Efêmera: Uma cidade em movimento

Intervenção na linha férrea de presidente prudente

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”

FACULDADE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE PRESIDENTE PRUDENTE

ANA LUIZA SECCO PERES

ORIENTAÇÃO: PROFa. MS. DAFNE MARQUES DE MENDONÇA

Trabalho final de Graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo apresentado ao Departamento de Planejamento, Urbanismo e meio Ambiente da FCT – UNESP de Presidente Prudente.

PRESIDENTE PRUDENTE, 2012.

“Bem no fundo do seu coração, ele não amava os estudos, nem a gramática, nem a lógica, embora essas matérias também tivessem sua beleza. Ele amava de verdade o mundo das imagens e dos sons da liturgia”.

Herman Hesse, Narciso e Goldmund.

DEDICATÓRIA

Dedico aos meus pais, Luiz Henrique e Celia. Talvez não saibam de que maneira tudo isso tenha sido feito, mas jamais deixaram de acreditar que seria possível.

Agradecimentos

Agradeço primeiramente ao apoio da minha orientadora Dafne, por sempre acreditar neste trabalho.

Agradeço à toda a forma de amizade que sem dúvida está expressa neste trabalho. Sem os amigos por perto jamais teria chegado até o fim.

Agradeço aos que estão, se vão, vieram se foram e já foram para outros caminhos distintos do meu. Mesmo na distância, as contribuições sempre foram incríveis.

Agradeço ao poder da interdisciplinaridade, que de certa maneira fizeram meu universo arquitetônico ser ampliado.

Agradeço por fim a cada pessoa que de certa maneira fez parte deste trabalho, me apoiou e também me criticou. As críticas sempre te levam a enxergar outros caminhos.

Sumário

1. Introdução 11

2. Leitura da área.....15
   2.1 Recorte Espacial 16
   2.2 A ferrovia e o Entorno.....36
   2.3 O “não lugar”.....44

3. Estudos e Projeto.....62
   3.1 O Efêmero.....63

4. Projeto.....69
   4.1 Diretrizes Projetuais.....71
   4.2 Conceito e desenvolvimento.....81
   4.3 A estrutura.....84
   4.4 O “Aéreo”.....92
   4.5 Imagens da Intervenção.....106

5. Considerações finais.....117

6. Bibliografia.....120

Imagens

1. Presidente Prudente, 1921 18
2. Estação Ferroviária de Presidente Prudente 18
3. Vista aérea da cidade de Presidente Prudente.....23
4. Linha férrea com vista para o Viaduto Tannel Abud.....26
5. Vista sob o Viaduto Tannel Abud.....27
6. Vista sobre ponte da rua Rio Branco.....30
7. Esquema do Funcinamento da Linha férrea.....35
8. Vista sobre Viaduto Tannel Abud.....36
9. Interior de Barracão abandonado.....38
10. Vista da linha.....44
11. Vista sobre Viaduto Tannel Abud.....53
12. Pedestres cruzando a linha férrea.....54
13. Pedestres cruzando a linha férrea.....54
14. Pedestres cruzando a linha férrea.....54
15. Linha Férrea durante a Noite.....56
16. Vista sob o Viaduto Tannel Abud na rua Floriano Peixoto.....57
17. Vista sob o Viaduto Tannel Abud.....58
18. Vista sob o Viaduto Tannel Abud.....58
19. Vista da linha.....60
20. Vista da linha.....60
21. Bolha de Sabão.....63
22. Palacio dos Cristais, 1850.....64
23. Casas de Favela.....64
24. Fumaça.....69

25.Área de Implantação.....70
26.Parte do muro destruído.....76
27.Vista aérea da área com destaque para o caminho de desejo.....77
28.Croqui da estrutura.....84
29. Implantação com croquis.....85
30. Vista do Projeto.....86
31. Vista do Projeto.....86
32. Vista do Projeto.....86
33. Vista do Projeto.....86
34. Perspectiva explicativa da estrutura.....88
35. Perspectiva explicativa da estrutura.....89
36. Perspectiva explicativa da iluminação.....91
37. foto de fios de eletricidade.....92
38. Perspectivas explicativas dos trilhos.....94
39. Perspectivas explicativas dos trilhos.....94
40. Esquema dos módulos do mobiliário.....95
41. Perspectivas explicativas dos Mobiliários.....96
42. Perspectivas explicativas dos Mobiliários.....96
43. Intervenção Artística no Central Park em Nova Iorque.....97
44. Perspectivas explicativas da cobertura.....99
45. Perspectivas explicativas da cobertura.....100
46. Perspectivas explicativas da cobertura.....100
47. Perspectivas explicativas dos carrinhos.....102

48. Perspectivas explicativas dos carrinhos.....102
49. Perspectivas explicativas dos carrinhos.....103
50. Vagões abandonados.....104
51. Vagões abandonados.....104
52. Imagens da intervenção.....106
53. Imagens da intervenção.....107
54.Imagens da intervenção.....108
55.Imagens da intervenção.....109
56.Imagens da intervenção.....110
57.Imagens da intervenção.....111
58.Imagens da intervenção.....112
59.Imagens da intervenção.....113
60.Imagens da intervenção.....114

Mapas

1. Área de Intervenção na cidade de Presidente Prudente.....16
2. Linhas Férreas do Estado de São Paulo..... 18
3. Ocupação inicial da cidade.....20
4. Orientação do Crescimento da cidade de Presidente Prudente.....21
5. Vista aérea da cidade com principais vias de acesso.....24
6. Dispositivos para cruzar a linha férrea ao longo da área de intervenção.....25
7. Fluxo de pedestres ao longo da linha.....28
8. Orientação do fluxo de pedestres.....29
9. Fluxo da ferrovia.....32
10. Edificações importantes.....40
11. Edificações importantes.....41
12. Edificações importantes.....42
13. Edificações importantes.....43
14. Edificações importantes..... 52
15. Percursos observados na área.....73
16. Percursos observados na área.....74

1. Introdução

Projetar para a cidade contemporânea requer também pensar quem é o homem contemporâneo e como ele enxerga o espaço urbano hoje, pois somente assim haverá harmonia entre o espaço e seus usuários. A grande questão é compreender quem é este novo homem e o que ele espera da cidade.

> O mundo da supermodernidade não tem as dimensões exatas daquele no qual pensamos viver, pois vivemos num mundo que ainda não aprendemos a olhar. Temos que reaprender a pensar o espaço (AUGÉ, 1992, p.38).

O homem e o espaço são dois elementos que se encontram em constante transformação. O homem, ser efêmero por natureza, transita de cidades, sentimentos e relações com uma frequência muito maior nos dias atuais se comparado ao século passado. Uma vez que os laços existentes entre os homens são mais frouxos, e a relação de permanência com o espaço urbano completamente etérea. Ou seja, o homem contemporâneo é um ser em constante fluxo.

O espaço urbano que é reflexo do uso e apropriação do homem ao longo da história, assim como o homem, se encontra em constante

mudança. As cidades de ontem, onde no centro aconteciam as principais relações e atividades econômicas, abrem espaço para uma nova configuração, a da dispersão e fragmentação que tem como resultado a desses núcleos centrais e ociosidade dos edifícios da área, que abandonados e sem um uso próprio estão condenados à destruição.

De uma maneira geral, hoje quase todas as cidades brasileiras apresentam este problema de crescimento horizontal demasiado, o êxodo das áreas centrais, destruição e marginalização desses espaços No início do século XX, as cidades, principalmente aquelas localizadas no interior do estado de São Paulo, tinham como agente consolidador de sua economia as linhas férreas, uma vez que, era através do ferroviário que o capital e o desenvolvimento chegavam. Atualmente a linha férrea representa exatamente o oposto, uma cicatriz que fragmenta a cidade, um vazio que deve ser esquecido e abrigo para aqueles que estão à margem da sociedade.

Partindo da idéia de que o caminho da arquitetura contemporânea está além da construção de novos imponentes edifícios, que sem dúvida resultam de forma impactante na cidade, esse trabalho tem como objeto de estudo uma pequena parcela da malha férrea da cidade

de Presidente Prudente, no interior do estado de São Paulo e tem como objetivo a intervenção, à partir de mecanismos arquitetônicos, que se adaptem à essa área, de forma à atender as necessidades e desejos dos usuários, ultrapassando os limites da criação do espaço, reinventando seu uso.

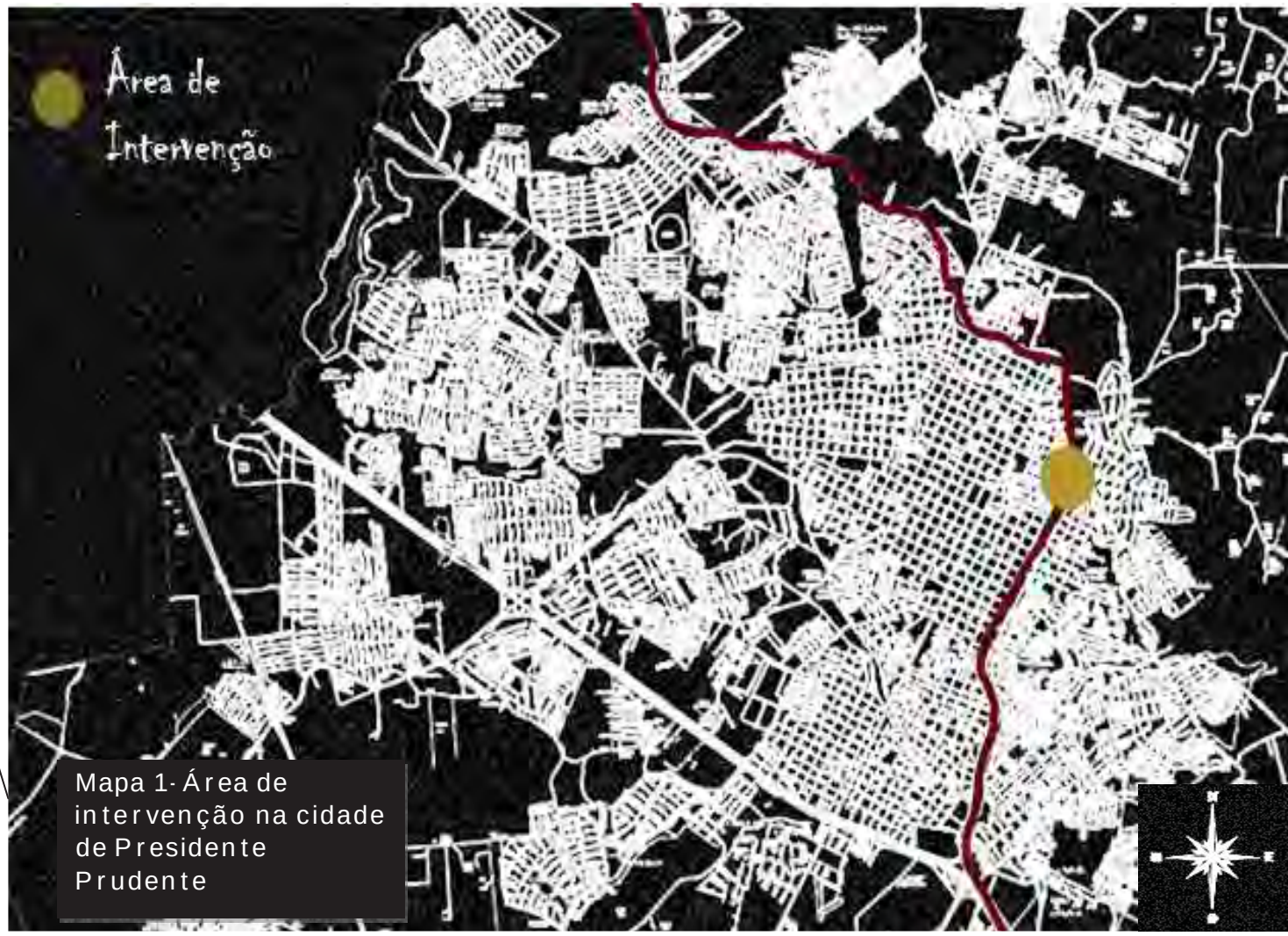
Os elementos arquitetônicos á serem inseridos no objeto de estudo, partirão da premissa da não imposição de um uso, um estilo ou um perfil de usuário e que ao mesmo tempo fluam no espaço, de forma que percorram e desapareçam, assim como a fumaça de um trem que se dissipa no ar. Contanto, fica clara a necessidade de uma pesquisa focada no olhar e na vivência dos usuários que transitam e permanecem nesse espaço.

2. Leitura da Área

"Mas foi inútil minha viagem para visitar a cidade: obrigada a permanecer imóvel e imutável para facilitar a memorização, Zora definhou, desfez-se e sumiu. Foi esquecida pelo mundo."

Ítatalo Calvino, As Cidades Invisíveis.

2.1 Recorte espacial



Mapa 1- Área de intervenção na cidade de Presidente Prudente

No ano de 1917, nas fazendas de café do Coronel Francisco de Paula Goulart, nascia a cidade de Presidente Prudente. A inserção da estrada de ferro sorocabana, no ano de 1919, teve um papel fundamental para o desenvolvimento do município, uma vez que à partir dela, os fluxos se intensificaram na região, criando uma configuração nãoapenas de desenvolvimento, mas também de expansão urbana.

Segundo Abreu (1972)

> "A ferrovia foi (...) uma das vigas de sua infraestrutura. Significou transporte rápido, seguro e barato,a comunicação rápida com os grandes centros. (...) Ela foi um fator marcante do progresso da região. E, no caso particular de Presidente Prudente o aparecimento e desenvolvimento da cidade ligaram-se estreitamente à Estrada de Ferro Sorocabana" (Abreu, 1972. p. 38).

Mapa 2 – Linhas férreas do estado de São Paulo. Fonte:

http://www.abpfsp.com.br/ferrovias/ferrovias19.ht

Imagem 1 - Presidente Prudente, 1921
Fonte: Abreu (1972).

Imagem 2 – Estação Ferroviária de Presidente Prudente, 1919. Fonte: Museu e arquivo histórico Prefeito Sandoval Netto.

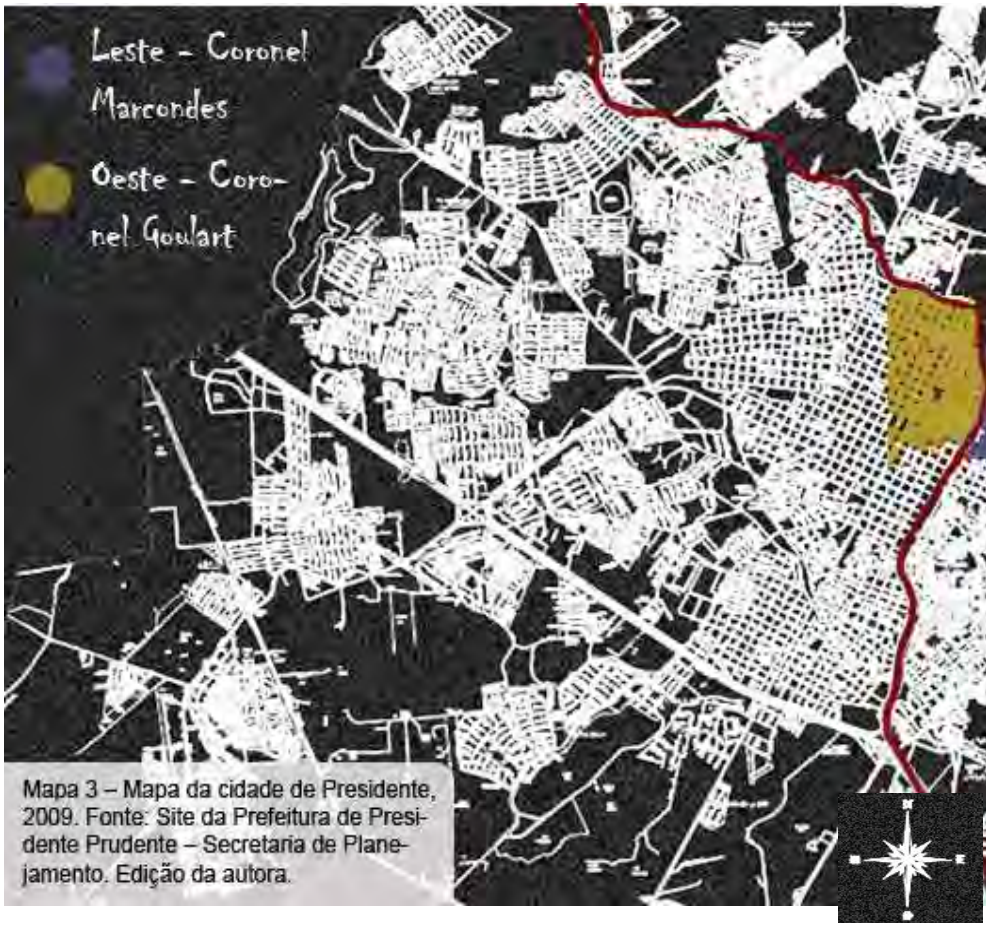
Juntamente com a estação ferroviária outra figura importante para a formação da cidade estabeleceu-se na porção leste à linha férrea, o Coronel José Soares Marcondes. Por causa da criação de duas vilas distintas,à Leste Vila Marcondes e a Oeste Vila Goulart, separadas pela malha férrea, pode-se dizer que a cidade teve uma dupla origem.

Retomando o contexto histórico estabelecido por Abreu (1972)

> "Com o crescimento dos dois núcleos urbanos, baseado economicamente no café, acabou havendo a fusão. (...) A duplicidade explica-se pela confusão de fronteiras, fazendo com que ambas disputassem a hegemonia que era muito significativa na hora da cobrança de impostos. estreitamente à Estrada de Ferro Sorocabana¨(Abreu, 1972. p.14-38).

É extremamente importante entender a origem da cidade de Prudente para poder compreender de que maneira a cidade expandiu, como se deu o planejamento urbano, e principalmente entender na atualidade as

consequências deste planejamento para a região central da cidade.



Mapa 3 – Mapa da cidade de Presidente, 2009. Fonte: Site da Prefeitura de Presidente Prudente – Secretaria de Planejamento. Edição da autora.

O Mapa 4, indica o crescimento da cidade orientado prioritariamente no sentido oeste. É possível diagnosticar à partir da análise desse, que a linha férrea funcionou como um agente divisor para o processo de expansão urbana, pois a falta de homogeneidade na ocupação, bem como ausência de semelhança entre o traçado urbano de cada região são reflexos desta ausência de conexão entre as duas partes da cidade.

A diferença de configuração urbana de cada uma das porções, onde do lado oeste o traçado configura-se mais retilíneo, com um relevo menos acidentado e a leste um traçado mas com um relevo mais irregular, a porção oeste torna-se naturalmente mais beneficiada e

Mapa 4 – Mapa de Presidente Prudente mostrando a orientação do crescimento da cidade. Fonte: Prefeitura de Presidente Prudente – Secretaria de Planejamento, 2009. Edição da autora.

naturalmente mais beneficiada e valorizada evidenciando novamente a separação entre as duas áreas no entorno da linha férrea.Na década de 20, a produção cafeeira na cidade era intensa, assim como a vinda de trabalhadores e comerciantes que visavam o progresso e enriquecimento. A pequena vila que crescia ao redor do leito ferroviário necessitava de planejamento e zoneamento para abrigar as centenas de famílias que ali viviam. Justamente pelos esforços locais do Coronel Goulart, diferente do Coronel Marcondes em que sua influência social e política eram muito mais expressivas na cidade de São Paulo A região oeste da cidade sofreu um processo de ocupação bem mais intenso que a região leste., que se via ocupada por poucas residências.

Contudo, em menos de 20 anos, a expansão da cidade já atingia toda a área, que hoje compreende o centro consolidado.. Outro fator que influenciou na ocupação da cidade foi o traçado das ruas e parcelamento das glebas.

A topografia da porção leste é muito mais acidentada do que a oeste. Porém, foi adotado um traçado ortogonal das vias e quadras para parcelar as glebas de ambas as áreas. No entanto, o traçado ortogonal é menos indicado

para terrenos com grande inclinação, o que seria o caso dos terrenos localizados à leste da ferrovia. Sendo assim, esse traçado desvalorizou toda a região que atualmente compreende a Vila Marcondes.

Á partir da imagem 3, é possível observar a discrepância existente entre os dois lados da linha férrea, cortada pelo viaduto Tannel Abud, na questão da densidade demográfica. Na porção oeste, principalmente onde o centro está consolidado, a verticalização e adensamento populacional é grande, com usos diversos do espaço, mas com predomínio de atividades comerciais e serviços. Em contrapartida, a leste observa-se uma ocupação homogênea, com gabaritos não ultrapassando dois pavimentos, com usos diversificados, mas com predomínio residencial.

Imagem 3 – Vista aérea da cidade de Presidente Prudente. Fonte: http://www.stetnet.com.br/acae/acidade.htm.

Mapa 5 - Vista aérea da cidade com as principais vias de acesso. Fonte: Google Earth, umagem de 2010 e edição da autora

Mapa 6 -Dispositivos para cruzar a linha férrea ao longo da área de intervenção. Fonte: Imagem Google Earth, 2010. Edição da autora.

Dos dispositivos de acesso mostrados no mapa 6 o único que foi projetado para ligar os dois lados da ferrovia foi a passagem subterrânea da praça das bandeiras praça do "Camelódromo", que corresponde ao acesso 3 do mapa. Os dois outros acessos, tanto o 1 como o 2 do mapa 6 representam caminhos espontâneos, ou "caminhos de desejo" criados pelo próprio transeunte, que em vista da dificuldade de circulação no espaço cria seu próprio caminho.

Além disso, a "roleta", ponto 2 do mapa 6 é um elemento que cria uma relação direta com o uso da linha férrea no passado. A relação de dentro e fora da estação de trem era estabelecida pela catraca, um elemento que seleciona quem entra ou sai.

Imagem 4 – Linha férrea com vista para o Viaduto Tannel Abud. Fonte: Autora.

O principal dispositivo veicular que possibilita o cruzamento da linha férrea nos sentidos leste-oeste é o Viaduto Tannel Abud. O viaduto, teoricamente teria a função de ligação entre as porções leste-oeste, no entanto, funciona como um elemento segregador dessas duas áreas, criando uma dinâmica social complexa ao seu redor. É possível observar que ao longo do dia, o fluxo de veículos é intensivo na parte de cima do viaduto enquanto que à baixo, a configuração é de um

Imagem 5 – Vista sob o Viaduto Tannel Abud. Fonte: Autora.

O fluxo de pessoas ao longo da linha férrea é constante todo o dia, porém, foi observado diferenças no sentido deste fluxo dependendo do horário. A quantidade de moradores, sobretudo da região leste, que se deslocam até o centro, região oeste, para trabalharem é grande. Dessa forma, o fluxo se intensifica no sentido - leste- oeste durante o período matutino, já ao final da tarde, esse fluxo sofre uma inversão.

O Centro Cultural Matarazzzo, por estar localizado á leste da ferrovia, obriga seus usuários que vêm do centro da cidade à cruzarem a linha. Por esse motivo, contribui positivamente para o aumento do fluxo de pedestres, sobretudo na região da "roleta", mapa 7.

Mapa 7 - Fluxo de pedestres ao longo do dia. Fonte: Imagem Google earth. 2010. Edição da autora.

Fluxo ao longo do dia se dá pela passagem da "roleta". O Matarazzo e suas atividades diárias proporcionam maior fluxo, sobretudo de crianças.

Fluxo Intenso na passagem sob os trilhos, sobretudo por causa do "camelódromo" e o Calçadão do centro ser na mesma direção.

Mapa 8 - Orientação do fluxo de pedestres. Fonte: Autora.

Não há fluxos pois não há passagens

Os “muros cegos” que aparecem na imagem (6) evidenciam a cicatriz que é hoje a linha férrea na cidade. Negar Este espaço, como se ele não existisse, voltando todas as fachadas para o lado oposto da ferrovia é uma característica que pode ser observada em alguns pontos da malha ferroviária da cidade de Presidente Prudente.

Imagem 6 – Vista sobre ponte da rua Rio Branco. Fonte: Autora.

Tendo em vista que o projeto proposto visa ocupar a linha férrea com elementos que podem ser mudados de posição; Assim, tornam-se pertinentes todas as características referentes ao uso e fluxo do sistema de transporte ferroviário.

À partir das informações fornecidas por funcionários da ALL (América Latina Logística), a companhia que tem a concessão do uso da linha, foi possível identificar duas configurações a cerca do uso da mesma:

- Presidente Prudente – Ourinhos: o tráfego acontece três vezes por semana, às segundas, quartas e sextas-feiras, transportando somente cargas de óleo diesel e gasolina.
- Presidente Prudente – Presidente Epitácio: O tráfego acontece somente uma vez por semana, transportando farelo de soja.

O mapa 9, mostra o direcionamento do fluxo da ferrovia, sendo orientado no sentido Nordeste-Sudoeste (Prudente-Ourinhos) e Sudoeste-Nordeste (Prudente-Epitácio). Em todas as direções, a velocidade máxima atingida pelo

Mapa 9 - fluxo da ferrovia. Fonte: Autora.

trem é de 10km/hora, sendo que em Prudente, por ser o ponto final de cargas, atinge a plataforma da estação com uma velocidade média de 5km/hora.

Atingindo a plataforma, os trens fazem a "carga e descarga" novamente ao seu local de origem. Assim, os trens que chegam de Ourinhos, por exemplo, param na plataforma, mas não seguem o percurso em direção à Presidente Epitácio. Após o carregamento, ele retorna à Ourinhos. O mesmo procedimento acontece com os trens vindos de Presidente Epitácio.

Esquematicamente, o mapa 9 delimita o segmento da área da linha que os trens ocupam. Os trens vindos de Ourinhos percorrem somente a área hachurada em rosa não ultrapassando a "linha limite". Já os trens vindos de Epitácio transitam por toda a área em amarelo e rosa.

Haja vista as características que ordenam o funcionamento da linha férrea bem como seu fluxo e configuração estrutural dos trilhos, são adotadas algumas diretrizes para a realização do projeto.

Em se tratando de um pátio de manobras, a linha principal do tráfego férreo se ramifica em outras seis linhas, ou seja, no total existem sete ramais de trilhos alinhados paralelamente.

Porém, mediante o tráfego de trens não ser intenso, e por afirmações dos funcionários da própria companhia ALL (América Latina Logística) de que geralmente são usados de três a quatro ramais para a "carga e descarga" dos vagões, o projeto prevê desativar uma linha, assim como é mostrado na imagem (X). Sendo que já existem duas linhas desativadas no momento, o funcionamento do pátio de manobras seria composto por quatro faixas ativas.

Outra questão importante a ser considerada é a segurança dos usuários do

espaço. Como o trem trafega com velocidades baixas, assim como foi especificado anteriormente, não há a necessidade de dispositivos de segurança.

A seguir, a imagem 7 mostra como são configurados os ramais dos trilhos, em relação às suas atividades.

Imagem 7 – Esquema do funcionamento da linha férrea.
Fonte: Autora.

2.2 A Ferrovia e o Entorno

Imagem 8 – Vista sobre Viaduto Tannel Abud. Fonte: Autora

Após o processo de expansão ter ocupado toda a região central da cidade, áreas além desses limites começaram a serem ocupadas.

No início dos anos 70, com a expansão urbana marchando a sudoeste da cidade, o processo de parcelamento das terras rurais à margem oeste do Córrego do Veado, bem como sua canalização e a pavimentação da Avenida Coronel Marcondes, foram iniciativas que modificaram completamente a dinâmica da cidade.

Fatores como a intensa aglomeração urbana na área central da cidade, declínio das atividades cafeeiras e industriais do início do século XX e a descoberta dessas novas áreas além do centro, contribuíram para grande parte da população migrar para o que seria o novo polo econômico da cidade, a região do bairro Bongiovani e do Parque do Povo. Consequentemente houve a desvalorização das áreas centrais da cidade, e a acentuação da deterioração e marginalização desse espaço. No caso da linha férrea a degradação da área Se deu de forma intensa pela desativação do uso da ferrovia para transportes de passageiros, e a subutilização dos transportes de carga. Dessa.

maneira , a função di espaço é perdida, e a área é condenada ao esquecimento.

Os mapas 10, 11, 12 e 13 evidenciam as edificações relevantes para a compreensão da dinâmica do entorno. Muitas dessas edificações, que num passado abrigavam importantes indústrias de alimentos, bebidas, vestuário, etc., hoje encontram-se em estado de completa destruição. A falta de uso, ou mesmo a subutilização desses espaços provoca a perda da identidade e função destas edificações. Este é o caso dos barracões de armazenamento da Cimcal, mapa 13 no ponto 8, em que o uso é simplesmente o de armazenagem de mercadorias, ou o próprio Centro Cultural Matarazzo, mapa 10, ponto 1, que mesmo com

Imagem 9 – Interior de Barracão abandonado. Fonte: Autora.

um programa de atividades culturais voltadas para a cidade, não assume um papel de destaque na cidade. A Imagem 9. mostra a deterioração do interior de um dos galpões localizado à beira da linha férrea.

Mapa 10 - Edificações importantes do entorno. Fonte: Autora.

Mapa 11 - Edificações Importantes do entorno. Fonte: Autora.

Mapa 12 - Edificações Importantes do entorno. Fonte: Autora.

Estação Ferroviária

Praça das bandeiras

Mapa 13 - Edificações Importantes do entorno. Font Autora.

2.3 O “Não Lugar”

Imagem 10 – Vista da linha férrea.
Fonte: Autora.

“Evitem dizer que algumas vezes cidades diferentes sucedem-se no mesmo solo e com o mesmo nome, nascem e morrem sem se conhecer, incomunicáveis entre si. Às vezes, os nomes dos habitantes permanecem iguais, e o sotaque das vozes, e até mesmo os traços dos rostos; mas os deuses que vivem com os nomes e nos solos foram embora sem avisar e em seus lugares acomodaram-se deuses estranhos. É inútil querer saber se estes são melhores do que os antigos, dado que não existe nenhuma relação entre eles, da mesma forma que os velhos cartões postais não representam a Maurília do passado, mas uma outra cidade que por acaso também se chamava Maurília.”

Ítalo Calvino, As Cidades Invisíveis.

Assim como a "Maurília" de Ítalo Calvino em *As Cidades Invisíveis* , que descaracterizada ao longo dos anos, passa a não ser mais reconhecida por aqueles que ali já estiveram ou habitaram, a grande maioria das cidades brasileiras também só têm sua memória impressa em um cartão postal. Como já discutido anteriormente essas são as consequências do crescimento das cidades no século XX, onde há um empobrecimento das áreas centrais, degradação e decadência, gerando a perda da identidade local. Através desse processo de migração para regiões mais periféricas da cidade, esses vazios centrais transformam-se em verdadeiras "ilhas" perdidas e esquecidas em meio a um grande oceano de concreto. Tal fenômeno propicia a perda da identidade destes sítios urbanos, onde a única muitas vezes a principal função destinadas a eles é a de passagem. Pode-se dizer que estes sítios transformam-se em "não lugares", um espaço de passagem incapaz de dar forma a qualquer tipo de identidade (BINDE, 2008).

> "Os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refugiados do planeta" (AUGÉ, 1992, p. 37).

Essa definição dos “não lugares” foi defendida por Marc Augé em seu livro Não Lugares: Introdução a um Antropologia da Supermodernidade questionando a falta de coletividade do homem pós-moderno (chamado por ele por “supermodernidade”), fortalecendo um individualismo descontrolado. O resultado disso é um Ser Humano que se relaciona simplesmente consigo mesmo, deixando de lado toda a sociedade e o espaço em que vive. Daí surge os “não lugares”, cicatrizes urbanas usadas para interligar a cidade, lugares de trânsito e circulação, e desse espaço, nada é levado na memória de quem a utiliza.

Antes mesmo de definir o que são os não lugares, é preciso entender o que são os lugares (“lugares antropológicos” como define o autor), e o que eles têm pra marcarem a cidade como algo perene na memória e imaginário do homem.

“O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente - palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação. Os não-lugares, contudo, são a medida da época; medida quantificável e que se poderia tomar somando, mediante algumas conversões entre superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados "meios de transporte" (aviões, trens, ônibus), os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies da distribuição, a meada complexa, enfim, redes a cabo ou sem fio, que mobilizam o espaço extraterrestre para uma comunicação tão estranha que muitas vezes só põe o indivíduo em contato com uma outra imagem de si mesmo”. (AUGÉ, 1992, p.74).”

Os “lugares” desenvolvem identidade e memória permanente, e através deles as pessoas criam identidade e memória. Somente assim o “indivíduo individual” abre caminho para o coletivo, para as relações intrapessoais. Funciona como um ciclo, pois, o espaço urbano só cria raízes na história se a partir dele forem praticadas relações entre os cidadãos, da mesma maneira que os cidadãos só às praticarão se o espaço em questão lhe trouxer a identidade com algo conhecido da sua intimidade.

A arquitetura, neste âmbito, pode agregar ou não valores condicionantes para potencializar áreas urbanas. Analisando a história das cidades

é possível perceber essa relação direta. Na Grécia antiga a Ágora, praça principal usada para feira livre e relações entre os cidadãos, funcionava como meio para desenvolver as práticas sociais entre os homens. Na Roma antiga as Termas de banho público ou os anfiteatros tinham essa função de concentração da população em áreas públicas. Ao longo da história muitos valores foram sendo modificados, como as práticas de religiões que definiam o novo espaço de práticas públicas: a Igreja. Hoje essa configuração mudou um pouco, juntamente com a mudança do entendimento sobre o que é o espaço público dentro da cidade. As feiras livres dos finais de semanas perdem forças para os grandes supermercados que concentram todas as funções em um único local, mas que na realidade não assumem nenhuma particularidade. A praça e parques livres foram substituídos pelos gigantescos centros comerciais que ao invés de promoverem o convívio social promovem o consumismo descontrolado. As Ágoras e termas romanas são substituídas por piscinas, jardins e verdadeiros complexos de lazer no quintal de casas muradas, onde cada indivíduo mergulha ainda mais em seu mundo interior, recluso de todo o universo ao seu redor. A consequência disso é o escasso investimento em obras de uso público e a

pouca preocupação com qualidade arquitetônica de áreas livres de tanto de passagem como de convivência.

Nessa perspectiva, CULLEN (1961) enfatiza que

> "O exterior não pode ser apenas uma salão para expor peças individuais como se fossem quadros numa galeria. Terá de ser um meio destinado ao ser humano na sua totalidade que poderá reclamar para si, ocupando-o quer estaticamente quer pelo movimento. A homem não bastam as galerias de pintura; ele necessita de emoção, do dramatismo que é possível fazer surgir do solo e do céu, das árvores, dos edifícios, dos desníveis e de tudo que o rodeia, através da arte do relacionamento." (CULLEN, 1961).

Sem dúvida é isto o que o homem busca na sua vida: a emoção de viver a cidade e compartilhá-la com pessoas com a qual existe uma identificação.

Através da definição e interpretação dos "não-lugares" de Augé, transportamos esta realidade para Presidente Prudente, especificamente para a região da linha férrea, uma grande cicatriz urbana abandonada, mas que ao mesmo tempo faz parte do cotidiano de diversos cidadãos, nem que seja somente de trânsito para alguns, espaço para o uso de drogas e prostituição para outros, ou num caso mais extremo os moradores de rua que de alguma forma se identificam com aquele lugar.

Afirmar que a relação das pessoas com o devido espaço urbano em decadência é estritamente mecânico, sem haver nenhuma relação interpessoal é generalizar a sociedade, eliminando qualquer singularidade entre os indivíduos. Por isso a compreensão do espaço, o estar, o ver, o vivê-lo torna-se essencial para entender a dinâmica da cidade. Por isso na tentativa de entender quem é o Homem que vive, que está ou que simplesmente passa pela linha férrea, esta foi analisada e dividida em três áreas com diferentes dinâmicas de usos e vivências.

O mapa esquemático 14 busca sintetizar as porções identificadas na linha férrea a partir de três características: o “não-lugar”, a mistura e esquecimento.

O “Não Lugar”

Mistura

Impedimento

Mapa 14- Leitura da área de intervenção. Fonte: Autora.

1. O “Não-Lugar”

Uma passagem e um passageiro. Não dos trens, pois estes não o levam mais a lugar algum. Um passageiro dos trilhos, do entre trilhos e dos entre lugares. E como a própria palavra já evidencia, esta é a relação do transeunte com o espaço: a de passagem. O contato com o lugar resume-se em alguns segundos, ou minutos no ir e vir da rotina do dia a dia e pela memória que o lugar traz a cada pessoa. Porém, a memória é só presente. Dura segundos, minutos e desaparece.

Imagem 11 – Vista sobre Viaduto Tannel Abud. Fonte: Autora.

Nessa primeira região da linha férrea foi possível constatar que apesar de não ser a área de maior fluxo, há uma grande circulação de pessoas que cortam a linha durante todo o período. O que justifica essa constante travessia de pessoas é a presença do Matarazzo e suas atividades, e a "roleta", que é o único acesso que permite o cruzamento da linha na área.

Tanto nas fotografias quanto nas observações das visitas a campo, a presença do transeunte pode ser constada, mas a relação que estabelece com o espaço é sempre o da passagem.

.

Imagens 12,13 e 14 – Pedestres cruzando a linha férrea. Fonte: Autora.

A presença do Centro Cultural Matarazzo, que deveria agregar usos diversos, e ser um espaço agradável de estar e de se contemplar, potencializando o uso dessa região da cidade, cria uma configuração de um lugar sem identidade, ou um próprio "não lugar". Sem dúvida, a área carece de equipamentos urbanos que disponibilizem a permanência, ou até mesmo a cobertura vegetal que proporcionem o Mesmo durante a noite, como é mostrado na imagem (14), o espaço não se caracteriza como uma área utilizada, ainda que para moradia de rua e uso de drogas, por exemplo. Isso evidencia a configuração da área como um não lugar. Em visitas feitas à área neste período do dia não foram encontrados usuários do espaço, tampouco pessoas circulando pela linha. Isso transpõe mais uma evidência de que a área é um "não-lugar" em meio a ferrovia.

Imagem 15 – Linha Férrea durante a Noite. Fonte: Autora.

2. Mistura de Fluxos, Vazios e Identidade

Sem dúvida é a área mais complexa de toda a extensão da linha, justamente pelas várias faces que o lugar assume. Comércio ilegal ("camelódromo"), moradores de rua, o próprio viaduto que cria um submundo sob seus pilares gigantescos de concreto, e a passagem subterrânea, sob os trilhos, que liga os dois lados da ferrovia são alguns dos usos e relações com a área que pode ser observado em visitas.

Apesar de todas estas dinâmicas acontecerem nesta porção do espaço, a linha férrea nesse

Imagem 16 – Vista sob o Viaduto Tannel Abud na rua Floriano Peixoto.
Fonte: Autora

pedaço é isolada por muros que separam o leste

do oeste, bloqueando ainda a penetração visual. Assim, o contato com a linha é impedido, fragmentando ainda mais a área.

Ainda assim, a identidade desta porção é inquestionável. Seja para o trabalhador ou usuário do comércio do "camelódromos" ou para os "habitantes dos submundos" das ruas da cidade, a relação com o espaço se concretiza neste "habitar" e pertencer a ele.

do oeste, bloqueando ainda a penetração visual. Assim, o contato com a linha é impedido, fragmentando ainda mais a área.

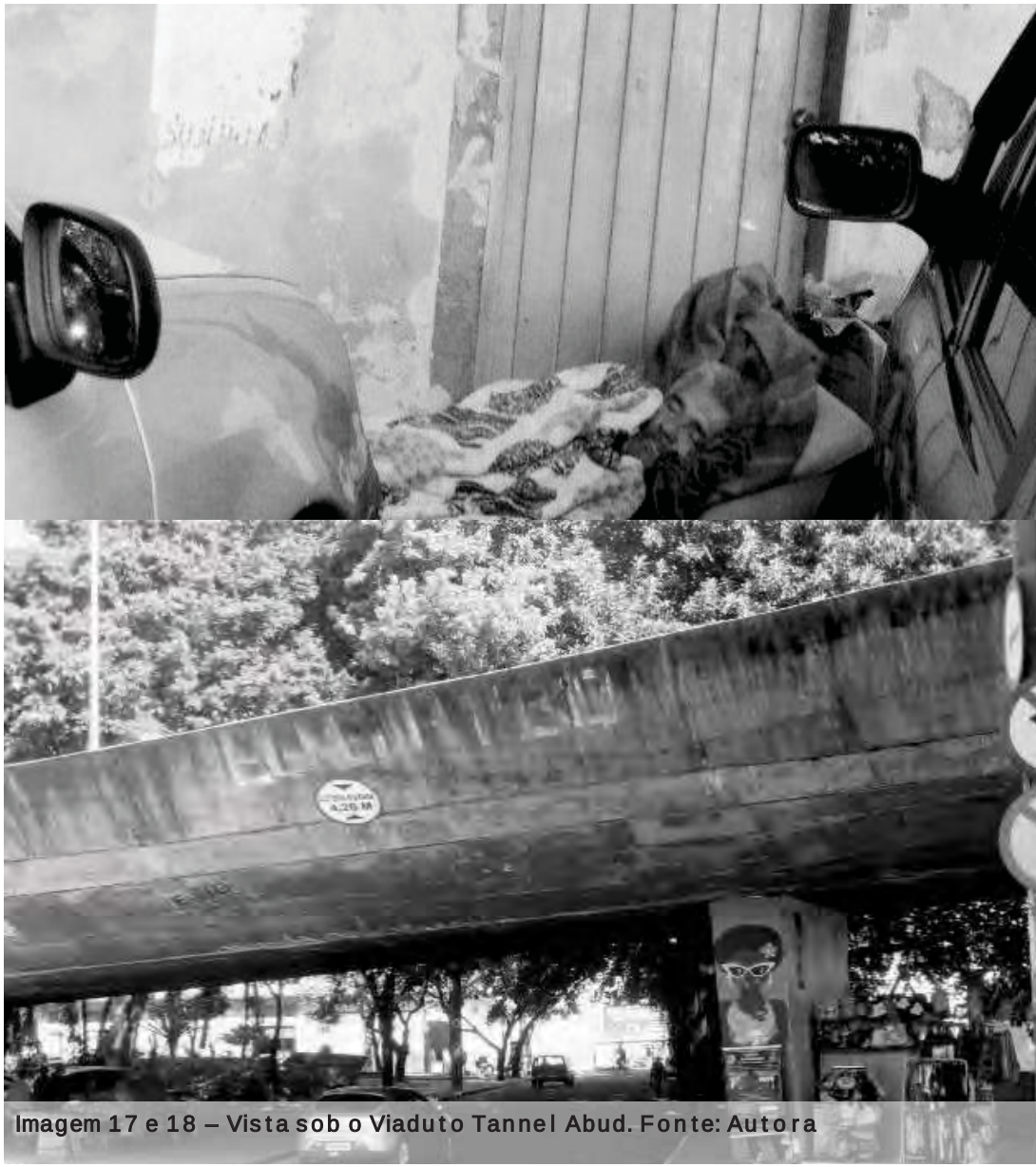


Imagem 17 e 18 – Vista sob o Viaduto Tannel Abud. Fonte: Autora

Ainda assim, a identidade desta porção é inquestionável. Seja para o trabalhador ou usuário do comércio do “camelódromos” ou para os “habitantes dos submundos” das ruas da cidade, a relação com o espaço se concretiza neste “habitar” e pertencer a ele.

3. Impedimento

A terceira parte da linha, na definição deste trabalho, corresponde a área onde o fluxo é bem menor, pois as passagens são bem mais restritas.

Esta configuração talvez seja composta pela grande diferença de cotas de nível entre os dois lados leste e oeste, pois nesta faixa a declividade é muito acentuada.

Imagem 19 e 20 – Vista da linha férrea. Fonte: Autora.

4. Conclusões da leitura

Sem dúvida, a leitura feita anteriormente sobre a configuração social de parte do percurso da linha férrea é de certa maneira superficial, considerando a complexidade do espaço em questão. Mesmo a ferrovia sendo uma grande linha contínua não segmentada, as relações que as pessoas estabelecem com essa área é sim segmentada nos diferentes pontos analisados.

Partindo dessa ideia, dos estudos dos "não-lugares" e da transposição das mesmas, para parte do percurso da malha ferroviária, o projeto em questão toma como partido o foco na primeira área apresentada, a área definida como um "não lugar". A falta de acessos que possibilitem cruzar a linha de leste a oeste, a deterioração da área e ainda a subutilização da própria linha, estão entre os principais problemas que norteiam a escolha da área como espaço de intervenção.

3. Estudos de Projeto

”A cidade de Sofrônia é composta de duas meias cidades. Na primeira, encontra-se a grande montanha-russa de ladeiras vertiginosas, o carrossel de raios formados por correntes, a roda-gigante com cabinas giratórias, o globo da morte com motociclistas de cabeça para baixo, a cúpula do circo com os trapézios amarrados no meio. A segunda meia cidade é de pedra e mármore e cimento, com o banco, as fábricas, os palácios, o matadouro, a escola e todo o resto. Uma das meia cidades é fixa, a outra é provisória e, quando termina a sua temporada, é desparafusada, desmontada e levada embora, transferida para os terrenos baldios de outra meia cidade.

Assim, todos os anos chega o dia em que os pedreiros destacam os frontões de mármore, desmoronam os muros de pedra, os pilares de cimento, desmontam o ministério, o munumento, as docas, a refinaria de petróleo, o hospital, carregam os guinchos para seguir de praça em praça o itinerário de todos os anos. Permanece a meia Sofrônia dos tiros-ao-alvo e dos carrosséis, com o grito suspenso do trenzinho da montanha-russa de ponta-cabeça, e começa-se a contar quantos meses, quantos dias se deverão esperar até que a caravana retorne e a vida inteira recomece.”

Ítalo Calvino, As Cidades Invisíveis.

3.1 O Efêmero

Imagem 21 – Bolha de Sabão. Fonte Autora.

Desde os primeiros estudos para o desenvolvimento desse projeto, as questões essenciais eram a de como pensar um espaço que fosse efêmero em sua forma, estrutura, e materialidade, sendo fácil de ser montado e desmontado. A ideia inicial do que corresponde arquitetura efêmera, é simplesmente “algo de materiais leves”. Analisando as duas imagens 22 e 23, sendo a primeira o Palácio de Cristais, considerado o primeiro grande pavilhão efêmero da história, construído totalmente em aço e vidro no ano de 1850 e a segunda, um conjunto de “barracos” de uma favela não identificada, da cidade do Rio de Janeiro.

Imagem 22 – Palácio dos Cristais, 1850. Fonte;: http://jvillavisencio.blogspot.com.br/2011/04/vidro-na-arquitetura-visao-de-sintese.html

Imagem 23 – Casas de Favela. Fonte: http://geronimocoachingnow.com/?p=4324

Ambos efêmeros? Ou somente àquele que possui materiais leves pode ser considerado efêmero? Estruturalmente, os “barracos” são muito mais efêmeros do que o pavilhão. Porém, foram feitos para serem habitados e durarem pelo tempo da necessidade do morador. Já o pavilhão, em toda sua magnitude foi feito para ser “destruído”, ou melhor, desmontado. Dessa maneira, é perceptível que a linguagem efêmera está muito mais ligada ao tempo que o homem deseja essa efemeridade, transpondo o universo material das coisas.

O homem é um ser efêmero por natureza, na medida em que se encontra em constante transformação. Como já mencionado anteriormente, há uma grande transformação do homem moderno para o contemporâneo. As relações entre os homens na pós-modernidade, através das ideias de Bauman (2003), são “líquidas” e frágeis. Os laços tornam-se mais frouxos e as pessoas não se prendem mais às relações como antigamente. Sendo assim, o tempo na contemporaneidade é de certa forma, mais efêmero se comparado ao passado. Tudo está em fluxo e as redes de conexões digitais permitem que todos estejam conectados no mesmo tempo, o presente.

Retomando o universo do efêmero na a arquitetura, levando em consideração a configuração das cidades atuais e as relações das pessoas com o espaço urbano, é possível dizer que os caminhos da arquitetura também estão orientados no efêmero e no movimento.

A identidade de cada segmento da cidade é quase impossível de ser apagada, mesmo em meio a tantas transformações que ocorrem dentro desses espaços. Como exemplo, temos o centro da cidade, por mais Que suas condições sejam de decadência e deterioração, ainda sim, é lembrado metaforicamente, como o coração da cidade pela população local. O mesmo acontece com a linha férrea. O trem pode parar de trafegar pelo espaço, mas os trilhos permanecem rígidos, alinhados pelo chão. E Junto com eles tem-se a lembrança e eterna memória do trem que já passou. Peixoto (1997) traduz essa característica do espaço dizendo que

"A ferrovia, contudo, é também um mundo de coisas que se opõem ao movimento, que oferecem resistência. Coisas feitas para ficar, não disponíveis à manipulação. Coisas que, apesar de aviltadas, recusam-se a desaparecer. Dessa persistência talvez provenha sua dignidade. Uma altivez de coisas enraizadas. Não têm mais uso ou função. Apagadas do mapa da cidade, não guardam mais memória. Apenas estão ali. Não é fácil arrancá-las do chão, elas não se deixam facilmente erradicar. Têm peso, inércia, exigem grande esforço. Aqui tudo é feito para mover toneladas. (Peixoto, 1997, p. 106)."

Portanto, a linguagem do espaço consolidado é forte, difícil de ser apagada, e não permite que seja criada e imposta uma nova linguagem e maneira de se apropriar do espaço. Nesse âmbito, as intervenções urbanas de caráter pontual ganham uma dimensão nas cidades, justamente por terem um conteúdo e interpretação mais abertos e pela "possibilidade de trazer à tona significados ocultos ou esquecidos e apontar para novas possibilidades de uso" (PEIXOTO, 1997, p.).

Criar espaços, linguagens e perfis arquitetônicos que pretendam perdurar ao longo do tempo já não faz mais sentido para as cidades. "A arte não é mais eterna. Criar obras mestras ou criar um estilo que perdure por séculos e seja

lembrado na eternidade foi substituído pela efemeridade" (JAMESON, 2011).

Tendo em vista essa linguagem e a maneira de reviver o espaço urbano, sem tentar efetivar reformas na estrutura da cidade, Atentando ainda para a área de intervenção ainda que a área de intervenção do projeto que corresponde à linha férrea área essa, que esta inserida dentro de um cenário de decadência e de degradação, mas que, no entanto, possui um forte significado na memória histórica da cidade, o projeto em questão estuda novas possibilidades de uso dos espaços, de forma que as pessoas possam transitar e desenvolver uma percepção daquele ambiente, já que, percorrer o local dentro de um vagão torna-se inviável devido a ausência desse transporte ferroviário para a população

4. Projeto

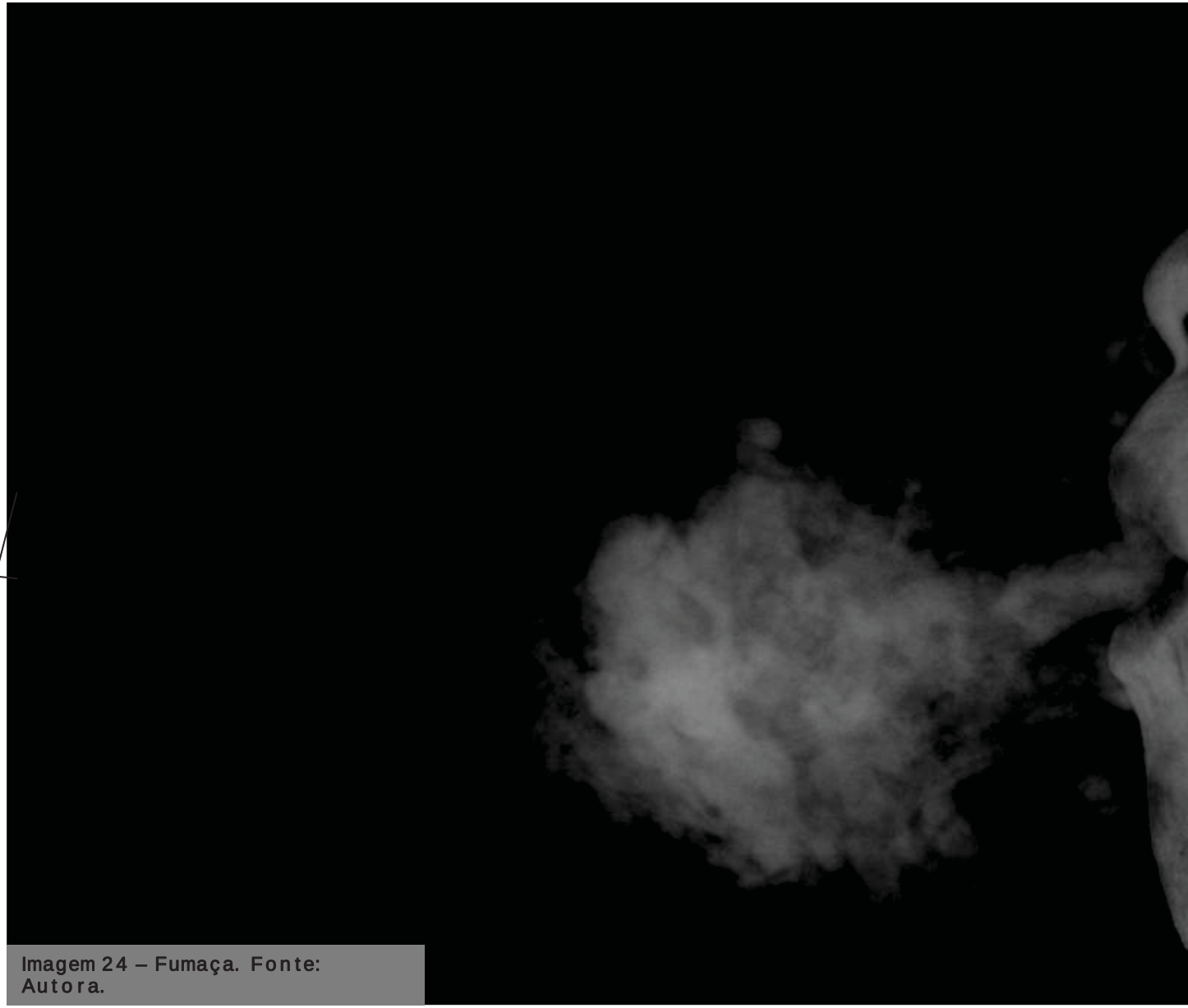


Imagem 24 – Fumaça. Fonte: Autora.

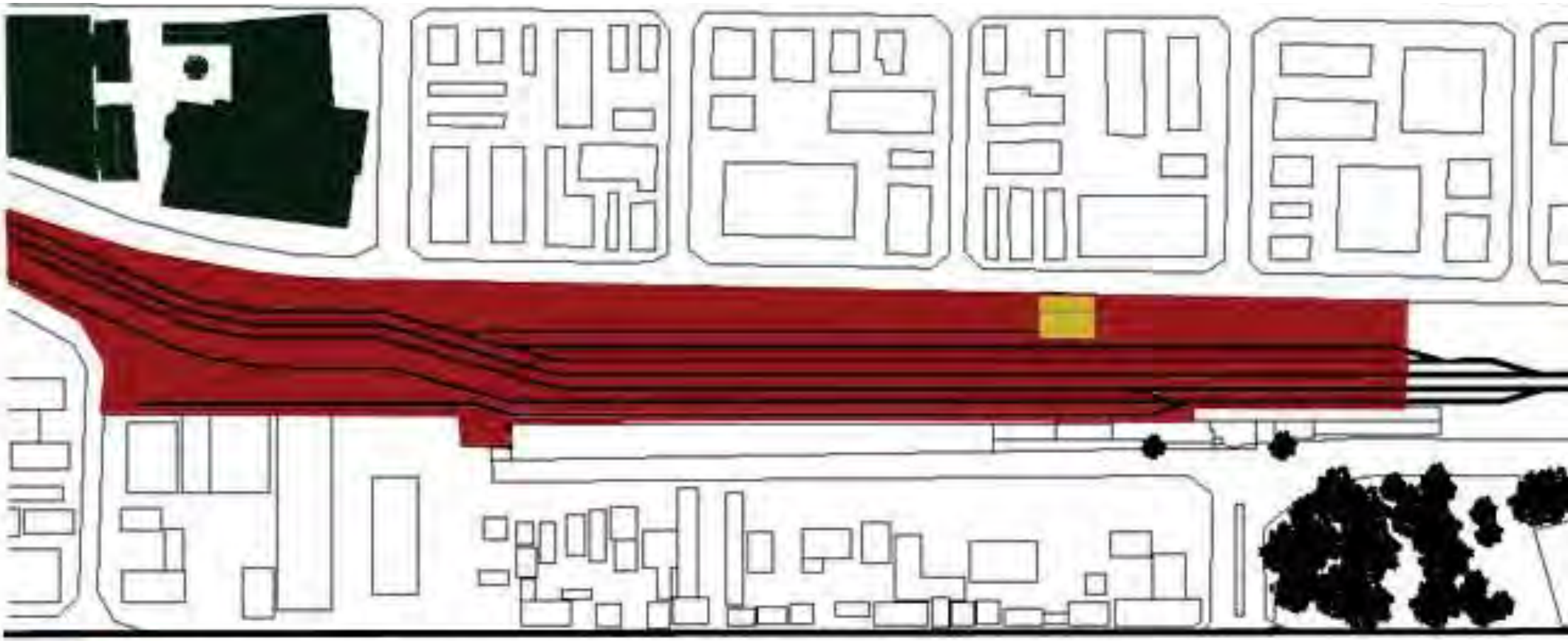


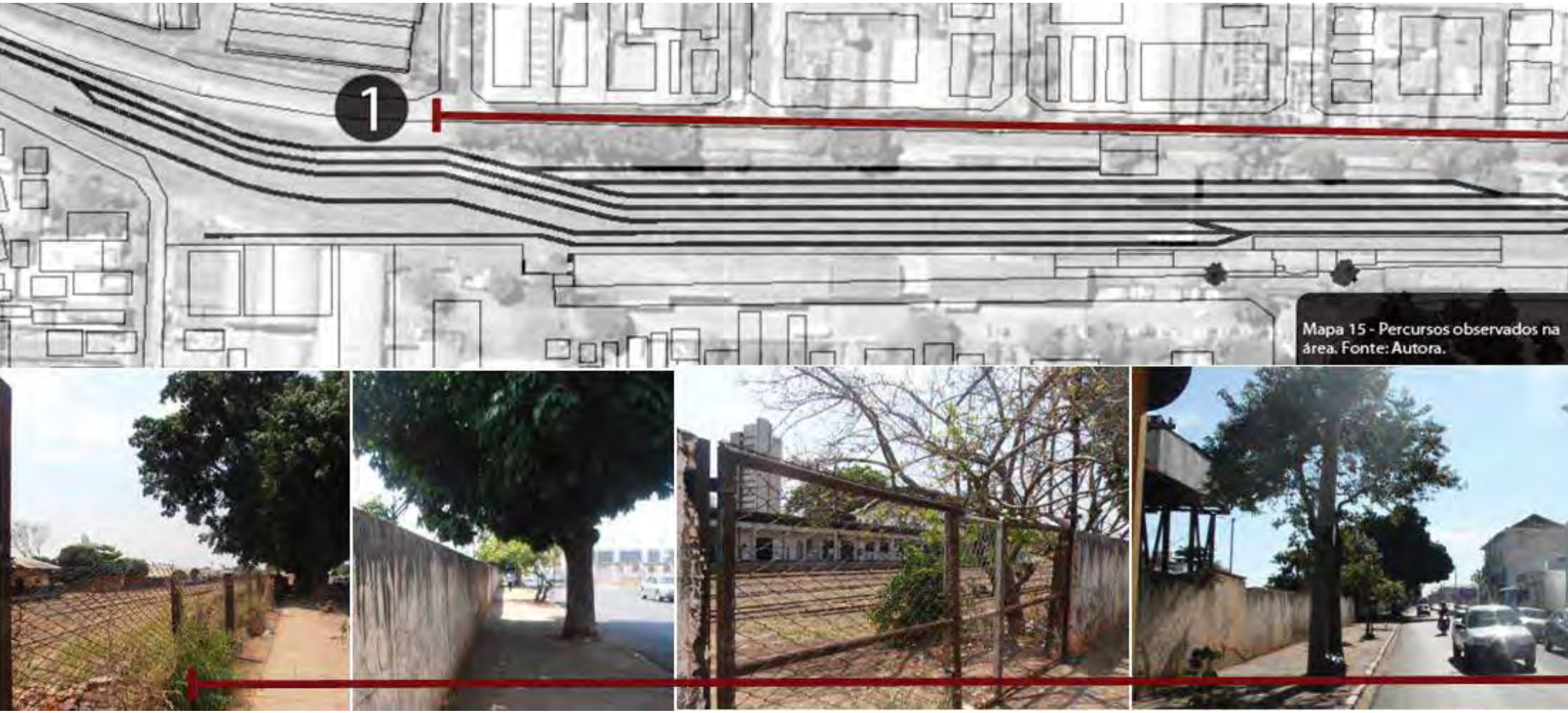
Imagem 25– Área de Implantação. Fonte: Autora.

4.1 Diretrizes Projetuais

Os primeiros estudos realizados sobre a área de intervenção tiveram como objetivo a compreensão da dinâmica do espaço abordado, assim como o universo de seus usuários. Com isso, as bases de orientação foram pautadas no uso que as pessoas fazem desse espaço e como transitam por ele.

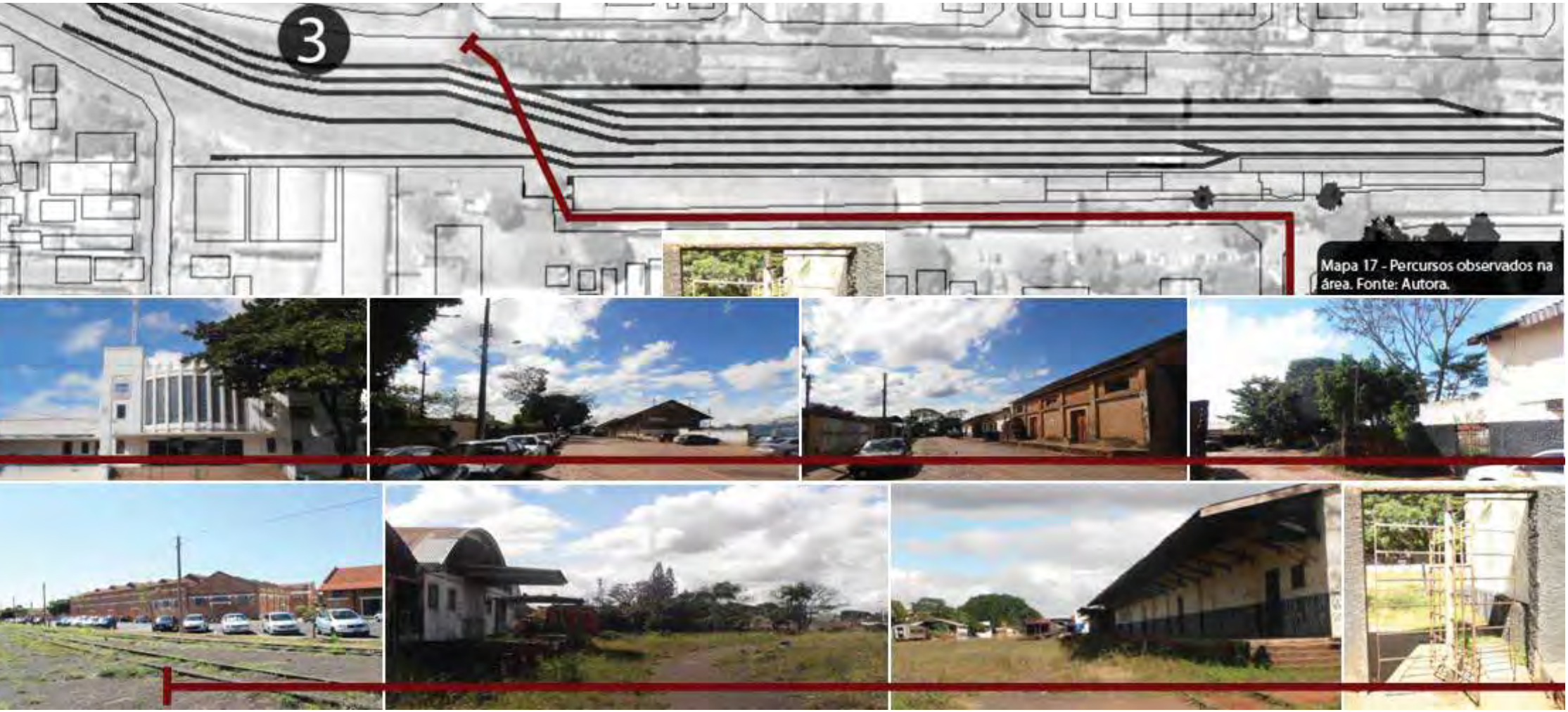
A partir desse diagnóstico, é possível setorizar cada fragmento de todo o local determinando os lugares mais propícios para permanência e convívio ou até onde os caminhos de desejo forem mais expressivos, propiciando melhor conforto, tanto visual como térmico para os transeuntes.

Em relação aos edifícios existentes ao redor da área, sem dúvida o Centro Cultural Matarazzo é àquele que tem a relação mais próxima com a intervenção proposta, primeiro pela sua localização frontal em relação a um dos setores da intervenção e por fim, por suas atividades culturais poderem ser potencializadas tirando partido do novo espaço proposto. Os mapas 15, 16 e 17 esquematizam os percursos realizados pelos pedestres ao longo de toda a área de intervenção.



Mapa 15 - Percursos observados na área. Fonte: Autora.

Mapa 16 - Percursos observados na área.
Fonte: Autora.



Mapa 17 - Percursos observados na área. Fonte: Autora.

O percurso de número 1 apresentado no mapa 15 corresponde a rua Floriano Peixoto e ao longo de toda a margem da linha férrea observa-se a presença de barreiras visuais e físicas (grades e muros). Como o acesso é restrito por essas barreiras, em alguns pontos as grades foram destruídas e os muros parcialmente arruinados (imagem 26) o que torna a qualidade visual dessa rua regular, influenciando também, na linha férrea, que acaba sendo negada e separada da dinâmica da cidade por muros cegos.

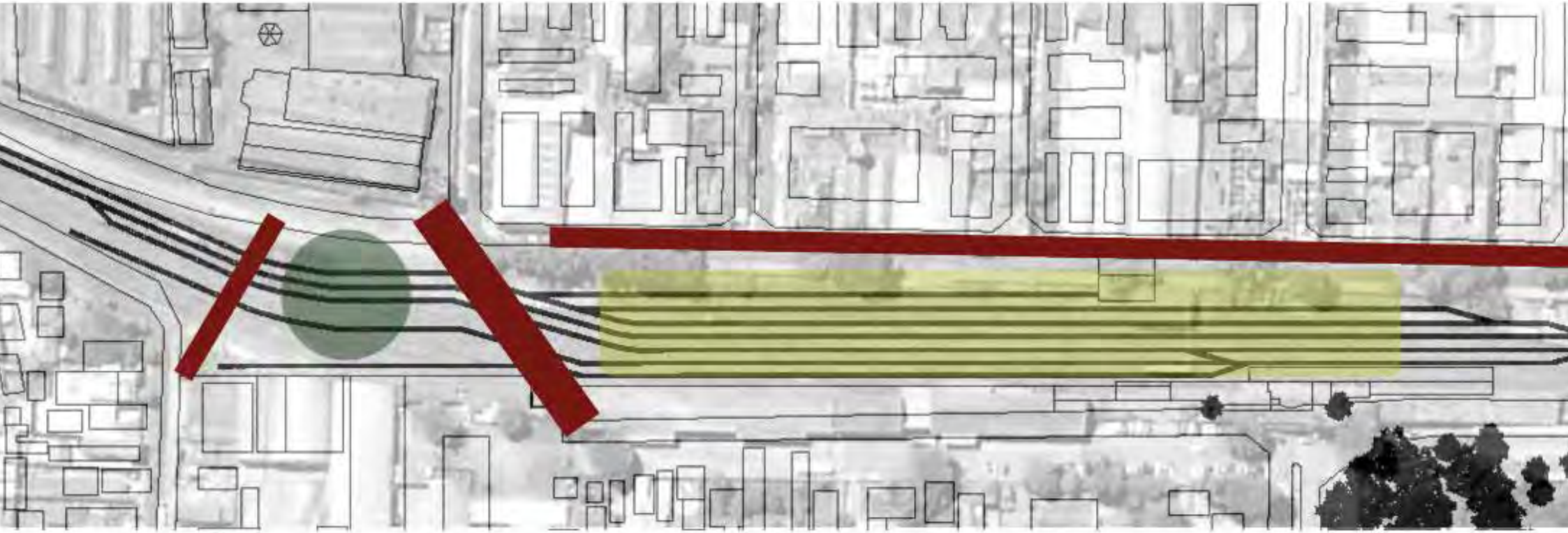
Tanto o percurso de número 2 e 3 dos mapas 16 e 17, respectivamente, representam os caminhos de desejo

Imagem 26 – Parte do muro destruído. Fonte: Autora.

produzidos pelo trânsito regular de pessoas. Deve-se destacar o caminho do percurso 3 desde a "roleta" até o Matarazzo, pois nessa porção as marcas de pisadas no chão e a grama quase que inexistente expressam bem a intensidade do fluxo do trajeto.

Através dessa análise, é possível estabelecer uma setorização mais detalhada de toda a área de intervenção.

Imagem 27 – Vista aérea da área com destaque para o caminho de desejo.. Fonte: Autora.



ÁREA DE PERMANÊNCIA E CONVÍVIO

ÁREA PASSAGEM ESPORÁDICA

ÁREA DE INTENSA CIRCULAÇÃO

Mapa 18 - Setorização da área de intervenção. Fonte: Autora.

A “área de permanência e convívio” do mapa 18 se justifica por três principais fatores principais, sendo eles enumerados como:

1. Grande área adjacente aos trilhos permite maior flexibilidade para construir e implantar elementos estruturais.
2. Sendo que o fluxo de trens neste espaço acontece somente uma vez na semana, (apresentado no capítulo X), há pouca interferência no uso da área.
3. A proximidade com o Matarazzo cria uma relação entre os dois espaços, podendo servir de área de convivência em comum.

Em relação à “área de intensa circulação” definida ainda no mapa 18, justifica-se por serem áreas de grande circulação de pessoas. Dessa maneira o projeto prevê áreas de passagem, em que sejam dispostos mecanismos que melhorem o conforto térmico.

Por fim, na “área de passagem esporádica” a intervenção tem pouca atuação por duas questões fundamentais:

1. Área com maior fluxo ferroviário, sendo assim, menos espaços livres para o projeto.

2. Inexistência de recuos que permitam definir áreas de convivência.

4.2 Conceito e Desenvolvimento

O projeto se fundamenta em duas questões básicas para ser delineado:

1. O Efêmero como linguagem do próprio espaço em transformação.
2. O lugar não pertence à intervenção proposta, e sim à ferrovia, ou seja, a memória e identidades pertencem somente à linha férrea.

Com isso intervir na linha férrea sem deixar marcas ou novas cicatrizes é pensar na única área que permite uma nova penetração. O espaço aéreo.

O chão pertence aos trilhos de aço que compõe a malha férrea. Somente à ela. O chão é o espaço, a identidade enquanto o ar é o movimento. Por isso, de uma maneira metafórica o conceito do projeto é que ele se movimente com o ar.

Concretamente, a materialização desse "objeto que se movimenta no ar" é possível com a elaboração de dois elementos estruturais:

1. Uma estrutura modular, de fácil montagem e desmontagem que tenha dispositivos como trilhos e ganchos que permitam o movimento.

2. Elementos como mobiliários, coberturas e cortinas quando enganchados nesses dispositivos, possam se mover pela estrutura.

4.3 A Estrutura

Imagem 28 – Croqui da estrutura. Fonte: Autora.

MEDIA LINIEN OLYMPISCHES DORF (Munique-Alemanha, 1971) - – hans hollein

O “Media Linien” é um sistema de tubos que percorrem uma extensão de 1,6 km da Vila Olímpica da Cidade de Munique, que aglomerados formam espaços para o convívio dos usuários.

Basicamente formada cilindros em aço pré-fabricado, a estrutura carrega iluminação coberturas para a proteção contra a chuva e o sol, sistema de áudio, refrigeração e aquecimento. As cores dos tubos funcionam como orientação dos espaços. “É um sistema de pré-fabricados que podem expandir-se assim como os trilhos de um trem de brinquedo que podem ser montados nos espaços desejados” (HOLLEIN, 1972.) Podem alargar-se e configurar espaços. Três meses foi o tempo necessário entre o planejamento e a conclusão do projeto.

Imagem 29 – Vista geral do MEDIA LINIEN OLYMPISCHES DORF. Fonte: http://www.hollein.com/

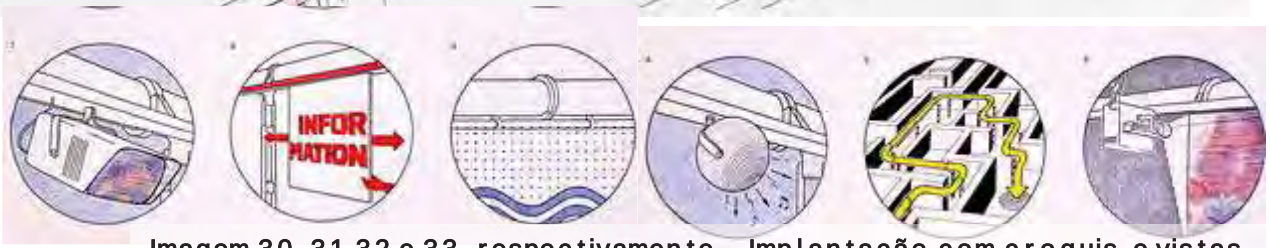


Imagem 30, 31 32 e 33, respectivamente – Implantação com croquis, e vistas gerais do MEDIA LINIEN OLYMPISCHES DORF. Fonte: http://www.hollein.com/

Estrutura Principal

Assim como os “canos” Proposto no projeto de Hans Hollein, este projeto pretende criar uma extensão de canos, que suportem elementos como cobertura, mobiliário, iluminação, água, e outros elementos que podem ser definidos pelo usuário. Esses Elementos percorrem a linha férrea, cruzando em alguns pontos,

Esses canos são feitos em aço com seção circular de 30cm e são suspensos por pilares dispostos de maneira a não obstruir a passagem do trem na linha férrea. Em relação a altura, há um vão livre de 5.50 m, sendo o mínimo exigido para elementos que cruzem a linha férrea no espaço aéreo.

A cor dos elementos é a cinza, pois o objetivo é que não se destaquem no espaço, e se homogeneízem com o ambiente. Além disso, assumindo os elementos que se movimentam nesta estrutura como os norteadores do conceito do projeto, eles assumem as cores, e se destacam no espaço.

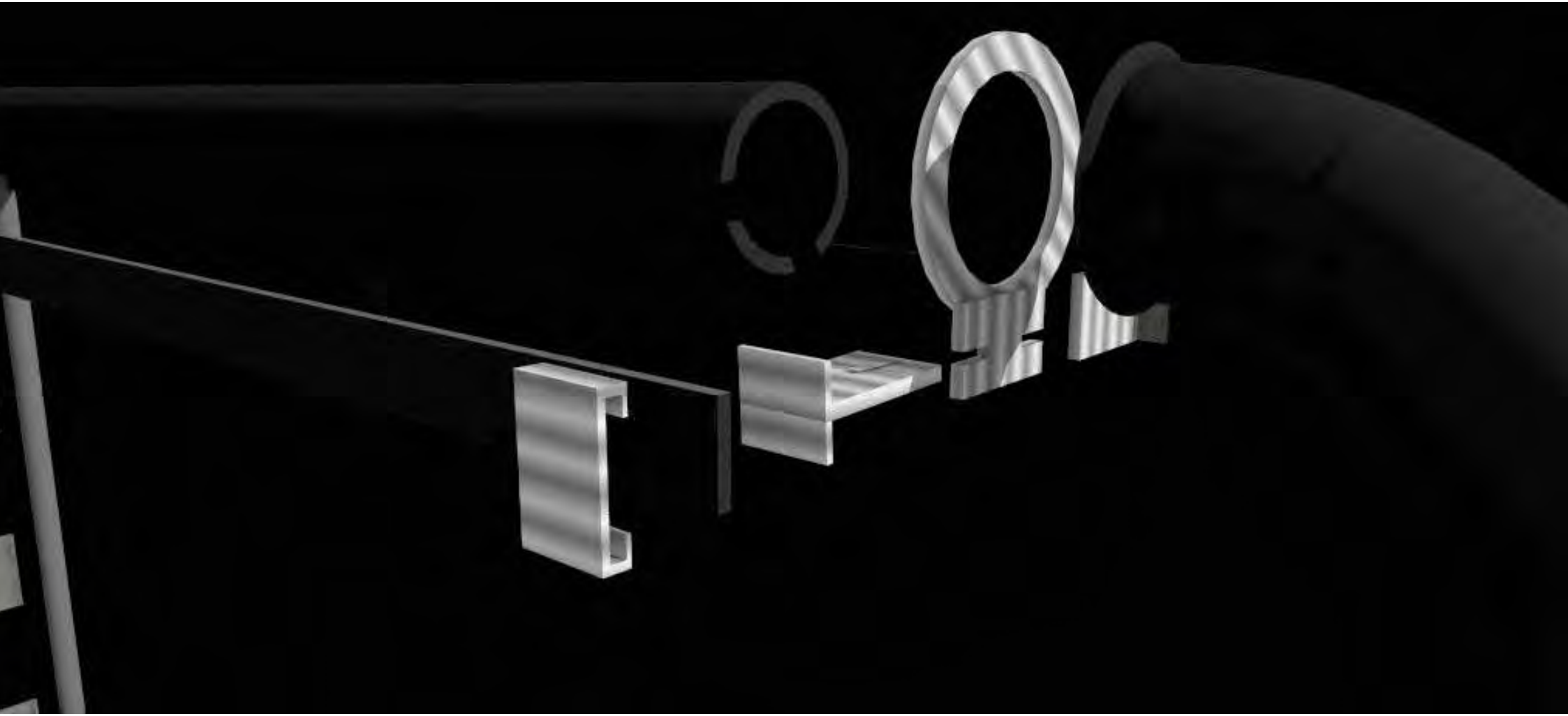


Imagem 34 – Perspectiva explicativa da estrutura. Fonte: Autora

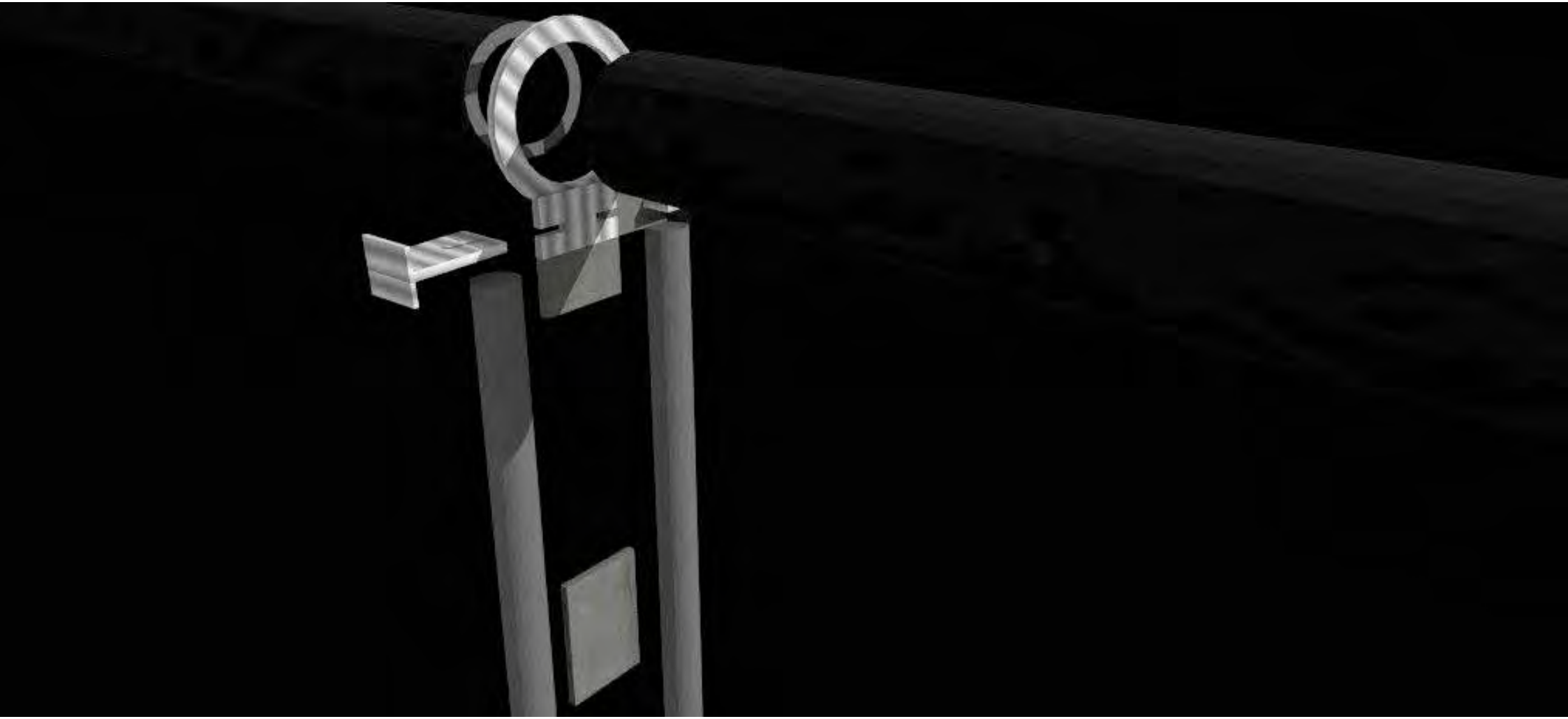
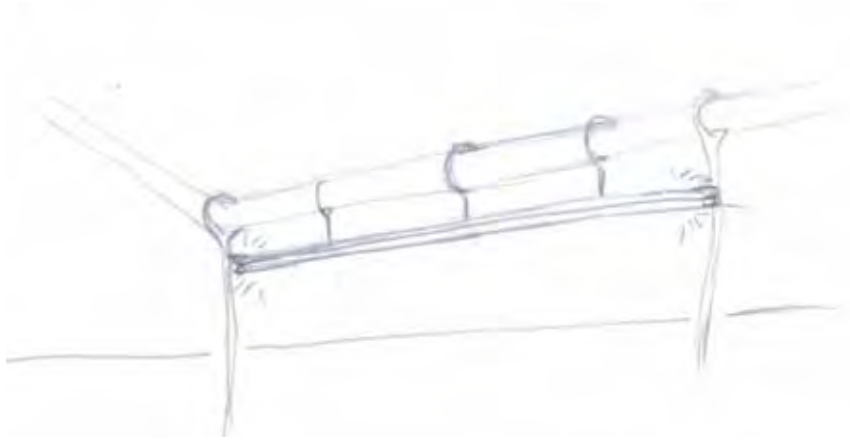


Imagem 35 – Perspectiva explicativa da estrutura. Fonte: Autora

Iluminação

A iluminação é suspensa por fios de aço de diâmetro 1mm que se prendem aos encaixes da estrutura a cada 2,5 m de comprimento. As caixas de luz tem tamanho de 5 m e percorrem toda a estensão da estrutura principal de canos. Em alguns pontos, como na área de convivência em frente ao Matarazzo, as caixa de luz também são dispostas nos canos secundários. A imagem 36 mostra de maneira esquemática como a iluminação é presa na estrutura.



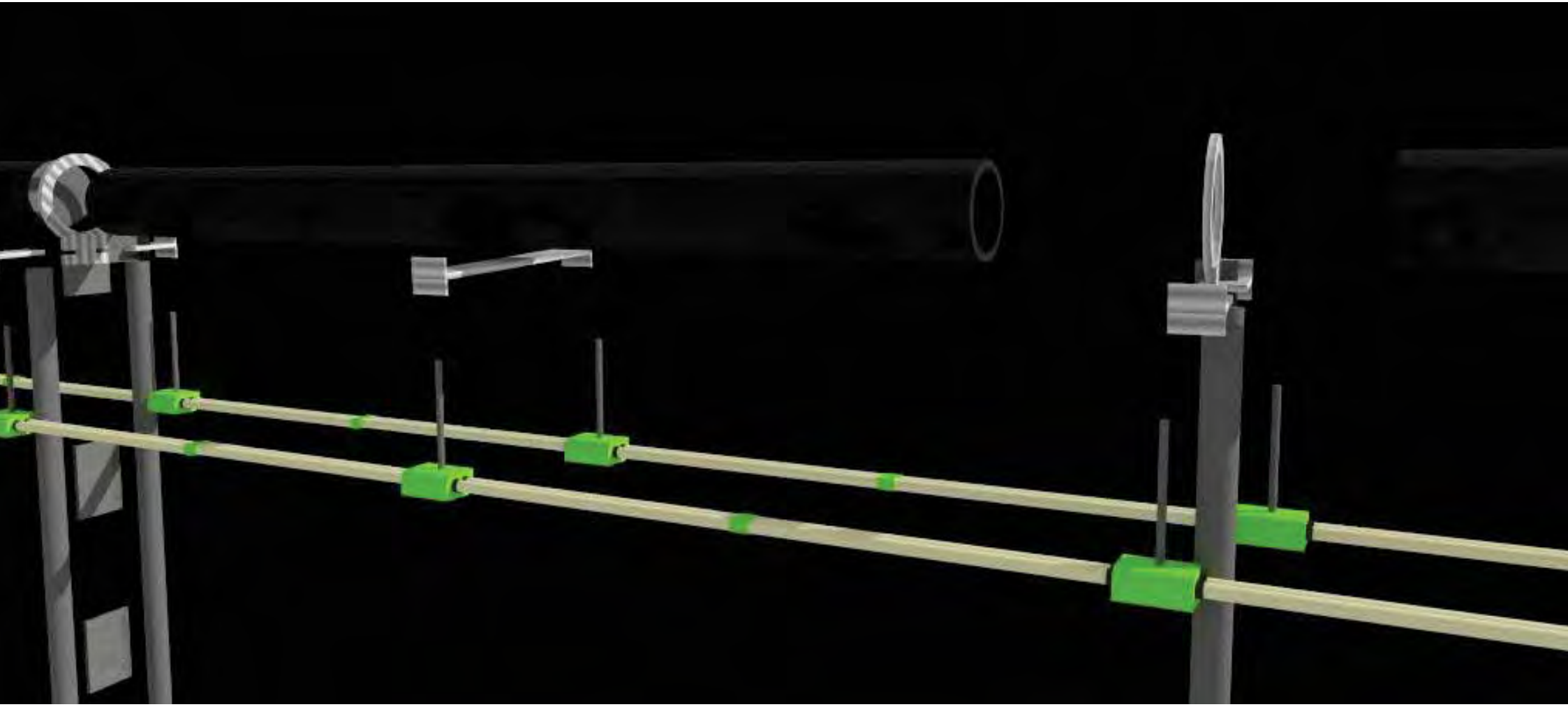


Imagem 36– Perspectiva explicativa da Iluminação. Fonte: Autora

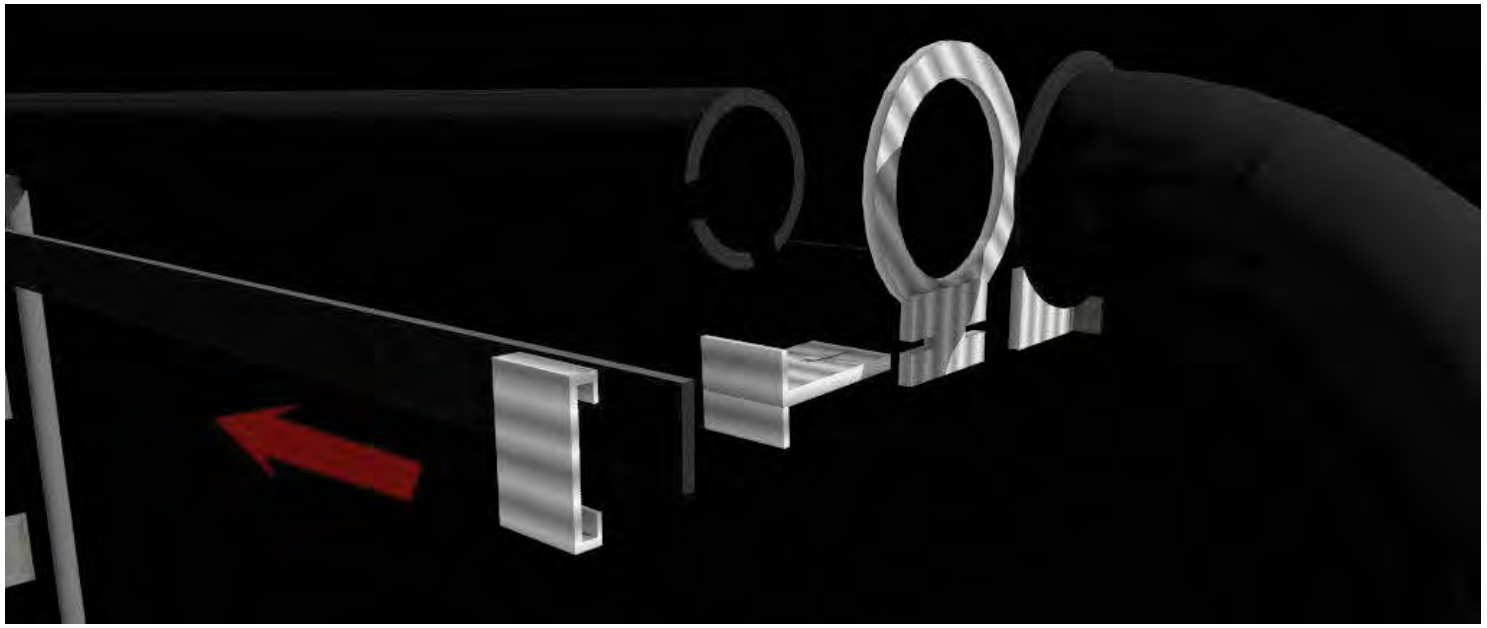
4.4 O “Aéreo”

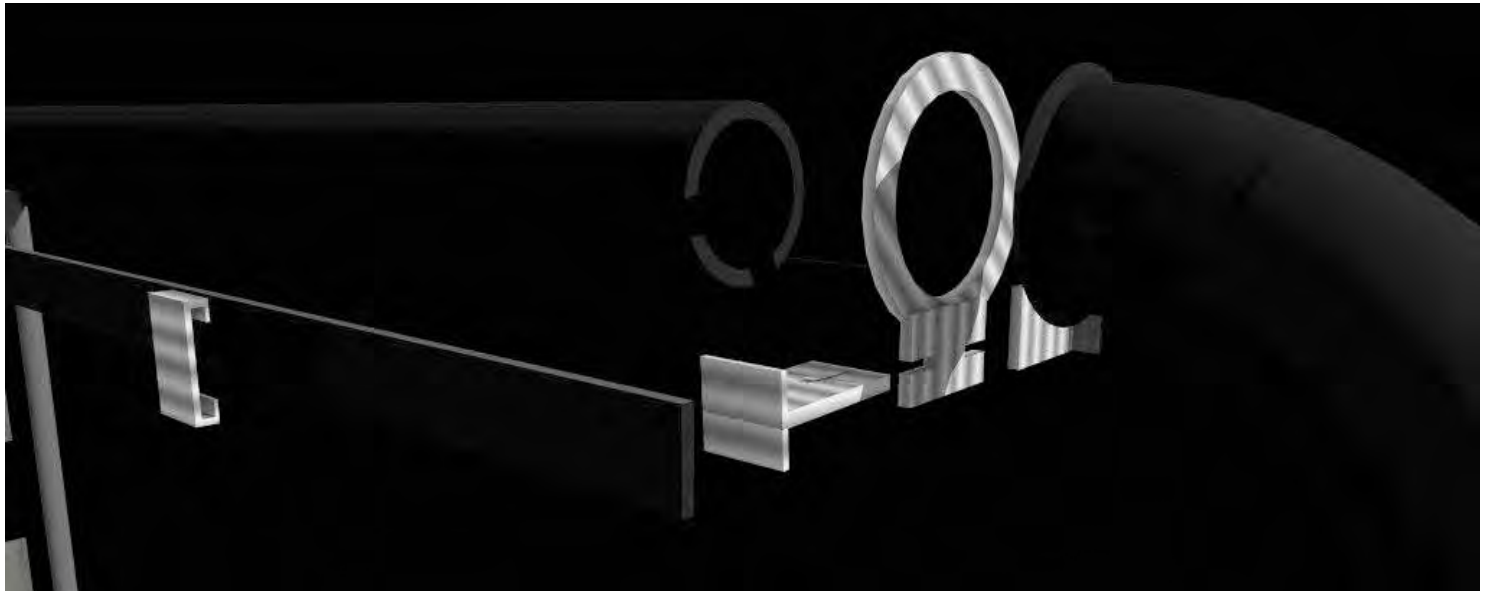
Imagem 37– foto de fios de eletricidade. Fonte: Autora

Trilhos aéreos

Os elementos que se movimentam (mobiliário, cobertura e cortinas) são acoplados a trilhos móveis dispostos nas laterais superiores da estrutura, assim como é possível observar nas imagens 38 e 39.

- O mecanismo é similar ao dos trilhos usados para correr cortinas.
- Para suportar o peso dos elementos, os trilhos são enganchados em vigas de perfil “I”, presos nos pilares e encaixes da estrutura.
- Os trilhos são metálicos.





Imagens 38 e 39 – Perspectivas explicativas dos trilhos. Fonte: Autora

Mobiliário

Foi criado um conjunto de três peças em madeira, que unidas formam um módulo que se encaixa, Assim como pode ser visto nas imagens 40 , 41 e 42. As peças são enganchadas nos fios suspensos na estrutura e podem ser configuradas da maneira mais conveniente ao usuário. Assim, as peças podem se mover e se transformarem em objetos como bancos, mesas, apoios, ou uma superfície para descanso.

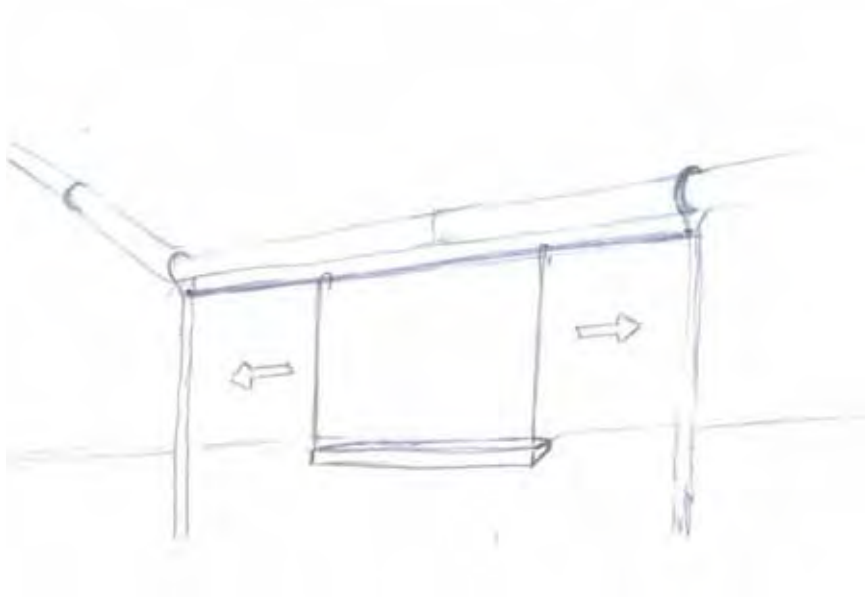
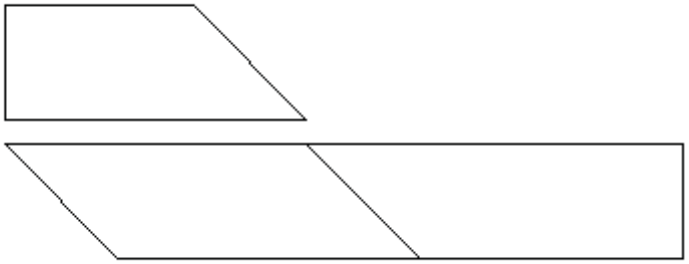
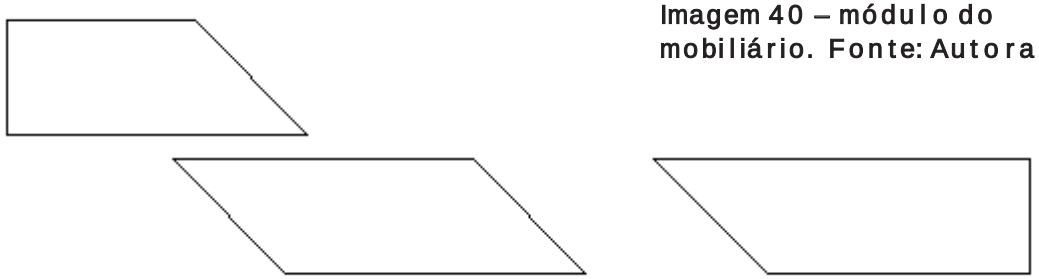
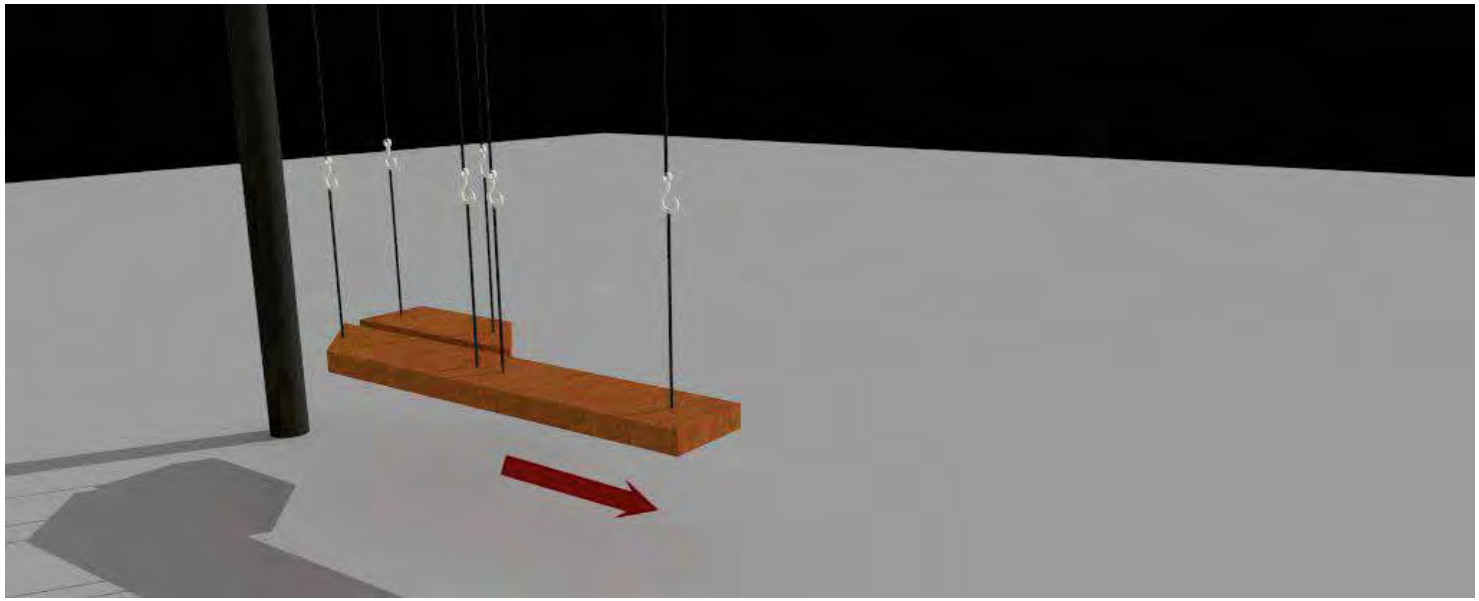
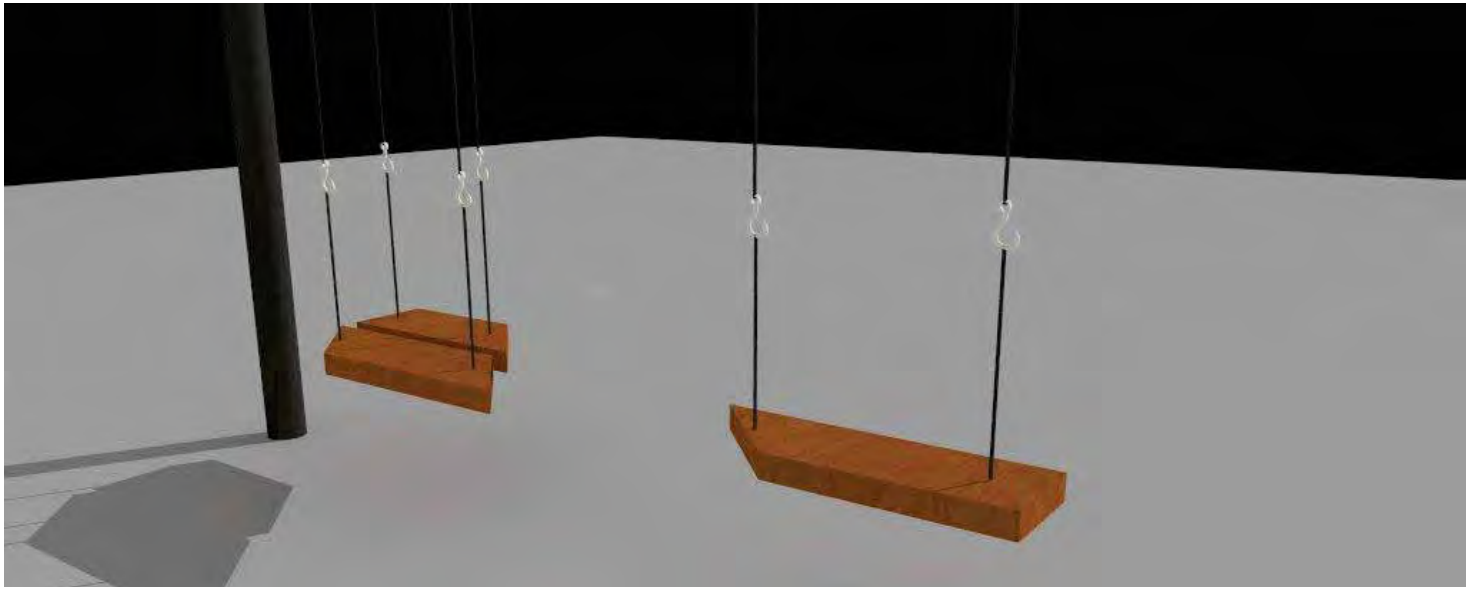


Imagem 40 – módulo do mobiliário. Fonte: Autora







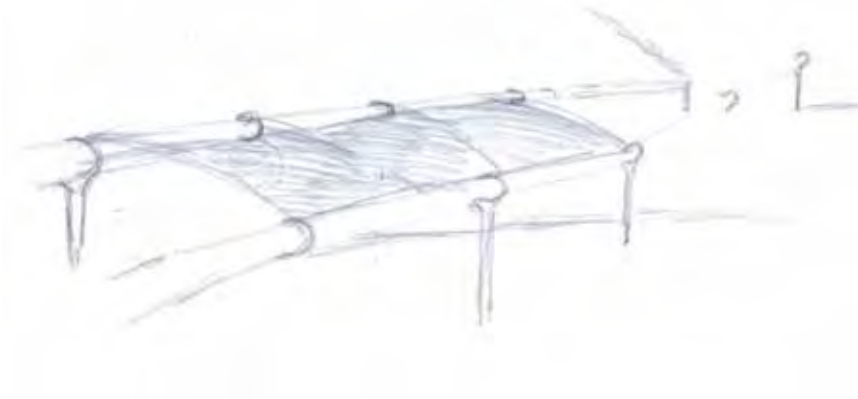


Imagens 41 e 42 – Perspectivas explicativas dos mobiliários. Fonte: Autora

Cobertura e cortinas

Movimento causado pelo vento, proteção contra a insolação e intimidade são características que norteiam a criação de elementos com tecidos que percorrem os trilhos da estrutura. Assim como na imagem 43 a instalação urbana proposta pelo casal Christo e Jeanne Claude em 2005 no Central Park, na cidade de Nova Iorque, mexe com a percepção do espaço através do movimento dos tecidos.

Na intervenção proposta neste trabalho o tecido exerce um papel fundamental na criação dos espaços por estar em constante movimento



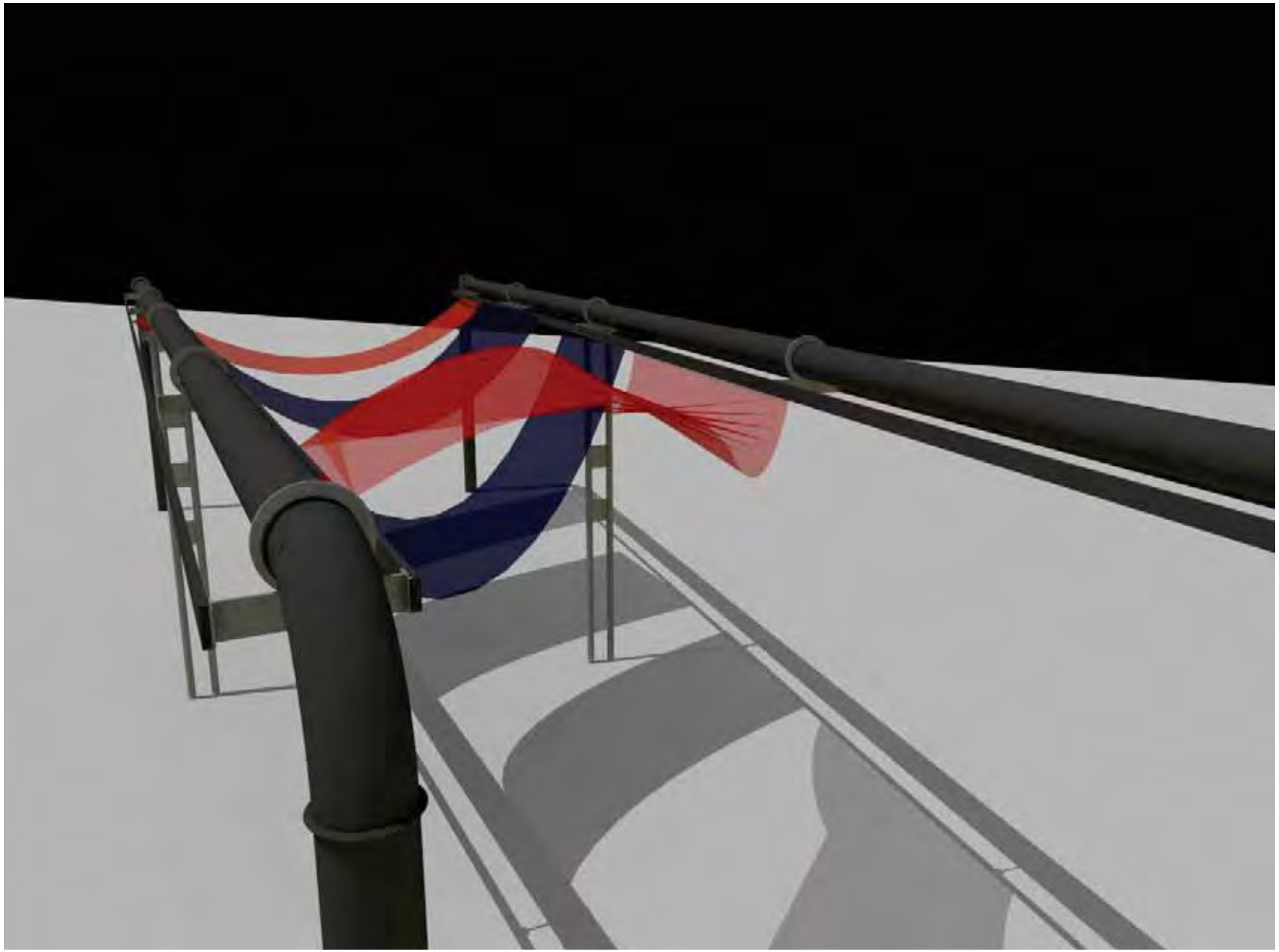
Imagens 43 – Intervenção Artística no Central Park, em Nova Iorque.
Fonte: http://www.archdaily.com.br/35977/arte-e-arquitetura-christo-and-jeanne-claude/

com o vento. Além disso, o vento é um elemento que deve ser explorado na área de intervenção, pois como a linha localiza-se no ponto mais alto do terreno a corrente de ar é contínua.

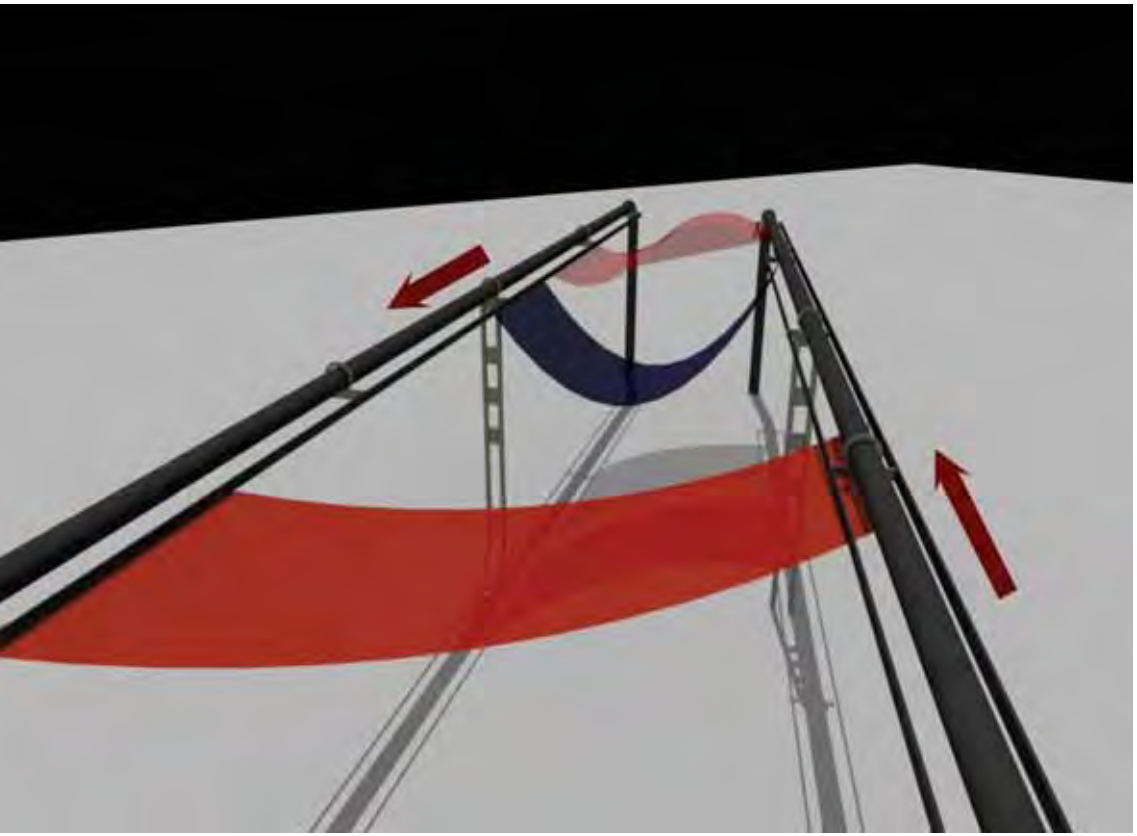
As coberturas foram dispostas pensando nos lugares de maior circulação de pessoas, orientadas nos caminhos de desejo observados. Elas são enganchadas nos trilhos da estrutura, podendo ser fixadas nas duas extremidades do tecido, formando a cobertura, ou somente em uma das extremidades, formando as cortinas.

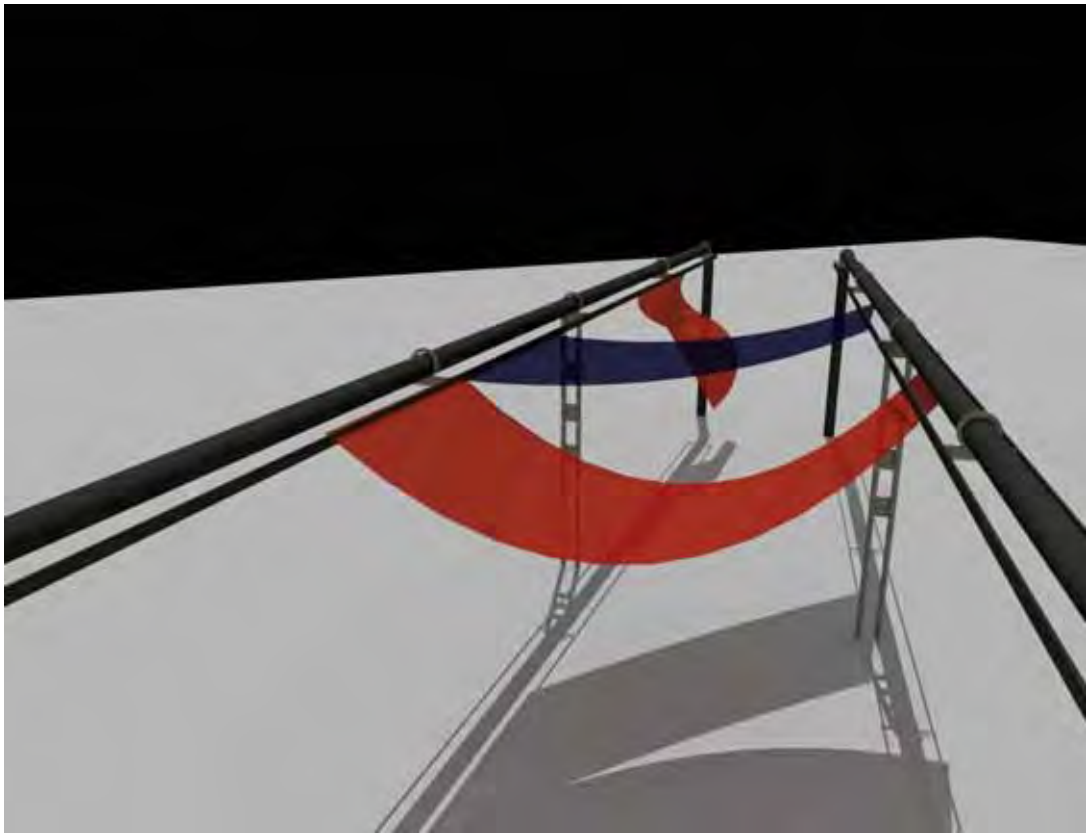
Os tecidos têm tamanhos diferentes para assim poderem mover-se livremente nos trilhos e ainda provocar uma dinâmica visual, como pode ser observado nas imagens (44, 45 e 46).

As cores definidas para os tecidos foram o azul, laranja e vermelho, e ainda são propostos tecidos opacos e com transparência.



Imagens 44 – Perspectivasexplicativas da cobertura. Fonte: Autora





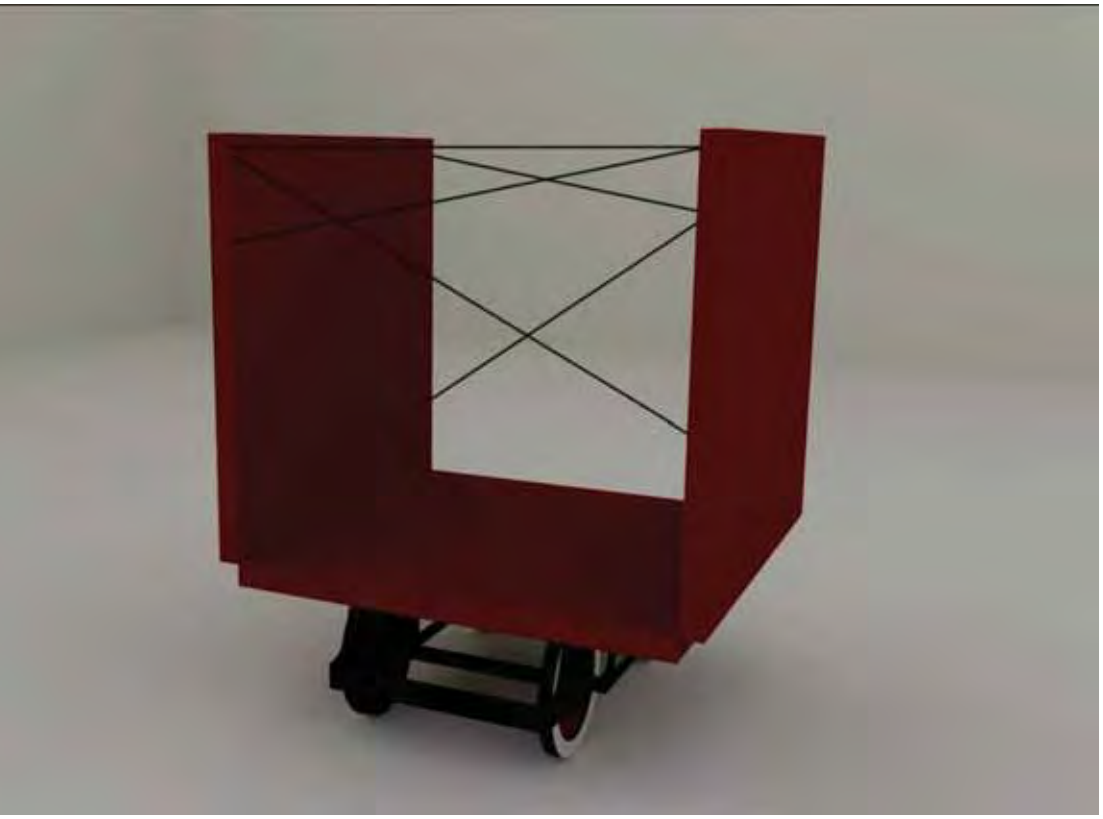
Imagens 45 e 46
Perspectivas explicativas da cobertura. Fonte: Autora

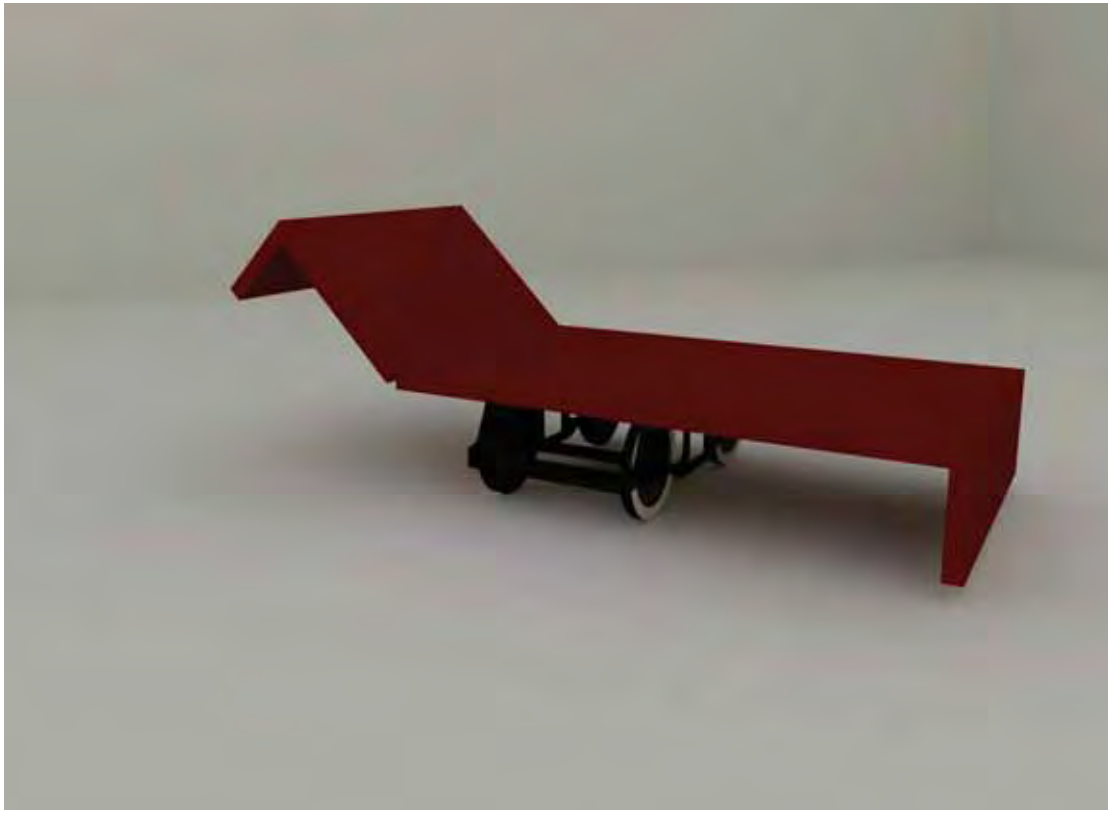
Carrinhos sobre os trilhos

Estruturas em madeira que podem ser usadas para duas finalidades, a de transitar pelos trilhos do trem e percorrê-los, ou como plataformas, assim como é mostrado nas imagens 47, 48 e 49. Quando abertos, podem associar-se e formarem uma grande plataforma, usada, por exemplo, como palco de apresentações musicais e teatrais.

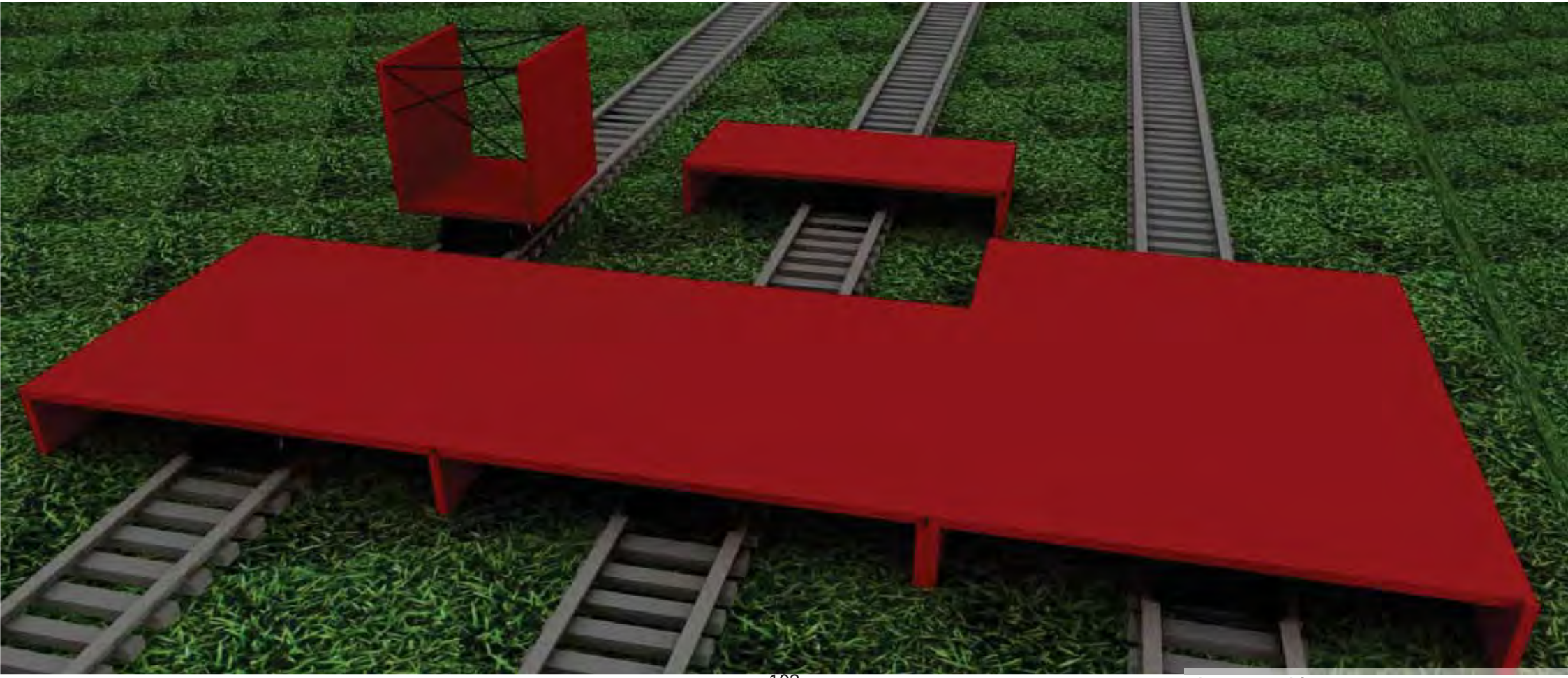
A estabilidade dos carrinhos é feito pelas rodas que se travam nos trilhos, assim como o travamento das suas “paredes” é feito por tirantes que se amarram e não permitem que o carrinho abra, imagem 47.

A cor definida foi o vermelho, pois os trens da companhia ALL (América Latina Logística) apresentam esta mesma cor, e assim cria-se uma identidade entre os carrinhos propostos e os trens que transitam pela linha.





Imagens 47 e 48– Perspectivas explicativas dos carrinhos. Fonte: Autora



Imagens 49– Perspectivasexplicativa dos carrinhos. Fonte: Autora

Uso dos elementos do Espaço

Como o próprio conceito do projeto estabelece uma relação de assumir a área como ela é, com sua identidade própria de deterioração e ruína, usar os elementos que configuram o espaço torna-se essencial.

> "O musgo e a Hera que brotam de todos os interstícios completam o trabalho do tempo integrando aquele símbolo de potência transformadora do homem em mais um relevo da paisagem natural. (...) Como no pitoresco, com suas ruínas cobertas por heras, em vez de se destacar, elevando-se, as edificações se confundem com o solo. Em vez de arquitetura, desarquitetura (PEIXOTO, Nelson Brissac. Arte/Cidade, 1997, p.106)".

Imagens 50 e 51– Vagões abandonados na área de intervenção. Fonte: Autora

Assim como nas “ruínas” citadas por Peixoto em Arte/Cidade, a área do projeto também apresenta essas marcas do tempo, como o metal corroído, a cobertura vegetal que aos poucos cobre chão, muros e vagões abandonados, a tinta descascada, elementos que podem ser observados na imagem X, e são assumidos no projeto.

4.5 IMAGENS DA INTERVENÇÃO

Imagem 52 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

Imagem 53 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

Imagem 54 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

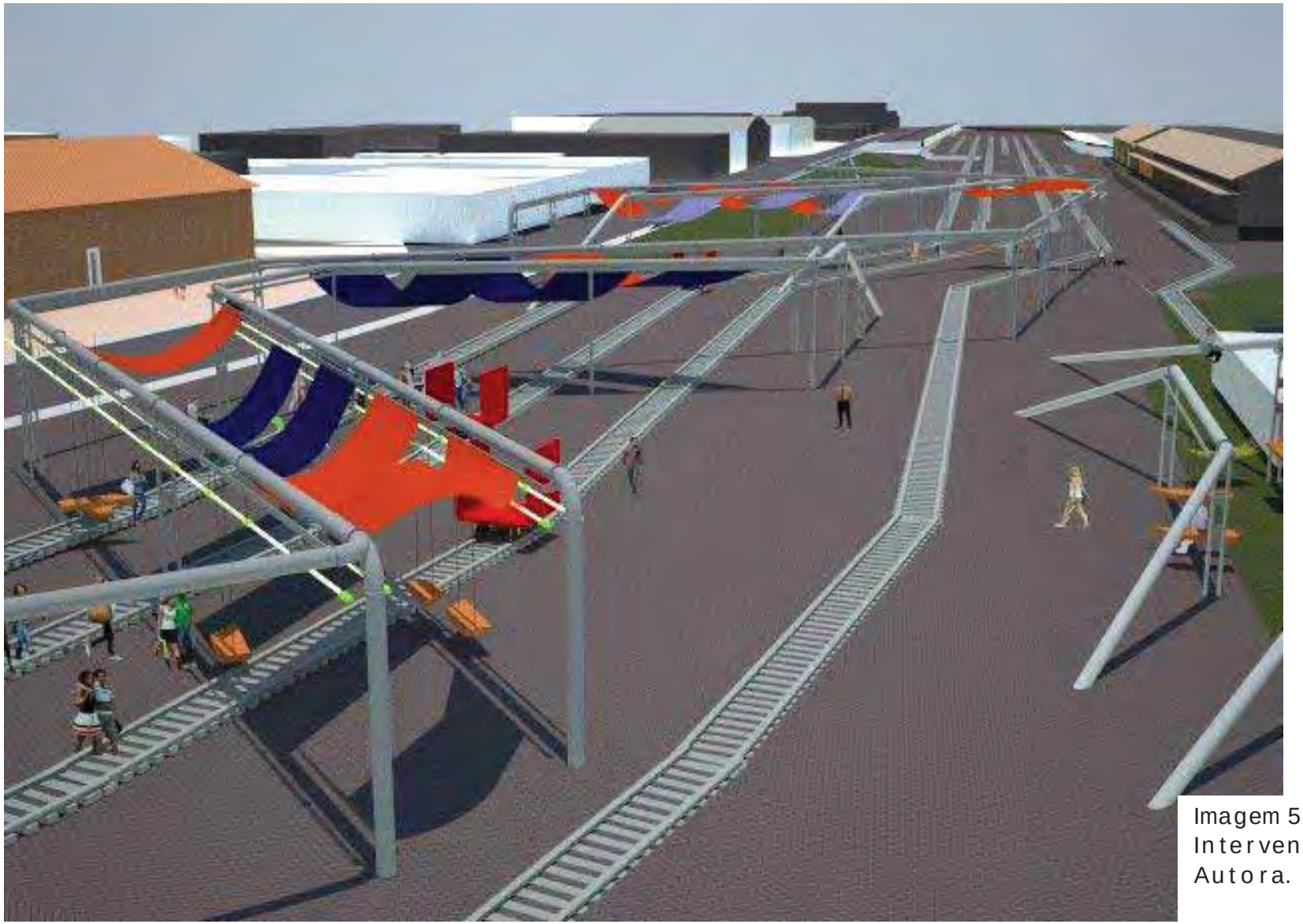


Imagem 55 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

Imagem 56 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

Imagem 57 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

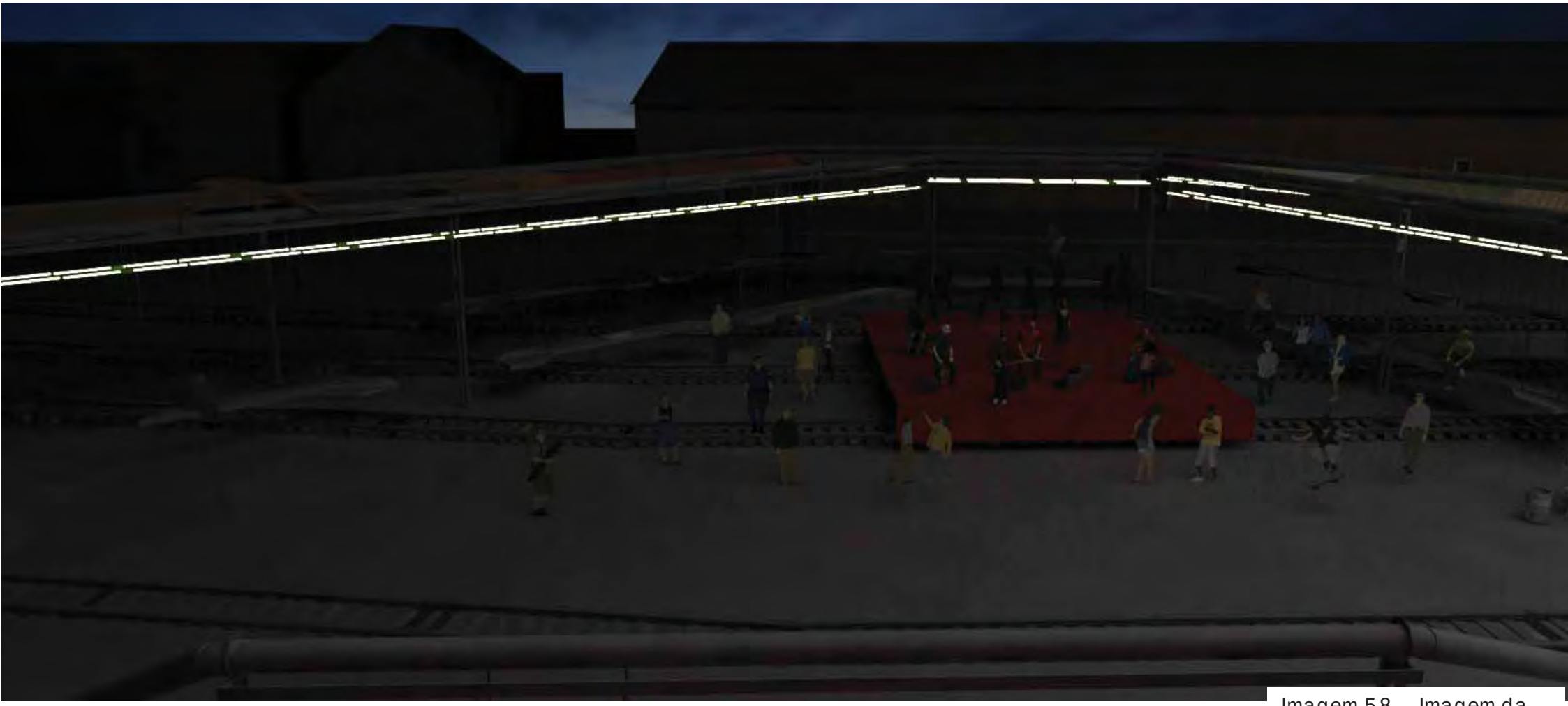


Imagem 58 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

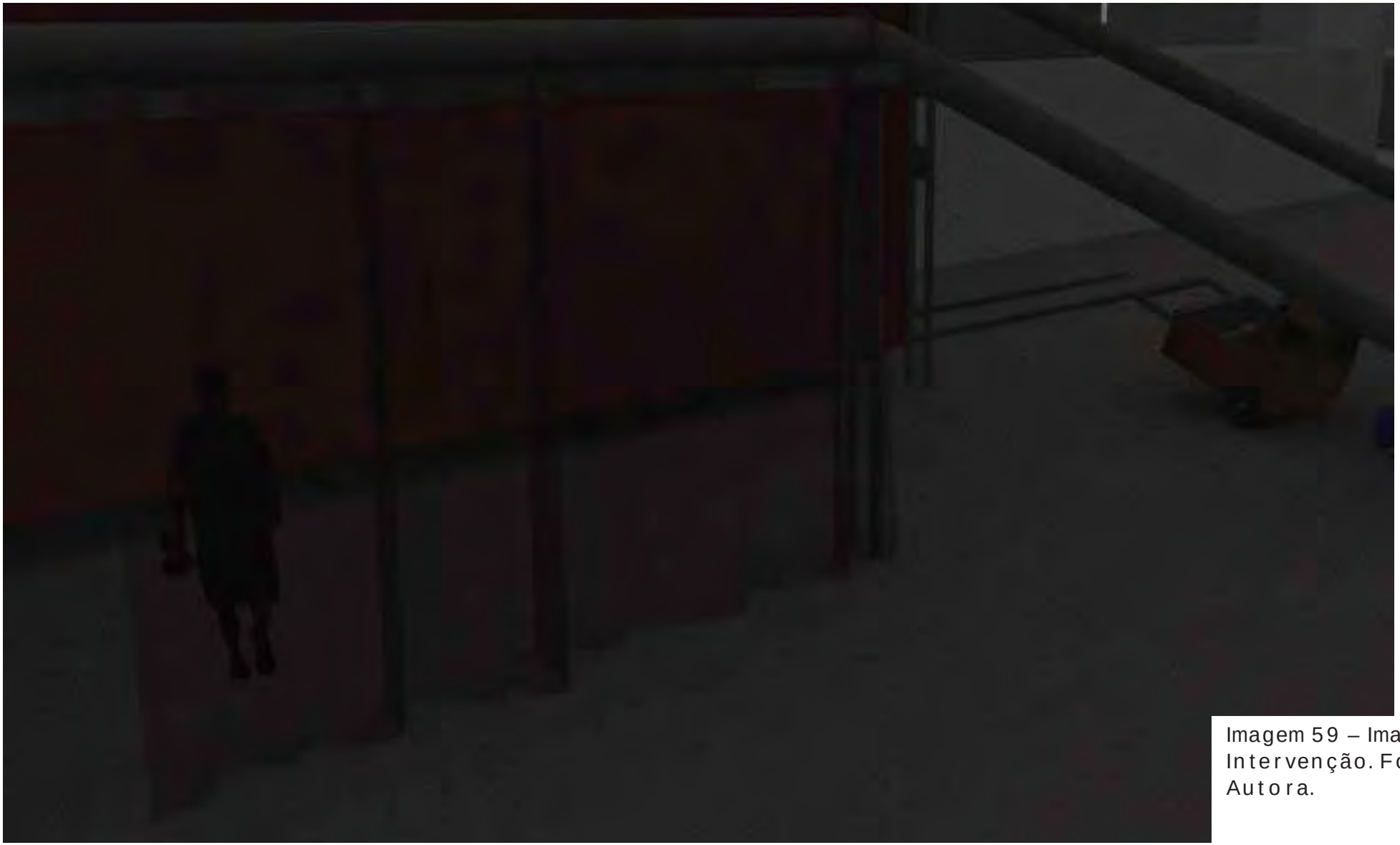


Imagem 59 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

Imagem 60 – Imagem da Intervenção. Fonte: Autora.

As Imagens das perspectivas do lugar tentam abordar algumas hipóteses de uso no espaço.
Foram propostas alternativas mediante as seguintes características:

- Intimidade (imagens 57 e 59)
- Privacidade (Imagem 59)
- Espaço lúdico (Imagem 56)
- Apresentações artísticas (Imagem 58)
- Passagem com sombreamento (Imagens 52 e 54)
- Áreas de vazio e isolamento (Imagem 59)
- permanência (Em frente ao Centro Cultural Matarzzo) (Imagem 58)
- Passagem (caminhos de desejo)
- Permeabilidade visual para a área de intervenção com vista da rua (imagem 60).

5. Considerações Finais

De maneira concisa, é possível estabelecer dois importantes pontos que finalizem a importância da criação de um espaço efêmero e com diversas possibilidades de uso, assim como apresentado nas perspectivas.

1. Atrair o olhar do usuário para algo diferente do que ele está acostumado no seu dia a dia, sendo lúdico, sensível, e transmita emoção;
2. Assumir seus desejos como sendo norteador da organização e formação de ambiência urbana.

   É fato de que as áreas centrais das cidades de hoje, assim como a linha férrea de

Presidente Prudente encontram-se degradadas e com usos marginalizados. Mas, investir em revitalizações estruturais, que “limpem e enfeitem” o espaço, negando os usos e pessoas que ali se estabelecem devem ser abolidas do universo do arquiteto e urbanista, pois simplesmente promovem a gentrificação e descaracterização da área.

Revitalizar é pensar em relações, afetos e desejos. Partindo do princípio do usuário criar seu espaço, a relação ambiente/homem de finaliza.

Sem dúvida olhar para essas áreas decadentes da cidade, é estar diante de uma malha complexa de relações, muito difícil de ser compreendida. Mas a complexidade desses núcleos urbanos está nos usos e relações entre os seres humanos. Por isso, pensar no espaço é pensar no homem, e a partir dele a arquitetura ser criada.

6. BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Santos Diores. Formação de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Faculdade de Filosofia e Letras de Presidente Prudente, 1972.
- ABREU, Santos Diores. Textos e Contextos para a Leitura Geográfica de uma cidade média.Maria Encarnação Sposito; org – Presidente Prudente: (s.n), 2001.
- CALVINO, Ítalo. Cidades Invisíveis, 12ª edição, Companhia das Letras, 1990, 152 p.
- PAZ, Daniel J. Mellado. Arquitetura Efêmera ou transitória – Esboços de uma

caracterização. Vitrúvius – arquitextos. 102.06. ano 09, nov. 2008.

- AUGÉ, Marc. Não Lugares: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade. Tradução de Maria Lúcia Pereira -Campinas, SP : Papirus, 1994. -- (Coleção Travessia do século).
- BINDE, João Luis Binde. Não Lugares – Marc Augé Resenha. Revista Antropos, volume 2, ano 1, maio de 2008.
- Bauman, Zygmunt. Amor Líquido: Sobre a Fragilidade dos laços Humanos. ; Tradução Carlos Alberto Medeiros – Rio de Janeiro: Zahar, 2004.
- FREDRIC, Jameson. Entrevista dada ao programa Café Filosófico da rede Cultura de Televisão em Parceria com a CPFL de Campinas, 2011.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. Arte/Cidade, SESC, São Paulo, 1997.
- FAVARETTO, Censo, A Invenção de Hélio Oiticica, EdUSP, 1992.

PÁGINAS DA INTERNET

- http://pt.wikipedia.org/wiki/Pal%C3%A1cio_de_Cristal_(Londres). Acessado dia 20/05/2012.
- .

- http://www.hollein.com/ acesso dia 28/09/2012.
- http://www.archdaily.com.br/35977/arte-e-arquitetura-christo-and-jeanne-claude/ acesso dia 10/05/2012.

.