

LUGARES PARA **VIVENCIAR**

O **TEMPO**

ÀS MARGENS DA AVENIDA BRASIL

EM PRESIDENTE PRUDENTE - SP

Lugares para vivenciar o tempo às margens da Avenida Brasil em Presidente Prudente - SP

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

Discente: Heloísa Leite Bernardes

Orientadores: Prof^o. Dr. Evandro Fiorin e Prof^a Dra. Kátia Kodama

Presidente Prudente
2012

“La arquitectura – la verdadera – solo existe allí donde el protagonista es ese pequeño hombre común y corriente, allí donde él es el centro, con su tragedia y su comedia.”

Alvar Aalto

1. INTRODUÇÃO
2. VESTÍGIOS DO TEMPO
3. LUGARES PARA VIVENCIAR O TEMPO
4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

INTRODUÇÃO

O pensamento do projeto arquitetônico no período atual, chamado de contemporâneo, coloca o arquiteto diante de variadas linhas de pensamento, questionamentos de valores estéticos, possibilidades tecnológicas que incitam mega projetos. Tudo isso em função de uma sociedade da velocidade e consumo que se materializa no espaço por meio de projetos limitantes e direcionados aos usos, às relações sociais que nele se estabelecem.

Para entender essa produção arquitetônica contemporânea não se partir do questionamento e análise de projetos em si, mas sim do entendimento de quem é o homem contemporâneo, quais são suas necessidades, como ele se relaciona na sociedade e como esta molda a cidade. O espaço contemporâneo não é somente a inovação em relação ao que já existiu, é, sobretudo, a sobreposição, convivência e conflito de tempos. A cidade, portanto, se transforma de acordo com o ritmo, hábitos e necessidades da população.

Segundo Marc Augé (1994 apud BLINDE, 2008, p. 122)¹, compreender a sociedade de hoje, inserida por ele na supermodernidade, está no entendimento de uma nova ordem social definida pelo excesso de tempo, excesso de espaço e excesso do indivíduo.

¹ Para uma análise específica sobre o conceito de Redes Urbanas, o leitor pode consultar a obra: AUGÉ, M. **Não-Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. São Paulo: Papirus, 1994.

Nessa sociedade o tempo é acelerado, as distâncias espaciais diminuem pelo enorme fluxo de informações e assim as referências coletivas se enfraquecem, resultando em um individualismo exagerado e sem identidade. A sociedade se materializa no espaço por meio de auto-estradas, centros comerciais, aeroportos, entre diversos outros elementos. Dessa forma, configuram os chamados “não-lugares” que correspondem ao espaço físico em si e, a partir de então, temos as relações exercidas pelos atores ali presentes, sempre seguindo uma lógica funcional que pretende tornar cada vez mais rápida a movimentação na sociedade e a satisfação de suas necessidades.

Se o espaço é pensado para um grupo de pessoas que não tem tempo para experimentá-lo e vivenciá-lo, além de utilizá-lo como simples passagem e no qual as relações sociais só existem de forma efêmera, como a arquitetura se insere nesse panorama contemporâneo?

A mera preocupação com questões estéticas, funcionais ou técnico-construtivas parece nortear os recentes projetos e pensar o espaço que ela cria, conferido de valores simbólicos e usado por agentes fruidores do mesmo, se apresenta apenas como uma consequência de questões programáticas, advindas do “programa de necessidades”. Para Bernard Tschumi, “a

arquitetura é entendida a partir de dois termos mutuamente exclusivos – espaço e seu uso ou, num sentido mais teórico, a concepção do espaço e a experiência do espaço”.

A experiência do espaço, para este autor, proporciona um prazer da arquitetura que atinge seu ápice quando os limites são corrompidos e as proibições transgredidas pelo movimento e deslocamento dos corpos. Considerar que as experiências corporais são necessárias para o espaço e para a arquitetura, vê-se o rompimento das expectativas sociais em relação aos mesmos, pois estas são atendidas mediante uma arquitetura que segue paradigmas funcionais, programáticos e formais tradicionais que tem como consequência a criação dos “não-lugares”.

A intenção do trabalho presente, em projetar um espaço que incite vivências múltiplas e experimentações inusitadas do mesmo, elenca como alternativa, pensar um espaço na cidade de Presidente Prudente – SP, a partir dos vestígios urbanos de uma área inicial da cidade, de modo a evidenciar o tempo histórico perdido e, concomitantemente, configurar usos que sejam compatíveis com o tempo cotidiano da sociedade contemporânea citadina. Marcar o tempo de Presidente Prudente e tornar relativa sua sensação pela experiência do espaço.

A área de intervenção se localiza próxima à central, tem uma das faces voltadas para a linha férrea da Alta Sorocabana e a outra a um nível acima, na Avenida Brasil, importante via na malha urbana de Presidente Prudente. Com uma dinâmica que se alterou bastante ao longo do tempo, a área já passou de cemitério à rodoviária e a relação com a linha férrea é esquecida com a desativação, e posterior demolição, de um galpão antigo que armazenava e tratava sementes. Hoje, ela se constitui basicamente pelo Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares, pela Praça dos Pioneiros (espaço remanescente dessas transformações ocorridas ao longo da história da cidade) e pelo Poupatempo (Órgão do Estado para prestação de serviços públicos).

A complexidade de usos ali não se limita ao comercial ou ao de serviços, propiciados pelos pequenos comércios ou pelos “não-lugares”, como Terminal rodoviário ou Poupatempo, mas também por uma movimentação livre, em especial nos trilhos e na Praça dos Pioneiros, de pessoas que tem como seu espaço privado a própria rua. As relações estabelecidas entre os indivíduos se dissolvem nesse espaço ao ponto de, por vezes, serem inexistentes. Alguns resolvem rapidamente seus problemas no Poupatempo e vão embora. Outros embarcam e desembarcam na rodoviária e deixam o espaço. Outros, ainda, esperam na praça o fim do

horário de almoço ou simplesmente transitam pelo entorno a pé, de automóvel. Todos inseridos em um recorte espacial próximo, mas sem que a ínfima relação com o outro aconteça. São esferas de vida distintas, coexistindo invisivelmente em um plano citadino comum.

Diante da diversidade de pessoas e usos, da importância histórica da área e de seu atual valor comercial e de serviços para a cidade de Presidente Prudente, o presente trabalho propõe uma discussão acerca desse espaço e, posteriormente, uma solução arquitetônica que resgate o tempo histórico e valorize o tempo cotidiano.

VESTÍGIOS DO TEMPO

A cidade de Presidente Prudente, segundo o censo do IBGE de 2010, possui 207.610 mil habitantes numa extensão de 562,795 km² e está localizada a oeste do estado de São Paulo.

Sua fundação teve início quando o desbravador do sertão do Paranapanema José Teodoro de Souza, mineiro de Pouso Alegre, se aproveitou de terras devolutas para se instalar na região. A partir de então houve a expansão do cultivo de café na região, com a compartimentação da área em latifúndios cafeeiros e pequenas propriedades que eram explorados pelo colono e sua família. Ao mesmo tempo, a Estrada de Ferro Sorocabana expandiu-se para esta área, tornando-se um importante elemento de infraestrutura da economia cafeeira (ABREU, 1972, apud SHIMAKAWA, 2008, p. 53). Foi através dela que veio a maior parte dos imigrantes estrangeiros, principalmente italianos e japoneses, além de emigrantes de outros estados, sobretudo os mineiros, considerados potenciais compradores de pequenas propriedades da região.

Segundo Spósito (1983), em 14 de setembro de 1917, os dois núcleos urbanos se uniram e geraram o município de Presidente Prudente. A Vila Goulart, à esquerda da linha férrea, encontra-se o atual centro da cidade e a Vila Marcondes, enquanto à direita, temos a porção da

zona leste. A ferrovia, como aponta Spósito (1983, p. 66-76), orientou a expansão territorial da cidade, servindo como via de circulação de pessoas e mercadorias, além de configurar uma barreira que a dividiu em duas, possuindo um crescimento maior em direção a oeste, fato decorrente da topografia e das transações imobiliárias legais da Companhia Marcondes (Imagem 1).



Imagem 1 – Zonas de expansão da cidade
Fonte: Autora

Com o declínio da monocultura cafeeira do Brasil na década de 1930, Abreu (1972) aponta o motivo da ascensão da cultura do algodão e da pecuária de corte, atividade econômica predominante na região até os dias atuais. Crescendo em meio a pequenas propriedades, a cidade de Presidente Prudente tornou-se importante centro comercial e de prestação de serviços para toda a Alta Sorocabana, fenômeno favorecido pela rede viária, partindo da cidade para várias regiões.

Presidente Prudente, nas décadas de 1940, 1950 e 1960, teve um crescimento territorial com o surgimento de pequenos loteamentos na zona leste, e, na década de 1970, a zona oeste cresce com a instalação de núcleos habitacionais, juntamente com loteamentos de iniciativa particular e com a presença de alguns estabelecimentos industriais localizados depois do prolongamento da Avenida Manoel Goulart que orientaram a expansão desta zona urbana (SPÓSITO, 1983).

Desde as décadas de 1960 e 1980, de modo geral, a cidade sofreu um crescimento populacional ocasionado pela reorganização na economia agrícola, pelos movimentos migratórios rural-urbano e a devido a recente ocupação da região. Além disso, representou

uma expansão capitalista no estado, o que provocou a estagnação econômica das cidades menores e, dessa maneira, a drenagem dos recursos econômicos da região.

A cidade de Presidente Prudente, portanto, durante 4 décadas tem uma transformação nos planos do território, da economia e do transporte, passando do status de vila à cidade, de uma economia majoritariamente rural para uma mista, desenvolvendo a indústria e de um transporte antes feito pela linha férrea, agora predominantemente rodoviário.

A área escolhida para o projeto tem sua existência datada desde as primeiras décadas da origem da cidade, localizando-se em um ponto próximo da região central e à margem da linha férrea (imagens 2 e 3, p. 15 e 16, respectivamente).

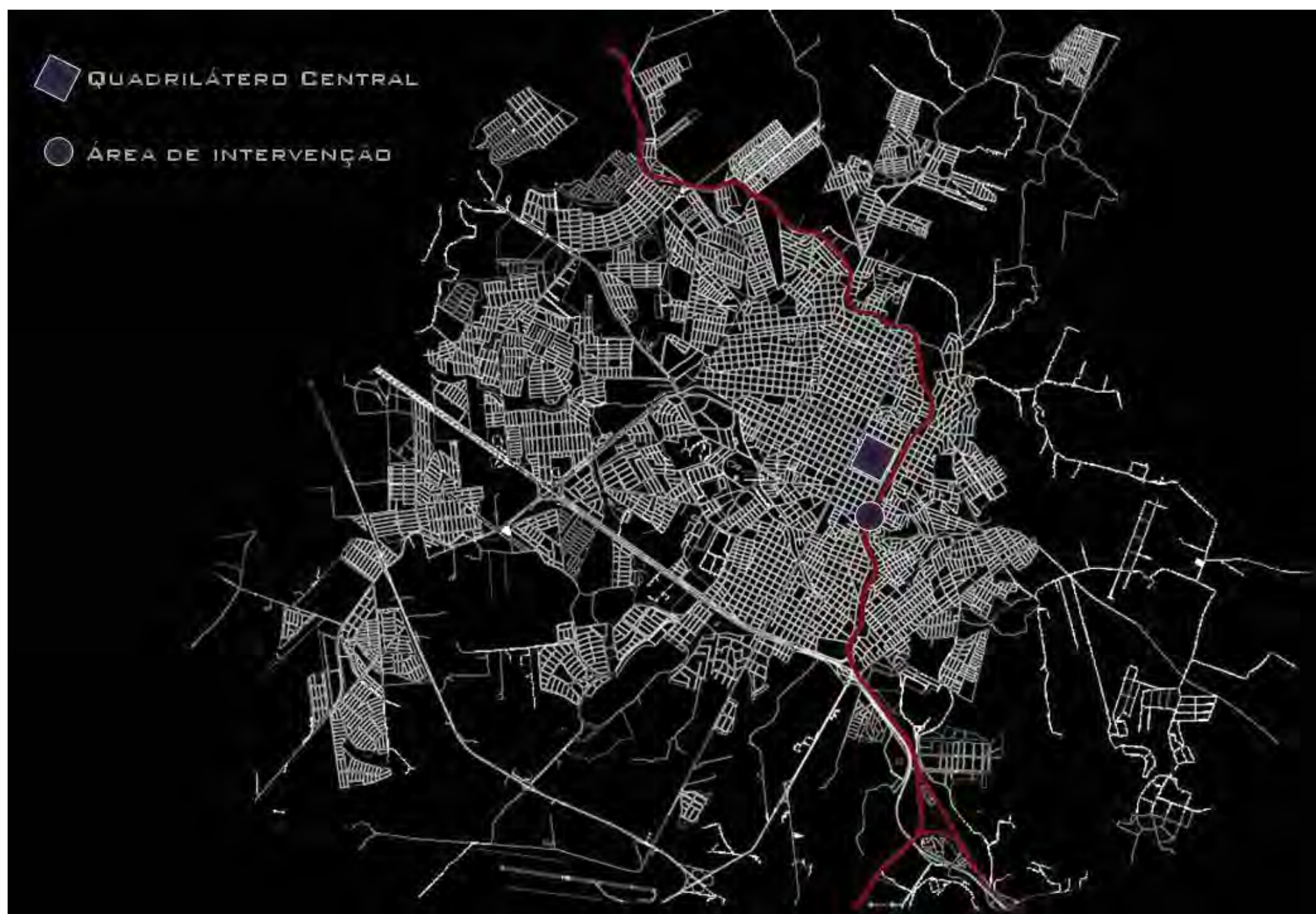


Imagem 2 – Localização da área do projeto
Fonte: Autora

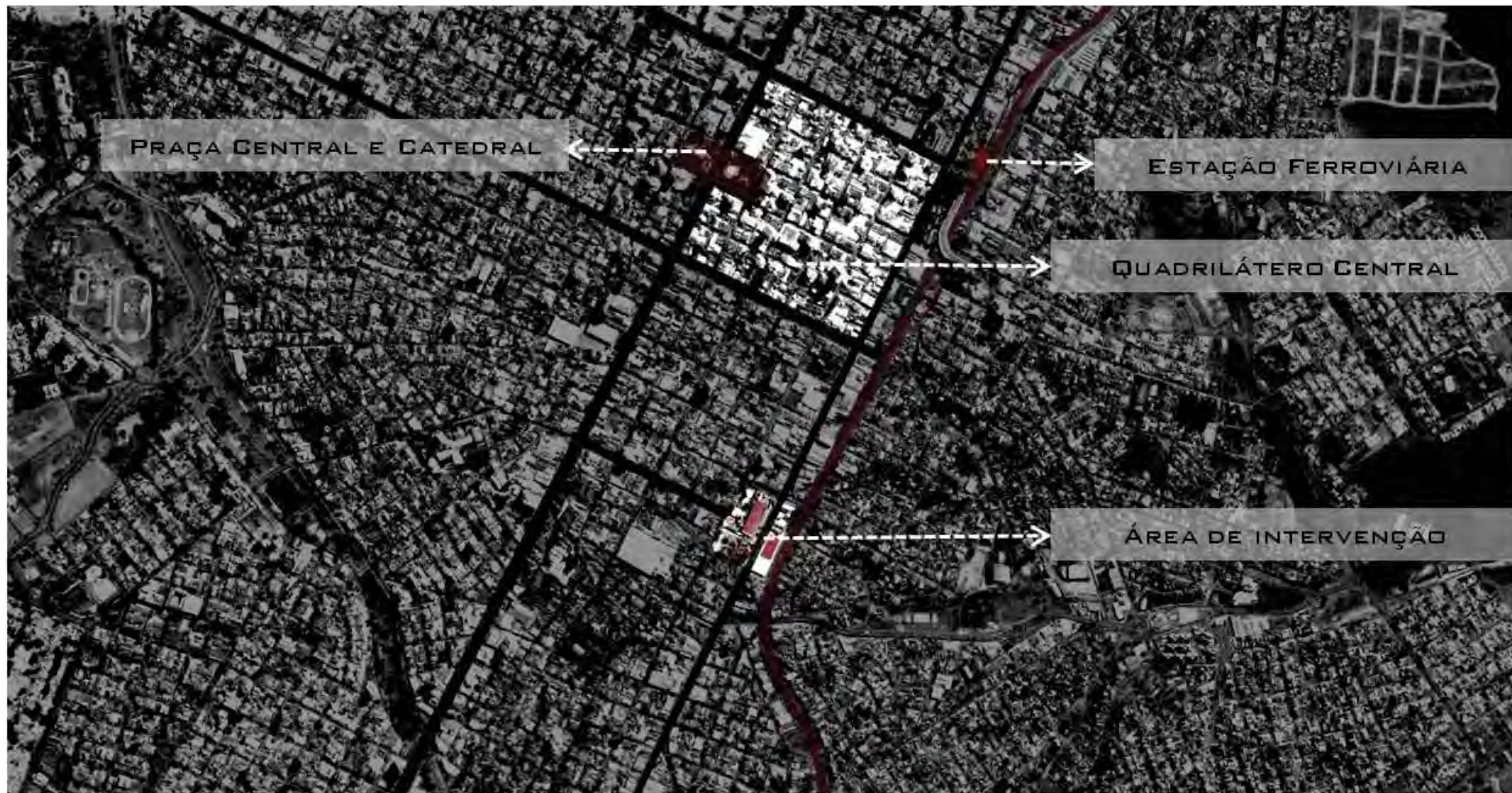


Imagem 3 – Localização da área na malha urbana
Fonte: Autora

O atual quadrilátero central da cidade, na década de 1920, era a chamada Vila Goulart que se originou de um dos loteamentos das terras pertencentes ao Coronel Goulart, porção próxima à Estação ferroviária, onde já se encontravam consolidadas a praça central e a Catedral, com um traçado urbano ortogonal.

Como apontado por Spósito (1983), o Coronel Goulart investia nos loteamentos, pois “a cidade precisava crescer depressa para atrair e fixar compradores de terra”, de modo que quanto mais glebas ele parcelava, mais terras ele também venderia.

As pretensões do coronel em promover a venda de terras concretizaram-se, tanto assim que já em 1923, a Vila Goulart já ocupada, precisava ter para onde ampliar. Para isto a planta deste loteamento foi relocada ao seu lado, numa espécie de duplicação do plano urbano do núcleo inicial, implantando-se a Vila Nova. (SPÓSITO, 1983)

A Vila Nova correspondia ao novo quadrilátero delimitado pelas Avenidas Manoel Goulart, Tenente Casimiro Dias de Oliveira, Marechal Deodoro e Coronel José Soares Marcondes. A área de intervenção escolhida para o projeto aparece inserida nessa nova vila, visto que era neste local que se encontrava o cemitério municipal.

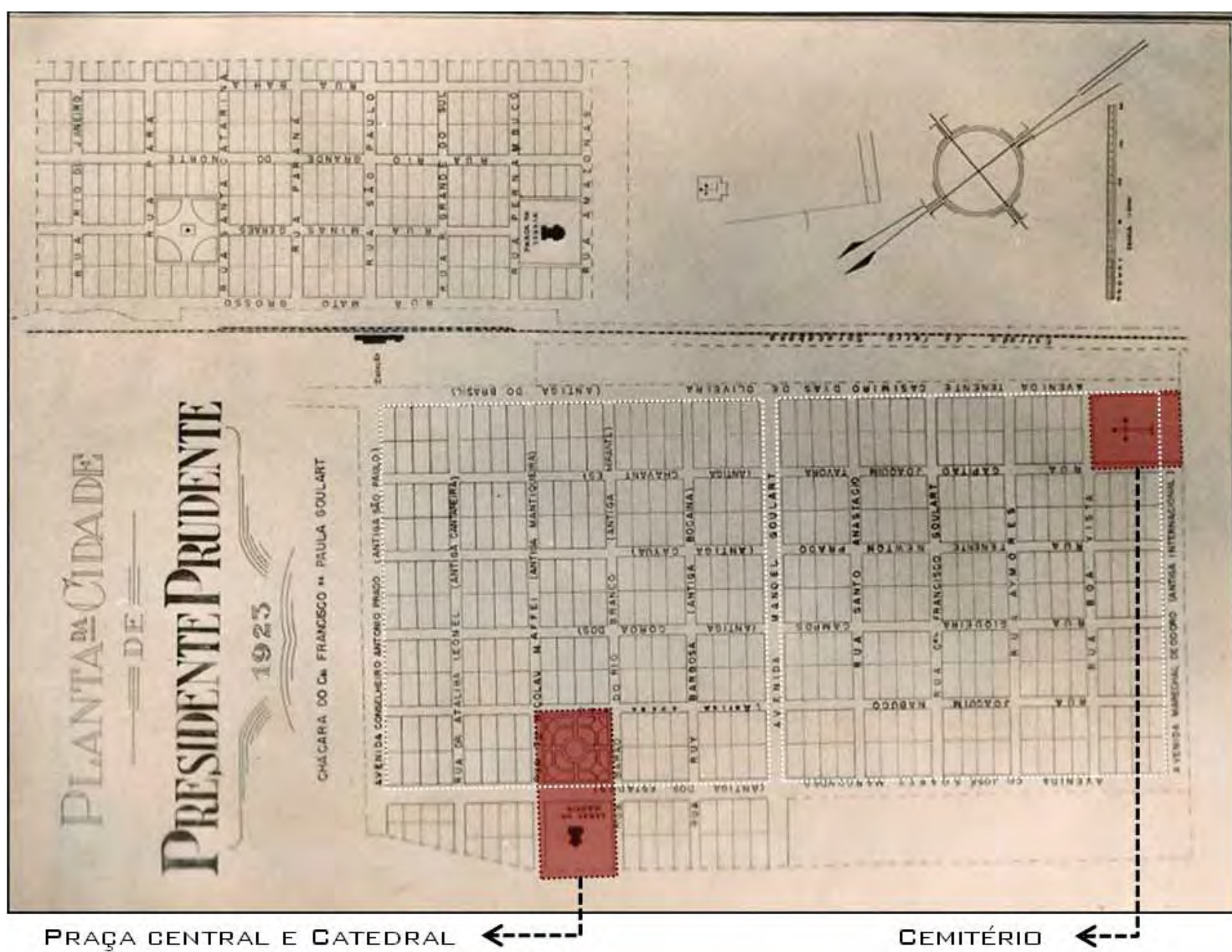


Imagem 4 – Localização do antigo cemitério

Fonte: SPÓSITO, M. E. B. (Org). Cidades médias: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007 (modificado pela autora)

Ao comparar a atual configuração das avenidas, nota-se que muitas mantiveram traçado desde os primórdios do loteamento da área central de Presidente Prudente, enquanto outras até com o mesmo nome permaneceram, como é o caso das avenidas Manoel Goulart e a Marechal Deodoro.



Imagem 5 – Principais avenidas
Fonte: Autora

Nas décadas de 1920 e 1930, Presidente Prudente manteve sua urbanização a partir das áreas dos quadriláteros já formados e, até o final da década de 1930, o cemitério permaneceu no mesmo local.

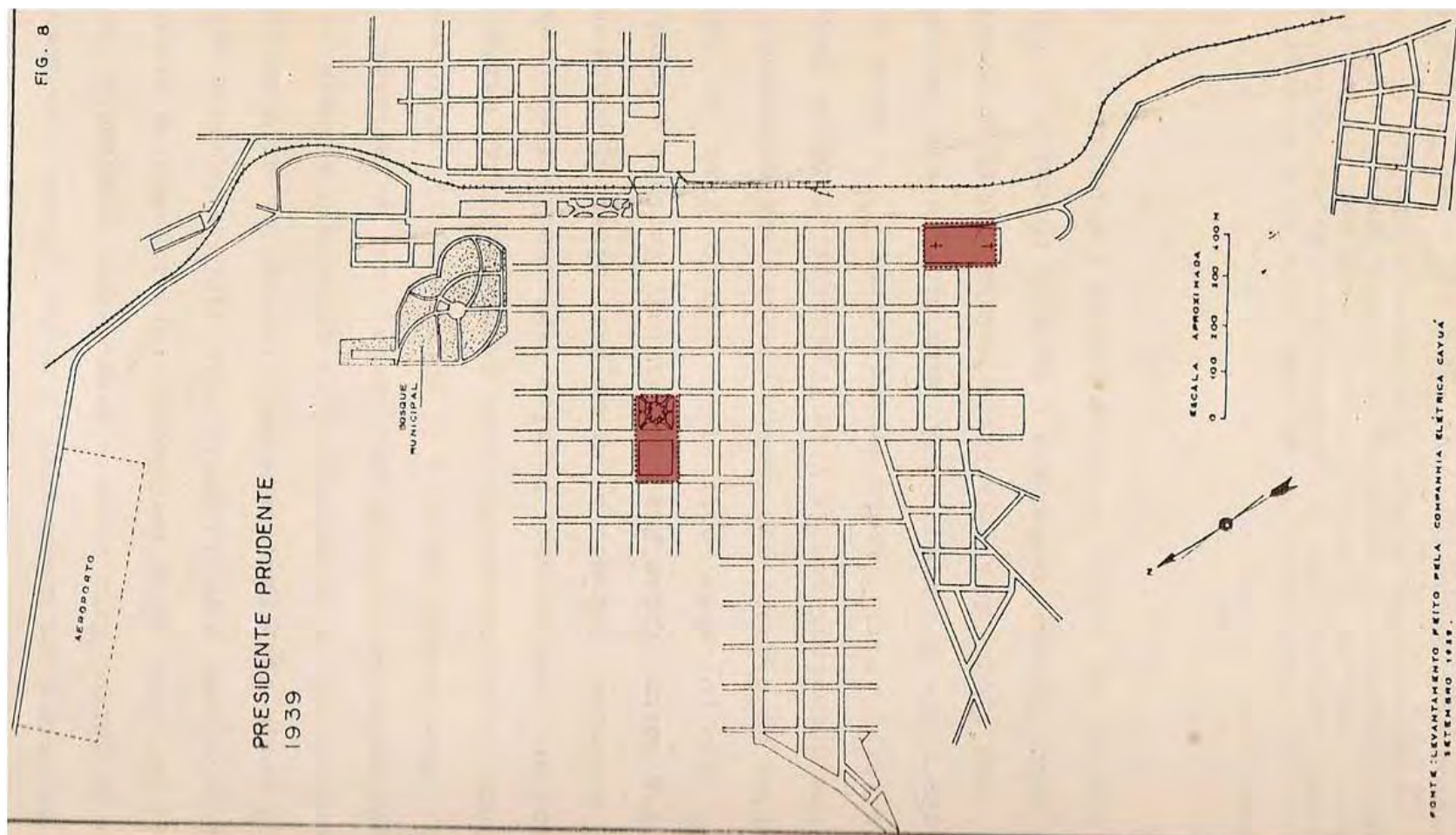


Imagem 6 – Expansão da cidade e antiga localização do cemitério
Fonte: SPÓSITO, M. E. B. (Org). Cidades médias: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007 (modificado pela autora)

Não atendendo mais às necessidade da cidade, é transferido para a Rua José Bongiovani e, em 1947, é inaugurado sob o nome de Cemitério Municipal São João Batista.



Imagem 7 – Implantação do novo cemitério
Fonte: Autora

Após a retirada do antigo cemitério, uma grande quantidade de eucaliptos foi plantada no local e o espaço passou a ser utilizado para a instalação de circos itinerantes e parques de diversão. Na década de 1960, uma capela foi construída com mão de obra da comunidade, utilizando-se de materiais removidos da antiga capela existente no sítio de José Emílio Caldeira – Capela São José – e que foram transportados pelo caminhão do posto de sementes (Expurgo). Dessa maneira, foi construída, então, a Igreja Nossa Senhora do Rosário de Fátima, a padroeira da comunidade portuguesa que habitava o bairro.

Na década de 1970, os eucaliptos foram removidos para o alargamento da Avenida Brasil e parte da área foi destinada ao DAEE – Departamento de Águas e Energia Elétrica (atual SABESP – Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo). Além disso, construiu-se o novo Terminal Rodoviário da cidade que foi inaugurado em 14 de setembro de 1974. Em 2001, com pretextos de ampliação deste Terminal, a Igreja Nossa Senhora do Rosário de Fátima foi demolida, mesmo contra os esforços da comunidade que se mobilizou, e o vazio que se fez tornou-se parte da praça que foi se configurando ao longo do tempo, em função dessa mesma igreja, a Praça dos Pioneiros.

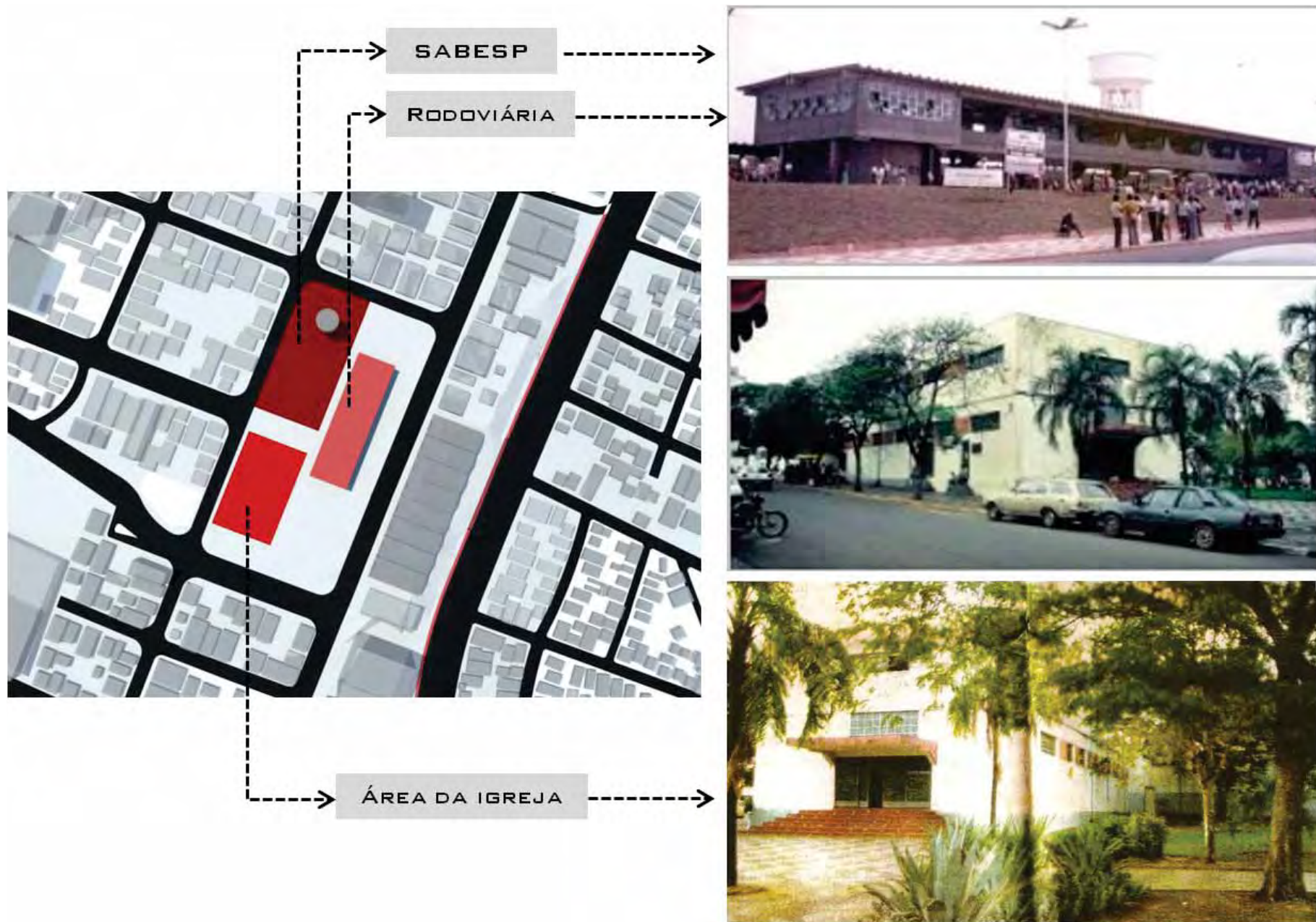


Imagem 8 – Antiga configuração da área
Fonte: Autora

Após a demolição e toda evolução pela qual essa área passou, hoje é constituída pela SABESP, Terminal Rodoviário, Praça dos Pioneiros e um estacionamento que ocupa a área da antiga igreja.

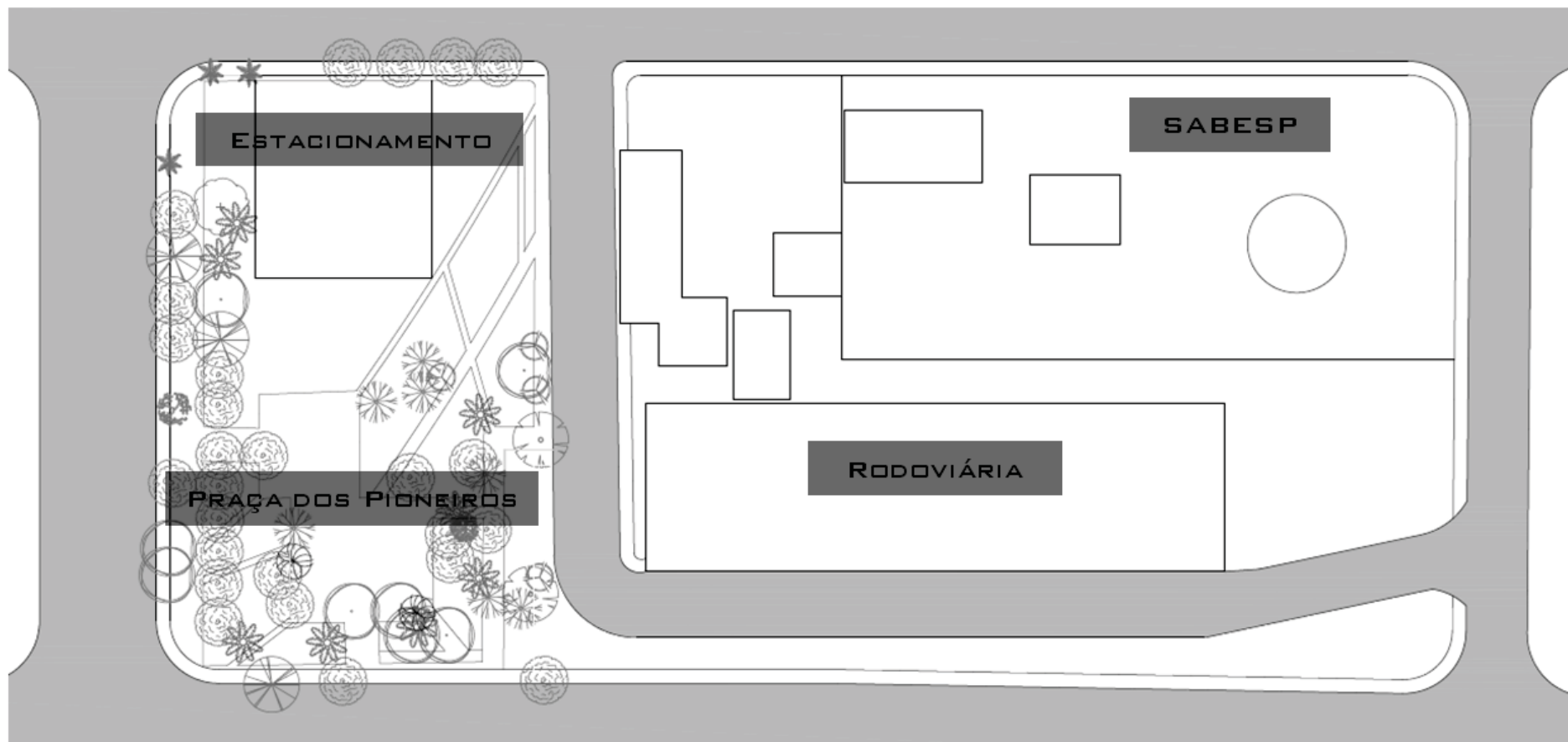


Imagem 9 – Planta esquemática da implantação atual
Fonte: Autora

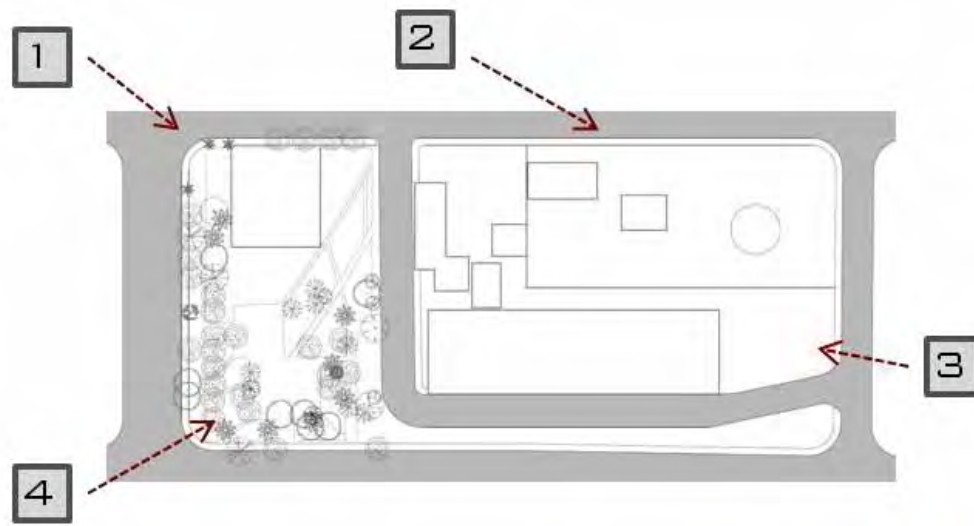


Imagem 10 – Vistas da área
Fonte: Autora

Desde 1920, a área até então apresentada sofreu mudanças consideráveis que fizeram parte da história da cidade ser esquecida, permanecendo apenas alguns registros. Contudo, o entendimento dessa área não se limita ao estudo focado nesta quadra. A proximidade com a linha férrea faz com que a área de intervenção projetual se estenda para além da avenida e chegue aos trilhos. Entretanto, essa relação não é direta devido à outra porção que se insere entre a avenida e os trilhos. Este também possui relevância histórica para a cidade, visto que ali existia o chamado "Armazém do Expurgo", que também sofreu mudanças consideráveis ao longo do tempo.



Imagem 11 – Antigo armazém do expurgo
Fonte: Autora

O “Armazém do Expurgo”, como era popularmente conhecido, foi construído no ano de 1942, sob o nome de “Posto de Sementes de Presidente Prudente”, e era utilizado para estocagem, distribuição e tratamento das sementes de algodão, cultura que já impulsionava a economia da região na época. À atividade de tratar essas sementes dava-se o nome de expurgar, e, por isso, o edifício era conhecido como “Expurgo”. O transporte das sementes era feito pelo leito ferroviário da Alta Sorocabana, o que justificava sua proximidade direta com a linha férrea. Em um panorama histórico da cidade, o Expurgo já estava presente nessa área desde a época em que o cemitério existia e esteve presente na área desde a demolição da capela e construção do Terminal Rodoviário. Durante todo esse processo, se apresentou como um ponto nodal de negociação de sementes para uma cidade que ainda dependia da economia agrícola. A partir da década de 1980, esse movimento comercial concentrado no Expurgo teve queda de 80%, simultaneamente ao fim do monopólio estadual das vendas de sementes de algodão, transformando o armazém em um galpão abandonado.



Imagem 12 – Armazém do expurgo (1950)
Fonte: CATI



Imagem 13 – Armazém utilizado pelo CATI (2008)
Fonte: LUCAS CARITÁ

Em Junho de 2010, o Expurgo é demolido para a construção do Poupatempo, inaugurado em Dezembro do mesmo ano. Sua remoção foi notícia nos jornais de importância local e regional, no entanto, não houve discussão acerca da importância que o edifício representou pra cidade. Tampouco se debateu a respeito da possível condição da preservação do galpão como patrimônio, sendo que na época a Comissão de Patrimônio Cultural da 29ª Subsecção da OAB foi contra a demolição, mas não recebeu nenhum esclarecimento do Estado. E ainda, pelos relatos dos jornais, a demolição deixou dúvidas quanto ao processo licitatório que aparentemente foi fraudado por falhas no edital, sendo que antes de ser aprovado já havia sido suspenso duas vezes pelo TCE – Tribunal de Contas do Estado.

...anuncia demolição de prédio do expurgo

...ESTRUTURA
...as
...do prédio do expur-
...Presidente Prudente
...demolido
...construção de uma
...Poupatempo. O
...feito ontem após
...prefeito Milton
...Mello, Tupã (PTB),
...representantes da Com-
...Processamento de
...Estado de São Pau-
...empresa respon-
...implantação e ges-
...idade. As obras no
...nciaram e o prazo
...para entrega é o se-
...semestre.
...sado na Avenida
...em frente ao Terminal
...Comendador
...Soares, segundo
...Executivo, está
...mente com toda sua
...comprometida, por
...de parte precisará
...Conforme o res-
...pela pasta municí-
...Desenvolvimento Eco-
...depp), Carlos
...Machado Dias, o
...se as obras de re-
...soria de Imprensa
...ora informa que a
...edificação é
...metros quadrados.
...e agilizar
...população
...gerar emprego.
...100 pesso-
...Balcão de Em-
...secretaria. Aprox-
...mil caminhões
...para seleção
...Dias.
...em O Im-



Arquivo

parcial, o Poupatempo espe-
ra que o posto prudentino ten-
ha uma demanda diária de
2,7 mil atendimentos e 59,4
mil por mês. A unidade terá
cerca de 89 funcionários, sen-
do 22 servidores públicos, 67
contratados e abrangerá 19
municípios da região. O local
abrigará o ACESSA SP (acesso
gratuito à internet), Depart-
amento Estadual de Trânsito de
São Paulo (Detran), e-
poupatempo (serviços públi-
cos eletrônicos), Instituto de
Identificação Ricardo
Gumbleton Daunt (IIRGD),
Secretaria do Emprego e das
Relações do Trabalho (Sert),
Companhia de Desenvolvi-
mento Habitacional e Urbano
(CDHU) e Banco Nossa Cai-
xa.

RETROSPECTO

O processo licitatório foi
suspensão por duas vezes,
após liminar do Tribunal de
Contas do Estado (TCE) de
São Paulo por possíveis ir-
regularidades no edital, aponta-
das através de representação.
A primeira foi em setembro
do ano passado, por determi-
nação do TCE, que julgou ir-
regular o edital. Um novo
pregão foi marcado para o
dia 30 de março, mas outra
determinação do tribunal,
assinado pelo conselheiro
relator Renato Martins Cos-
ta, publicado no Diário Ofi-
cial do Estado, impugnou o
reinício da licitação. Mas, de-
pois de um exame prévio do
edital, o TCE julgou como re-
gular o segundo edital, no dia
7 de abril.

Área de 2 mil metros quadrados em frente ao terminal rodoviário de PP receberá o Poupatempo, possivelmente no segundo semestre

Imagem 14 – Notícia da demolição do antigo armazém
Fonte: Jornal “O Imparcial”, dia 17/06/2010

Telhas são retiradas de prédio do expurgo



Caminhão fazia carregamento de telhas retiradas do prédio que receberá o Poupatempo

LILIAN CHIRNEV
DA REDAÇÃO

Iniciaram os preparativos para demolição de parte da estrutura do prédio do antigo expurgo em Presidente Prudente. Segundo informações da Assessoria de Imprensa da Prefeitura, ontem foram retiradas telhas do local. Ela revela que há empenho para resolver "um dos mais antigos problemas prediais urbanos, com a demolição do velho e abandonado prédio do expurgo,

para que no local seja construído o Poupatempo".

Na semana passada, o prefeito Milton Carlos de Mello, Tupã (PTB), anunciou a demolição, após ter recebido representantes da Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo (Prodesp), empresa responsável pela implantação e gestão da unidade. Como publicado em *O Imparcial*, o secretário municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação, Laércio Batista de Alcântara, declarou a possibilidade da demolição ocorrer neste final

de semana.

Conforme dados da assessoria, a área para construção da agência, localizada em frente ao Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares é de 2 mil metros quadrados. O investimento soma R\$ 5 milhões. A estimativa é de 2,7 mil atendimentos por dia, culminando em quase 60 mil atendimentos mensais. A reportagem não conseguiu localizar Alcântara até o fechamento dessa edição para falar sobre qual a data definida para a demolição e a maneira como deve ocorrer o procedimento.

Paredes são demolidas para abrigar Poupatempo



Paredes construídas no início de 1940 são derrubadas para dar lugar ao Poupatempo

LILIAN CHIRNEV
DA REDAÇÃO

A Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seplan) anuncia o início da demolição de parte do antigo prédio do expurgo de Presidente Prudente. Ontem, uma pá-carregadeira foi utilizada para derrubar paredes na área interna da edificação. Segundo informações veiculadas pela Assessoria de Imprensa da prefeitura, a estrutura que as sustentavam estava comprometida.

No local, como publicado em *O Imparcial*, após a demo-

lição parcial do prédio será construída uma agência do Poupatempo - programa do governo estadual que reúne em um único local órgãos e empresas prestadoras de serviços públicos - para atender público de 19 municípios da região estimado em 59,4 mil pessoas por mês.

"A data para demolição da área defronte ao terminal rodoviário [Comendador José Lemes Soares] que exige interdição da Avenida Brasil ainda não foi definida. Este final de semana não deve ocorrer", declara o responsável pela pasta municipal, Laércio Ba-

tista de Alcântara. Com 2 mil metros quadrados de construção a agência ocupa metade da estrutura do expurgo. O custo estimado para obra é de R\$ 5 milhões.

O histórico prédio prudentino, local de beneficiamento e de comercialização de sementes, referência do desenvolvimento econômico do interior paulista entre as décadas de 1940 até meados de 1980, agora deve abrigar serviços como emissão de carteira de trabalho e de identidade, segunda via de carteira de motorista e atestado de antecedentes criminais.

Imagens 15 e 16 – Notícias do decorrer da demolição
Fonte: Jornal "O Imparcial", dias 23/06/2010 e 26/06/2010



Imagem 17 – Demolição do expurgo

Fonte: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=7145> (Foto: Marcos Sanches)

Mais uma vez, demolição do prédio do antigo expurgo é questionada

MILLIANA DOMINATO
DA REDAÇÃO

Pela segunda vez, a demolição do antigo prédio do expurgo em Presidente Prudente foi questionada. Membros da Comissão de Patrimônio Cultural da 29ª Subseção da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), regional de Prudente, em visita a *O Imparcial*, na manhã de ontem, afirmaram que o imóvel faz parte do patrimônio histórico da cidade e, por isso, deveria ter sido reformado. O grupo agora estuda se entrará com representação na Promotoria Regional de Justiça do Meio Ambiente e Urbanismo, a fim de pedir explicações sobre a decisão tomada pelo Estado.

"Somos contra a demolição e a maneira como tudo foi feito. Foi que naquele local? Por que o prédio não foi recuperado? E, por que tanta pressa? Foi tudo resolvido com muita rapidez, sem nenhuma discussão com entidades de classe, com a sociedade civil", avalia o presidente da comissão, Flávio Cezário.

Explica que além dele, o grupo tem como integrantes os advogados Jorge Akaki, Jaime Caldeira, Gelson Amato e René Loureiro, e enfatiza que, juntos, discutirão os próximos



Cezário, da comissão da OAB

passos a serem seguidos. "Poderiam ter o bom senso de preservar, pelo menos, a fachada do prédio ou dois lances do projeto original", destaca. Cezário afirma que a comissão não é contra a implantação do Poupatempo. Pelo contrário, considera que a prestação de serviços facilitará a vida da população. No entanto, acha que a instalação poderia ser feita em outro local.

Como publicado em *O Imparcial*, o arquiteto Roberto de Almeida Floeter também questionou a demolição do antigo prédio do expurgo. Antes mesmo que o processo se iniciasse ele ingressou com representação na promotoria para tentar reverter a decisão do Estado. Como argumento, citou que as



Foto: José Reis

Hoje, mais de 70% da estrutura do prédio foi demolida

edificações do expurgo eram melhores que as das indústrias Matarazzo, que foram revitalizadas e hoje abrigam o Centro Cultural Matarazzo. "O Matarazzo e o IBC [Instituto Brasileiro do Café] são exemplos do que poderia ter sido feito", pontua Cezário. Até a quinta-feira, cerca de 70% do prédio havia sido demolido.

A Secretaria de Comunicação do Estado foi procurada pela reportagem para comentar a contestação e informou que não foi notificada oficialmente sobre a questão e, por isso, prefere não se pronunciar.

INÍCIO

Cezário conta que a criação dos depósitos de sementes no

Brasil teve início no fim do século XVII. O local era utilizado para a descontaminação de produtos que chegavam de outros países ao Porto de Santos por meio de navios. O fato de expurgar pragas das sementes gerou o nome de expurgo para os galpões. A exemplo de Santos, os prédios do interior do Estado foram construídos e seguiram o mesmo estilo arquitetônico do original. O advogado lembra que os imóveis traziam características da recém-iniciada Arte Moderna e ainda carregavam traços neoclássicos, como o caso do antigo expurgo de Prudente, localizado na Avenida Brasil, em frente ao Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares.

Imagem 18 – Notícia da polêmica demolição
Fonte: Jornal "O Imparcial", dia 04/07/2010

PÓS DEMOLIÇÃO, É INICIADA OBRA DO POUPATEMPO

Marco Oliveira

...a conclusão da demolição do prédio do antigo de Prudente na última semana, a Prefeitura contratou a Socicam para a execução da obra de fundação para a instalação da unidade do Pousaptempo no município de Prudente. De acordo com o plano municipal de desenvolvimento econômico e habitacional, a área receberá o novo posto pela execução das fundações, a estrutura e a montagem do prédio.

parte do terreno continua intacta, e ainda permanece sob domínio da Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento. Conforme o titular da Seplan, ventitou-se a possibilidade do Estado utilizar este espaço para a instalação de um escritório de governo regional. Expõe que o local poderá centralizar órgãos do Estado, especialmente aqueles que se encontram em imóveis alugados. "Trata-se de uma nova dinâmica, para baratear custos e facilitar o acesso da população, assim como ocorre no Edifício Cidades, na capital", observa. A área que receberá o Pousaptempo está sob responsabilidade da Secretaria de Estado de Gestão Pública.

RETROSPECTO

Como relatado no último mês, a demolição do antigo espaço de Prudente foi alvo de contratação por parte do arquiteto Roberto de Almeida Fleiter. Ele indagou a real necessida-

de de demolição da edificação, em razão de sua importância no contexto econômico nas décadas de 1940 a 1980. No entanto, a Promotora Regional do Meio Ambiente e Urbanismo expôs a impossibilidade de se comprovar que o prédio é, de fato, caracterizado como patrimônio histórico da cidade, e, desta forma, descartou a possibilidade de mover ação civil pública para a preservação da edificação.

ESTADO

A reportagem contactou a Assessoria de Imprensa da Secretaria de Gestão Pública para obter novidades sobre o empreendimento. Contudo, até o final desta edição, não obteve retorno. Como publicado anteriormente, a empresa contratada (consórcio Tejofran/Socicam) realiza as atividades necessárias para o cumprimento do projeto executivo, elaborado por empresa estatal especializada, a Companhia



Alcântara diz que área que receberá Pousaptempo passa pela execução das obras de fundações

Paulista de Obras e Serviços (CPOS), a fim de que possa receber o posto de atendimento regional. As madeiras retira-

das do edifício serão entregues ao Departamento de Sementes, Mudanças e Matrizes da pasta estadual da Agricultura e

Abastecimento, para que sejam destinadas para a confecção de barracões e viveiros de mudas.

Imagem 19 – Notícia do início de novas obras em parte da antiga área ocupada pelo armazém
Fonte: Jornal "O Imparcial", dia 27/07/2010



Prédio do antigo expurgo abrigará unidade do Poupatempo

Poupatempo deve começar a funcionar em três meses

Devido aos avanços nos serviços de demolição do antigo prédio do expurgo em Presidente Prudente, o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Carlos Dias, acredita que em 90 dias deva entrar em operação os serviços do Poupatempo. Desde o dia 22 de junho a reforma do foi iniciada com a retirada de telhas do local.

Conforme o secretário, os trabalhos estão adiantados em razão do cronograma do contrato a ser seguido e da ausência de chuvas. "Anteontem [terça-feira] eu e o secretário da Semav [Secretaria de Assuntos Vários] Luiz Abel estivemos no local para interditar uma parte da avenida Brasil para de-

molição de uma parte do prédio. A equipe está trabalhando direto e acredito que em 90 dias termine tudo", diz.

Segundo ele, o Poupatempo irá gerar 100 vagas de trabalho, sendo que 80 empregos diretos serão de currículos apresentados no Balcão de Empregos da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Presidente Prudente (Sedepp). O prédio apresentava estrutura comprometida e conta com uma área de 2 mil metros quadrados. O investimento previsto no local é de R\$ 5 milhões. A estimativa é de sejam efetuados 2.700 atendimentos diariamente, o que representa quase 60 mil atendimentos por mês.

Imagem 20 – Notícia sobre o novo equipamento construído
Fonte: Jornal "Oeste Notícias", dia 02/07/2010

A construção do Poupatempo acarreta a demolição de todo o galpão do Expurgo e acaba por ocupar apenas parte do terreno, restando um grande vazio entre a avenida e a linha férrea. Interessante observar que as imagens aéreas obtidas no *Google Earth* foram tiradas no ano de 2010, e elas acabaram por registrar o processo de demolição, onde se nota a extensão do terreno e parte do galpão ainda não demolido.



Imagem 21 – Situação atual do trecho antes ocupado pelo armazém do expurgo

Fonte: Autora



Imagem 22 – Área antes ocupada pelo armazém do expurgo
Fonte: Autora

Ao final de todo o processo de transformação da área como um todo ela se configura de acordo com a imagem abaixo, e a área de intervenção do projeto acaba por usar quase todo o espaço, respeitando apenas os limites da SABESP e do Poupatempo, e utilizando os espaços do Terminal Rodoviário, Praça dos Pioneiros e área remanescente da demolição do Expurgo.



Imagem 23 – Área de intervenção

Fonte: Autora



Imagem 24 – Vista do terminal rodoviário e da Praça dos Pioneiros
Fonte: Autora



Imagem 25 – Vista da linha férrea e da zona leste
Fonte: Autora

Após compreender a dinâmica da área como forma urbana ao longo da história da cidade, fez-se necessário entender o que de fato acontece no espaço no que diz respeito aos usos e apropriações, entender a relação da avenida com os trilhos e como o cotidiano e o tempo das pessoas acontecem nesse ambiente.

Acerca do assunto, a ideia de Marc Augé a respeito dos “não-lugares” se mostra visível no recorte espacial proposto para o projeto, pois as vivências ali decorrentes são limitadas e as relações com os “outros” existem num lapso de necessidade que após ser sanado a correria cotidiana prossegue. A concepção de “não-lugar” só é possível a partir da noção de lugar ou lugar antropológico, como denominado por Augé (1994): “o estatuto intelectual do lugar antropológico é ambíguo. Não é senão a ideia, parcialmente materializada, que aqueles que o habitam fazem da sua relação com o território, com os que lhes são próximos e com os outros.”. Ao complemento dessa análise, os lugares antropológicos são produtores de um conjunto de relações sociais, enquanto os “não-lugares” criam ao nível das relações sociais uma contratualidade solitária.

Aeroportos, supermercados, ou ainda redes de hotéis, são exemplos dos referidos “não-lugares”, visto que neles há uma série de ações que devem ser executadas pelo usuário

que, mesmo presente num espaço rodeado de outras pessoas, só realiza contato com o “outro” quando é estritamente necessário. Nesse momento, a grande questão do “não-lugar” é que mesmo rodeado de pessoas o indivíduo continua só e indiferente no espaço, sem ações que possam dar origem a um sentimento de pertencimento. Os “não-lugares” permitem uma liberdade excessiva pelo fato do anonimato prevalecer nesse espaço, enquanto a mesma sensação pode ser vazia ou insignificante, questão esta que é discutida a nível espacial por Augé pela uniformidade dos espaços. Esta se relaciona com os “não-lugares” quando se fala na construção de espaços semelhantes pelo mundo, como redes de lojas ou franquias, que são ambientes onde não se está em casa, nem em um local estranho, nem com os “outros”, e, desse modo, a presença de uma “solidão” associada aos laços sociais.

As classificações, portanto, de lugar e “não-lugar”, a partir da forma construída, se definem e diferenciam na forma como são vividos segundo um conjunto de práticas sociais, as quais podem ser moldadas ou direcionadas pelo poder coercivo do espaço. Isso significa que os “não-lugares” que estão relacionados com a circulação, consumo e comunicação em contraposição com as características identitárias, históricas e relacionais que definem o “lugar”, obrigam determinadas ações no espaço, independente da vontade do indivíduo. Os

“não-lugares” possivelmente são o resultado da diminuição das distâncias, da necessidade de soluções rápidas na qual a sociedade se encontra. Nestas concepções, portanto, de lugar e “não-lugar” apreende-se que as diferenças se dão nos aspectos da materialização do espaço e as práticas sociais estabelecidas no mesmo, ou seja, a relação do espaço construído com o espaço vivido.

O espaço vivido no recorte espacial da cidade de Presidente Prudente configura um “não-lugar”, acerca da área de intervenção com a presença do Terminal Rodoviário, Praça dos Pioneiros e Poupa Tempo. Nesses trechos, encontram-se pessoas que usam temporariamente o ambiente e que não estabelecem relações com o mesmo pela falta de qualidade e conforto ou, ainda, pelo fato da utilização dos espaços construídos se limitarem somente nos serviços oferecidos.

Entretanto, espaço envolve o poder e este significa controle e dominação. Partindo do pressuposto de que possui a característica de ser “politicamente instrumental, facilitando com isso o controle da sociedade”, Lefebvre (1992, p. 349)² aponta que essa dimensão tende a ser

² LEFEBVRE, 1992. [1974] apud SOBERZO MIÑO, 2005, p. 53.

disfarçada, visto que o espaço assume uma aparência externa de neutralidade, de insignificância e, desse modo, contribui para uma visão aparentemente vazia, de ausência.

Produto de múltiplos processos que o influenciam, o espaço deve ser lido em sua complexidade e sua apropriação deve ser analisada com critério. No processo de sua produção, uma mistura conflituosa de interesses se manifesta claramente. O espaço “se revela como instrumento político intencionalmente organizado”, como aponta Carlos (2001, p.29)³, ou seja, manipulado pelo Estado através dos interesses de uma classe dominante.

A ação do Estado – por intermédio do poder local – ao intervir no processo de produção da cidade reforça a hierarquia de lugares, criando novas centralidades e expulsando para a periferia os antigos habitantes, criando um espaço de dominação. (CARLOS, 2001, p.15)

O Estado tem a capacidade de dominar a sociedade e se fixar, bem como a possibilidade de intervir no espaço através de seu poder. Este último pode ser entendido através de duas maneiras: poder no espaço e poder do espaço. A primeira se faz presente, como exemplo, na implantação de conjuntos habitacionais afastados da zona central urbana,

³ CARLOS, 2001 apud SOBERZO MIÑO, 2005, p. 58.

favorecendo os proprietários de terra que ganham com a especulação nas principais áreas. A segunda forma de poder, a do espaço, surge como consequência da primeira, a no espaço. As desigualdades e contradições possuem a capacidade de dificultar o processo de dominação de um local e, portanto, de apropriação por parte da população.

Esta situação é conflituosa, é produzida no espaço entre a dominação e a apropriação, fazendo com que nos remeta às relações socioespaciais produzidas pelo uso frequente, nas práticas cotidianas que constroem o plano do vivido e, portanto, a identidade e o sentimento de pertencimento por parte das pessoas. As maneiras de se apropriarem de um espaço, por parte de seus usuários, constituem uma superação da racionalidade planejada e dominante que tente se impor à cidade. O espaço do usuário é o espaço da apropriação, o espaço do vivido. “Quando comparado com o espaço abstrato dos *especialistas*, o espaço das atividades cotidianas dos usuários é um espaço concreto, o que quer dizer, subjetivo”. (LEFEBVRE, 1992, p. 362)⁴

[...] os parques da cidade nos pertencem a todos, e o melhor uso que podem ter, é quando no verão os garotos transformam suas fontes em piscinas

⁴ LEFEBVRE, 1992 [1974] apud SOBERZO MIÑO, 2005, p. 146.

populares. [...] Esses espelhos de água com esculturas clássicas e querubins pelados, agora ganham vida quando a grande família proletária veraneia no gramado da praça. Essas esculturas rijas alegram sua inutilidade decorativa quando as crianças pobres sobem nos seus braços sem vida.⁵

Na Praça dos Pioneiros, a maioria das pessoas apenas cruzam caminhos e fazem pequenas pausas nos bancos descansando das compras ou aguardando o final do horário de almoço (Imagens 26 e 27, p. 49 e 50, respectivamente). Nos quarteirões próximos da praça ainda é possível encontrar trabalhadores dormindo na calçada, no horário do almoço, e a preferência desta em relação ao banco da praça evidencia a ausência da relação do espaço praça com as pessoas (Imagem xx). Essa área se tornou majoritariamente um ambiente de passagem que situações de permanência possíveis no local, como fazer a sesta pelos trabalhadores ou o gari almoçar a comida trazida de casa (Imagem 29, p. 52), não acontecem nesse espaço e sim nas adjacências do mesmo. Até ações mais curtas, como fumar um cigarro, deixam de ser feitas nesse espaço que perde preferência até para uma sombra na calçada frente à rodoviária (Imagem xx).

⁵ Trecho retirado da crônica "Veraneo en la Capital (O la gota gorda del sudor capitalino)", de Pedro Lemebel, publicada no livro **Zanjón de la Aguada**: Santiago, 1979..



Imagem 26 – Praça dos Pioneiros sendo utilizada como passagem
Fonte: Autora



Imagem 27 – Movimentação efêmera na Praça dos Pioneiros
Fonte: Autora



Imagem 28 – Trabalhadores descansando na calçada
Fonte: Autora



Imagem 29 – Gari almoçando na Praça 9 de Julho
Fonte: Autora

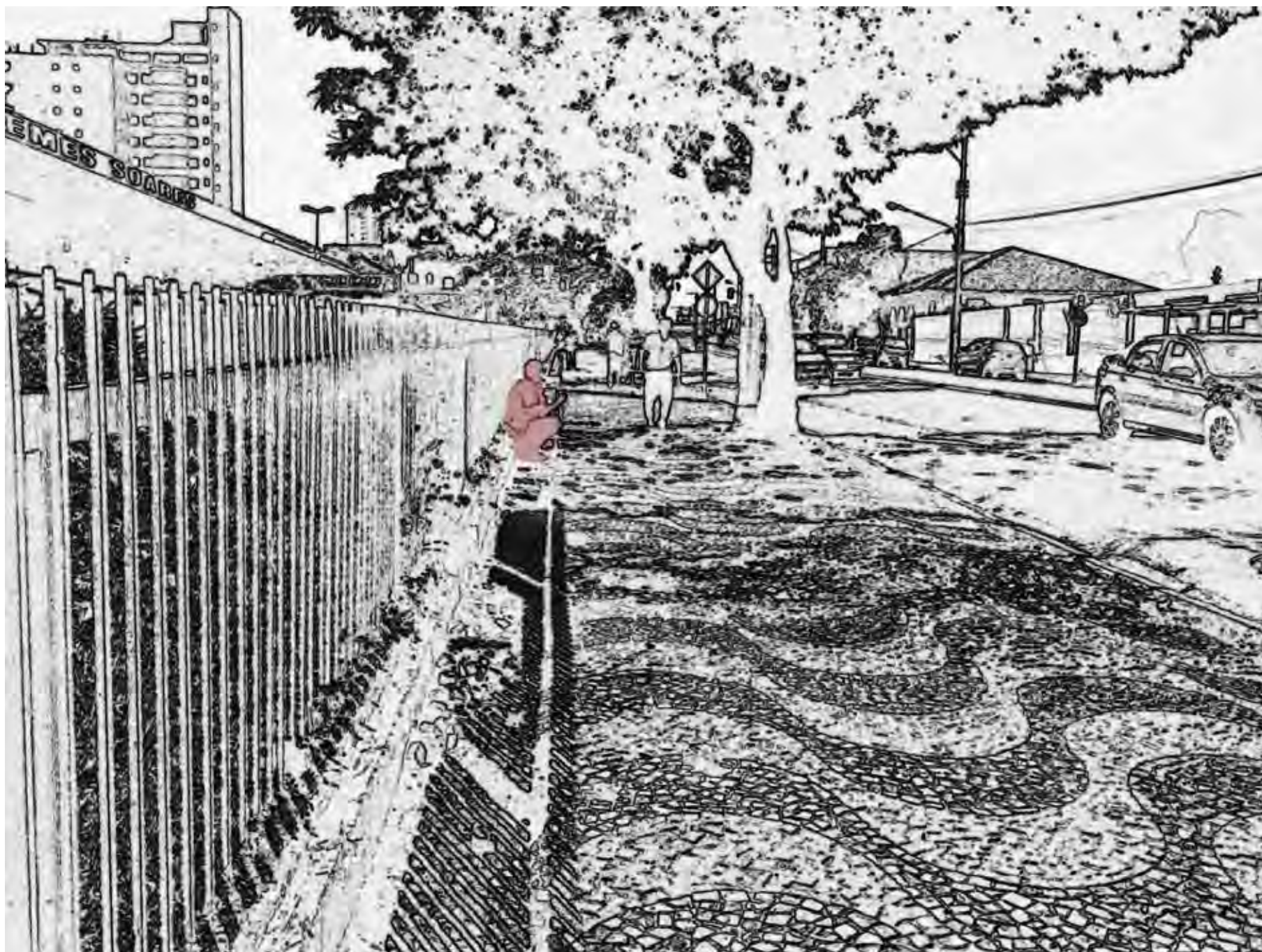


Imagem 30 – Homem fuma cigarro em frente à rodoviária
Fonte: Autora

Além desses usos possíveis que acontecem fora da praça e dos temporários existentes, há também uma apropriação de pequenos comércios, próximos a um ponto de ônibus, e voltados para a avenida, que vendem lanches e caldo de cana (imagens 31 e 32, p. 55 e 56, respectivamente), atribuindo outro caráter ao mesmo espaço da praça.

A Praça dos Pioneiros, na época em que a Igreja Nossa Senhora do Rosário de Fátima ainda fazia parte da área, tornava a área circunvizinha sua extensão, como geralmente é visto nas tradicionais praças brasileiras. Apesar da demolição da igreja, ainda hoje existe o “cruzeiro”, um marco religioso no qual uma cruz é instalada em uma base elevada, de modo a configurar um local “sagrado” onde as pessoas podem fazer suas devoções e seus pedidos (imagem 33, p. 57). Mesmo sem a cruz e sem a presença da igreja, o uso do cruzeiro como o local “sagrado” persiste silenciosamente, ao ponto de se encontrar no cruzeiro objetos católicos como ícones de santas e anjos (imagem 34, p. 58).

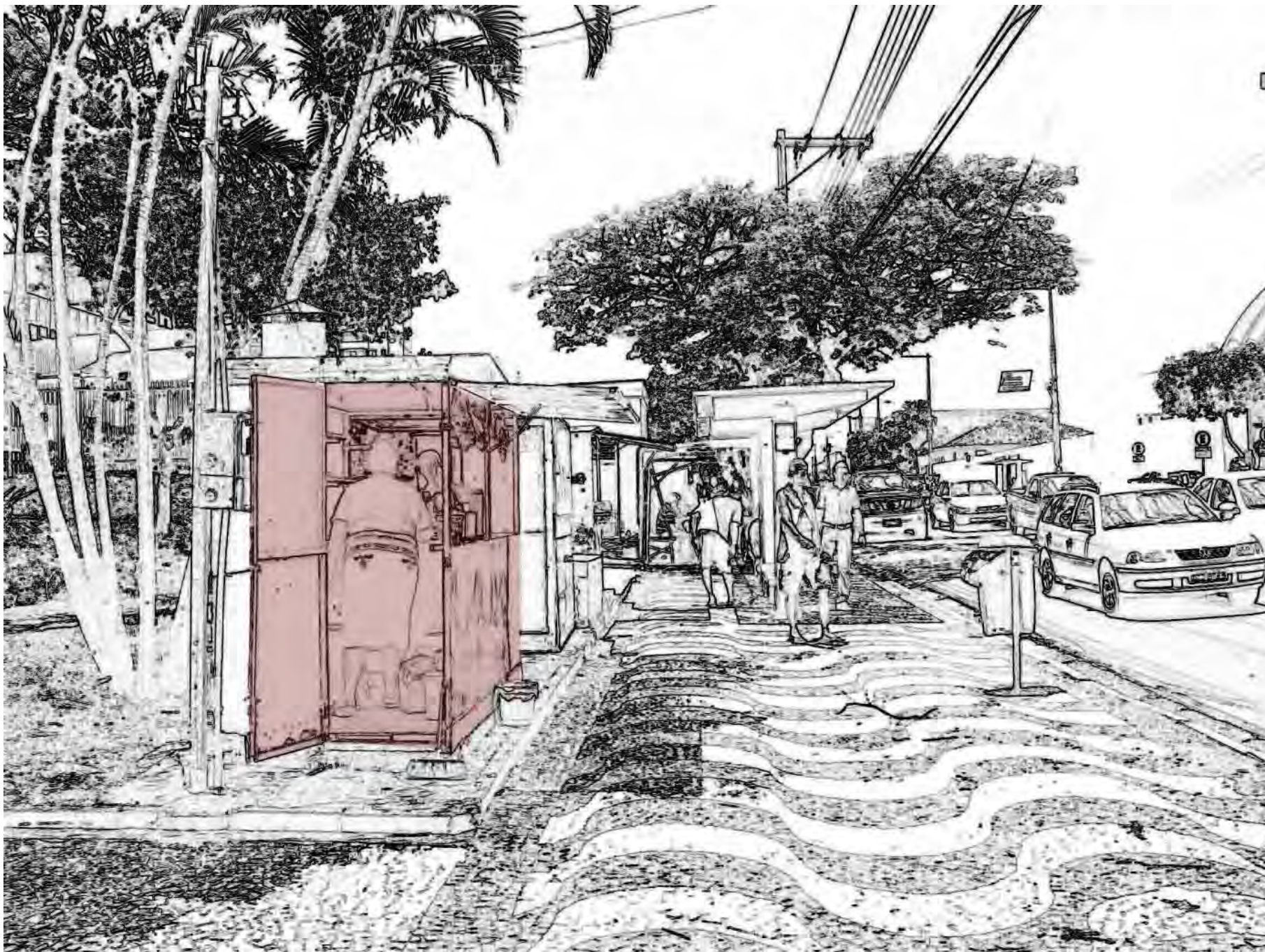


Imagem 31 – Comércio informal entre a Praça dos Pioneiros e o terminal rodoviário
Fonte: Autora



Imagem 32 – Comércio informal em frente a Praça dos Pioneiros
Fonte: Autora

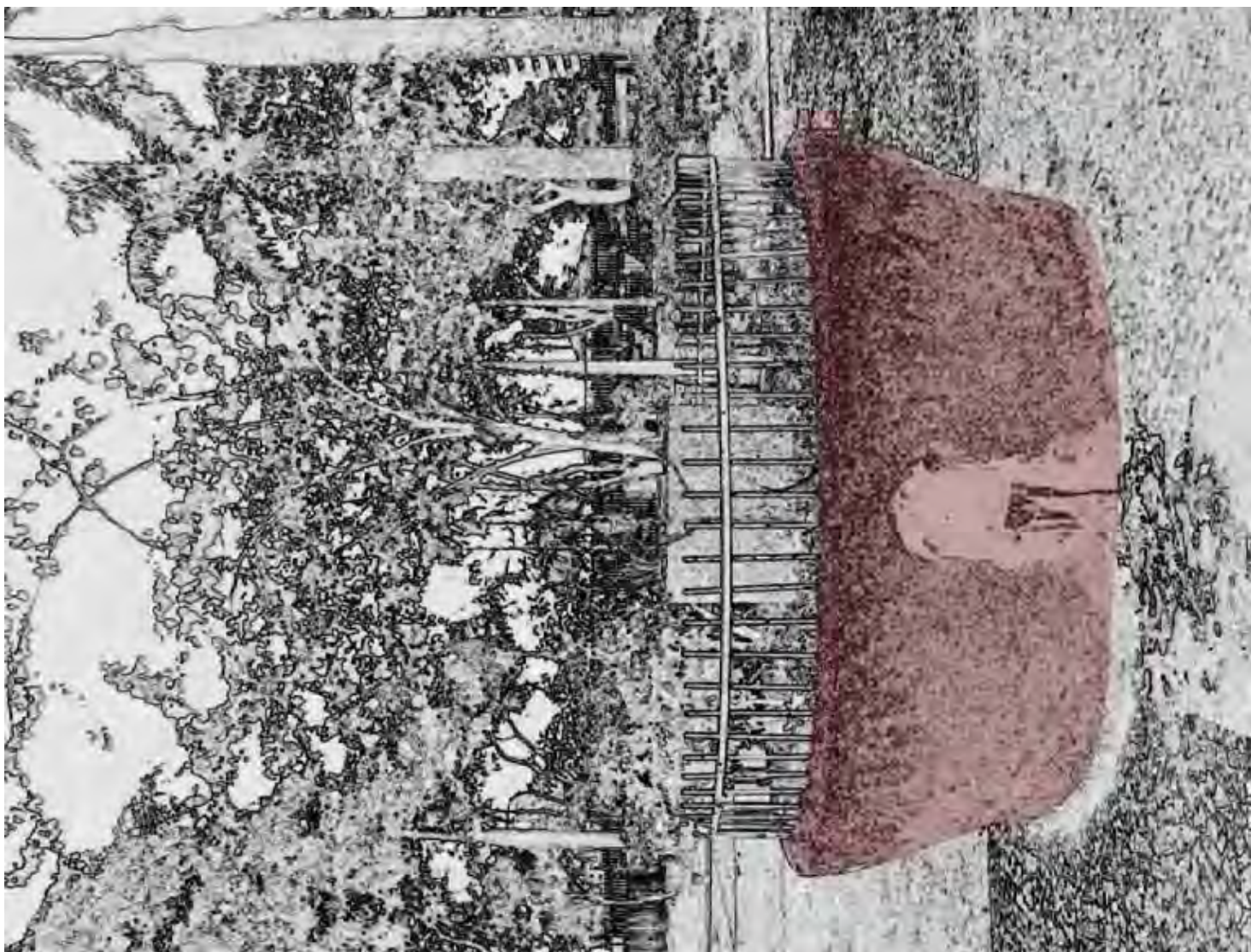


Imagem 33 – Cruzeiro da Praça dos Pioneiros
Fonte: Autora

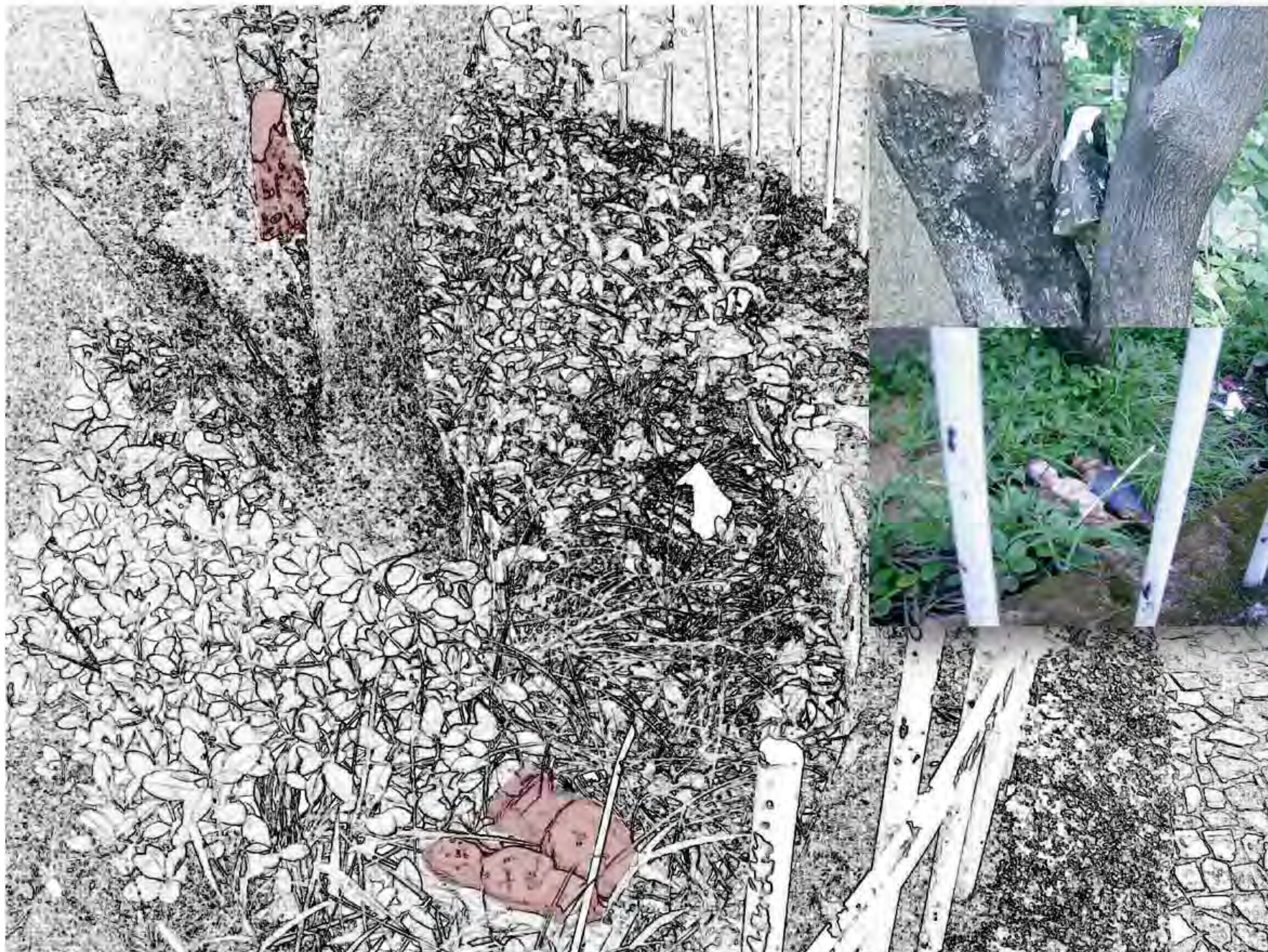


Imagem 34 – Objetos religiosos encontrados no cruzeiro da Praça dos Pioneiros
Fonte: Autora

No Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares o de uso do espaço tem uma forte relação com o tempo, visto que a todo instante pessoas se deslocam, estejam elas chegando ou deixando o terminal, assim como outras passam horas na espera devido ao atraso dos ônibus. Um espaço, portanto, associado muitas vezes ao cansaço, à espera e que, de fato, não possui atrativos, ou pelo menos condições de espera com conforto (imagens 35 e 36, p. 60 e 61, respectivamente). Tido como um não-lugar, dificilmente o cidadão terá algum sentimento de pertencimento com o local e, dessa maneira, é comum a presença de mendigos em certos horários do dia.

Segundo informações da administração do terminal, assim como da ANTT⁶, o terminal recebe diariamente cerca de 250 ônibus e, em média, mil passageiros, fazendo ligação regional e interestadual, de modo que em pouco tempo já não suportará a demanda exigida pela cidade.

⁶ ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Anuário Estatístico 2005 - Ano Base 2004** – Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros.



Imagem 35 – Homem e sua espera na rodoviária
Fonte: Autora

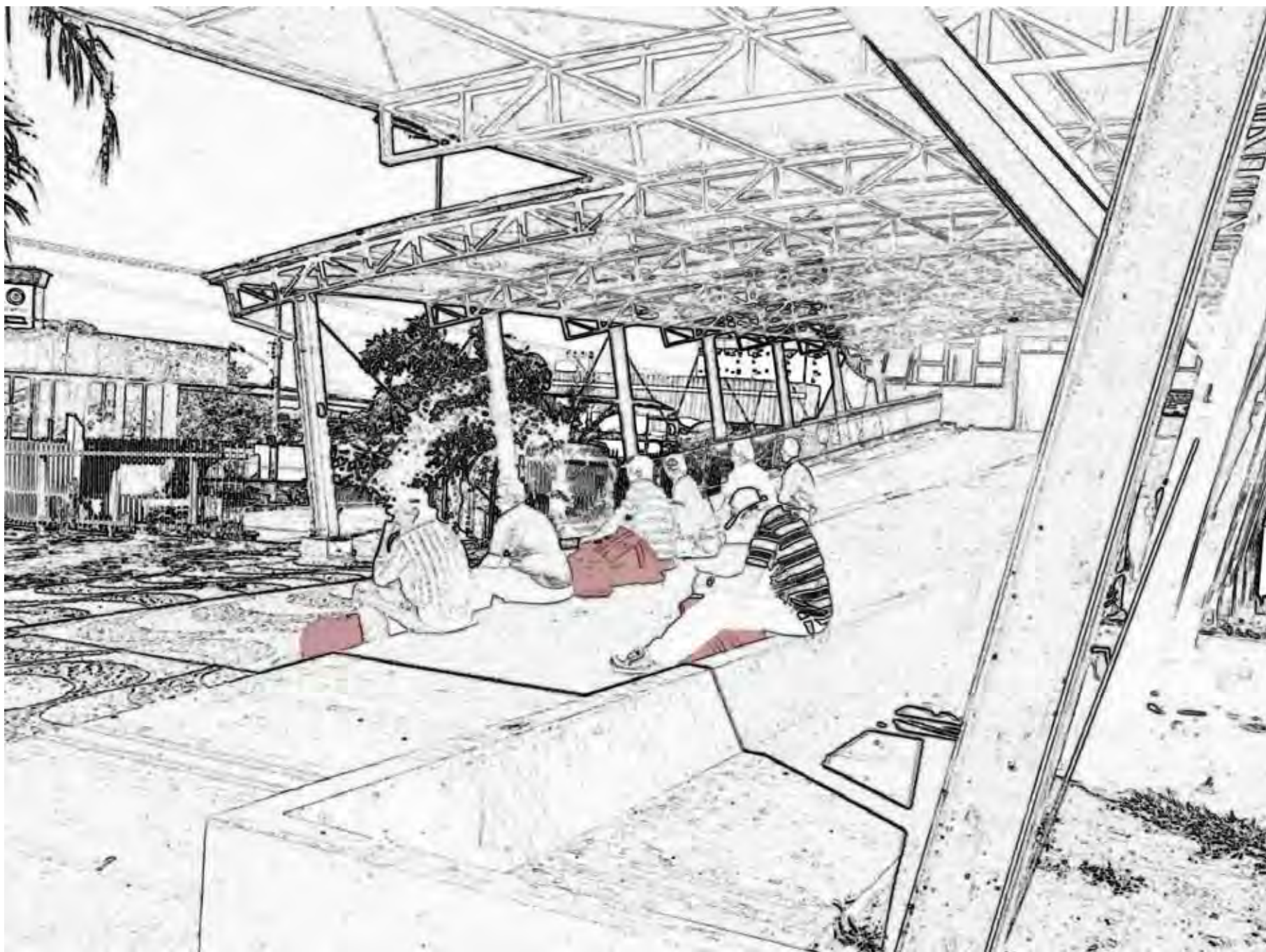


Imagem 36 – Espera coletiva no terminal rodoviário
Fonte: Autora

O Poupatempo é um programa do Estado que reúne em um único local diversos tipos de serviço público, como emissão de RG, Atestado de Antecedente Criminais, Carteira de Trabalho e CNH, entre outros serviços. Presidente Prudente como um pólo regional já atraía as pessoas das regiões circunvizinhas por outros serviços oferecidos. O Poupatempo, como um órgão estadual, só reforça o deslocamento das pessoas vindas dos assentamentos menores da região. Associado a isso, próximos à área, existem ainda o INSS e o Prudente Parque Shopping, dois atrativos.

Do ponto de vista histórico, Spósito (1983) observa alguns fatos significativos para que a cidade tenha se destacado como uma das mais importantes do interior paulista, a partir da criação do Distrito Policial e do Distrito de Paz, em 1921; o primeiro grupo escolar em 1925; a primeira casa de saúde em 1926; a instalação da Paróquia em 1925; e inspetoria Distrital de Ensino em 1928. Além disso, seu isolamento permitiu a formação de uma base urbana de suporte à reprodução social e econômica na região, assentada nas atividades agropecuária e agroindustrial.

O crescimento da população urbana, o início da verticalização, a expansão da malha urbana e o desmembramento para a criação de outros municípios, segundo Spósito (1997), alteraram as dimensões de Presidente Prudente, assim como sua morfologia. A cidade passou, dessa maneira, a exercer a função de mercado abastecedor da área, visto que estava cercada de regiões que necessitavam de alimentos, vestuário e serviços especializados, como hospitais, escritórios, bancos, entre outros. As redes urbanas⁷ não se estruturam somente considerando as necessidades atuais, mas também expressam o que permanece das fases anteriores.

Dessa forma, os moradores da zona rural vendiam seus produtos na cidade e nela se abasteciam dos gêneros que necessitavam. Presidente Prudente é vista, assim, como um polo regional, principal fator para o sucesso do povoamento das glebas loteadas e a consequente expansão da cidade (SPÓSITO, 1983). Portanto, destaca-se que a mudança citada se deu, sobretudo, no que se refere ao crescimento, físico e de importância da cidade, e, dessa maneira, ao caráter regional desempenhado pela mesma, além de surgir na rede urbana como

⁷ Para uma análise específica sobre o conceito de Redes Urbanas, o leitor pode consultar a obra: CORREA, R.L. **Rede urbana**. SP: Ática, 1989.

exemplo de cidade média (SPÓSITO, 2007)⁸, em função da centralidade no que diz respeito ao comércio, assistência médica, educação, assistência jurídica, além do intermédio com a metrópole.

Além disso, observa-se em menor escala, que em diversos locais que oferecem serviços regionais, como o Poupatempo citado anteriormente, a apropriação feita pelos elementos comerciais de porte médio, ou tipos de comércios itinerantes, é feita de maneira natural. Nas proximidades das grandes aglomerações humanas é possível encontrar, por exemplo, um vendedor de caldo de cana – como nas proximidades do Prudente Parque Shopping –, assim como um vendedor de suco de laranja em frente ao Poupatempo (Imagens 38 e 39, p. 66 e 67, respectivamente).

⁸ Diferenciando-se, nesse sentido, da definição de cidade de porte médio, que se refere apenas ao tamanho populacional.

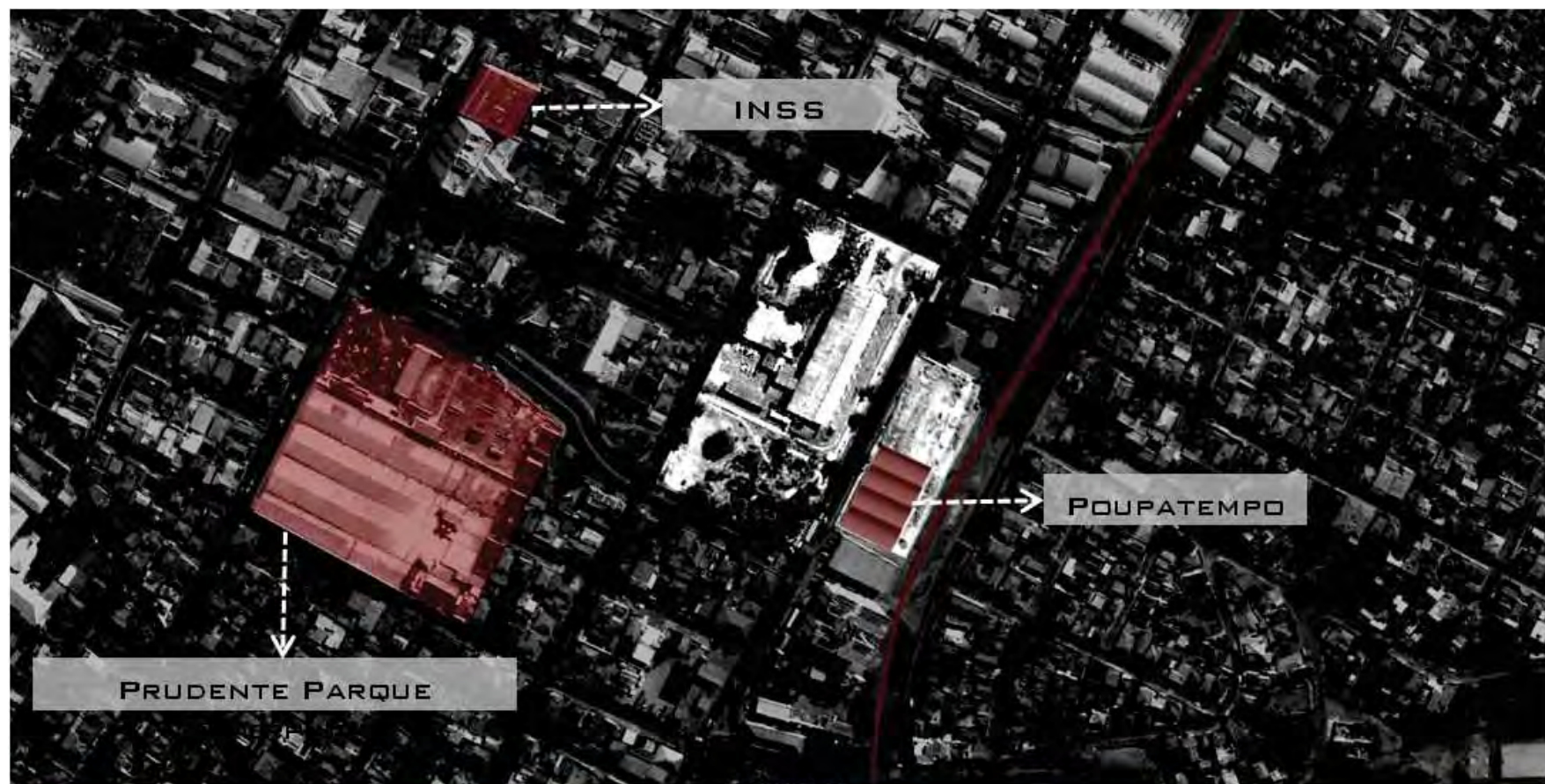


Imagem 37 – Equipamentos que proporcionam serviços regionais
Fonte: Autora



Imagem 38 – Comércio informal na Praça dos Pioneiros
Fonte: Autora



Imagem 39 – Comércio ambulante
Fonte: Autora

A linha férrea, como elemento de análise final da área, tem sua implantação muito próxima da área de intervenção, especificamente adjacente ao Poupatempo e área restante do expurgo.



. Imagem 40 – Terminal rodoviário e SABESP, a partir da linha férrea
Fonte: Autora



Imagem 41 – Poupatempo, a partir da linha férrea
Fonte: Autora

Configura um espaço também de apropriações, além de própria passagem, seja ela do trem ou de pessoas. Como a frequência da passagem do trem diminuiu consideravelmente desde a década de 1980, a dinâmica da ferrovia passa a ter uma movimentação de andarilhos e de moradores dos bairros adjacentes. A utilização dos trilhos pelo trem, de fato, acontece somente uma vez por semana e com vagões da empresa ALL – América Latina Logística –, o que não impede a movimentação de pessoas, fato este tido como já consolidado. Ao acompanhar o percurso da linha férrea, nota-se que há um rebaixamento da cota relativa em pontos importantes da cidade, além de possuir momentos nos quais é possível transitar para “o outro lado da cidade”. Este caminho leva ao Centro Cultural da cidade, à antiga Estação Ferroviária que funciona como PROCON – Proteção ao Consumidor –, ao “camelódromo”, às praças e à área de intervenção com todos os serviços já citados anteriormente (imagem 42, p. 71).

Devido à necessidade de se atravessar a porção edificada e chegar à avenida, além da possibilidade de se chegar a pontos de interesse da cidade, a linha férrea se torna uma espécie de calçada, na qual as pessoas passam, sentam nos trilhos nas partes sombreadas e se utilizam do espaço para um comércio informal (Imagens 43, 44 e 45, p. 72, 73 e 74, respectivamente).



Imagem 42 – Panorama dos acessos e usos ao longo da linha férrea
Fonte: Autora



Imagem 43 – Indivíduos caminham nos trilhos
Fonte: Autora



Imagem 44 – Apropriação dos trilhos em função da sombra
Fonte: Autora

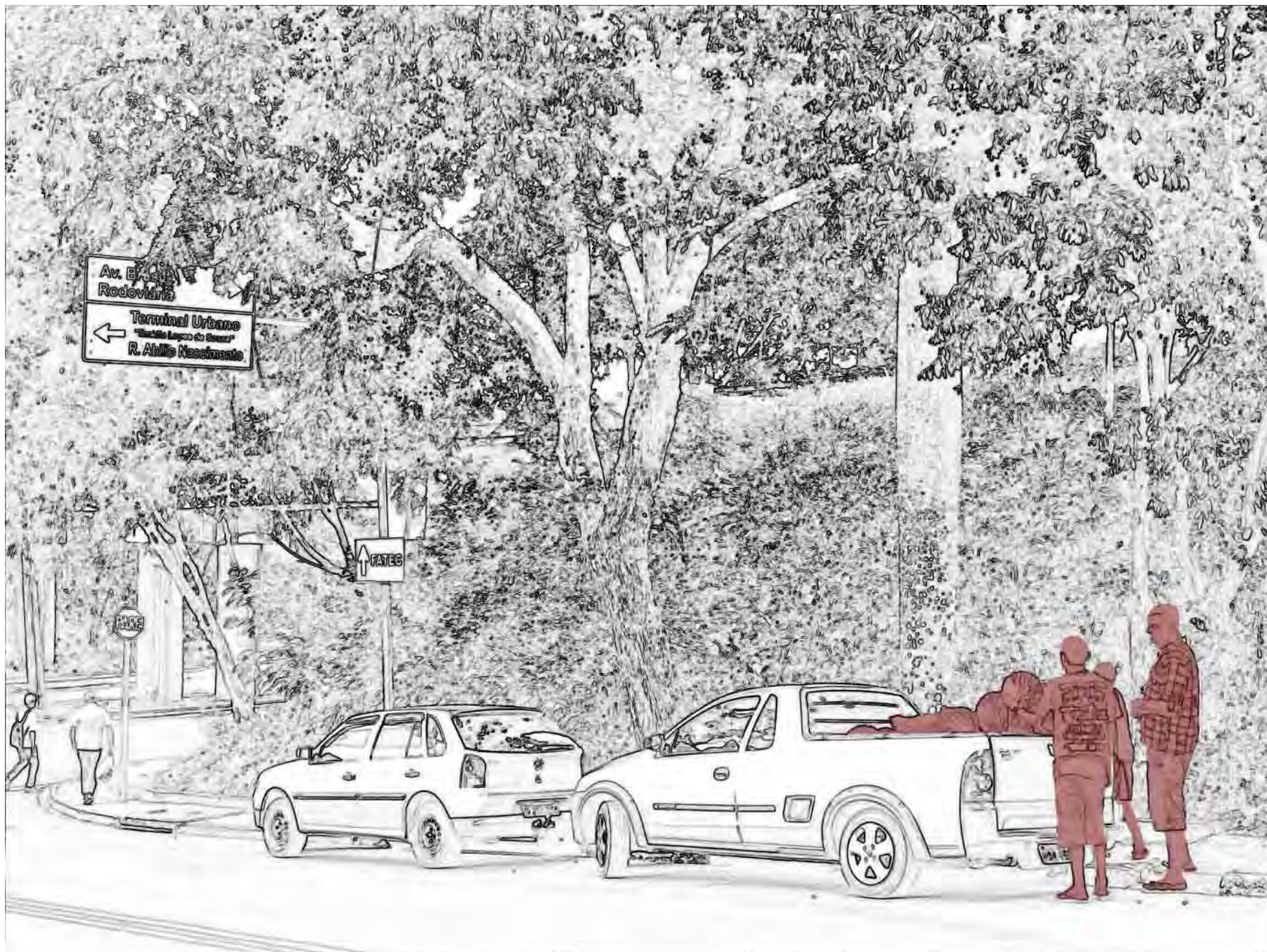


Imagem 45 – Comércio informal de frutas
Fonte: Autora

Justamente por ser, em alguns casos, considerada uma barreira física e já ter atingido no imaginário urbano a condição de uma extensão marginal, uma concepção de que está à margem da cidade e à margem da sociedade, os trilhos também abrigam quem não quer ser visto, quem não quer ser observado. Vale ressaltar que na caminhada através dos trilhos facilmente se encontra objetos pessoais perdidos, como sapatos e vestuário, além de maços de cigarro vazios e embalagens de produtos alimentícios dessas pessoas “invisíveis” (Imagens 46, 46 e 48, p.76, 77 e 78, respectivamente). Em visita a campo, foi encontrado um envelope com cartas de amor destinadas a uma penitenciária da região, equilibradamente colocada na estrutura do trilho (Imagem 79, p. 79). Este tipo de evidência demonstra que a concepção de marginalidade ligada à linha férrea não se enquadra à sociedade como um todo, visto que existe, sim, uma utilização daquele espaço. A carta encontrada denota a utilização daquele ambiente por uma porção da população.



Imagem 46 – Sandalia esquecida no trilho
Fonte: Autora



Imagem 47 – Roupas esquecidas no trilho
Fonte: Autora

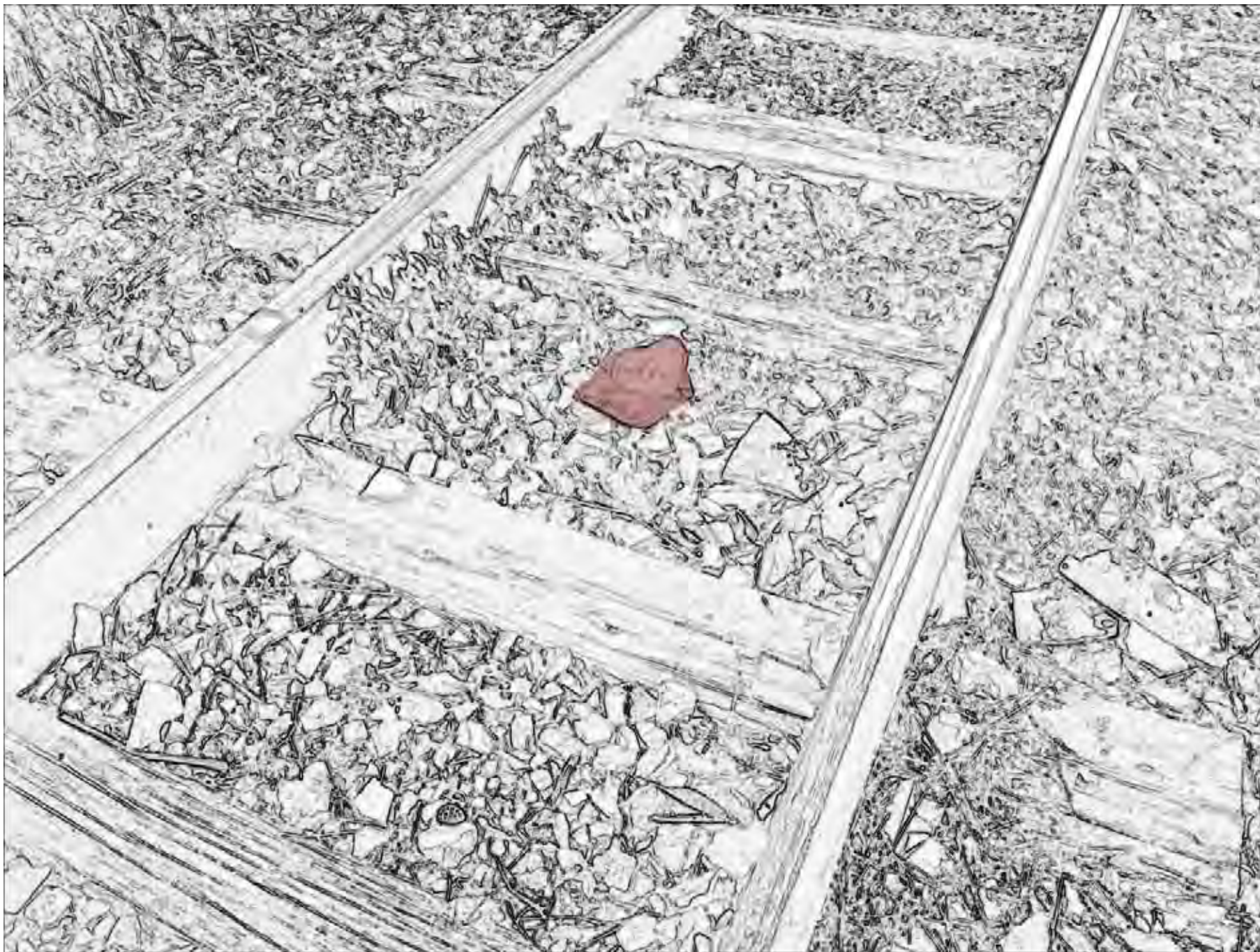


Imagem 48 – Boné esquecido no trilho
Fonte: Autora

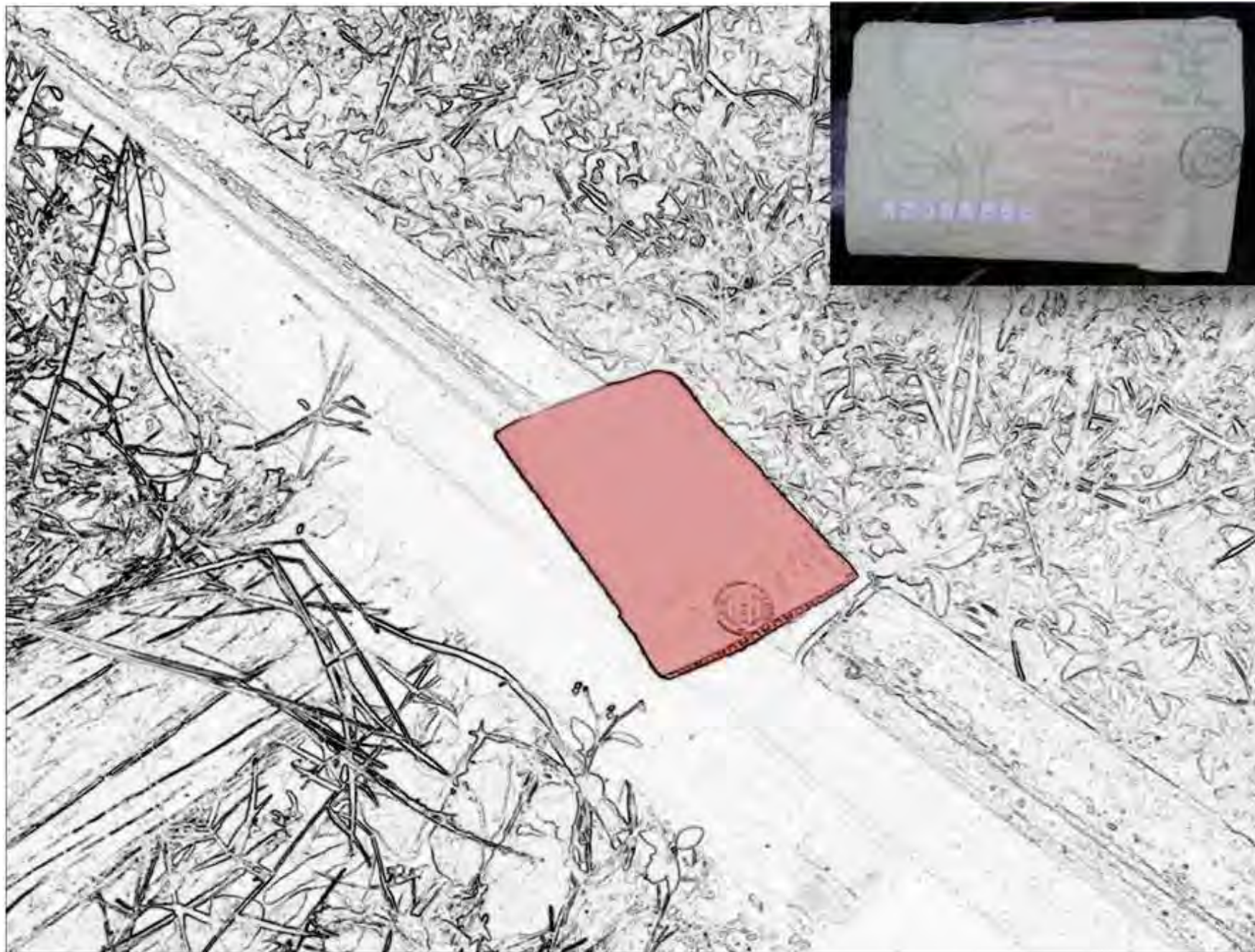


Imagem 49 – Cartas de amor esquecidas no trilho
Fonte: Autora

Uma cidade é um assentamento humano no qual estranhos provavelmente se encontrarão. Nesse ambiente do desconhecido, cujas vidas se tocam, há um problema de plateia que guarda um parentesco com o problema de plateia que um ator enfrenta no palco. No que diz respeito à visibilidade, dois processos simultâneos e de naturezas diferentes são os responsáveis por criar a problemática no imaginário do cidadão e, dessa maneira, a sensação de ser constantemente observado.

Assim sendo, de um lado temos a valorização da aparência como expressão de caráter pessoal, do sentimento privado e da individualidade, de outro, a produção em série, mecanizada, onde não há nada a ser descoberto, tendo em vista a repetição do idêntico. Segundo Arendt (2000, p. 79)⁹, nota-se uma espécie de extinção entre as esferas pública e privada, através do surgimento da social, a partir dos primeiros anos da Era Moderna, ocasionando na normatização das pessoas e seus comportamentos frente ao espaço, além da abolição das ações espontâneas e inusitadas.

⁹ ARENDT, 2000 [1958] apud SOBERZO MIÑO, 2005, p. 199

O espaço público está, necessariamente, relacionado ao espaço privado e as fronteiras entre ambos são historicamente construídas. Habermas (1984, p. 15)¹⁰ mostra como as esferas pública e privada vão se transformando na História. As formas de enfrentar um conjunto de mudanças pelas quais as cidades passaram, com a linha de criação que um novo mercado mundial criou, foram minoradas a um controle férreo devido à sensação de insegurança, ocasionando em uma superfície sem profundidade oculta, sem a imprevisibilidade intrínseca de uma cidade.

Nesse contexto, o espaço público é analisado como um produto e, sobretudo, como um facilitador das relações sociais. Lefebvre destaca a complexidade e a potencialidade do espaço, na realidade atual, como um pressuposto de toda a produção e de todo o intercâmbio possível entre um conjunto de pessoas. Para o autor, o espaço está, sobretudo, vinculado com a reprodução das relações sociais (LEFEBVRE, 1976, p. 34)¹¹

Negar o descobrimento dentro do urbano, para alguns, demonstra a morte do espaço público. No entanto, este discurso simplista vai de encontro ao entendimento de que a

¹⁰ HABERMAS, 1984 [1962] apud SOBERZO MIÑO, 2005, p.195.

¹¹ LEFEBVRE, 1976.[1972] apud SOBERZO MIÑO, 2005, p. 22

população não é vítima da cidade, mas, sim, fruto do próprio conjunto de pessoas e, dessa maneira, os espaços públicos refletem a vida de seus habitantes. A cidade é fruto, justamente, dessa correlação de forças, sobretudo dos desejos, dos desígnios que a sociedade coloca para o ambiente. Dessa forma, a arquitetura é um importante instrumento da população para que novas direções de utilização do espaço público possam ser entendidas e, assim, construídas.

A área resultante é, portanto, circundada por “não-lugares” baseados em programas estritamente funcionais, que não despertam interesse ou sensações relativas ao espaço e que colocam o tempo à prova: a rodoviária com seus atrasos e esperas ou o Poupatempo com a ideia de economizar o tempo das pessoas. Do outro lado, sobre os trilhos, a área conta com o trem que passa com baixa frequência, somado às pessoas que ali transitam e vivem em um nível de aceleração e ruído menor do que aqueles que passam na cota superior, representada pela Avenida Brasil.

O moderno, na figura das avenidas, e o obsoleto, representado pela linha férrea, convivem juntos em espaço e tempo, separados por um plano de edificações lado a lado na qual a área de intervenção se encontra. Um trecho com faixas sonoras desequilibradas, onde o tempo é relativamente veloz e lento concomitantemente, onde os corpos simplesmente

transitam. Seria possível a criação de um espaço-lugar no qual o tempo seja relativo e prazeroso, assim como o som nele contido?

Na tentativa de solucionar a questão, parte-se da análise dos vestígios exposta anteriormente neste estudo. Depreende-se que os vestígios de um local caminham lado a lado no tempo com suas evidências e, dessa forma, vale ressaltar o que, de fato, é cada um deles. Partindo do significado de “vestígio”, temos que são quaisquer sinais deixados em um espaço, são os rastros, resquícios que podemos classificar de maneira, também, temporal. Ainda, a “evidência” é entendida como um conjunto de elementos que pode ser utilizado de maneira a provar uma determinada hipótese. Embora os dois elementos apareçam, de certa forma, simultaneamente, podemos classificá-los em visíveis e invisíveis.

Apresentadas no capítulo anterior, as imagens em sua maioria representam as evidências físicas da utilização da área. Sejam eles históricos ou não, o fato é que estes vestígios são visíveis, como o fato da carta, vestimenta, objetos, todos encontrados na linha férrea ou proximidades. Até mesmo os objetos religiosos encontrados no cruzeiro da Praça dos Pioneiros são evidências físicas, embora estejam inseridos no contexto histórico daquela área, fazendo com que seu antigo uso ainda tenha significado para algumas pessoas.

Por outro lado, os vestígios físicos não são os únicos observados na porção estudada. O trem pode ser classificado, embora tenha seu uso hoje reduzido, como um vestígio físico, ou seja, que se vê e, concomitantemente, invisível. O primeiro deles se dá, claro, pelo histórico da cidade, enquanto o segundo se faz presente no quesito sonoridade.

A passagem do trem faz com que, em meio a tantos ruídos conhecidos, tenhamos nosso tempo interrompido. As conversas, os sons dos automóveis, a paisagem sonora consolidada na área mais alta, representada pela Avenida Brasil, é abafada quando da linha férrea se ouve a passagem o trem. Contrastado com a área mais ruidosa do trecho estudado, o silêncio da linha férrea é interrompido também, fazendo com que este som seja responsável por abafar uma conversa, impedir uma passagem. Uma das evidências físicas mais emblemáticas da cidade – o trem –, portanto, só é percebido no meio dos altos ruídos da cidade quando se tem uma atividade interrompida e isso se dá a partir do som vindo da linha férrea, o que demonstra a importância deste vestígio invisível.

Dessa maneira, a fim de compreender o movimento cotidiano do recorte espacial e, a partir da sonoridade, tirar partido da área para o projeto, foi medida a intensidade sonora em

pontos adjacentes a área, utilizando-se um decibelímetro¹². Os pontos foram escolhidos de modo a medir o entorno da área de intervenção e a representação da intensidade sonora foi feita através de cores, onde a tonalidade mais clara corresponde a 55dB, ou menos, e a mais escura, de 80dB para mais (Imagem 50, p. 86). Como resultado dos dados coletados, foram construídos mapas sonoros dos períodos de pico do dia (Imagens xx, xx e xx).

¹² Aparelho que mede o nível sonoro em decibéis, nas condições estabelecidas pela NBR 10.152, curva de ponderação "A", que tem uma resposta similar a do ouvido humano e resposta lenta (slow) onde o resultado informa uma média do ruído no ambiente.



Imagem 50 – Mapa com os pontos medidos
Fonte: Autora

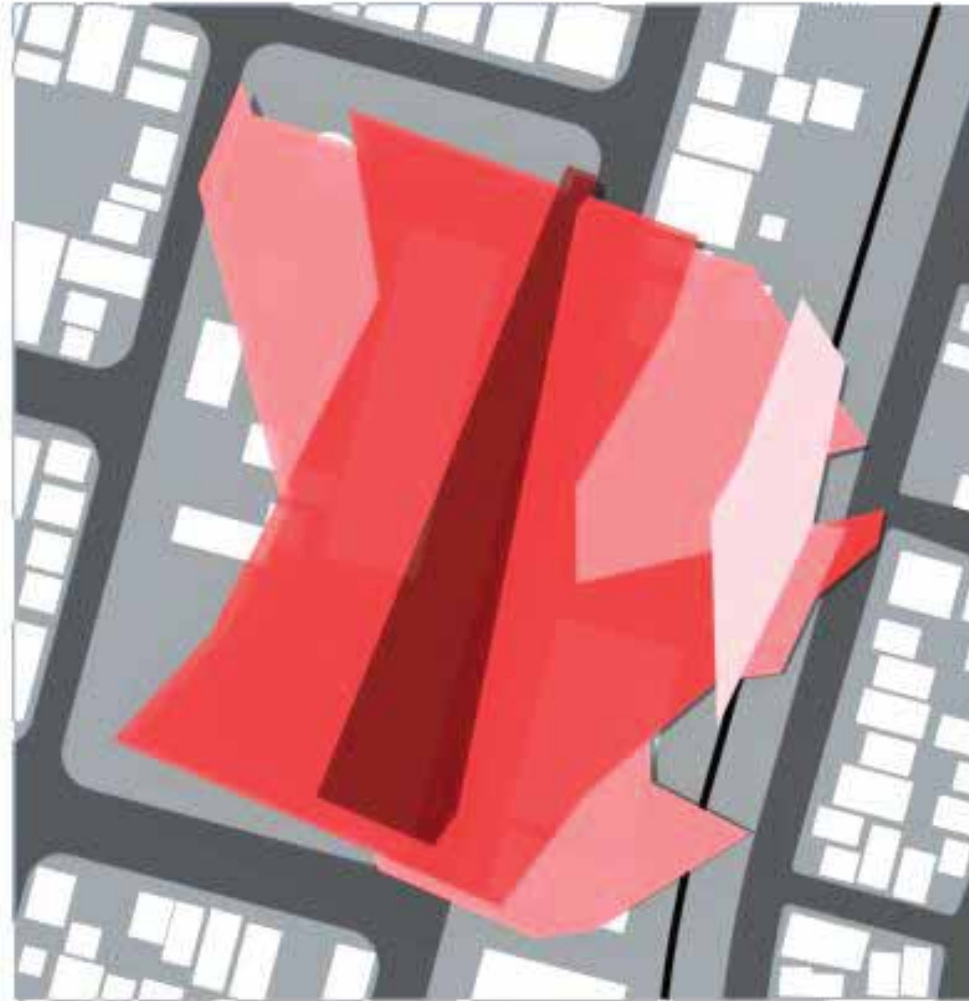


Imagem 51 – Medição às 8 horas
Fonte: Autora

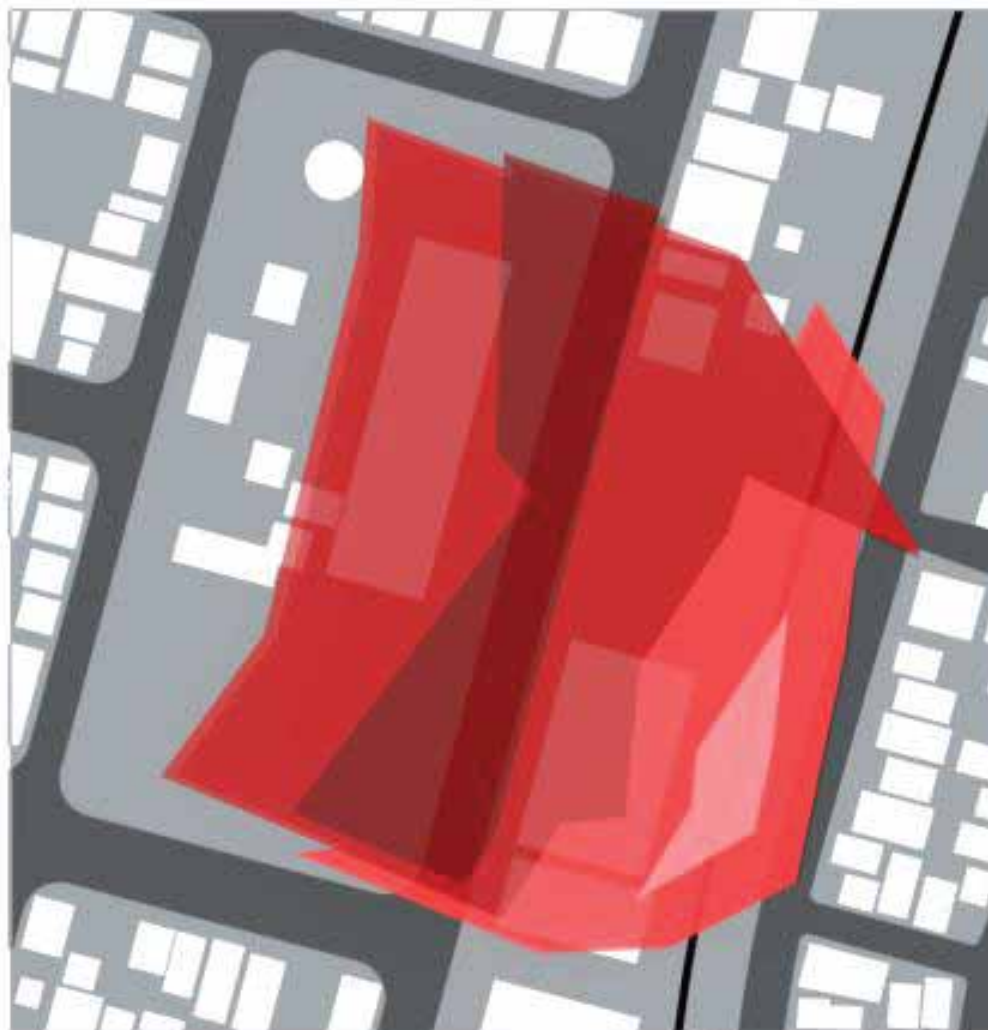


Imagem 52 – Medição às 12 horas
Fonte: Autora

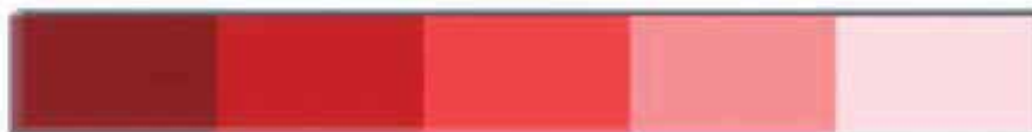
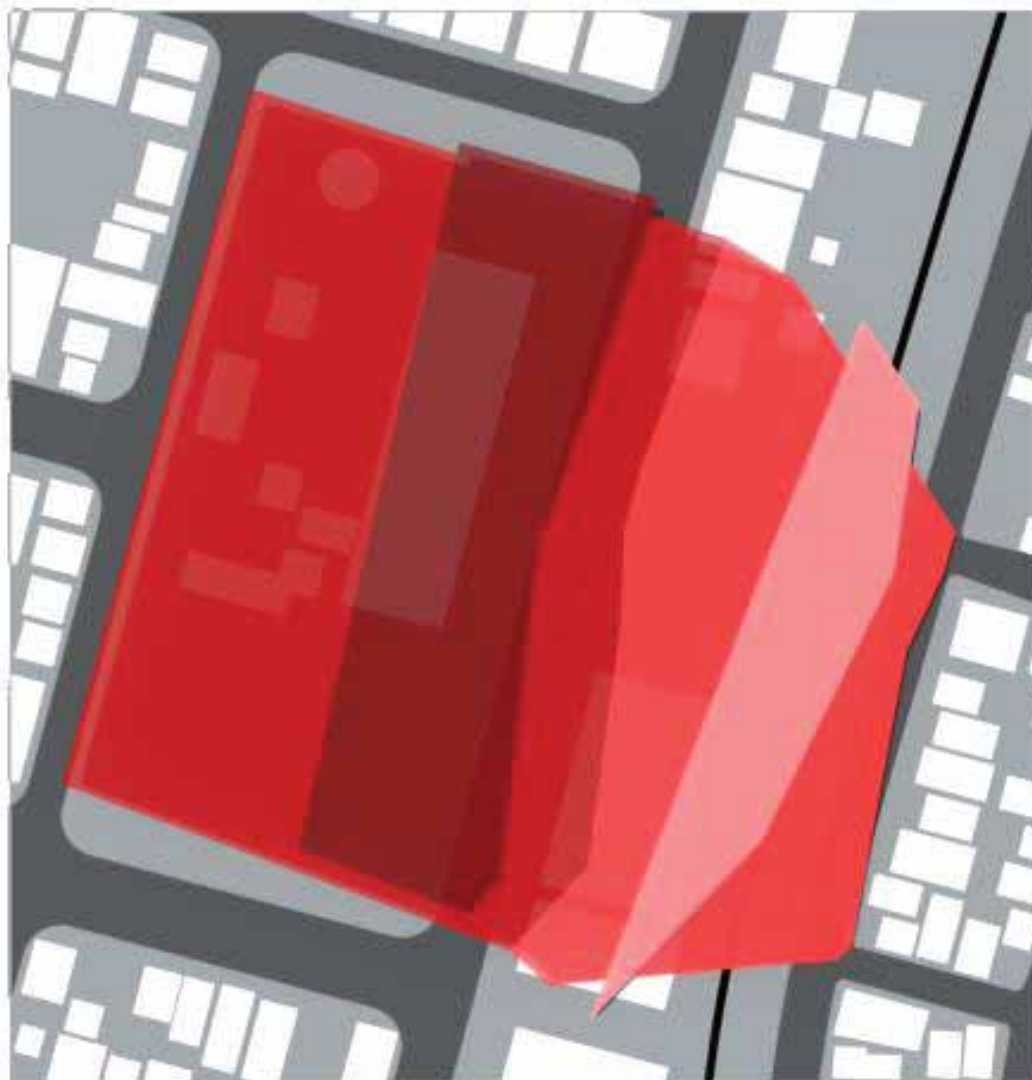


Imagem 53 – Medição às 17 horas, sem a presença do trem
Fonte: Autora

As medições mostram que os decibéis variam ao longo do dia 55 dB e 75 dB, o que caracteriza o ambiente como ruidoso.

Nível de Pressão Sonora <i>dB</i>	Ambiente típico	Sensação subjetiva
130	Limiar da dor	Insuportável
120	Decolagem de avião militar (a 30m)	
110	Prensas automáticas (posição do operário)	
100	Motocicleta (a 7,5m)	Muito ruidoso
90	Caminhão pesado (a 6m)	
80	Rua com muito tráfego	
70	Aparelho de rádio com volume elevado	Ruidoso
60	Restaurante	
50	Conversa normal (a 1m)	
40	Área residencial durante a noite	Pouco ruidoso
30	Ambiente calmo, dormitório	
20	Nível de fundo de estúdios de TV	Silencioso
10		
0	Início da audição humana	

Imagem 54 – Níveis de pressão sonora em diferentes ambientes

Fonte: KAWAKITA, C. Y. Medição do ruído de tráfego na rodovia SP 270 e avaliação da satisfação quanto ao conforto acústico de seus moradores, USP, São Paulo, 2008.

Essa diferença se intensifica em relação aos outros períodos do dia às 8 horas da manhã, onde o nível sonoro é relativamente mais brando do que os observados em horários de pico. Entretanto, vale ressaltar que uma constante é observada: há sempre uma diferença sonora entre a Avenida Brasil e a linha férrea, sendo que a primeira tem, predominantemente, uma faixa de 75 dB para mais, enquanto a segunda se apresenta mais silenciosa. Isso se dá tanto pela movimentação de automóveis como pelo uso comercial intenso do entorno, além da presença constante dos ônibus com destino ao Terminal Rodoviário. Essa imposição sonora se inverte, entretanto, com a presença do trem, visto que o nível sonoro da área chega a ser equivalente ou até maior do que o da Avenida Brasil (Imagem 55, p.92).

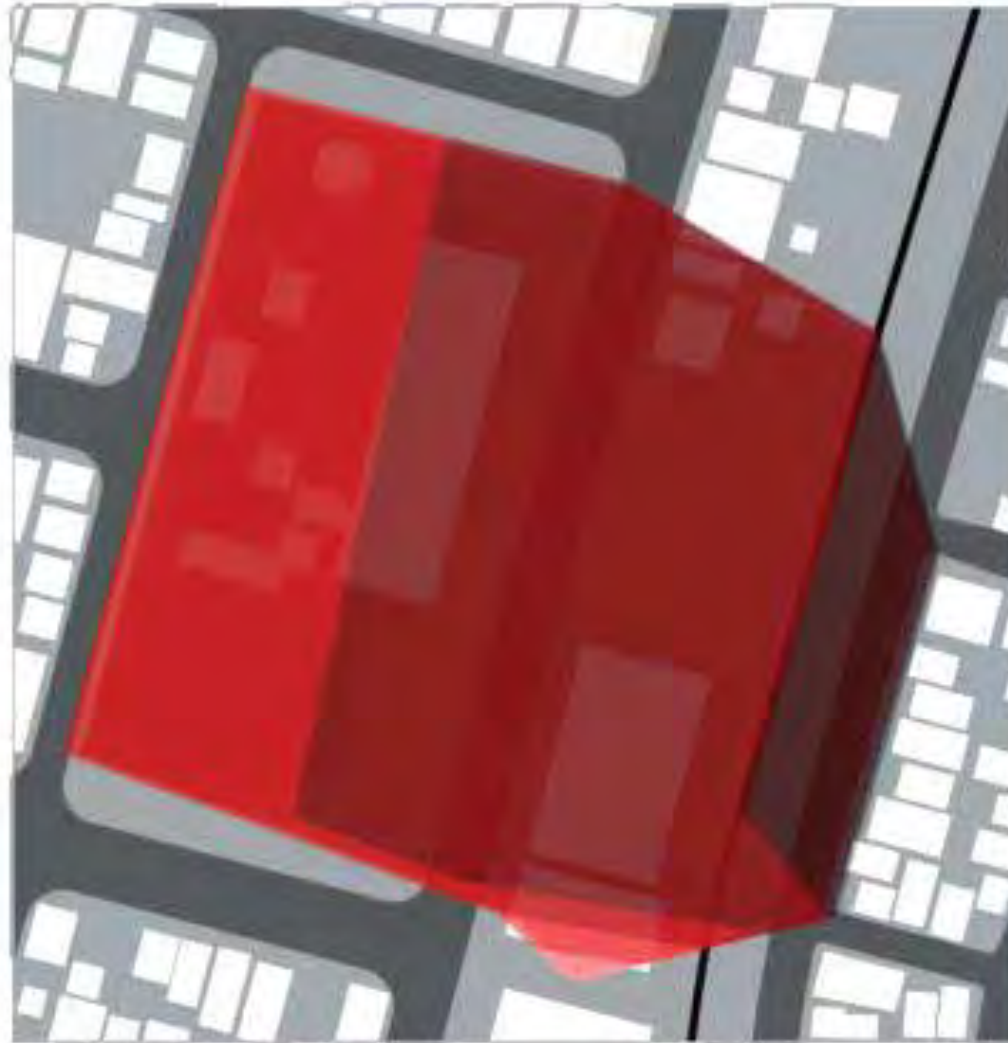


Imagem 55 – Medição das 17 horas, com a presença do trem
Fonte: Autora

A análise em decibéis evidencia a dinâmica encontrada nesse entorno e demonstra que áreas próximas têm a possibilidade de possuir características peculiares e díspares. O projeto se insere, portanto, em um espaço constituído pela presença da modernidade representada pelo automóvel, coexistente com a figura do passado, da história de Presidente Prudente que deve sua origem à linha férrea e à economia agrícola fomentada anteriormente por ela.

LUGARES PARA VIVENCIAR O ESPAÇO

A relação e interação das pessoas com um espaço de música pode acontecer sem acesso restrito e sem a necessidade de um programa funcional para isso. “Fazer” arquitetura, para Bernard Tschumi, é conceber espaços que proporcionam ao corpo fruidor a habilidade de, efetivamente, propor modos de habitar e de se relacionar com o ambiente real, sem que este seja limitador de ações e que, no máximo, forneça pistas ou rastros acerca da apropriação do espaço, a fim de que provoque um prazer oriundo da experiência vivida. Segundo o próprio arquiteto:

A arquitetura do prazer está onde o conceito e a experiência do espaço coincidem abruptamente, onde os fragmentos da arquitetura colidem e se fundem em deleite, onde a cultura da arquitetura é eternamente desconstruída e as regras são transgredidas. Não me refiro a nenhum paraíso metafórico, mas ao desconforto e ao desequilíbrio das expectativas. Uma arquitetura desse tipo questiona os pressupostos acadêmicos (e populares), incomoda os gostos adquiridos e as memórias arquitetônicas mais estimadas. Tipologias, morfologias, compressões espaciais, construções lógicas – tudo se desmancha, essa arquitetura é perversa porque sua verdadeira significação está fora da utilidade ou finalidade e, em última análise, nem sequer se propõe a dar prazer. (TSCHUMI, 2006, p. 581).

O significado da arquitetura não está no objeto ou nos materiais que o compõe, mas sim na interpretação individual de quem experimenta o espaço. Essa experimentação espacial não é passível de representações gráficas, como plantas, cortes ou perspectivas, visto que advém de percepções sensoriais e subjetivas. A interpretação do sujeito é a verdadeira responsável por conferir algum sentido à arquitetura e esse mesmo sujeito que estará à prova do prazer proporcionado pela mesma.

Tschumi, dessa forma, observa que uma arquitetura que não siga programas e que não se prenda à relação forma e função potencializa o espaço e “permite que novas atividades, inimagináveis até o momento, ocorram” (TSCHUMI, 1998, p. 181). Nesses ambientes a relação sujeito e objeto, o movimento e a interação dos corpos, transgredindo paradigmas e conferindo prazer, fazem parte da verdadeira essência da arquitetura.

A complexidade do espaço apresentado se dá em função de um tempo histórico apagado e de um tempo cotidiano vivido em diferentes ritmos. Implantadas paralelamente nessa área, a avenida e os trilhos coexistem no mesmo espaço e abrigam apropriações não necessariamente ligadas entre si. Entretanto, não se anulam ou impedem de acontecer, como a proximidade observada do comerciante informal com o andarilho, as relações de quem passa

ou quem espera. Além disso, os serviços regionais proporcionados pelo Poupatempo e pelo INSS, que se complementam com a presença do shopping, evidencia a área como um ponto estratégico de ligação intraurbana com as cidades pequenas circunvizinhas.

A relevância desses aspectos na área faz a intervenção surgir como possibilidade projetual, a partir da criação de um espaço que valorize os “tempos”, histórico e de usos, utilizando-se das áreas que sofreram demolição para marcar o passado por meio da valorização dos vazios existentes, além de ligar o plano da avenida com o dos trilhos e, ainda, tornar possível a chegada direta das pessoas da região nessa área. Tudo ao mesmo tempo, de modo que o espaço continue sendo apropriado sem condições limitantes.

A hipótese projetual se inicia, portanto, com a retirada do Terminal rodoviário e posterior implantação de um terminal intraurbano, caracterizando-se pela passagem dos chamados “ônibus circulares” das cidades próximas que, muitas vezes, são oferecidos gratuitamente pela prefeitura desses municípios. Isso devido ao terminal rodoviário já não mais suportar a demanda de uma cidade média, sem citar as questões de acessibilidade interna, estacionamento insuficiente e acessos indevidos para o transporte coletivo. Desse modo, a área de intervenção ganha continuidade, como se a praça dos pioneiros se estendesse

para além desse espaço, o que possibilita a implantação do terminal intraurbano mais diretamente e não como era a do terminal rodoviário, em formato "L".

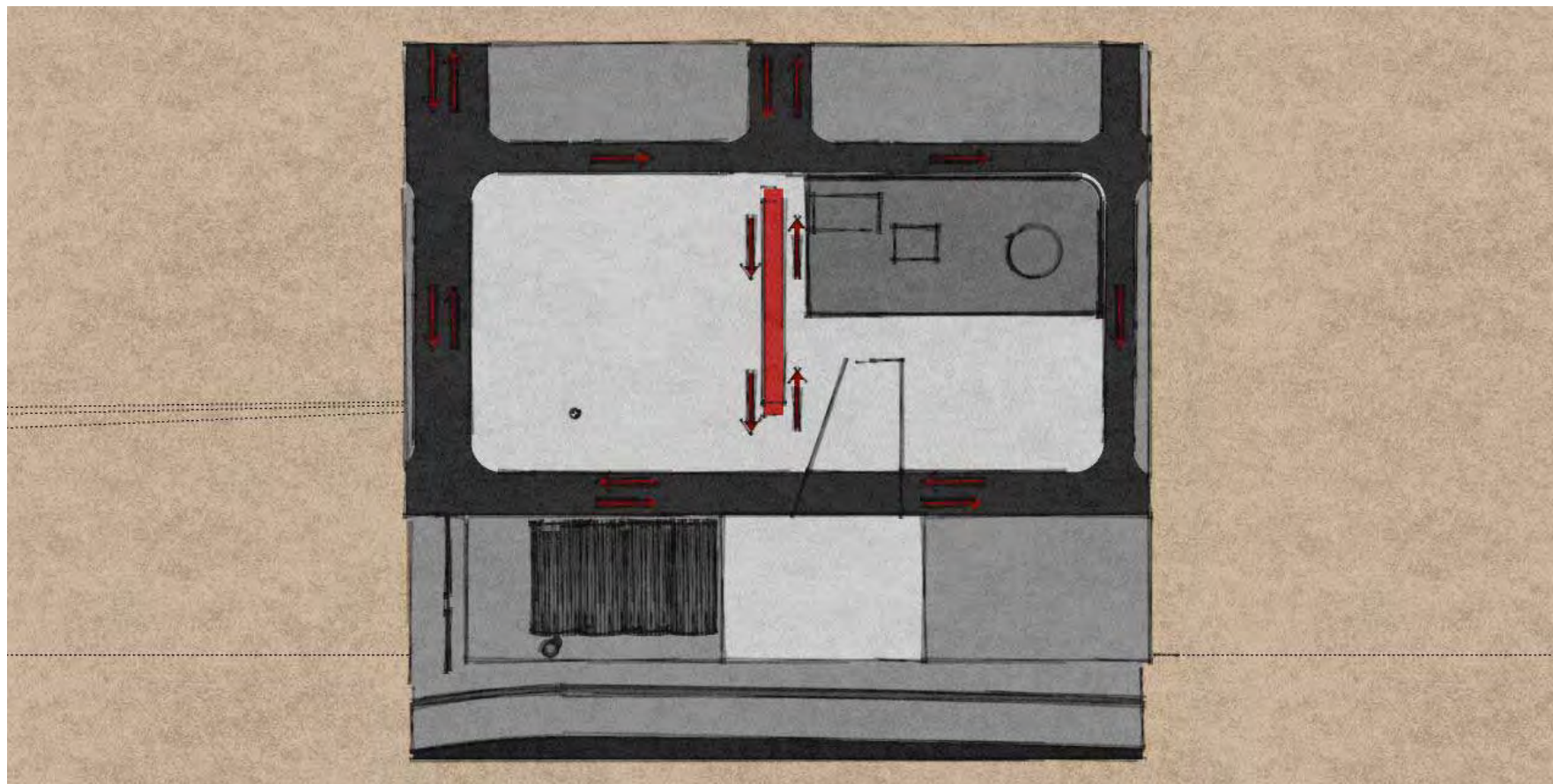


Imagem 56 – Implantação esquemática do novo terminal
Fonte: Autora

A história da cidade, apagada pelas demolições relativamente recentes em relação ao trecho estudado, é marcada pela criação de vazios em cada situação, como o da igreja, o do expurgo e o da própria rodoviária existente. A partir das peculiaridades de cada um deles, a intervenção prevê um diálogo com suas áreas, respeitando sua história.

A intervenção prevista para o vazio remetente à igreja é proposta de modo a criar um ambiente que faça referência à sua antiga existência e, para tanto, a implantação de um espelho d'água projetado de maneira que dê a impressão de "flutuar" é colocado no local. Devido à própria forma do elemento, em concreto, que se estende até as extremidades do mesmo, diminuindo bastante sua espessura, o espelho d'água cria um vazio que se dá pelo contorno que a própria vegetação circundante cria em seu entorno, como se abrisse em direção ao céu.

A superfície contínua de água exposta reflete a presença da antiga igreja naquele local. Sua presença surge não somente como um aspecto visual, mas, sobretudo, como o fato de que aquela área é, ainda, lembrada por parte dos cidadãos, como evidenciado em análise anterior deste estudo. Dessa maneira, a lembrança da antiga construção será posta em destaque, ou seja, seu vestígio será evidenciado.

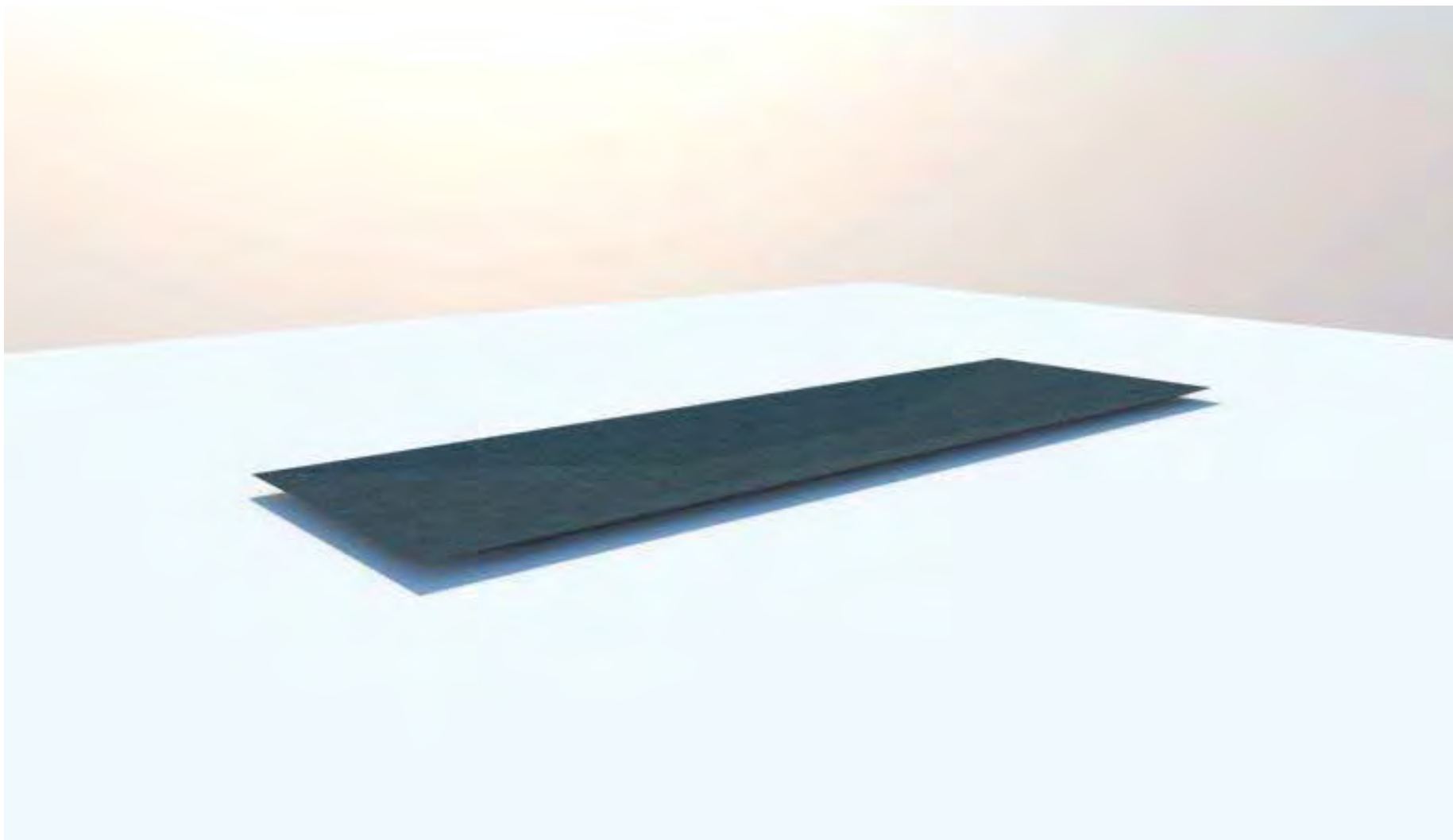


Imagem 57 – Espelho d'água
Fonte: Autora

O vazio existente devido à retirada da rodoviária é projetado se utilizando de uma cobertura vazada em madeira laminada colada. A estruturada constituída por pórticos do mesmo material preenche esse vazio, abrigando-o, ao contrário do espelho d'água que se projeta em direção ao céu.

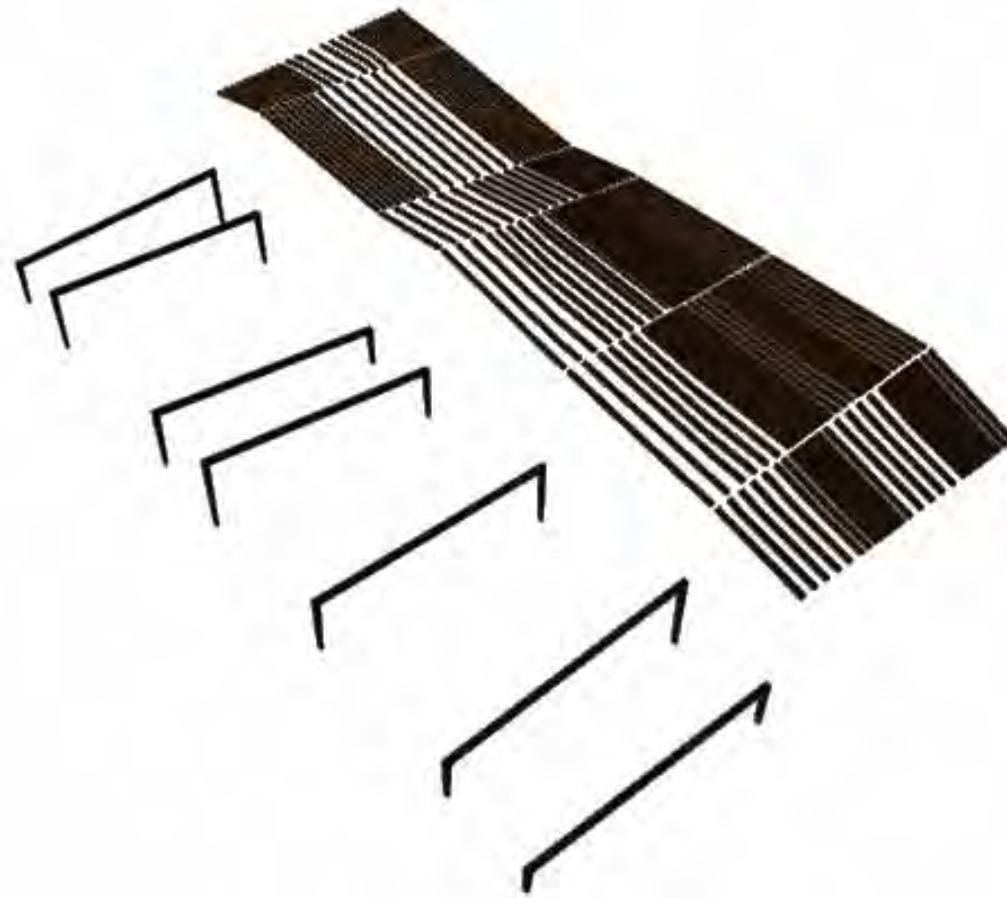


Imagem 58 – Perspectiva explodida da cobertura
Fonte: Autora

Cada pórtico possui altura e inclinação diferentes, de maneira que a cobertura se desenvolve analogamente à fragmentação sonora medida na área, exposta anteriormente neste trabalho, com pontos altos e baixos, variando de forma descontínua, como a própria oscilação do som, portanto, referenciando-o.



Imagem 59 – Vista frontal da cobertura de madeira laminada colada
Fonte: Autora

Além disso, a cobertura vazada fragmenta a incidência de luz ao longo do dia e as sombras projetadas no solo criam um espaço no qual o tempo é visivelmente marcado por elas, tornando dinâmico o espaço, o que causa uma experimentação diferenciada do mesmo.

A intervenção prevista para o antigo armazém do Expurgo se faz a partir de dois vazios: um ao nível da Avenida Brasil e outro no dos trilhos. O desnível de 7m entre essas duas cotas urbanas faz com que o chão do vazio encontrado na avenida forme o teto do vazio abaixo, o do nível do trilho.

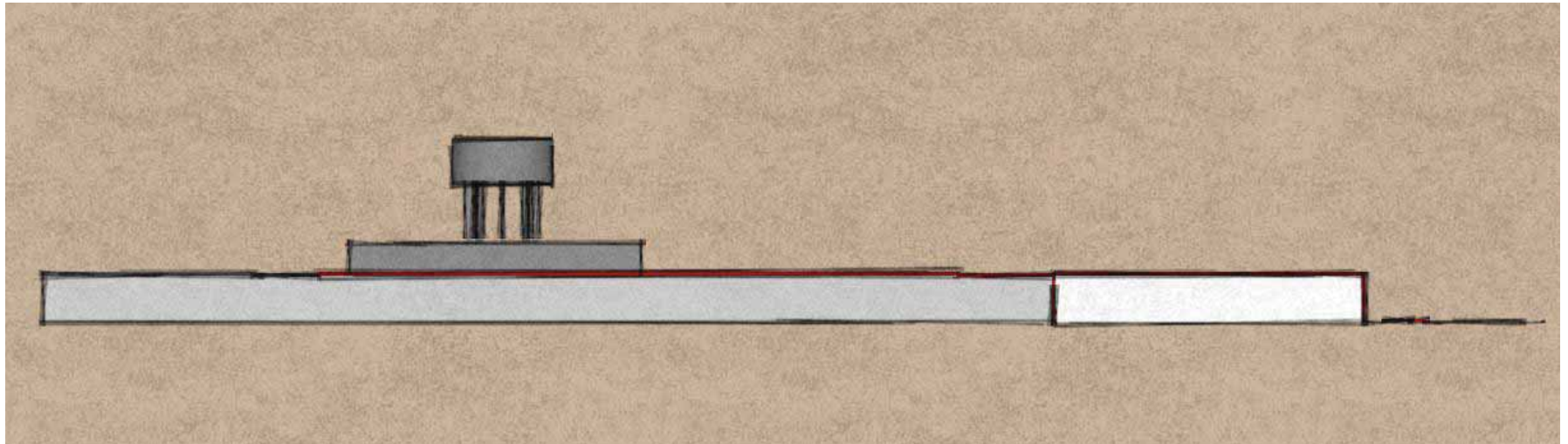


Imagem 60 – Corte esquemático do desnível de 7 metros

Fonte: Autora

Assim sendo, o vazio encontrado na avenida surge simplesmente por ser uma fenda na paisagem urbana, delimitada pelas edificações pré-existentes de um lado e pelo Poupatempo do outro. Este espaço que se abre para a linha férrea também configura um ambiente reservado, longe do ruído da avenida, abrigando o silêncio relativo que se obtém através da diferença de decibéis entre esses dois planos da cidade (imagem 60, p. 106). Ao mesmo tempo, se estende como uma ligação entre os lados, da linha e da avenida, surgindo como uma passagem subterrânea, na qual a variação da luz no espaço acontece por meio de espaçamento entre os filetes de madeira laminada colada. Ainda, são constituídos através de inclinações variadas que vencem o vão desse caminho enterrado, conduzindo a uma saída logo abaixo da cobertura proposta para o vazio da rodoviária (imagem 61, p. 105).

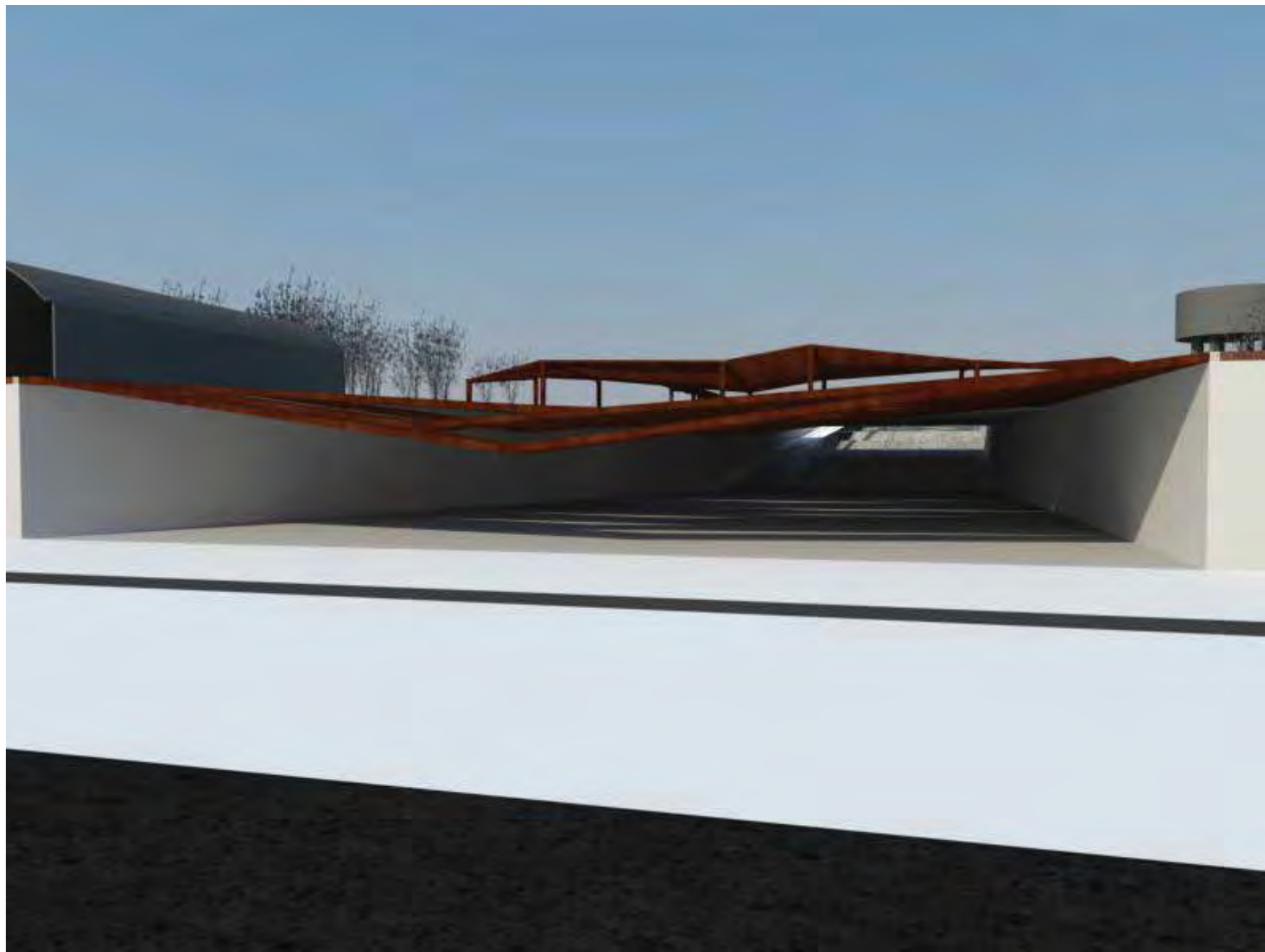


Imagem 61 – Vista externa do vazio do subterâneo
Fonte: Autora

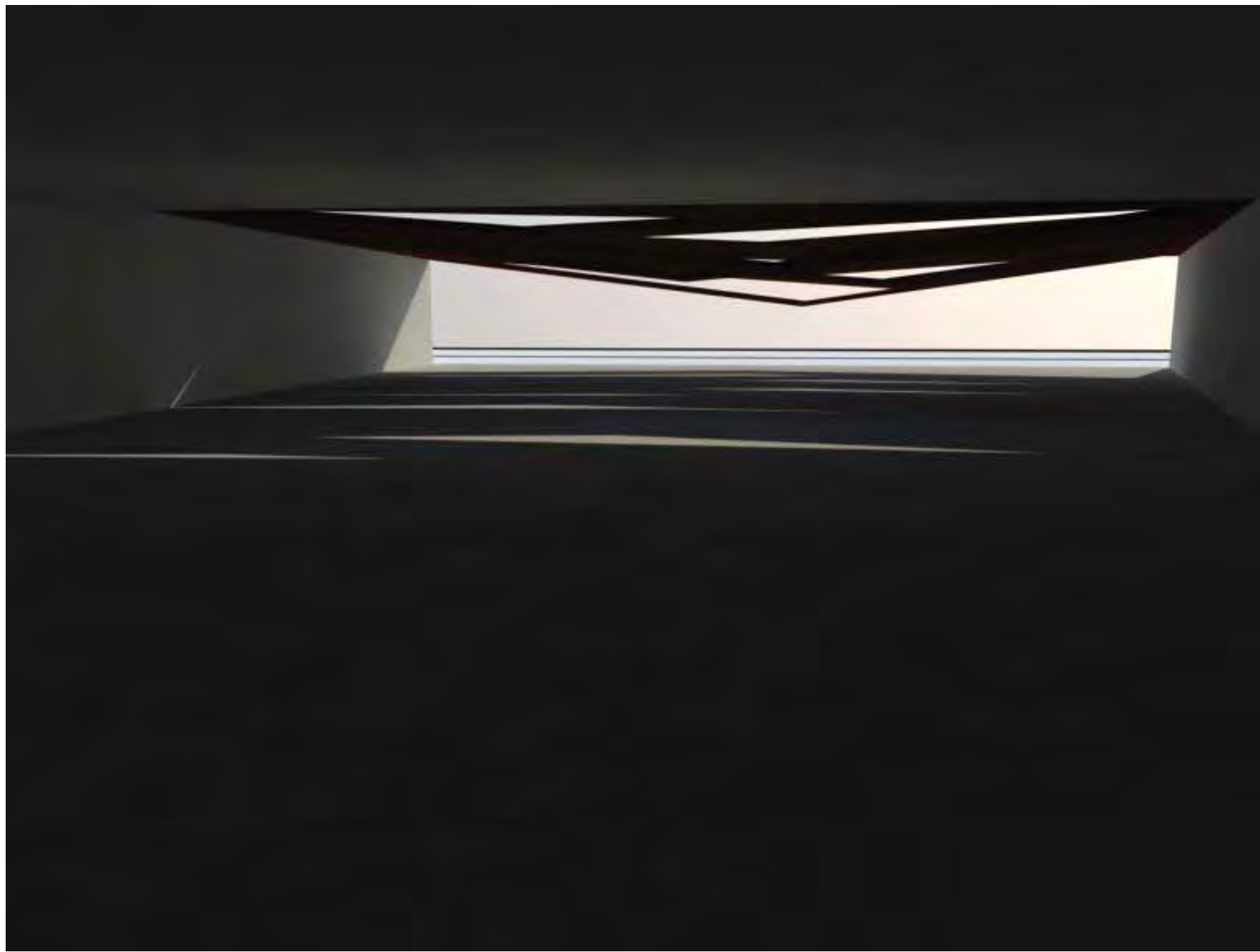


Imagem 62 – Vista interna do vazio subterrâneo

Fonte: Autora

A Praça dos Pioneiros que ainda permanece ao longo do tempo, assim como os trilhos, apesar da mudança pela qual toda a área passou, recebe uma nova paginação que engloba a vegetação do local. Ao mesmo tempo, mantém um espaço para o cruzeiro existente, além de remeter, também, à fragmentação do som em uma associação formal aos gráficos desenvolvidos no trabalho.

O espaço da praça faz com que exista uma continuidade em toda a área, até chegar ao vazio do expurgo. Passando pela Avenida Brasil como se a calçada da praça se estendesse até a outra, temos a criação de um plano contínuo para o tempo do pedestre. Ao criá-lo em uma cota comum, um mobiliário móvel é inserido de acordo com a paginação proposta de modo a servir como piso, banco ou mesa, dependendo do uso a que o usuário o destine, segundo sua própria vontade (imagens 65 e 66, p. 110). O funcionamento se dá através de pequenos trilhos cravados no chão, fazendo-os deslizar pelo espaço, possibilitando que a pessoa escolha não somente o local onde quer permanecer, mas como quer permanecer (imagens 63 e 64, p. 108 e 109, respectivamente).

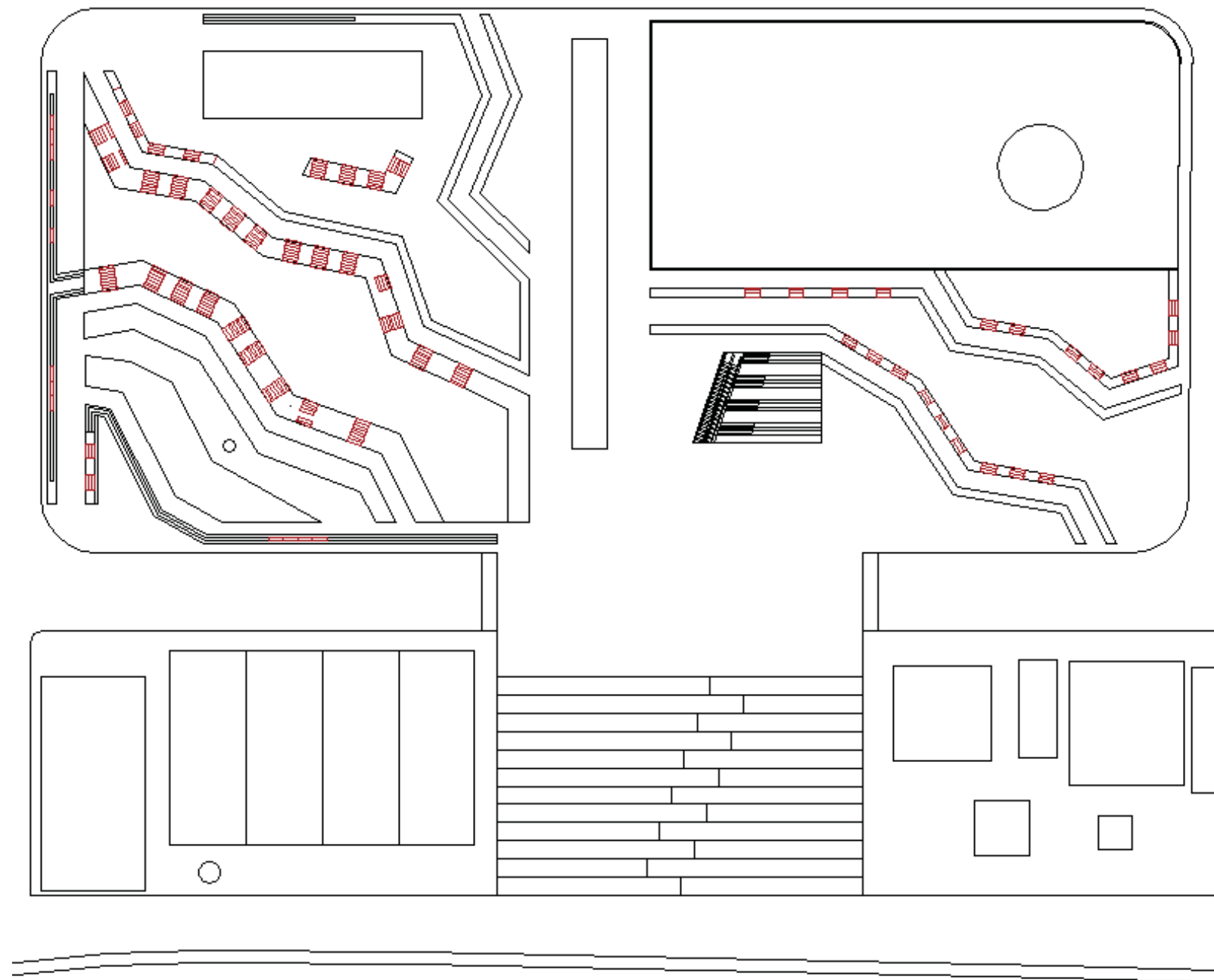


Imagem 63 – Posição inicial do mobiliário
Fonte: Autora

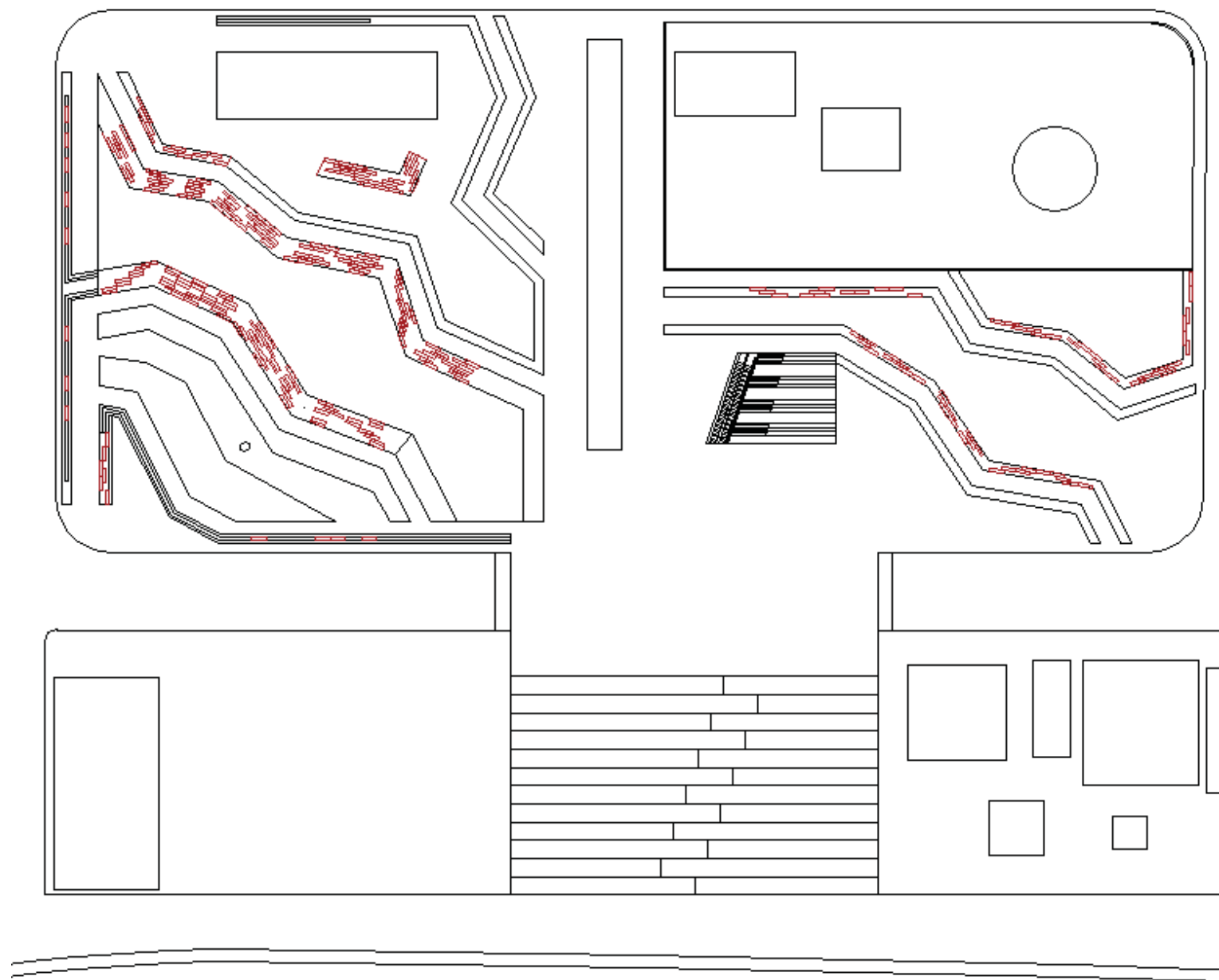


Imagem 64 – Possibilidades do mobiliário
Fonte: Autora



Imagem 65 – Croqui da perspectiva do mobiliario
Fonte: Autora

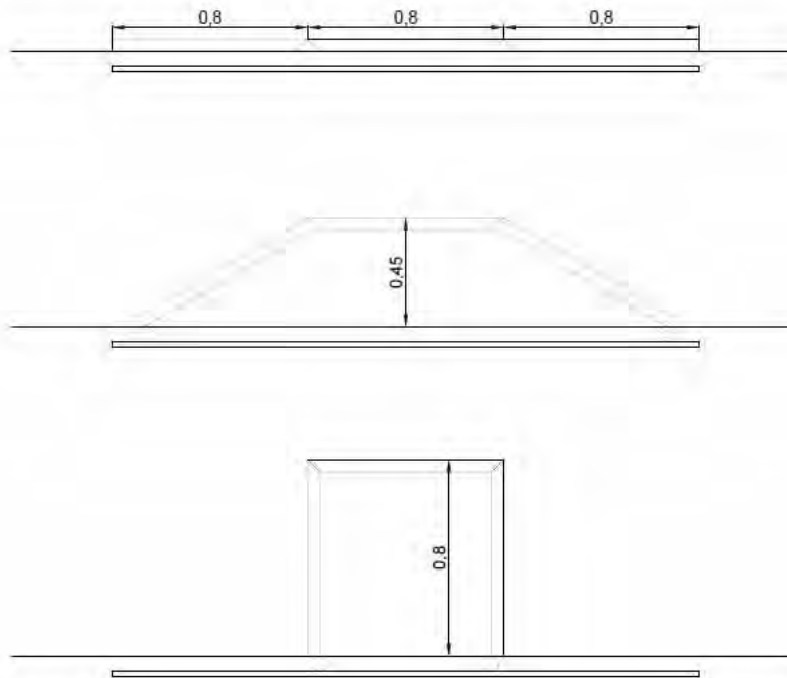


Imagem 66 – Croqui do detalhe do mobiliario
Fonte: Autora

Associado a esse mobiliário flexível, e à questão da vivência e relativização do tempo no espaço, o projeto visa a inserção de pontos de internet (wi-fi). Partindo do fato de que as transformações causadas pelo desenvolvimento dos sistemas de telecomunicação, transporte e informação se chocaram com a percepção de mundo, temos a noção de compressão do tempo-espaço¹³.

Concomitantemente, essas mudanças contribuíram de forma decisiva para uma visão de mundo fragmentada. Dessa maneira, basta notar a velocidade com que acessamos um *site* na internet, com um objetivo ou não, o fato é que da mesma forma que acessamos uma “página virtual”, saímos da mesma pouco tempo depois. Essa velocidade possibilita que as pessoas tomem conhecimento em “tempo real” das novidades e acontecimentos do mundo inteiro.

Além de funcionar como uma forte ferramenta que explicita as notícias, também surge como uma forma de entretenimento. A partir disso, justifica-se a inserção de pontos de internet nesta área. Este elemento prevê a utilização por parte da grande maioria dos

¹³ HARVEY, 2003. [2000] apud SOBERZO MIÑO, 2005, p.110.

indivíduos, completando a vida cidadina daquele ambiente. O trabalhador que está em horário de almoço pode se utilizar do serviço, assim como o andarilho que passa por lá ou mesmo as pessoas da região, moradoras ou não, que vem ou voltam de seus destinos. Ainda, vale ressaltar que o tempo que um passageiro passa ao esperar o transporte coletivo seria percebido de maneira diferente, visto que se tem uma forma de entretenimento no espaço. A internet ameniza a percepção do tempo-espaço em que o indivíduo se insere.

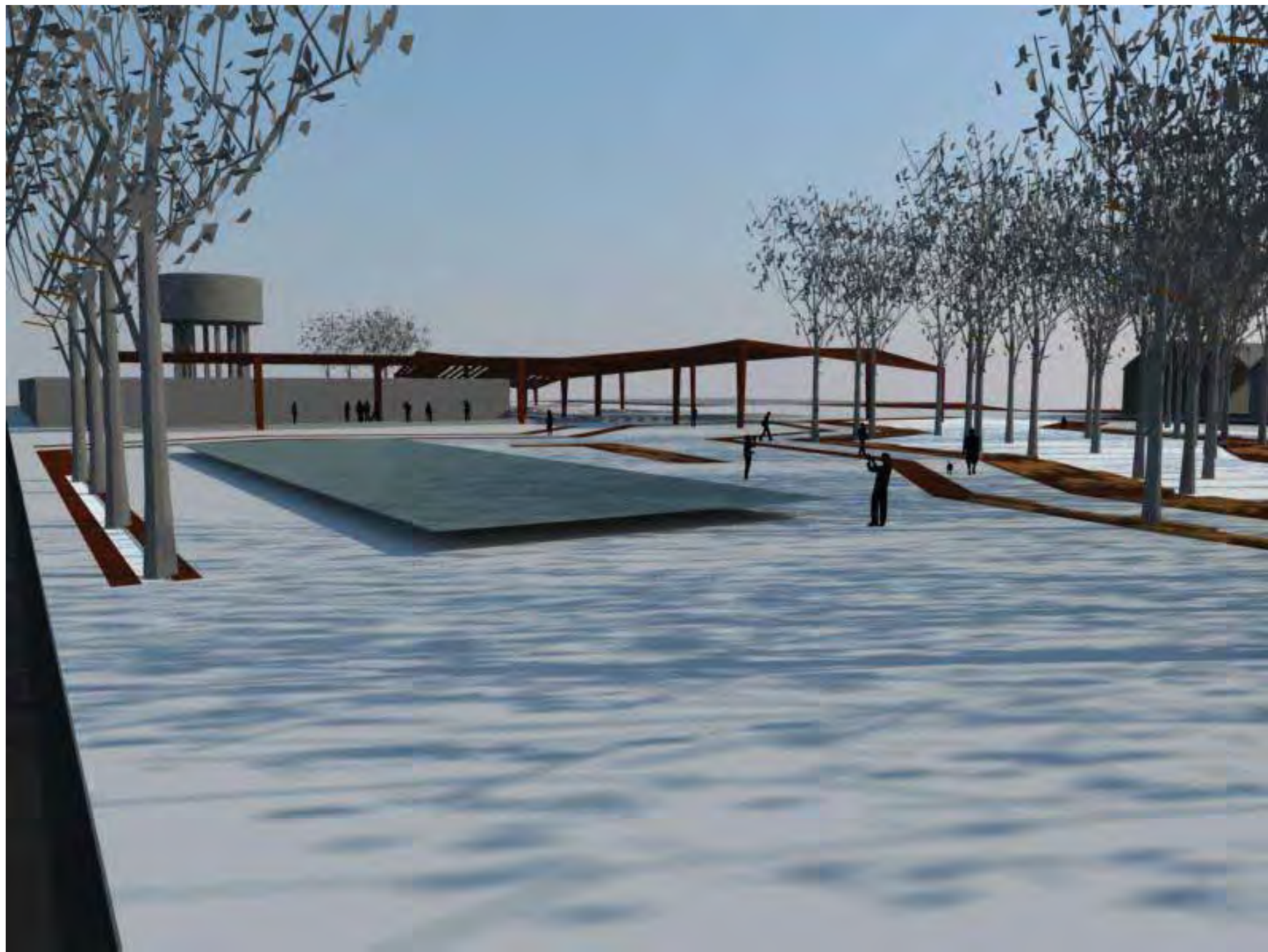


Imagem 67 – Cena 1
Fonte: Autora

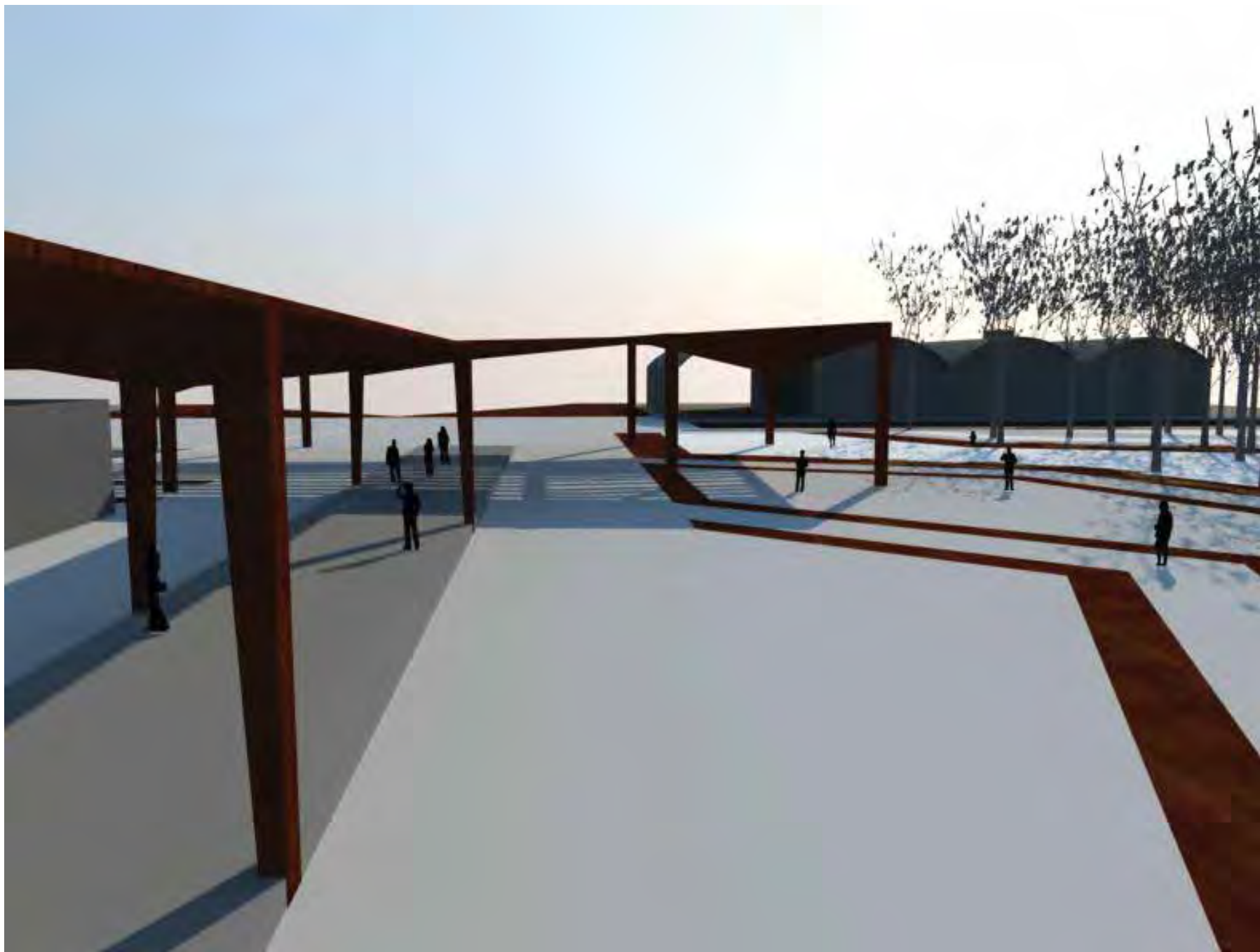


Imagem 68 – Cena 2
Fonte: Autora

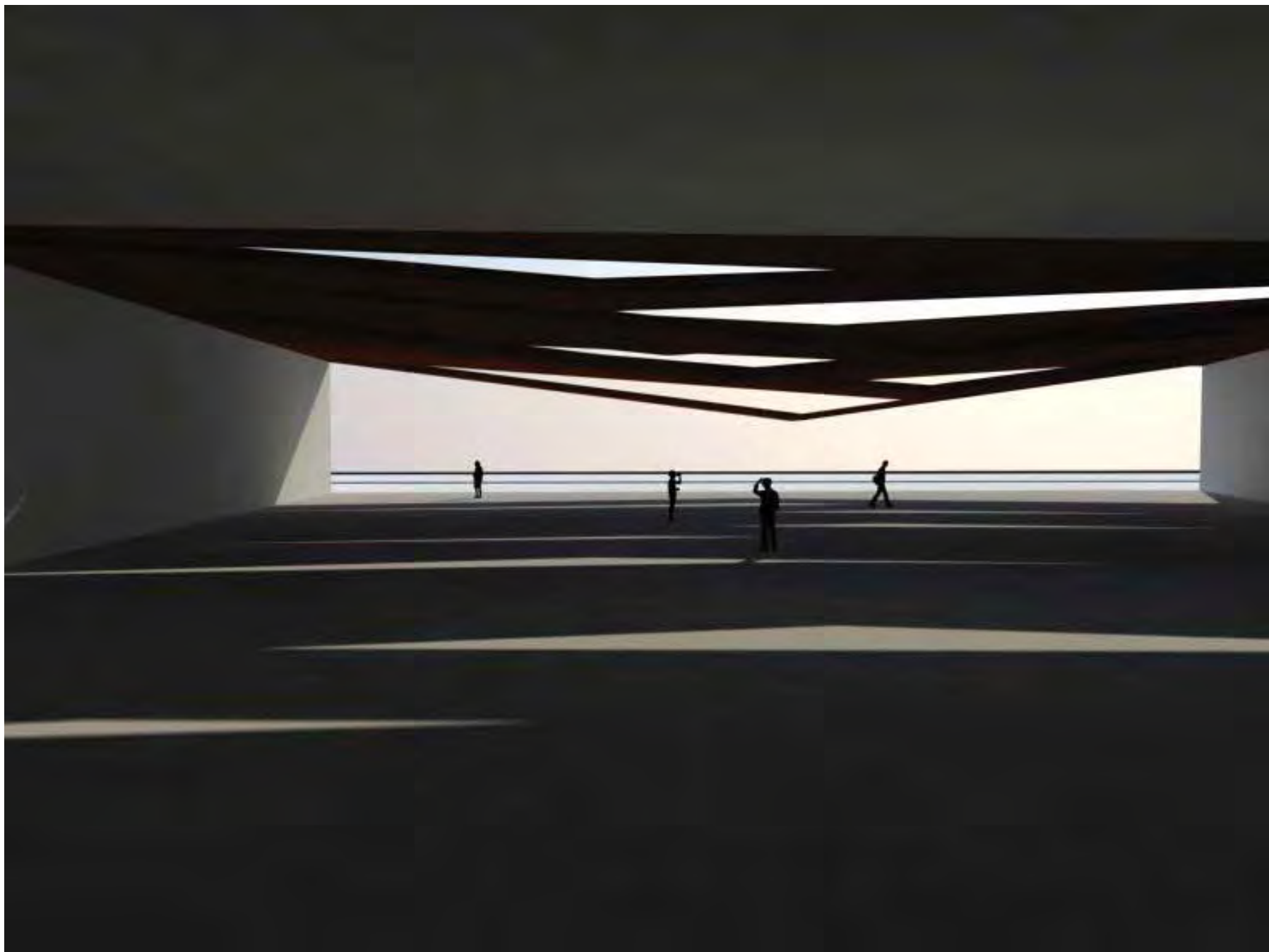


Imagem 69 – Cena 3
Fonte: Autora

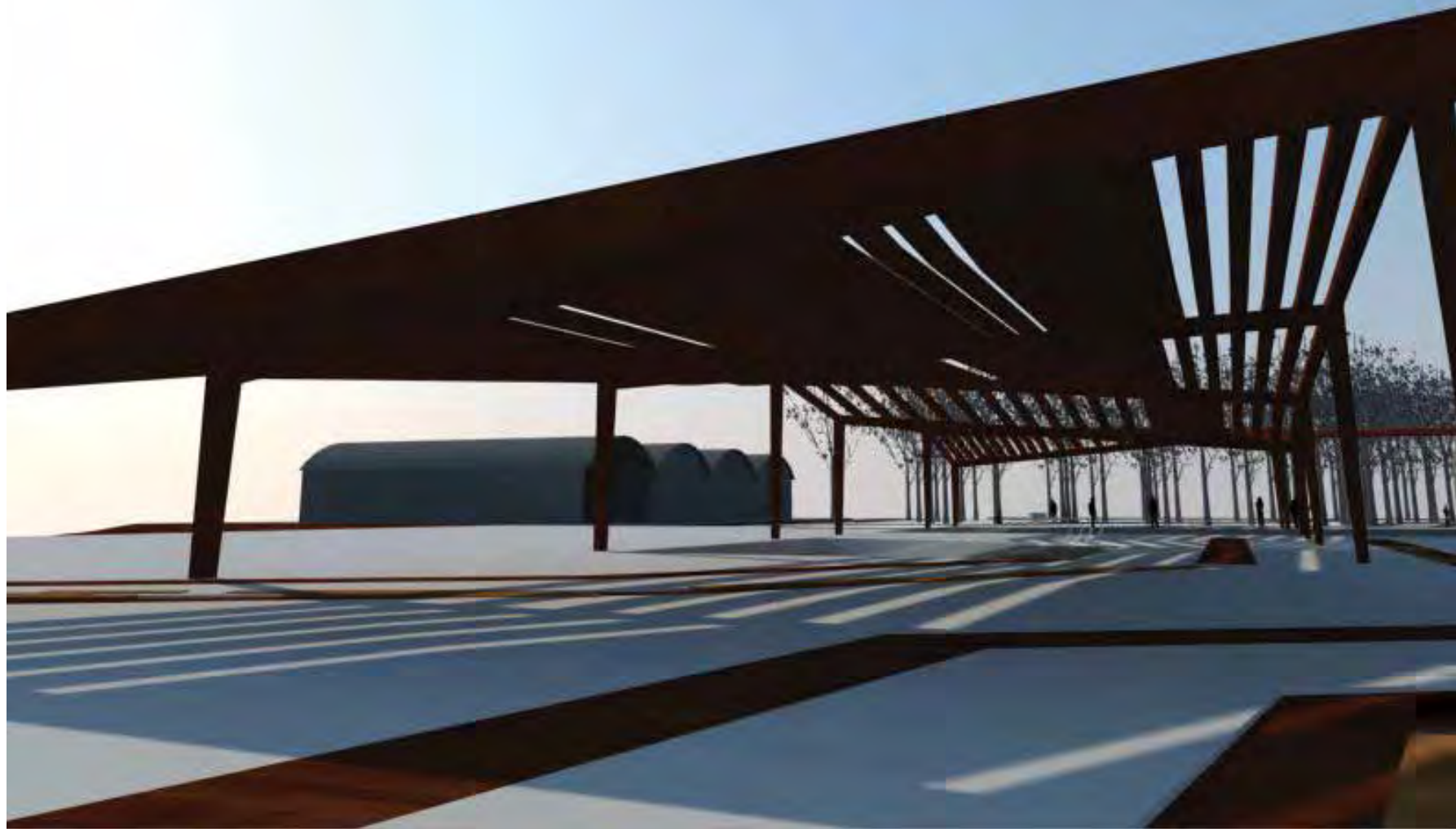


Imagem 70 – Cena 4
Fonte: Autora

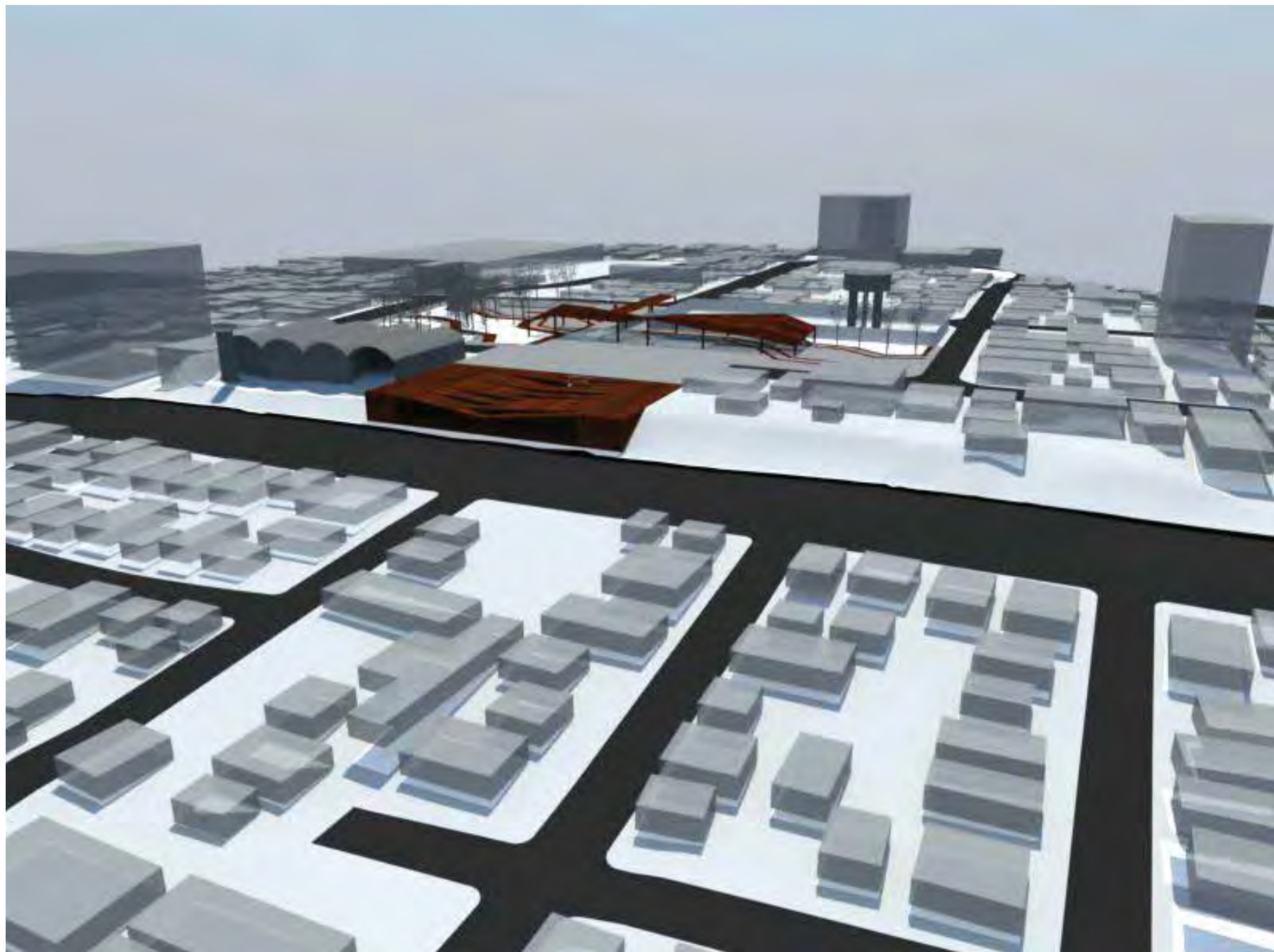


Imagem 71 – Cena 5
Fonte: Autora

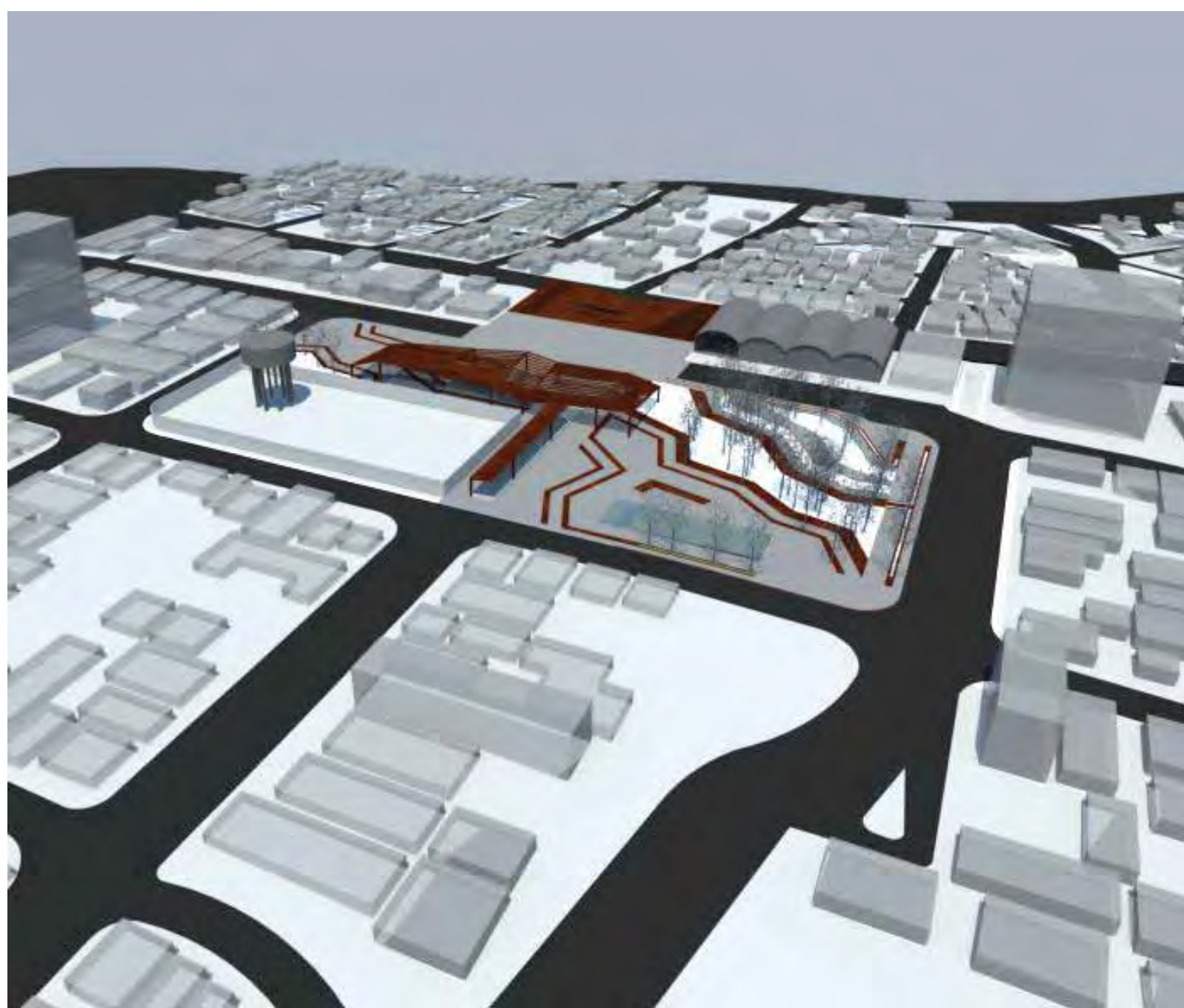


Imagem 72 – Cena 6
Fonte: Autora

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AALTO, A. **Conversaciones con Alvar Aalto**. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

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

ARENDT, H. **A condição humana**. 10.ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000. [1958]

BLINDE, J.L. Não lugares – Marc Augé. **Revista Antropos**. Brasília, v. 2, n. 2, p. 121-124, maio 2008.

CARLOS, A.F.A. **Espaço-Tempo na MetrÓpole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

HABERMAS, J. **Mudança estrutural da esfera pública**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984. [1962]

_____. **O discurso filosófico da Modernidade**. Lisboa: Dom Quixote, 1990. [1985]

HARVEY, D. **Espacios de esperanza**. Madrid: Akal, 2003. [2000]

KAWAKITA, C. Y. **Medição do ruído de trafego na rodovia SP 270 e avaliação da satisfação quanto ao conforto acústico de seus moradores**. USP: São Paulo, 2008.

LEFEBVRE, H. **El derecho a la ciudad**. 2.ed. Barcelona: Península, 1973. [1968]

TSCHUMI, B. O prazer na arquitetura. In: NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. Tradução: Vera Pereira. São Paulo: Cosac & Naify, 2008.

SOBARZO MIÑO, O.A. **Os espaços da sociabilidade segmentada: a produção do espaço público em Presidente Prudente**. 2005. 221f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Presidente Prudente.

SHIMAKAWA, A.H. **Praça dos Pioneiros: Proposta de revitalização em Presidente Prudente – SP**. 2008. 140f. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de

Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Presidente Prudente.

SPÓSITO, M.E.B.. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto. 1997.

_____. **O chão em Presidente Prudente**: a lógica da expansão territorial urbana. 1983. 230f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro, 1983.

_____ (Org). **Cidades médias**: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

Disponível em: <http://www.cati.sp.gov.br/Cati/_produtos/SementesMudas/unidadesDSMM/presidenteprudente.php>

Acessado em: 30/04/2012

Disponível em: <www.presidenteprudente.sp.gov.br/>

Acesso em: 30/04/2012

Disponível em: <www.portalprudentino.com.br>

Acesso em: 30/04/2012

Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>

Acesso em: 30/04/2012

Disponível em: <http://www.poupatempo.sp.gov.br/posto_presidente_prudente/index.asp>

Acesso em: 27/05/2012