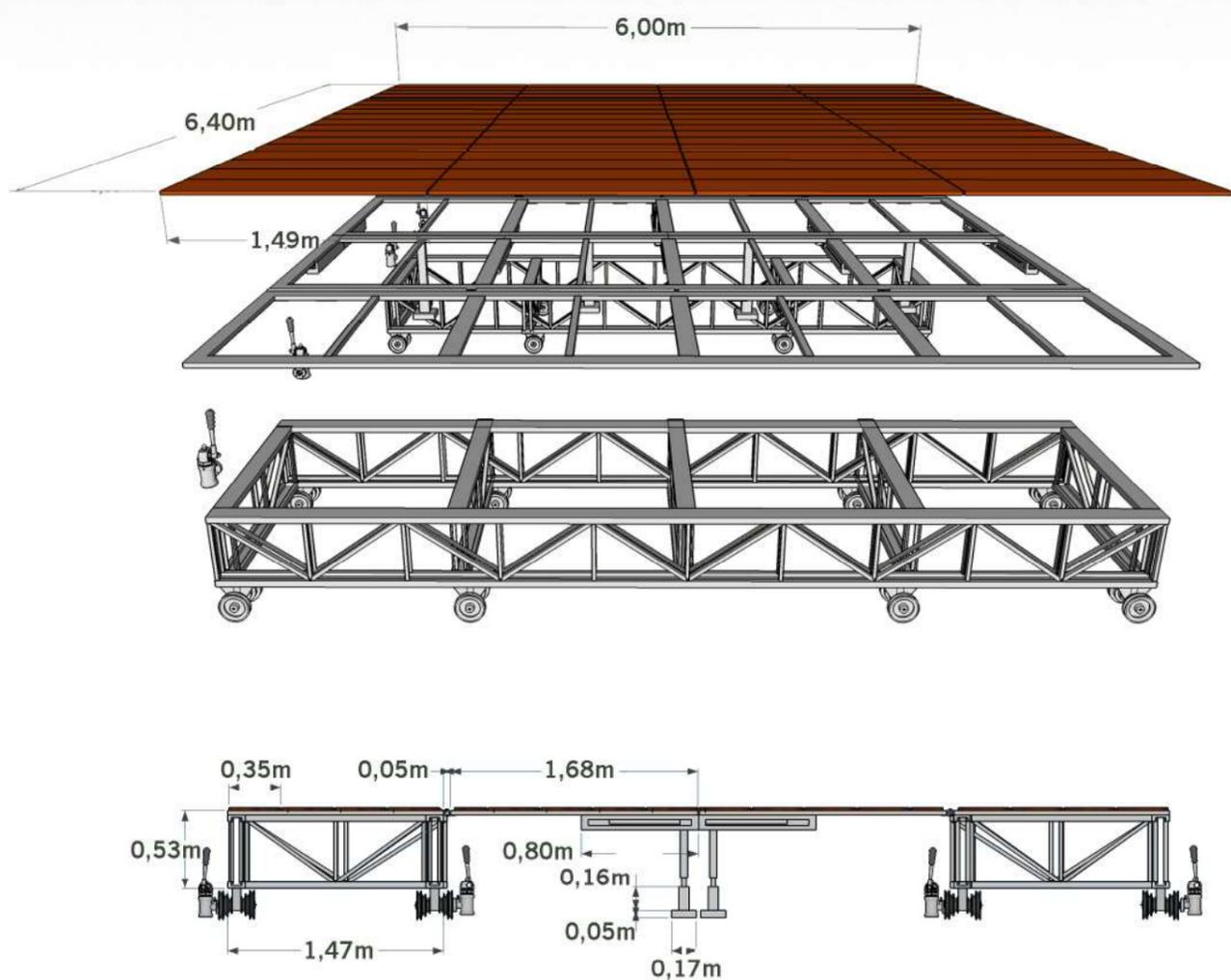
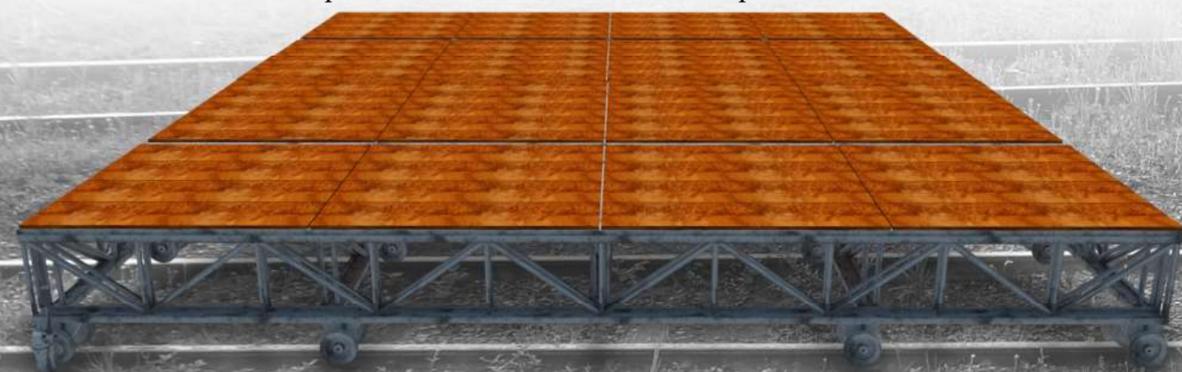
Os materiais usados para todo o mobiliário seriam **madeira reciclada** e **barras de aço de perfil retangular**.



## PALANQUES

Os palanques móveis podem ser colocados atrás do Depósito, e darão estrutura para as atividades e eventos das aulas de judô e capoeira que nele ocorrem.

Também podem ser desmontados e movidos por toda a ferrovia.







CENTRO DE TREINAMENTO DE JUDÔ  
ISABURO SUTO  
DELEGACIA DE JUDÔ E A 13ª DELEGACIA DA ALTA SOROCABANA



## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da deriva pelo leito férreo, dos levantamentos históricos, fotográficos e da cartografia sensitiva obtida durante o decorrer do trabalho, tornou-se possível a percepção da situação de ociosidade e marginalidade dos atrativos turísticos de Paraguaçu Paulista, e da falta de atividade urbana no terreno cuja localização é central e muito próxima às ruas de maior atividade comercial e contingente de transeuntes da cidade.

O projeto de intervenção tem como objetivo, portanto, o de ativar o urbano, tornar o espaço interessante, para que as pessoas que já trafegam por ele possam permanecer e transformar a área como lhes for adequado, também atraindo aqueles que não passam por ela, tratando-a com negligência.

As intervenções rizomáticas criariam espaços atrativos, flexíveis e dinâmicos, oferecendo infraestrutura aos usuários existentes e com o intuito de aproximar diferentes classes sociais, através do uso do espaço público, tão precário na cidade de Paraguaçu Paulista. A aproximação de pessoas diferentes, que usariam o mesmo espaço durante as feiras, apresentações de judô, até mesmo no uso comum das vias de uso misto, também poderia catalisar uma aproximação entre Centro e Barra Funda, a fim de chamar atenção para as distâncias socioeconômicas entre a infraestrutura das duas áreas e permitindo que os moradores de diferentes classes usassem o mesmo espaço.

Com uma possível valorização da área, não se exclui uma possibilidade de aumento do interesse do mercado imobiliário, que poderia causar uma gentrificação da área e colocar em risco a vida urbana dos moradores da Barra Funda, bairro que margeia o terreno de intervenção. Porém, o projeto almeja incentivar uma aproximação entre seres humanos, ambiente natural e construído, de fazer com que a população dos arredores se sinta confortável em se apropriar do espaço público, chamando a atenção do Poder Público para uma área negligenciada pelas políticas municipais. A área, que já é utilizada pelos moradores próximos a ela, continuaria de propriedade do povo, além de atrair classes que a evitam e propagar uma convivência urbana harmônica.

Por fim, as propostas presentes neste trabalho não almejam um resultado final ou um projeto finito, mas têm a função de pontapé inicial de um processo orientado e qualificado, em aberto, “aplainando o terreno e assentando os dormentes” que guiarão o processo de ativação do urbano em Paraguaçu Paulista, como uma locomotiva que, avançando lentamente, leva a ferrovia de volta à vida cotidiana dos cidadãos.

## REFERÊNCIAS

ALVES, G. A. O papel do patrimônio nas políticas de revalorização do espaço urbano. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, X., 26-30 de mayo de 2008, Barcelona. *Actas...* Barcelona: Universidad de Barcelona, 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/226.htm>> Acesso em: 14 jan. 2017.

AMPÚDIA, F. *Conheça Paraguaçu*. Disponível em: <[http://ampudia.com.br/paraguacu\\_historia.html](http://ampudia.com.br/paraguacu_historia.html)> Acesso em: 24 fev. 2017.

AUGÉ, M. *Não-lugares*: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papirus, 1994.

BAUDRILLARD, J. Espaço e crítica: a violência do objeto. *Revista AU*, n. 64, p. 69-71, fev./mar. 1996.

BORDE, A. L. P. Percorrendo os vazios urbanos. In: SIMPÓSIO PERSPECTIVAS DA FORMA URBANÍSTICA DO SÉCULO XXI. *Cadernos de resumos*. Florianópolis, 2003. Disponível em: <<http://www.unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/2121/2080>> Acesso em: 15 fev. 2017.

CARERI, F. *Walkscapes*: el andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

DE CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano*. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs – capitalismo e esquizofrenia*, v.1. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

DITTMAR, A. C. C. *Paisagem e morfologia de vazios urbanos*: Análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba - PR. 2006. Dissertação (Mestrado) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica, Curitiba, 2006.

ELLIN, N. *Integral Urbanism*. New York: Routledge, 2016.

FAVATO, G. G. *Educação na empresa*: o caso da Coinbra, no município de Paraguaçu Paulista, SP. 2005. Monografia (Conclusão de Curso de Desenvolvimento Gerencial e Recursos Humanos) – Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA, Assis, 2005.

FERRARA, L. D. Redesenho de uma ideia. In: \_\_\_\_\_. *Os significados urbanos*. São Paulo: EDUSP, FAPESP, 2000. p. 175-185 (Coleção Acadêmica, v. 31).

FOUCAULT, M. De outros Espaços. *Architecture, Movement, Continuité*, v. 5, p. 46-49, out. 1984.

FUNDAÇÃO GAMMON DE ENSINO (FUNGE). *Conheça Paraguaçu*. Disponível em: <<http://wikimapia.org/8488596/pt/Fonte-Luminosa-Prefeito-Jaime-Monteiro>> Acesso em: 15 dez. 2016.

GAIMAN, N. *Deuses americanos* – edição preferida do autor. 1. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2016.

GIESBRECHT, R. M. *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/paraguassu.htm>> Acesso em: 15 fev. 2017.

HEALTHY PLACES. *Design Principle – Connectivity and Permeability*. 2009. Disponível em: <https://>

www.healthyplaces.org.au/userfiles/file/Connectivity%20June09.pdf Acesso em: 17 jul. 2017.

i7 NOTÍCIAS. *Por conta de reforma, Cine Teatro de Paraguaçu vai ficar fechado até 2016*. 14 set. 2015. Disponível em: <<http://www.paraguacity.com/?b=48842>> Acesso em: 15 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. *Reforma do Teatro Municipal de Paraguaçu segue com reformulação do espaço*. 17 de outubro de 2015. Disponível em: <<http://www.i7noticias.com/paraguacu/noticia/22303/reforma-do-teatro-municipal-de-paraguacu-segue-com-reformulacao-do-espaco>> Acesso em: 14 fev. 2017.

JORNAL PARAGUACITY. *Fonte Luminosa de Paraguaçu segue desativada por conta da epidemia da dengue*. 21 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.paraguacity.com/?b=41839>> Acesso em: 14 fev. 2017.

MOORE, J. A. Por que as cidades antigas ainda podem nos ensinar sobre planejamento urbano. *Archdaily*, 17 maio 2017. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/871464/por-que-as-cidades-antigas-ainda-podem-nos-ensinar-sobre-planejamento-urbano>> Acesso em: 22 jul. 2017.

PACHECO, H. S. História de Paraguaçu Paulista. In: \_\_\_\_\_; SILVA, J. L. *Concurso literário: história do meu bairro, história do meu município*. São Paulo: Arte & Ciência, 2006. p. 247-261.

PLUS, M. *Arquitetura e Filosofia*. São Paulo: Annablume, 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE PARAGUAÇU PAULISTA. *Conheça Paraguaçu*. Disponível em: <<http://www.eparaguacu.sp.gov.br/conheca.asp>> Acesso em: 24 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. *Jardim das Cerejeiras recebe alunos para comemoração do Dia das Crianças*. Disponível em: <<http://www.eparaguacu.sp.gov.br/noticia.asp?cod=1301>> Acesso em: 24 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. *Maria Fumaça*. Disponível em: <<http://www.eparaguacu.sp.gov.br/mariafumaca.asp>> Acesso em: 13 nov. 2017

PUTNAM, R. *Blowing Alone*. Nova York: Simon & Schuster, 2000.

ROSA, A. S. *A nova estação ferroviária de Birigui – por um raciocínio projetual em devir*. 2016. Trabalho Final de Graduação. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2016.

SOLÀ-MORALES, I. *Terrain Vague*, 1995. In: SOLÀ-MORALES, *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

UNMULTIMEDIA.org. *ONU reconhece o papel dos esportes para mudanças sociais positivas*. Disponível em: <http://www.unmultimedia.org/radio/portuguese/2016/04/onu-reconhece-o-papel-dos-esportes-para-mudancas-sociais-positivas/#.WXIcq4jytPY>> Acesso em: 20 jul. 2017.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 1998.

**PARAGUAÇU PAULISTA**

**INTERVENÇÕES RIZOMÁTICAS  
PARA ATIVAR O URBANO**

**MATEUS IAMARINO  
FARTO PEREIRA**

**TRABALHO FINAL  
DE GRADUAÇÃO**



**ARQUITETURA E  
URBANISMO  
TURMA X**

**JANEIRO, 2018**

**unesp**



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"  
Campus Presidente Prudente

