

RESSIGNIFICAR:

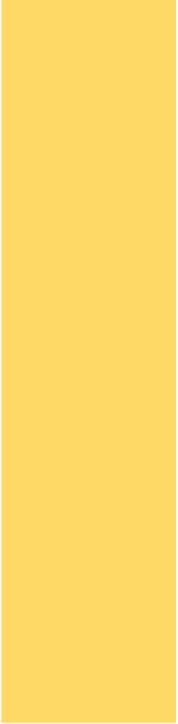


REVITALIZAÇÃO URBANA DA LINHA FÉRREA DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP

CENTRO UNIVERSITÁRIO TOLEDO PRUDENTE

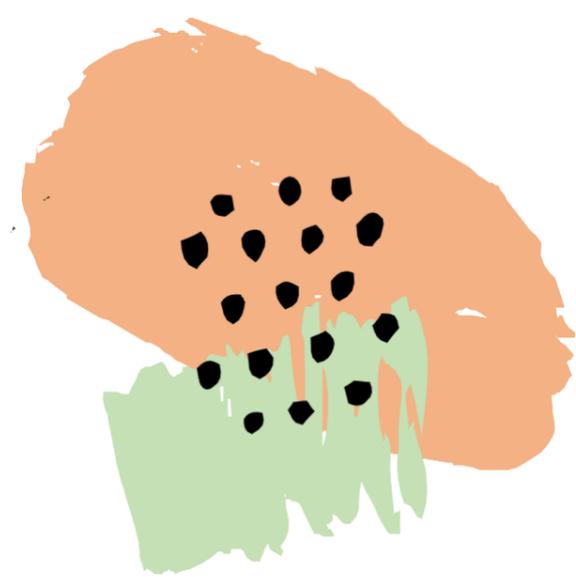
VANESSA DE GOES BRATIFISCH





**CENTRO UNIVERSITÁRIO
ANTÔNIO EUFRÁSIO DE TOLEDO DE PRESIDENTE PRUDENTE**

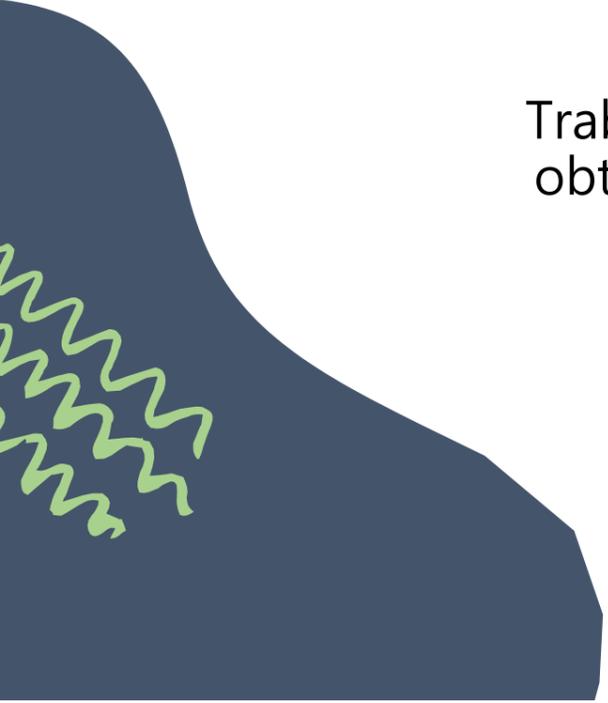
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO



**RESSIGNIFICAR: REVITALIZAÇÃO URBANA DA LINHA FÉRREA
DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Vanessa de Goes Bratifisch

Trabalho de Curso II apresentado como requisito parcial de conclusão do curso e obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação do Prof. Me. Alfredo Zaia Nogueira Ramos.



Presidente Prudente/SP
2020



RESSIGNIFICAR: REVITALIZAÇÃO URBANA DA LINHA FÉRREA DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP

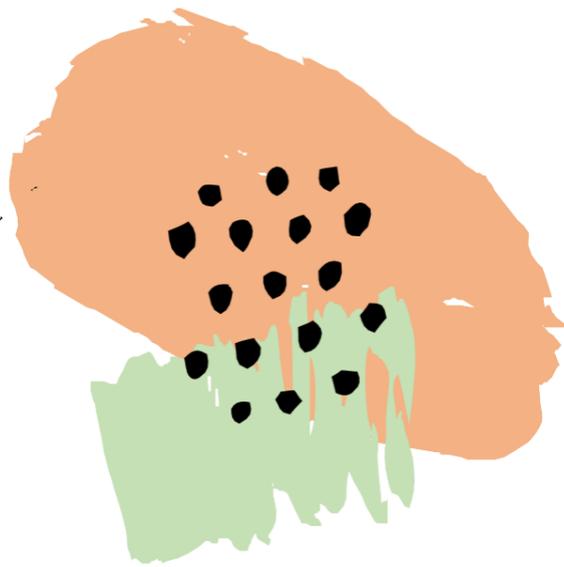
Trabalho de Curso II apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador

Examinador

Examinador

Presidente Prudente, _____.



Dedico este trabalho aos meus pais e irmão,
por seu apoio incondicional, pois sem eles
nunca teria chegado até aqui.

Só se vê bem com o coração. O
essencial é invisível aos olhos.

- Antoine de Saint-Exupéry

AGRADECIMENTOS

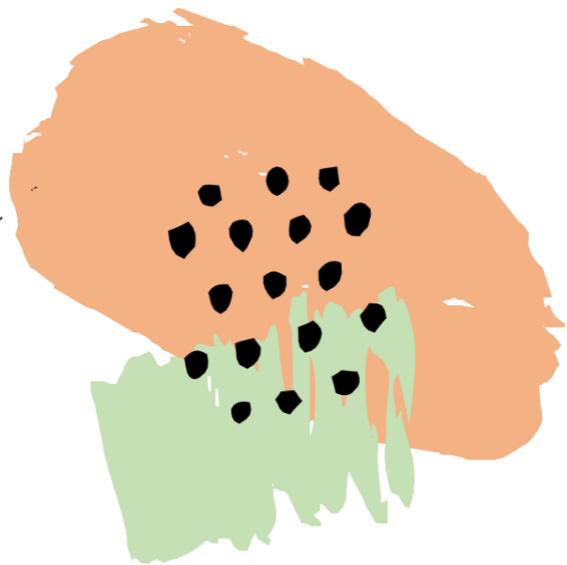
Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado fé e esperança nos momentos difíceis.

Sou grata à minha família por sempre me apoiar e incentivar e por todo o esforço que fizeram para investir na minha educação.

Agradeço especialmente ao meu orientador, Professor e Mestre Alfredo Ramos por suas valiosas contribuições, e por ter me acompanhado e incentivado nessa trajetória.

Agradeço também ao Centro Universitário Toledo Prudente e ao corpo de professores, que auxiliaram em minha formação nos últimos anos, proporcionando ensino de qualidade.

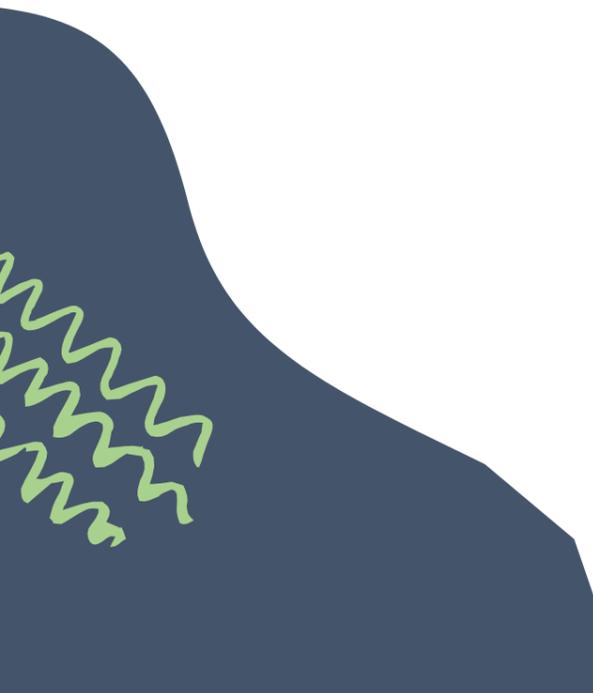
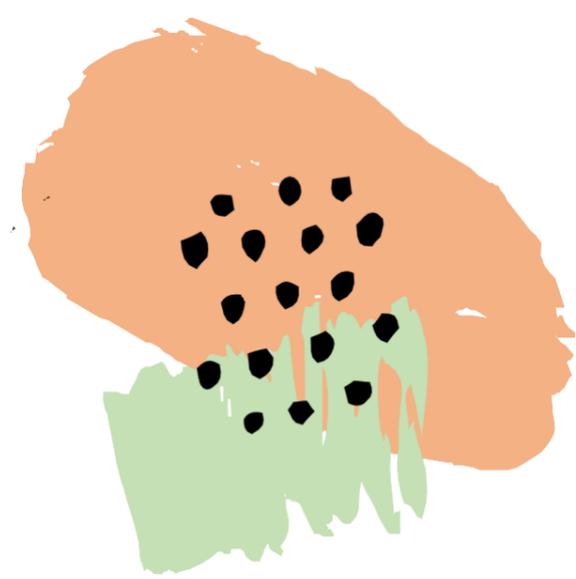
Por fim também quero agradecer aos meus pastores e amigos que me encorajaram e estimularam durante todo o processo.



RESUMO

O trabalho a seguir trata-se de um projeto de estudo sobre a linha férrea de Presidente Prudente, abordando itens como sua importância histórica para a cidade e a atual situação de degradação e abandono em que se encontra. Com o intuito de fundamentar um projeto de revitalização, que atenda às necessidades dos usuários locais são apresentados tópicos como a contextualização histórica da cidade de Presidente Prudente e a importância da linha férrea na expansão urbana. Também são citados conceitos relacionados a espaços públicos e a relevância da revitalização urbana como instrumento de manutenção do meio urbano e da cidade. Por meio de teorias como os diagramas, a deriva e o caminhar e parar buscou-se apresentar outras formas de análise e compreensão do âmbito urbano, considerando não só os aspectos físicos, mas também os psicológicos produzidos pelo espaço, resultando em cartografias simples que sintetizam as principais necessidades do local. Essa pesquisa, de base bibliográfica, busca, portanto, explicar alguns conceitos referentes ao tema de pesquisa e propor caminhos a serem percorridos ao longo do desenvolvimento do projeto para encontrar soluções viáveis que promovam novamente o uso do objeto de estudo.

Palavras-chave: Linha férrea; Presidente Prudente; Revitalização urbana; Intervenção; Espaços públicos.



LISTA DE FIGURAS E TABELAS

FIGURAS

FIGURA 1 - <i>High Line</i> após revitalização urbana	15
FIGURA 2 - Penetração e posse dos mineiros no Vale do Paranapanema	19
FIGURA 3 - <i>Carte Générale de l'État</i> de São Paulo, Comissão Geográfica e Geológica (1910)	20
FIGURA 4 - Mappa da Provincia de São Paulo mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo (1886)	21
FIGURA 5 - A Estrada de Ferro Sorocabana em funcionamento no início da expansão urbana do Oeste Paulista	22
FIGURA 6 - Mapa da Estrada de Ferro Sorocabana	23
FIGURA 7 - Localização da cidade de Presidente Prudente – SP	24
FIGURA 8 - Chegada dos sertanejos na futura cidade de Presidente Prudente	24
FIGURA 9 - Terras ainda inexploradas da atual Presidente Prudente	25
FIGURA 10 - Primeira planta da Vila Goulart (1917)	26
FIGURA 11 - Praça da Bandeira	28
FIGURA 12 - Rua Tenente Nicolau Maffei, década de 1940	29
FIGURA 13 - Indústrias SANBRA, 1950	30
FIGURA 14 - Chegada da ferrovia e início da construção de edifícios; Vila Marcondes em 1921	31
FIGURA 15 - Mapa de crescimento urbano da cidade de Presidente Prudente entre 1919-1965	31
FIGURA 16 - Estação Ferroviária de Presidente Prudente, Cartão postal de 1960	32
FIGURA 17 - A primeira estação de Presidente Prudente. Foto sem data	34
FIGURA 18 - Processo de Revitalização Urbana	42
FIGURA 19 - Diagonal Sul, Orla Ferroviária - São Paulo	43
FIGURA 20 - Croqui com análise da atual Diagonal Sul, na Orla Ferroviária de São Paulo	44
FIGURA 21 - Proposta de Intervenção da Diagonal Sul - São Paulo	45
FIGURA 22 - Linha férrea de Bloomingdale, Chicago	46

FIGURA 23 - Croqui da localização do 606 em Chicago, próximo a Palmer Square e Humboldt Park.....	47
FIGURA 24 - The 606, Chicago, após a intervenção.....	47
FIGURA 25 - <i>Promenade Planteé, Paris</i>.....	48
FIGURA 26 - Croqui do Promenada Plantée e seus acessos.....	49
FIGURA 27 - Delimitação da área de estudo	54
FIGURA 28 - Principais pontos de referência nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente – SP	54
FIGURA 29 - Deriva urbana da linha férrea de Presidente Prudente – SP.....	55
FIGURA 30 - Deriva urbana no entorno da linha férrea de Presidente Prudente – SP.....	55
FIGURA 31 - Corte esquemático demonstrando a topografia e a diferença entre os níveis da linha férrea e das vias ao redor.....	55
FIGURA 32 - Percepções obtidas através da deriva urbana nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente – SP	56
FIGURA 33 - Croqui mostrando o início do muro que separa a linha férrea da Vila Marcondes	56
FIGURA 34 - Croqui mostrando a vista de um vão aberto no muro pelos usuários.....	56
FIGURA 35: Parte quebrada do muro que separa a linha férrea da rua Mal. Floriano Peixoto.....	57
FIGURA 36: Acesso à linha férrea restringido por portão	57
FIGURA 37: Travessia principal localizada abaixo do viaduto.....	57
FIGURA 38: Vista da linha férrea em frente ao Centro Cultural Matarazzo	58
FIGURA 39: Vista da linha férrea.....	58
FIGURA 40: Vista da linha férrea da rua Barão do Rio Branco	58
FIGURA 41: Uso e ocupação do entorno da linha férrea de Presidente Prudente - SP	60
FIGURA 42: Vias do entorno da linha férrea de Presidente Prudente - SP.....	60
FIGURA 43: Análise de infraestrutura e equipamentos urbanos nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente - SP.....	61
FIGURA 44: Massas de vegetação existentes nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente - SP.....	61

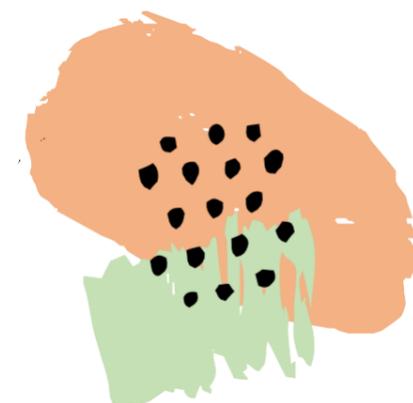
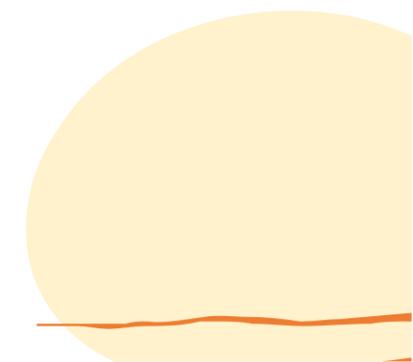
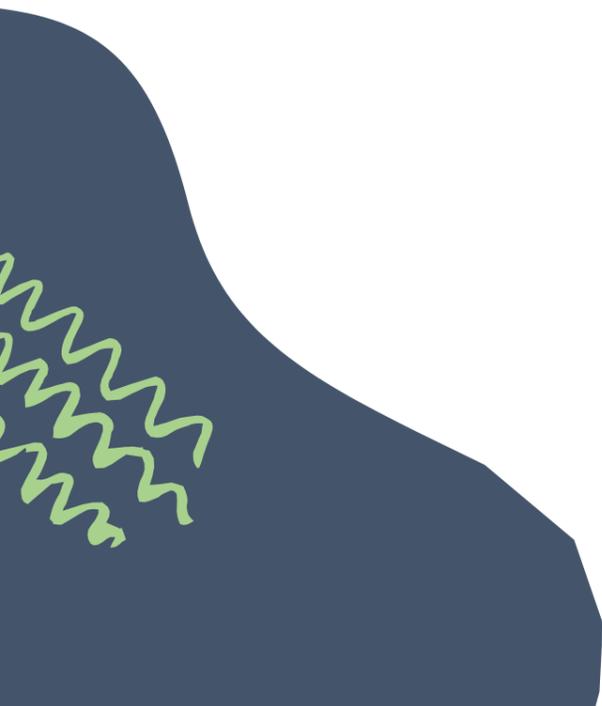
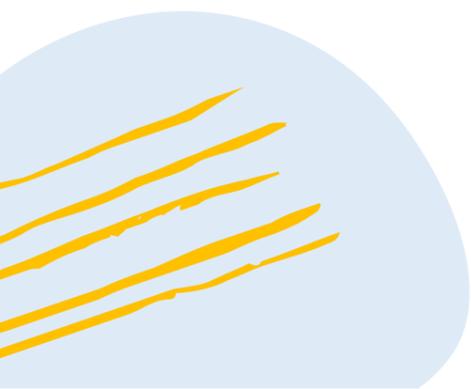


FIGURA 45: Representação topográfica e entorno	63
FIGURA 46: Representação topográfica e entorno	63
FIGURA 47: Representação topográfica e entorno	63
FIGURA 48: Elevação causada pelo nivelamento da linha férrea	63
FIGURA 49: Árvore frutífera cultivada pela população local	64
FIGURA 50: Espaço apropriado pelos moradores	64
FIGURA 51: Conceito de conexão	67
FIGURA 52: Linha férrea como partido	67
FIGURA 53: Esboço do projeto	67
FIGURA 54: Rampas com espaços de permanência	68
FIGURA 55: Patamares como espaços de permanência	68
FIGURA 56: Mobiliário multifuncional	68
FIGURA 57: Escada arquibancada	68
FIGURA 58: Cobertura paramétrica com formas orgânicas	69
FIGURA 59: Cobertura móvel	69



TABELAS

TABELA 1 - Comparação entre as intervenções.....	49
TABELA 2 - Levantamento arbóreo da linha férrea de Presidente Prudente – SP (Parte 1).....	62
TABELA 3 - Levantamento arbóreo da linha férrea de Presidente Prudente – SP (Parte 2).....	62
TABELA 4 - Tabela botânica das espécies utilizadas no projeto (Parte 1)	88
TABELA 5 - Tabela botânica das espécies utilizadas no projeto (Parte 2)	89



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. O CONTEXTO HISTÓRICO DE PRESIDENTE PRUDENTE E SUA FORMAÇÃO	18
2.1 A Estrada de Ferro Sorocabana	2.2 22
Formação urbana de Presidente Prudente-SP	2.2.1 24
Vila Marcondes e Vila Goulart: onde tudo começou	2.3 Os 28
trilhos na formação dos núcleos urbanos de presidente prudente	2.3.1 31
Desativação da linha férrea x "desuso urbano"	2.3.2 34
A linha férrea de presidente prudente e o " <i>terrain vague</i> "	3. 36
REVITALIZAÇÃO URBANA EM ESPAÇOS PÚBLICOS	3.1 38
Revitalização urbana – estudos de caso	43
3.1.1 Caso 1 - Proposta estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul em São Paulo	43
3.1.2 Caso 2 - The 606 – Chicago	46
3.1.3 Caso 3 - <i>Promenade Plantée</i> – Paris	48
4. COMO INTERVIR E REVITALIZAR ESPAÇOS PÚBLICOS	5. 48
LEVANTAMENTO, ANÁLISES E PROGRAMA DE NECESSIDADES	6. O 51
PROJETO – MEMORIAL JUSTIFICATIVO.....	6.1 O 59
projeto – conceito e partido	6.2 65
Diretrizes projetuais	6.3 O 67
projeto – Plantas, cortes e detalhamentos.....	6.4 70
Renders	6.5 71
Conclusão	107
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	124
	125



1. INTRODUÇÃO

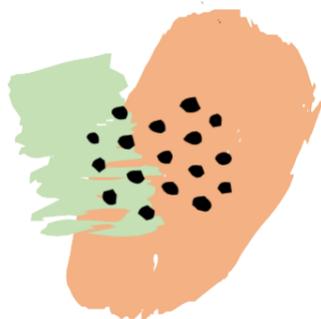
1. INTRODUÇÃO

Quando pensamos em linha férrea somos remetidos a duas situações muito distintas: em alguns casos associamos a um meio de transporte, em outros, a um lugar de insegurança e abandono. Trilhos, que durante muitos anos tiveram grande importância econômica e cultural foram abandonados e deixados para trás, criando grandes “abismos” entre áreas da cidade. Os próprios moradores e frequentadores do local comentam as mudanças sofridas ao longo dos anos e os impactos negativos para os arredores e antigos usuários do espaço.

A cidade de Presidente Prudente surgiu às margens da linha férrea, instalada em 1919, dois anos após sua fundação. Esta, ligava a região Sorocabana ao sudoeste paulista e era uma importante via de escoação da produção cafeeira, além de ser um fator determinante para a colonização da cidade, sendo responsável pela formação de núcleos urbanos ao longo da ferrovia (GIESBRECHT, 2018). Esses núcleos urbanos posteriormente tornaram-se as primeiras vilas (Vila Marcondes e Vila Goulart) e contribuíram para o crescimento da malha urbana, que se deu de forma contínua com grande expansão até meados da década de 70, e a partir daí o território passou a se fragmentar e dar origem a grandes vazios urbanos (DUBIELA, 2014).

Durante décadas a linha férrea foi responsável pela chegada de novos moradores e imigrantes. A estação ferroviária foi substituída duas vezes por edifícios cada vez maiores e mais modernos, primeiro em 1926, depois em 1944, reafirmando a importância de seu uso para a vida da cidade, mas sua vida útil como transporte de passageiros chegou ao fim em 1999, e sua desativação total, no ano de 2016 (GIESBRECHT, 2018). Com a desativação da linha férrea e o abandono do local as únicas coisas que sobraram foram um extenso terreno coberto por grama e muros que separam a cidade em duas zonas distintas e que não possuem ligação direta entre si. Além disso o acesso de pedestres passou a se limitar a uma passagem abaixo do Viaduto Tanel Abbud, que se torna inacessível em alguns horários do dia, sendo comumente fechada nos períodos noturnos.

É a partir dessa constatação que surgiu a necessidade de uma intervenção nas margens da linha férrea, que buscasse atender as necessidades da população unindo em um único projeto acessos, funcionalidade e que proporcionasse áreas públicas e de lazer de qualidade a todos os moradores, unificando as partes segregadas como um todo. De acordo com um estudo realizado pela Confederação Nacional da Indústria em junho de 2018, foi constatado que 30% dos trilhos ferroviários brasileiros encontram-se inutilizados e 23% estão sem condições de uso. Isso mostra que a situação em todo território brasileiro é bem parecida e que as cidades que possuem malha ferroviária sofrem com os mesmos problemas (GOY, 2018).



Nesse contexto, um exemplo a ser citado é o High Line, um parque linear de 2,5km construído em 2009 numa via férrea elevada, localizada na cidade de Nova York. O parque, que atravessa 3 bairros pouco visitados da cidade passou a reunir turistas e moradores e também influenciou a valorização da cultura e da arte no local. A figura 1 mostra a atual situação da High Line após sua revitalização.

A linha férrea que foi abandonada na década de 80 passou por uma desvalorização muito parecida com a situação na qual se encontra a cidade de Presidente Prudente. Com a chegada do grupo Friends of the High Line estudos começaram a ser feitos e projetos passaram a tomar forma. Hoje, de acordo com o site NovaYork, o High Line possui um dos únicos jardins suspensos do mundo, contemplando mais de 200 espécies de plantas, a cerca de 8 metros de altura, criando um efeito nunca visto antes, com cores vibrantes. O parque também possui em um determinado ponto um painel com fotos que mostram a transformação do



FIGURA 1 - High Line após revitalização urbana

Fonte: *Thrillist Lifestyle* ^[1]

lugar e todas as fases da intervenção. Inicialmente houve grande pressão para que a área fosse privatizada e para que novos edifícios fossem construídos em sua extensão, favorecendo a especulação imobiliária, mas o resultado final privilegiou o acesso e uso públicos, com direito a restaurantes, cafés, galerias de arte e museus (DAVIS; HAMMOND, 2013).

Outros exemplos também podem ser citados como o projeto LifeLines (WALSH, 2019) que visa a transformação de antigos aquedutos da cidade do Cairo em um grande parque linear que a partir de um urbanismo sustentável pretende reaproximar a cidade ao seu passado, dando um novo uso ao local, ou também o projeto The Underline (GAETE, 2016), que possui como diretriz favorecer a mobilidade de bicicletas e pedestres em Miami, oferecendo uma infraestrutura de qualidade, revitalizando e intervindo em duas antiga linhas de metrô com 40km de extensão e 23 estações.

Seguindo este raciocínio, é possível afirmar que nem sempre a melhor opção é resgatar a funcionalidade das antigas construções, pois as mesmas acabam se perdendo com o tempo. De acordo com Sennet (2018, p.11): "o ambiente construído é uma coisa, a maneira como as pessoas nele habitam, outra". É preciso entender a sociedade e a época em que estamos vivendo para projetar espaços verdadeiramente úteis à população e que tragam um novo significado às antigas memórias urbanas.

^[1] Disponível em: <https://www.thrillist.com/lifestyle/new-york/things-to-do-near-the-high-line-nyc>. Acesso em: 04 set. 2019.

O abandono e o descaso com a linha férrea crescem a cada dia, e apesar de outros trabalhos científicos da mesma vertente apresentarem uma abordagem semelhante a respeito de tema, essa pesquisa buscou agregar diferentes referenciais teóricos para que as análises e soluções propostas se distinguíssem das demais, apresentando um novo ângulo de visão. Esse tema em especial também possui vínculo com a autora do projeto, que vivenciou várias fases do local e a mudança de uso durante os anos, em decorrência da degradação do espaço. Além desses aspectos, um estudo que fundamentasse uma intervenção no local era de grande importância para os moradores dos bairros adjacentes, assim como para a cidade toda, pois a partir das análises feitas uma revitalização valorizaria o entorno e alteraria o conceito errôneo que a maior parte dos prudentinos tem com relação as áreas além linha, classificadas hoje como marginalizadas e perigosas.

O trabalho teve como objetivo geral apresentar a atual situação de abandono da linha férrea de Presidente Prudente – SP e encontrar possíveis soluções para o problema. Além disso, os objetivos específicos buscaram encontrar revisões bibliográficas que falassem a respeito da linha férrea e da formação da cidade de Presidente Prudente, contextualizando as circunstâncias atuais através de teoria s que discorrem acerca de terrenos vagos, revitalização urbana e formas de intervir no espaço. Também foram feitas visitas exploratórias da área e análises que resultaram em cartografias que ajudaram a entender melhor como o espaço se relaciona com a cidade e com as pessoas, embasando a necessidade de um projeto de revitalização urbana que priorizasse os usuários e a forma como eles se apropriariam do lugar.

Para a contextualização histórica da linha férrea na formação da cidade de Presidente Prudente um dos autores utilizados como referência foi Abreu (1972), que conta de forma detalhada a formação do Oeste Paulista e o papel fundamental da Estrada de Ferro Sorocabana, além da trajetória dos fundadores da cidade de Presidente Prudente e como estes conduziram o início da expansão urbana. Também foram citados autores como Spósito (1983), Resende (2006), Arakaki e Perrone (2017), Giesbrecht (2018), Hirao (2017), Santos (2015) entre outros, que contribuíram com a constituição do cenário histórico e trouxeram críticas interessantes a respeito do crescimento urbano da cidade.

Com o intuito de compreender o papel da linha férrea na dinâmica da cidade um dos autores utilizados como referência foi Sòla-Morales (2012), que introduz o conceito de "*terrain vagues*" discorrendo a respeito da importância desses espaços e suas características. Também foram citados Deleuze e Guattari (1992) que apesar de fundamentarem seus conceitos na área da filosofia, contextualizam muito bem o espaço urbano dentro de um aspecto de consciente coletivo, que conseqüentemente reverbera na forma como a apropriação do espaço é feita. As definições de espaços públicos, sua função social e configuração no meio urbano foram obtidas através de autores como Alomá (2013), Pacheco, Caccia, e Azeredo (2017), que fundamentam a importância dos mesmos na cidade e embasam a necessidade da revitalização urbana.

De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN (SOTRATTI, 2015), “a revitalização consiste na refuncionalização estratégica de áreas dotadas de patrimônio, de forma a promover uma nova dinâmica urbana baseada na diversidade econômica e social”. Trata-se de melhorar a qualidade do ambiente urbano visando funcionalidade e agregando novos usos a lugares que possuem importância histórica e grande memória cultural. Segundo Bezerra e Chaves (2014, p.4,5) a necessidade de uma intervenção não se dá apenas pela conservação do patrimônio ou da estrutura existente, mas também para restaurar a identidade dos espaços e reestabelecer vínculos com as pessoas com as quais se relaciona. Nesse contexto autores como Mendonça (2011), Leite e Awad (2012), Careri (2013a) que buscam elucidar as transformações morfológicas da cidade e a importância da revitalização dos espaços urbanos foram citados.

A revitalização urbana, segundo Jacques (2005) deve ativar o espaço urbano e promover multiplicidade de usos, sempre levando em consideração a opinião pública, para que a cidade não se torne apenas um “cenário para turistas” e, de acordo com Montaner (2017) a antecipação de formas e necessidades de usos em uma intervenção faz parte do trabalho do arquiteto, assim como a compreensão das experiências que o espaço vai proporcionar aos usuários. A partir disso, Montaner (2017) fala a respeito de diagramas e de como estes podem ajudar nas análises da realidade, mapeando e registrando características do local estudado. Outras teorias citadas que complementam essa forma de análise foram a deriva, que de acordo com Debord (1958) tende a reconhecer psicogeograficamente a natureza dos espaços e o “caminhar e parar” proposto por Careri (2017), que incentiva as pessoas a olharem para a cidade sem preconceitos, com um novo olhar.

O trabalho sofreu limitações por ter sido realizado, quase em sua totalidade em época de quarentena pelo Covid-19, tendo pouco acesso físico ao local de estudo. As fontes de pesquisa também foram afetadas, e por isso, a maior parte delas foi acessada através de acervos digitais. Também é importante salientar que as teorias utilizadas como referencial teórico tiveram que ser adaptadas à situação e resultaram em análises diferentes das normalmente encontradas em pesquisas como essa. Dito isso, o trabalho encontra-se dividido em quatro partes. A primeira relata a contextualização histórica da cidade de Presidente Prudente, desde o início da expansão do Oeste Paulista impulsionada pela instalação da Estrada de Ferro Sorocabana até a formação dos núcleos urbanos que deram origem a cidade como é hoje. A segunda parte diz respeito à revitalização urbana em espaços públicos, trazendo estudos de caso de intervenções feitas em outras partes do mundo. A terceira parte abrange as teorias utilizadas para estudo e compreensão dos espaços públicos, além das análises da área de estudo. A quarta e última parte apresenta o projeto com as possíveis sugestões e intervenções para a área.



2. O CONTEXTO HISTÓRICO DE PRESIDENTE PRUDENTE E SUA FORMAÇÃO

- A Estrada de Ferro Sorocabana
- Formação urbana de Presidente Prudente-SP
- Vila Marcondes e Vila Goulart: onde tudo começou
- Os trilhos na formação dos núcleos urbanos de presidente prudente
- Desativação da linha férrea x "desuso urbano"
- A linha férrea de presidente prudente e o "*terrain vague*"

2. O CONTEXTO HISTÓRICO DE PRESIDENTE PRUDENTE E SUA FORMAÇÃO

No século XIX pouco se conhecia a respeito das regiões que se estendiam para o oeste além de Botucatu, entre os rios Paraná, Paranapanema e Peixe. Essa área pouco povoada foi desbravada principalmente por mineiros, que atraídos pelas extensas áreas de terra viram a possibilidade de investimento em plantações e na criação de gado, deixando para trás as minas já decadentes. Neste período, a atenção da Metrópole Portuguesa e da Colônia que estava voltada para Minas Gerais e seus minérios, carecendo de encontrar novos rumos para a economia brasileira, passou a concentrar-se na agricultura (ABREU, 1972).

A figura 2 mostra o caminho percorrido durante a penetração e posse dos mineiros no Vale do Paranapanema:

FIGURA 2 - Penetração e posse dos mineiros no Vale do Paranapanema

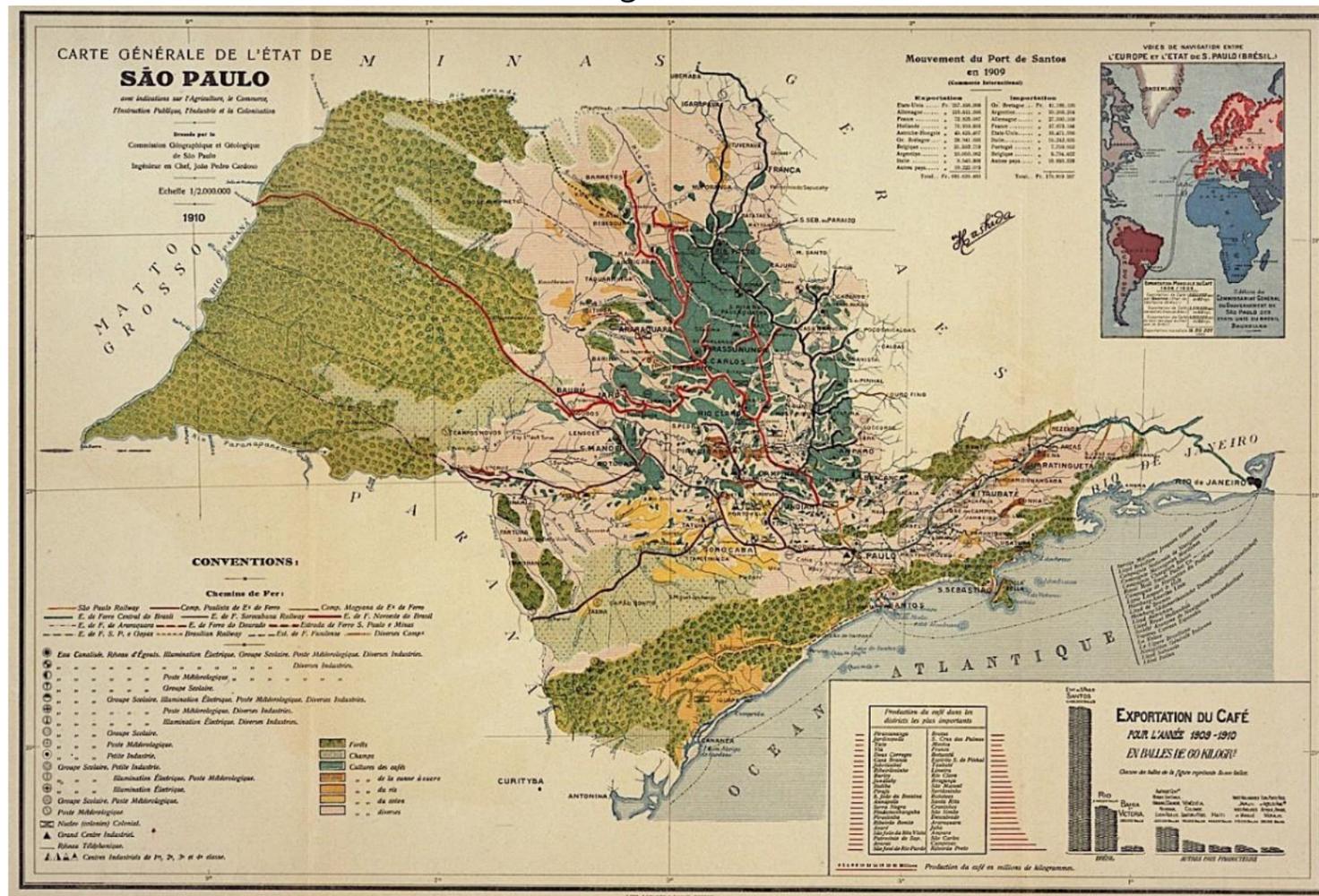


De acordo com Spósito (1983), o principal motivo para a ocupação do Oeste Paulista foi a possibilidade de legitimação de posse que estava ligada à Lei de Terras de 1850 e sua regulamentação em 1854 que permitia a aquisição de terras de todas as formas que existiam até o momento, povoando a região de forma mais significativa. O Brasil também passava por uma fase em que a entrada de imigrantes no país era incentivada por uma política de Estado, que visava substituir a antiga mão de obra escrava por uma nova força de trabalho livre. Muitos mineiros que possuíam pequenas ou médias propriedades rurais e dedicavam-se à criação de gado com auxílio de escravos foram atraídos por esse cenário (SPÓSITO, 1983).

O primeiro a desbravar e povoar os sertões de Paranapanema foi José Teodoro de Souza, em 1856, que vindo de Pouso Alegre, Minas Gerais, adquiriu uma gleba de 10 léguas de barranca, que iam do Rio Paranapanema até o espigão divisor com o Rio do Peixe, área essa coberta por espessa mata e de terra roxa fértil. Além deste, outros dois mineiros também obtiveram grandes posses, sendo eles João da Silva Oliveira e Francisco de Paula Moraes. A atividade econômica dos pioneiros mineiros baseava-se em pequenas lavouras e criação de gado. O café já era fonte de fortuna em São Paulo, mas devido à distância e a falta de transporte era impraticável na região (ABREU, 1972).

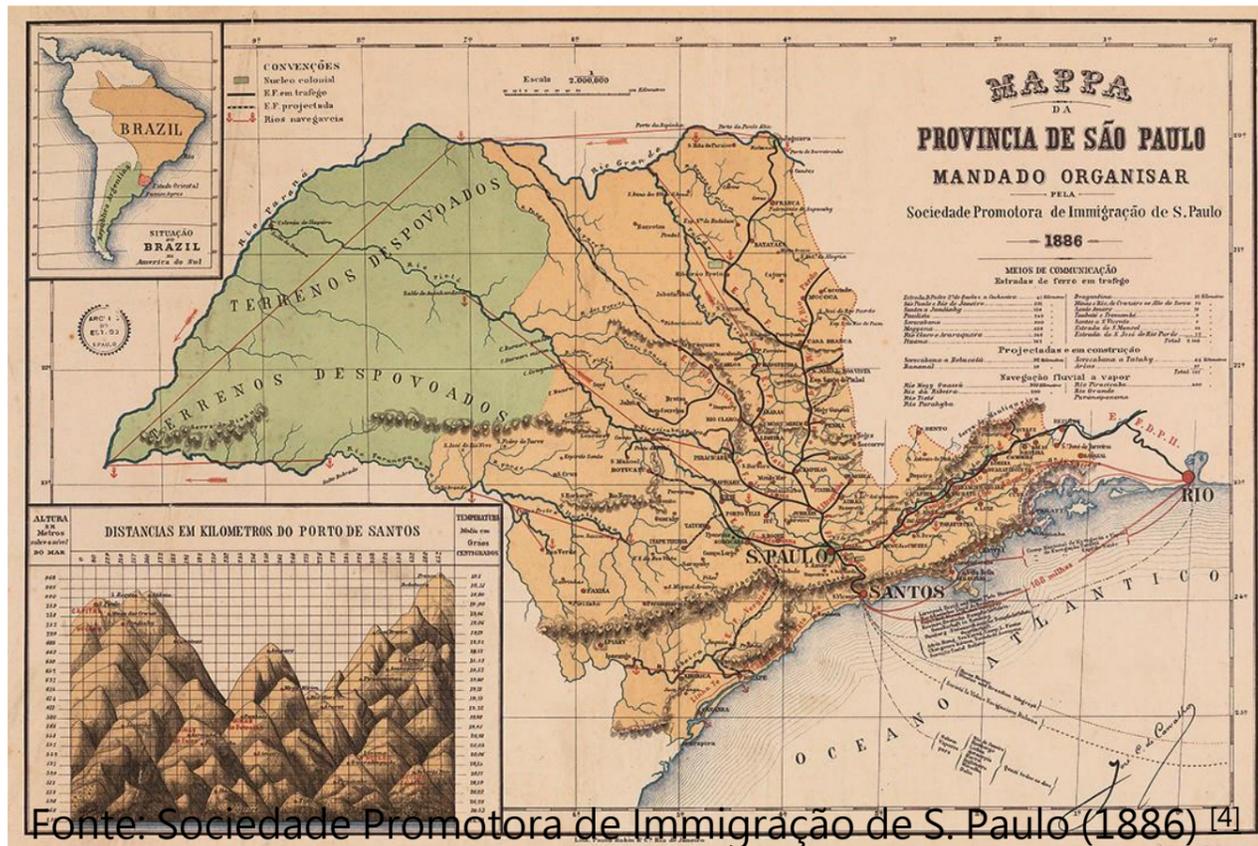
A figura 3 mostra um antigo mapa do estado de São Paulo, quando grande parte de suas terras ainda eram desconhecidas:

FIGURA 3 - Carte Générale de l'État de São Paulo, Comissão Geográfica e Geológica (1910)



Em Minas Gerais, com a crise econômica advinda da decadência da mineração a pobreza crescia, tornando a emigração para novas terras uma saída para os mineiros. Com o aumento das perturbações políticas e irrompida a Guerra do Paraguai, um grande número deles preferiu se arriscar explorando as terras do sertão do que se submeter ao alistamento militar por parte do Governo Imperial (MONBEIG, 1984). Muitas pessoas da cidade e da roça também foram em direção ao sertão, fugindo e buscando novas oportunidades, movimento que se estendeu mesmo findada a guerra, pela disseminação das boas notícias e relatos de satisfação. Apesar desses povoamentos esparsos, as terras ao extremo oeste de São Paulo continuavam desconhecidas, e entre os séculos XVI e XVIII foram amplamente vasculhadas pelas bandeiras. A preocupação com a ligação terrestre entre São Paulo e o Mato Grosso, após a Guerra do Paraguai, foi o principal incentivo para os estudos e mapeamentos da área (ABREU, 1972). A figura 4 mostra o mapa da província de São Paulo organizado pela Sociedade Promotora de Imigração de São Paulo em 1886:

FIGURA 4 - Mapa da Província de São Paulo mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo (1886)



A maioria dos imigrantes optou por ser instalados nas regiões onde o café já estava estabelecido, enquanto outros preferiram terras mais distantes onde poderiam continuar a desenvolver a criação de gado tal qual estavam acostumados, longe do poder do Estado (MONBEIG, 1984). A produção brasileira de café desenvolveu-se e cresceu no decorrer do século XIX, tendo como ponto de partida o Rio de Janeiro, seguido por São Paulo, sul de Minas Gerais e Espírito Santo. Apesar da crise cafeeira no início do século XX, que contou com esgotamento de cafezais e sucessão de secas e geadas, a produção continuou após uma intervenção dos governos de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, consistindo em uma operação de valorização a fim de impedir que os preços do café despencassem. Garantidos os preços, a produção do café foi estimulada e partiu para a expansão e aproveitamento das terras roxas e espigões existentes no oeste paulista, estes últimos preferencialmente escolhidos devido às altas altitudes, que dificultavam a formação de geadas (ABREU, 1972).

O café valorizou e povoou as terras desconhecidas, que atraía novos fazendeiros aproveitando a boa situação do café. Proprietários antigos viam a oportunidade de especular as glebas com os que chegassem depois, e nesse período muitos passaram a adquirir os lotes de forma ilegal, dando origem aos "grilos". Em regiões pioneiras era muito difícil localizar o primeiro ocupante da terra e descobrir se a posse da gleba tinha sido feita de forma legal (MONBEIG, 1984). Com o beneficiamento da região após a guerra, o Sertão do Paranapanema foi muito procurado por suas terras de cultura para o plantio do café, na época, "árvore milionária" (ABREU, 1972).

[4] Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/12809?lang=pt>. Acesso em: 13 mar. 2020.

2.1 A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

A Estrada de Ferro Sorocabana nasceu em 1872 com o intuito de escoar o ferro da fábrica de São João do Ipanema para abastecer a Capital, o Brasil e os mercados estrangeiros e teve como fundador e principal incentivador Luiz Matheus Maylasky. Entretanto, as primeiras ferrovias paulistas caracterizaram-se por serem estradas do café. Os fazendeiros estavam cada vez mais preocupados com as formas de escoamento do café, devido ao distanciamento dos portos de embarque e por isso se empenharam no desenvolvimento da rede ferroviária (ABREU, 1972). A figura 5 mostra a Estrada de Ferro Sorocabana em funcionamento no período de expansão urbana do Oeste Paulista:

FIGURA 5 - A Estrada de Ferro Sorocabana em funcionamento no início da expansão urbana do Oeste Paulista



Fonte: Companhia Paulista de Estradas de Ferro^[5]

De acordo com Arakaki e Perrone (2017, p.16):

O complexo ferroviário foi muito significativo para a história da arquitetura e do urbanismo. É responsável por grandes intervenções no desenvolvimento das cidades, na transformação da paisagem, na construção de uma arquitetura funcional e no estabelecimento de um novo modo de vida urbano. [...] No Brasil, a ferrovia marcou a transição do modo de vida colonial para uma estrutura urbana complexa, foi uma das bases iniciais para a industrialização, e alargou consideravelmente a ocupação territorial, gerando novos núcleos urbanos.

As ferrovias também tiveram grande influência nos traçados urbanos, no aumento migratório e no padrão de uso e ocupação do solo, já que as margens das ferrovias iam sendo povoadas e davam origem a complexos que posteriormente transformavam-se em bairros e cidades. No estado de São Paulo, o uso das estradas de ferro estava relacionado com a marcha do café e de seu escoamento pelo interior do estado, que distribuía a produção até o porto de Santos para abastecer os consumidores (ARAKAKI; PERRONE, 2017).

A ferrovia significava transporte rápido, seguro e eficiente para o café, favorecendo os loteamentos, sendo também uma importante forma dos negociantes levarem seus potenciais compradores para uma visita nas glebas. Com a crise econômico-financeira do início do século XX, a empresa responsável pelas linhas sofreu uma liquidação forçada e sua posse passou a ser do Governo Federal, e este, necessitando de recursos para sustentar a operação de valorização do café arrendou a Estrada de Ferro Sorocabana para um sindicato norte-americano, que passou a ser chamada de *Railway Company Limited* (ABREU, 1972, p. 38, 40, 41).

“Em 1919, o Governo paulista voltou a ser o dono, por causa da situação precária do grupo detentor. Assim foi até 1971, quando a EFS foi uma das ferrovias que formaram a estatal FEPASA. O seu trecho inicial, primeiro até Mairinque, depois somente até Amador Bueno, desde os anos 20 passaram a atender principalmente os trens de subúrbio. Com o surgimento da CPTM, em 1994, esse trecho passou a ser administrado por ela. Trens de passageiros de longo percurso trafegaram pela linha-tronco até 16/1/1999, quando foram suprimidos pela concessionária Ferroban, sucessora da Fepasa” (GIESBRECHT, 2018).

Por muitos anos os trilhos permaneceram em Salto Grande, mas a partir de 1912 começaram a se expandir, passando por Assis, Saguaragi, Ibirarema, Ceres, Palmital, Susuí, Candido Mota, onde chegou em 1914, atingindo a Alta Sorocabana. Seguindo a expansão, em 1916 novos trechos foram criados em Cervinho, Cardoso de Almeida, Paraguaçu Paulista, Sapezal, Santa Lina, Quatá, João Ramalho, Moema e Rancharia. Em 1917 nascem os trechos que interligam Indiana, Laranja Doce e Martinópolis. Em 19 de janeiro de 1919 foram inauguradas as estações em Regente Feijó e Presidente Prudente e no mesmo ano a de Presidente Bernardes. Em 1921 abriu-se o trecho entre Santo Anastácio, Piquerobi e Presidente Venceslau, e finalmente chegando as margens do Rio Paraná, com os trechos de Presidente Venceslau e Presidente Epitácio, em 1922 (ABREU, 1972, p. 41, 42). A figura 6 apresenta um mapa com o percurso da Estrada de Ferro Sorocabana:

FIGURA 6 - Mapa da Estrada de Ferro Sorocabana



Fonte: Novo Milênio^[6]

2.2 FORMAÇÃO URBANA DE PRESIDENTE PRUDENTE

A fundação da cidade de Presidente Prudente está estritamente relacionada com a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana e com a marcha do café pelo interior do oeste paulista, que impulsionava a construção de estações ferroviárias e edifícios suporte por onde passava, sendo um importante fator na povoação de áreas inexploradas e na valorização de terras. Em 1917, o Coronel Francisco de Paula Goulart foi até o local onde hoje se encontra Presidente Prudente e decidiu abrir uma fazenda para exploração de café e cereais, nas terras Pirapó-Santo Anastácio que havia herdado da família (ABREU, 1972, p. 59). Para isso organizou um grupo de trabalhadores sertanejos e foi até Memória, a atual Regente Feijó, passando por Indiana, pelo trem de lastro que partia de Assis e dava suporte aos trabalhadores que estavam construindo a linha férrea. Deste ponto seguiram a pé pela estrada boiadeira até o Alto do Tamanduá (RESENDE, 2006, p.21). A figura 8 mostra a chegada dos sertanejos na cidade de Presidente Prudente:

FIGURA 7 - Localização da cidade de Presidente Prudente - SP



Fonte: Portal Prudente^[7]

FIGURA 8 - Chegada dos sertanejos na futura cidade de Presidente Prudente



Fonte: Governo de Presidente Prudente^[8]

Uma extensa mata virgem se estendia até o Rio Paraná. Goulart soube, através de trabalhadores que ali se encontravam da empresa José Giorgi que um prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana estava sendo construído e perguntou a respeito da estação ferroviária mais próxima, a primeira do Rio Santo Anastácio. Localizada a futura estação, Coronel Goulart pediu para que o Dr. Fairbanks projetasse um núcleo urbano em frente à nova estação, em plena mata virgem, esclarecendo que desejava construir uma fazenda naquela região para loteamento e venda de terras. O primeiro traçado idealizado pelo Dr. Fairbanks marcando uma separação entre a fazenda e a futura cidade, atualmente é a Avenida Washington Luís, que foi base do arruamento do vindouro núcleo urbano (ABREU, 1972,).

Nessas terras, além de vastas e densas matas, também habitavam inúmeros animais selvagens da fauna brasileira como onças, capivaras, antas, macacos-prego entre outros que foram caçados e desapareceram quase por completo. A posse da terra, excluindo os recentes e esparsos colonizadores, estava nas mãos de três tribos indígenas da etnia Guarani, sendo eles: Caiuás, Xavantes e Caingangos (também conhecidos como Coroados). Estes, após as invasões pelos homens brancos iniciaram inúmeras lutas para defender suas terras, mas foram derrotados, recuando para o Mato Grosso e norte do Paraná (Governo de Presidente Prudente, 2010).

“Era uma região erma, ameaçada pelos índios e animais bravios como a onça, que obrigavam os moradores a uma constante vigilância. As relações com os índios eram, em geral, inamistosas e sangrentas. A posse da terra fazia-se à custa de muita luta e mortes. Os coroados, consagrados pela sua ferocidade, não perdiam oportunidade para atacar, levando as armas, instrumentos de trabalho e tudo mais que achavam nas rústicas moradas. [...] O revide dos pioneiros era revestido de todos os requintes de crueldade. Não havia nenhuma mediação do Governo entre os povoadores e os índios e a solução para afastar o obstáculo era a dizimação dos silvícolas” (ABREU, 1972, p.22,23).

A figura 9 mostra como era Presidente Prudente na chegada de Goulart e dos trabalhadores da Estrada de Ferro Sorocabana:

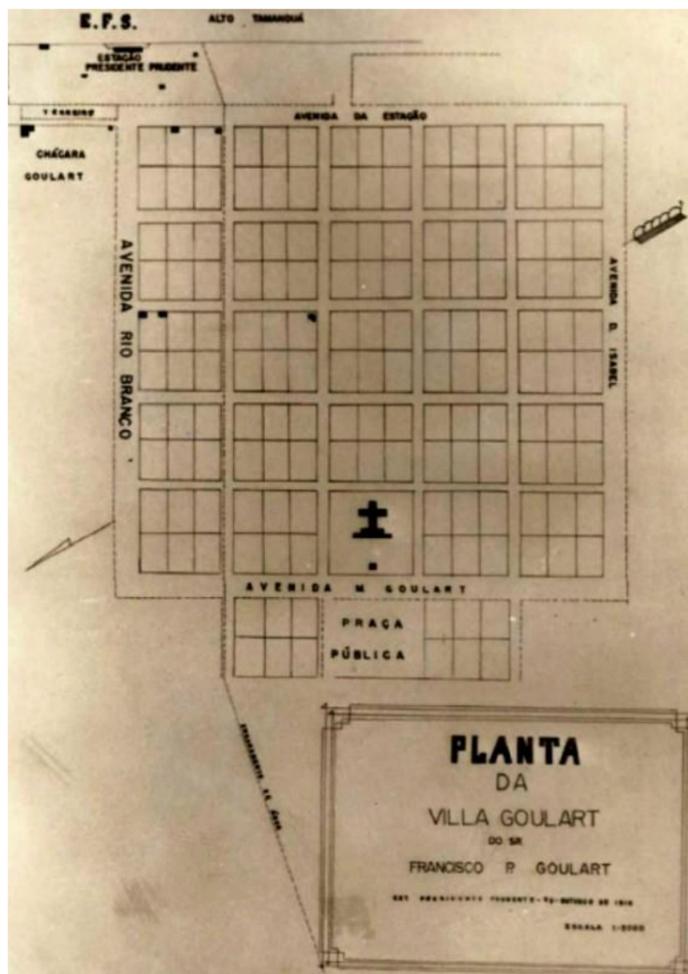
FIGURA 9 - Terras ainda inexploradas da atual Presidente Prudente



Fonte: Governo de Presidente Prudente^[9]

Depois da primeira viagem de Goulart, muitas outras se seguiram com carregamento de mercadorias, que por vezes eram feitas de forma braçal, pela falta de animais de carga. Logo os compradores de terra começaram a aparecer, e o café dominava os espigões do extremo oeste. A venda de lotes não possuía nenhuma racionalização ou levantamento prévio, sua delimitação era incerta e os interessados recebiam uma autorização e localização em meio a mata, pagando quando e como podiam, o que gerou prejuízos na comercialização das terras. Posteriormente Coronel Goulart contratou em Assis um agrimensor, Cássio Rawlston a Fonseca, para fazer uma planta definitiva do núcleo (ABREU, 1972).

FIGURA 10 - Primeira planta da Vila Goulart (1917)



Fonte: Extraído de SPOSITO, M.E.B. O "chão" em Presidente Prudente^[10]

Foram planejados 25 quarteirões de 88 metros por 88 metros limitados por 4 avenidas de 26,40 metros de largura. O serviço de locação foi feito no ano de 1918, mas entre 1918 e 1919 a povoação foi arruinada por febres, devido a retenção do Córrego do Veado, que inicialmente deu nome à cidade, em uma represa construída pela Estrada de ferro Sorocabana que facilitava a proliferação de mosquitos e alastre de doenças, afastando os moradores (ABREU, 1972, p. 63).

"Goulart empenhou-se junto à direção da Estrada de Ferro para que sanasse essa situação. Como não se tomaram providências, Goulart reuniu alguns trabalhadores e desmanchou a barragem que represava a água. Diante do fato, a Sorocabana desistiu do aproveitamento daquele córrego e perfurou poços nas vizinhanças da estação" (ABREU, 1972, p.63).

Em 1918, também foi construída a primeira capela a mando de Goulart, que contratou Sebastião Paque Rosillo para instalar o primeiro edifício religioso da cidade. Um armazém de secos e molhados também foi instalado próximo à estação, na esquina das atuais ruas Nicolau Maffei e Avenida Brasil, pelo português Florindo Coelho. Em janeiro de 1919 inaugurou-se a estação da Sorocabana com tráfego para Assis, iniciando, portanto, a partir de 1920 segundo Abreu (1972) "uma verdadeira cidade em plena mata ou selva). Simultaneamente, à margem esquerda da linha férrea, desenvolveu-se a colonização de Coronel Marcondes, que embora ladeasse os mesmos trilhos, possuía características de ocupação bem diferentes (ABREU, 1972, p. 64,65).

O Coronel José Soares Marcondes chega à cidade em 1919, dois anos após a chegada de Coronel Goulart, acompanhado de Francisco Cunha, o Picadeiro, que assim era conhecido por suas picadas na mata que demarcavam lotes e abriam estradas, fazendo a divisão de terras que posteriormente eram vendidas (Governo de Presidente Prudente, s.d.). Marcondes iniciou suas atividades como simples agente de negócios, vendendo terras do quinhão de Dr. Amador Nogueira de Cobra, em Montalvão. Para si adquiriu cerca de 500 alqueires, onde abriu a fazenda São José, e obteve para venda 4700 alqueires (ABREU, 1972). Em 1920, decidiu ampliar seus negócios, fundando a Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, dirigida por seu filho Joubert (RESENDE, 2006).

Marcondes contratou o agrimensor prático Francisco Cunha para a medição e divisão em lotes da área. O alqueire era vendido a 160\$000. O comprador dava um sinal de 80\$000 e o restante era pago em um ou dois anos sem juros. Quando Marcondes ainda não tinha comprado a terra, o sinal era dado a Dr. Amador Nogueira Cobra como pagamento da terra. O comprador recebia um contrato de compromisso de compra e venda e quando saldava toda a sua dívida, recebia a escritura definitiva. Todos a receberam e nunca houve reclamação quanto às dimensões dos lotes que eram muito bem medidos (ABREU, 1972, p. 69, 70).

Segundo Spósito (1983) a origem da expansão urbana de Presidente Prudente baseou-se na bipolaridade de seus fundadores, além de ser orientada pela ferrovia, particularidades que fizeram parte do crescimento da cidade e que permanecem presentes até hoje. Enquanto Goulart atuava de forma individualista, sem planejamento e com foco em venda de terras e apropriação de espaço, Marcondes empreendia de forma mais estratégica e comercial, com transações regulamentadas por lei. As primeiras características de uso e ocupação do solo dos dois núcleos foram conferidas nesse cenário, que embora estivessem espacialmente próximos, divididos apenas pela estrada de ferro que por ali passava, possuíam configuração e objetivos diferentes (SPÓSITO, 1983).

2.2.1 VILA MARCONDES E VILA GOULART: ONDE TUDO COMEÇOU

2.2.1 VILA MARCONDES
E VILA GOULART:
ONDE TUDO COMEÇOU

Como já foi citado anteriormente, a cidade de Presidente Prudente nasce da união de dois núcleos urbanos distintos: a Vila Marcondes, fundada pelo Coronel Marcondes e a Vila Goulart, estabelecida pelo Coronel Goulart. A Vila Goulart, que hoje corresponde ao quadrilátero central de Presidente Prudente, possuía maior número de estabelecimentos, moradias e lotes (PAULA, 2017). Essas particularidades estavam associadas a dois fatores importantes: o primeiro está relacionado com a posição da estação ferroviária e com a sua forma de acesso, que estava posicionada favoravelmente direcionada para a Vila Goulart, o que atraía mais moradores. O outro aspecto a ser considerado é a topografia, que era menos acidentada na área de Goulart, tornando-se um local mais interessante para a construção de edifícios e instalação de infraestrutura urbana.

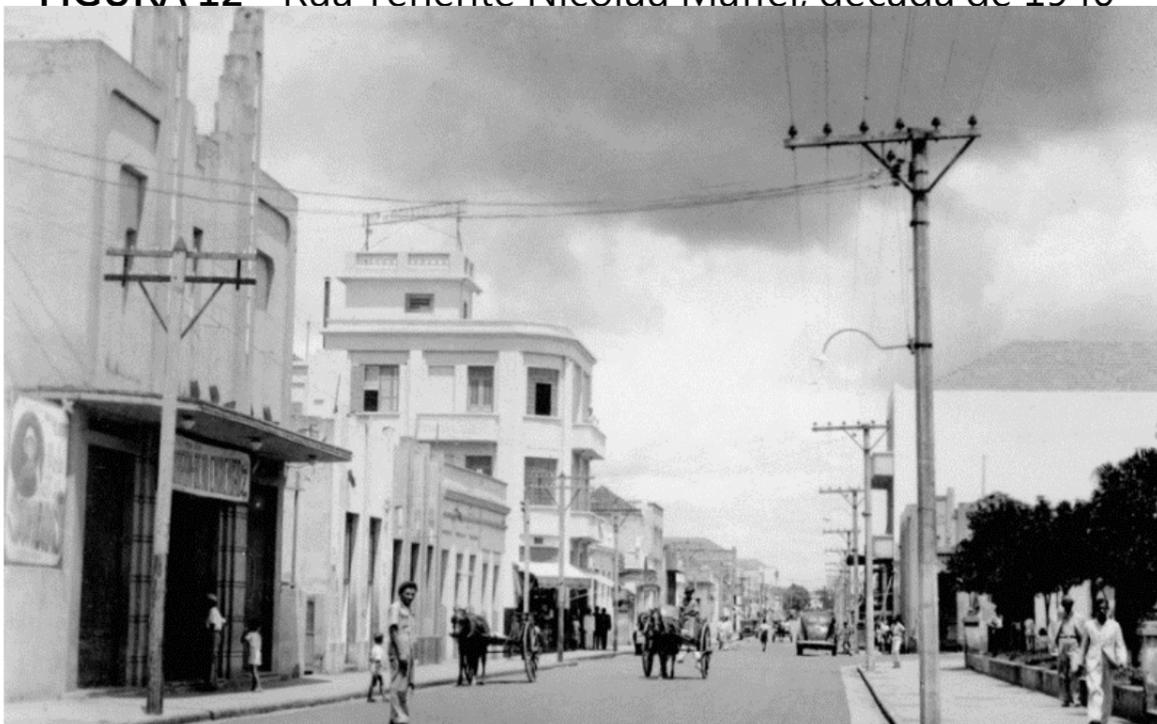
De acordo com Hirao (2017), é possível complementar dizendo que a paisagem urbana e a formação dos núcleos foram influenciadas pelo posicionamento do conjunto ferroviário. Embora ambos possuam acesso aos trilhos, o lado que também dispõe de acesso à estação pode ser considerado como "*right side*", uma expressão inglesa que significa estar do lado certo de alguma coisa, e o lado sem acesso à estação seria, conseqüentemente, o "*wrong side*". A Vila Goulart, "*right side*" passou por muitas transformações e concentra as principais instituições públicas e privadas, além de ter sido "local de moradia das classes sociais mais privilegiadas" (HIRAO, 2017, p.46).

A Vila Goulart, embora tenha tido boa parte de suas construções históricas demolidas no decorrer das décadas, ainda possui um "cenário histórico persistente". Duas praças fazem parte de sua paisagem, uma ao lado da catedral, e outra ao lado da estação ferroviária, ligadas por vias comerciais onde se encontram diversos estabelecimentos públicos, como escola, fórum, prefeitura etc., lojas comerciais e edifícios residenciais, sejam eles de pequena, média, ou grande densidade. A diversidade de espaços e construções propiciou um espaço vivo, com grande fluxo de pessoas de classes sociais diferentes e também propiciou variadas formas de apropriação por parte da população (HIRAO, 2017). As figuras 11 e 12 mostram dois lugares muito conhecidos hoje nas primeiras décadas da expansão urbana de Presidente Prudente:



Fonte: Governo de Presidente Prudente^[11]

FIGURA 12 - Rua Tenente Nicolau Maffei, década de 1940



Fonte: Museu e Arquivo Histórico
Prefeito Antonio Sandoval Netto^[12]

Para a Vila Marcondes, o Coronel Marcondes buscou colonizadores em outras regiões. Utilizando de sua estrutura empresarial, investiu em publicidade e baseou todo seu processo de venda de lotes em leis, com métodos organizados e burocráticos, acarretando em custos mais elevados. Localizada na denominada "wrong side", inicialmente dispunha de uma igreja, uma praça e um armazém previsto pela Empresa e posteriormente passou a abrigar galpões industriais e residências operárias, que deram identidade ao lugar (HIRAO, 2017). Ainda hoje, a Vila Marcondes mantém boa parte de seus edifícios históricos inalterados, localizados na Rua Quintino Bocaiúva.

"Não se tem conhecimento sobre a referência de locação da Vila Marcondes, mas é bastante provável que seja, por um lado, a topografia do sítio, pois o arruamento se localiza na parte mais plana da região após a linha. Por outro lado, o final da esplanada pode ter sido a referência para o início do arruamento, pois era o ponto onde a transposição dos trilhos se dava em nível. A locação da praça da igreja se deu na mesma direção da igreja da Vila Goulart, estabelecendo forte relação na constituição da paisagem urbana" (FRANCISCO; FIORIN, 2017, p. 34).

Com as propagandas e esforços para venda de terras, os negócios foram bem e inúmeros compradores apareceram, o que fez com que Marcondes escolhesse criar um núcleo do lado oposto de seu concorrente, de modo que pudesse receber a chegada dos novos adquirentes. Para isso, a planta do lugar foi feita pelo Diretor Técnico da

Companhia, Dr. Joaquim Mariano de Amorim Carrão e ali se instalaram os escritórios da filial da Companhia Marcondes, com um armazém que oferecia fornecimento de produtos em geral para todos que chegavam na região (ABREU, 1972).

^[12] Disponível em: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>. Acesso em: 22 mar. 2020.

Em 1925 uma lei instituiu que todos os maquinários e edificações de beneficiamento industriais fossem proibidas de se instalar na zona oeste da cidade, onde se encontrava a Vila Goulart, e se concentrasse totalmente da zona oeste, Vila Marcondes. Portanto, todos os galpões e armazéns, como o Instituto Brasileiro do Café (IBC), as instalações fabris, e outras edificações ligadas à logística do transporte ferroviário, assim como pequenas vilas e residências simples, se direcionaram para a Vila Marcondes (SANTOS, 2015). A figura 13 mostra uma das indústrias mais conhecidas da época em atividade nos anos 50:

FIGURA 13 - Indústrias SANBRA, 1950



Fonte: Donaton (2013); Biblioteca do IBGE^[13]

2.3 OS TRILHOS NA FORMAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS DE PRESIDENTE PRUDENTE

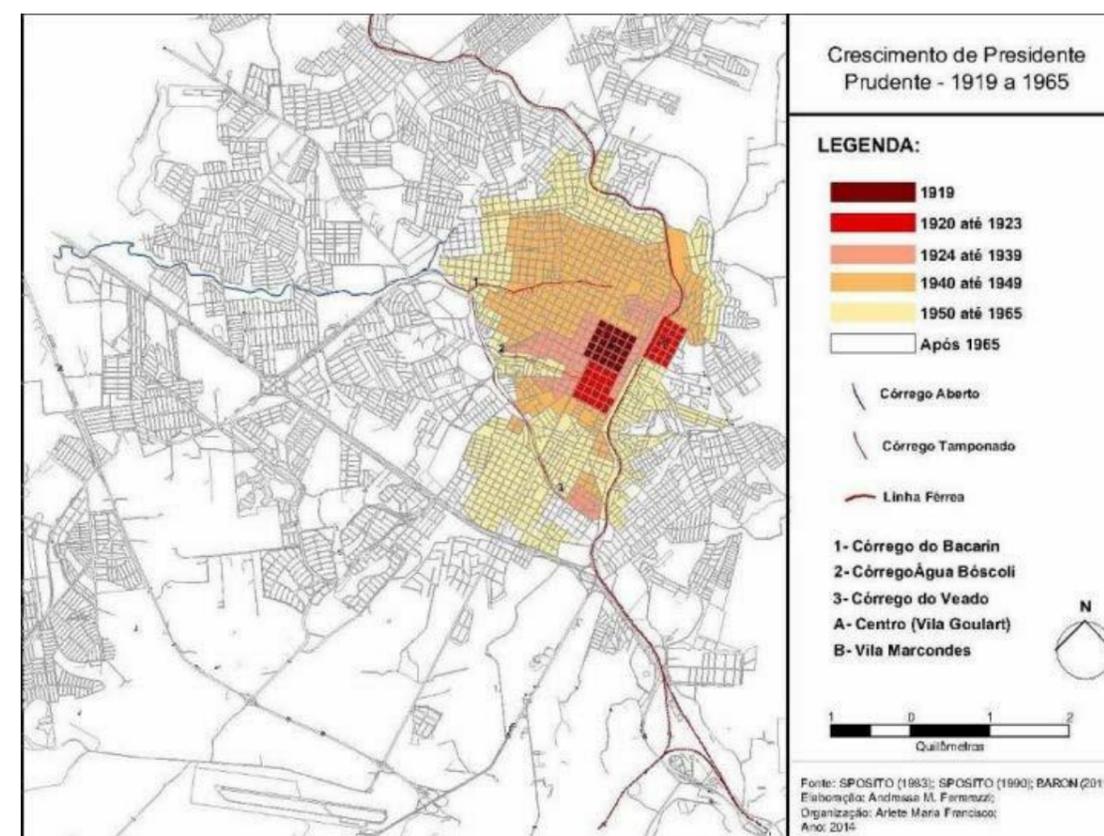
FIGURA 14 - Chegada da ferrovia e início da construção de edifícios; Vila Marcondes em 1921



Fonte: Governo de Presidente Prudente^[14]

A figura 14 mostra a construção dos primeiros edifícios da Vila Marcondes após a chegada da ferrovia. O trecho da Estrada de Ferro Sorocabana instalado na atual região de Presidente Prudente datada do ano de 1917. Marco inicial para a formação e colonização da cidade teve sua estação ferroviária inaugurada em 1919, passou a ser extensivamente utilizado e suas margens deram origem aos dois núcleos originais. Desde o início, constitui-se de uma extensa área "vazia" de terra linear que precisa ser transposta. A figura 15 mostra um mapa com o crescimento urbano da cidade de Presidente Prudente às margens da linha férrea, entre 1919 e 1965:

FIGURA 15 - Mapa de crescimento urbano da cidade de Presidente Prudente entre 1919-1965



Fonte: FRANCISCO, Arlete M.; FERRAREZI, Andressa M.; SCATALON, Aline P.; NARIMATSU, Vanessa T.^[15]

^[14] Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/acidade.xhtml>. Acesso em: 17 mar. 2020.

^[15] APPURBANA 2014. **Repensando os espaços da cidade: Diretrizes Urbanísticas para Áreas de Preservação Permanente Urbanas Consolidadas**. Belém: UFPA, 10 a 13 de setembro de 2014 Disponível em: <http://anpur.org.br/app-urbana-2014/anais/ARQUIVOS/GT4-141-66-20140523001433.pdf>. Acesso em: 03 mai. 2020.

Em 1926, com o acelerado crescimento da população, um novo edifício foi construído para a Estação Ferroviária, e este foi finalmente substituído por um prédio maior e “mais moderno” em 1944. Em 16 de janeiro de 1999, a estação já não recebia mais passageiros e suas atividades foram cessadas. No ano de 2016 o prédio passou a sediar a PROCON e já não possuía tráfego de trens de nenhuma natureza a um bom tempo (GIESBRECHT, 2018). A figura 16 mostra a fachada da Estação Ferroviária em 1960, em um cartão postal da época:

FIGURA 16 - Estação Ferroviária de Presidente Prudente, Cartão postal de 1960



Fonte: Autor desconhecido^[16]

Os trilhos durante muitos anos configuravam o principal modo de escoamento da produção agrícola, base da formação da cidade de Presidente Prudente. Nas décadas de 20 e 30 a principal cultura transportada era o café e ao longo do desenvolvimento da colonização de Marcondes e Goulart em 1920, cafezais foram sendo plantados e cinco anos depois, a produção começou a crescer de forma expressiva até a década de 1930, quando houve a maior produção cafeeira prudentina. A queda do “reinado do café” se deu devido às condições de plantio, já que as terras de Presidente Prudente não eram adequadas, tornando-se inférteis depois de alguns anos. Geadas também destruíram lavouras e fizeram com que os lavradores passassem a se interessar por outros tipos de plantação (ABREU, 1972).

Em 1929, com a supersafra do café coincidente com a Grande Depressão americana, cafezais e armazéns ficaram lotados, gerando inúmeras falências e até queima para redução do estoque do produto. Passado o episódio o plantio de algodão passou a substituir o café, diante do desânimo dos compradores de café, e em pouco tempo a paisagem das lavouras foi substituída do verde escuro dos arbustos para o verde claro rasteiro do algodão (RESENDE, 2006). A criação de gado também passou a ser uma das bases da economia prudentina, como é possível ver no trecho abaixo:

“Neste sentido, desenvolveu-se a economia prudentina durante as décadas de 20 e 30. Entretanto, já no começo deste último período, começaram a esboçar as novas tendências da agricultura prudentina que passou a se orientar para o algodão e para a criação de gado, riquezas que vão suplantar o café a partir de 1940. O amendoim começa também a aparecer como atividade agrícola econômica, sendo o substituto posterior do algodão” (ABREU, 1972, p. 137).

A cidade de Presidente Prudente rapidamente tornou-se a mais expressiva da região por ser um grande centro fornecedor e receptor, oferecendo acesso para colonização de terras mais adiante dos trilhos da Sorocabana, o Norte do Paraná e a Alta Paulista. Suas ligações a transformaram em um centro de comunicação rodoviária, que entre 1917 e 1940 era favorecida por uma rede de transportes. Sua hegemonia econômica partiu desse princípio e constituiu uma sociedade estruturada em função de seus tramites comerciais e de sua prestação de serviços (ABREU, 1972).

Toda a base para formação e construção de Presidente Prudente veio da linha férrea. Os traçados, a distribuição espacial, as preferências nos loteamentos e a valorização urbana. Tudo girava em torno dos trilhos e os edifícios foram se adequando a eles, fazendo com que os núcleos crescessem cada vez mais, unificando-se em uma única cidade, até chegar às dimensões de hoje. A linha férrea era sinônimo de vitalidade, comunicação, crescimento econômico e uso, por todos os tipos de pessoas e de diversas classes sociais.

2.3.1 DESATIVAÇÃO DA LINHA FÉRREA X “DESUSO URBANO”

Os trilhos, que fizeram parte de toda a história de fundação da cidade de Presidente Prudente, que além de serem utilizados no transporte de cargas, também transportavam passageiros. Entre os anos de 1920 e 1950 era possível pegar um trem até Presidente Prudente e dali partir para Foz do Iguaçu. Até os anos 60 as locomotivas na linha-tronco eram a vapor, mas a partir de 1940 surgiram também locomotivas à diesel. Entre 1944 e 1999 usava-se as locomotivas elétricas, chegando em 1966 a seu auge em Assis (LOBO, 2019). A figura 17 mostra a primeira estação ferroviária de Presidente Prudente:

FIGURA 17 - A primeira estação de Presidente Prudente. Foto sem data



Fonte: Acervo Arthur Rivetti^[17]

Com o passar dos anos, a frequência dos trens diminuiu, com o advento do uso cada vez maior do transporte rodoviário, que embora possuísse um custo mais elevado, reduzia consideravelmente as horas de viagem. Na década de 70 a Ferrovia Paulista S/A (Fepasa) possuía cerca de 39 trens diários de passageiros que cobria todos os eixos do Estado de São Paulo e algumas cidades de estados vizinhos. Já em 1998, apenas o trem que cobria o trecho Presidente Prudente – São Paulo estava ativo, com a passagem custando R\$ 29,50 e 15 horas de viagem, enquanto a mesma viagem podia ser feita de ônibus por R\$ 37,64 com apenas 7 horas de viagem (LOBO, 2019).

Em 10 de dezembro de 1998, um leilão de desestatização da Malha Paulista da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA (antiga Fepasa) foi feito, e a ganhadora foi a concessionária Ferrobán, que assumiu a malha em 1 de janeiro de 1999. No mesmo mês em que assumiu, a Ferrobán suspendeu todos os trens de passageiros ainda ativos, alegando que o serviço era precário e oferecia riscos aos usuários. Alguns serviços ainda foram retomados em agosto do mesmo ano (Presidente Prudente não estava nessa lista), mas em 2001 todos foram novamente cancelados. A falta de investimentos foi um dos principais fatores que ocasionou a atual situação das linhas em geral (LOBO, 2019).

A falta de utilização da linha férrea por trens e passageiros infelizmente a levou a deterioração. Outros aspectos também contribuíram para a evolução desse quadro, sendo eles a construção do viaduto e o fechamento das indústrias de beneficiamento de algodão e extração de óleo de amendoim. O viaduto Tanel Abbud foi inaugurado em 1981 e fazia parte da proposta de obras do Prefeito Joaquim Constantino (1977-1980). Na ocasião, considerado um grande marco de evolução para a cidade, foi bem recebido pelos moradores como sinônimo de progresso e modernização, como acontecia em outras cidades do interior, dando um aspecto de "cidade grande" (FRANCISCO; FIORIN, 2017).

A construção do viaduto também foi responsável pela desconfiguração de duas praças e da esplanada da Estação Ferroviária, sendo elas a Praça da Bandeira e a Praça Anchieta:

"A obra paradigmática do processo de modernização empreendido pelo prefeito Paulo Constantino destituiu a esplanada, as praças e também a passagem em nível para pedestres a qual foi substituída por uma subterrânea, rompendo com a permeabilidade visual da Rua Nicolau Maffei. A sua construção transformou incisivamente a paisagem e o patrimônio histórico do núcleo original. Paradoxalmente, esse processo de modernização, ao apagar a memória, pode ter contribuído ainda mais para a deterioração da área central em continuidade com o leito férreo" (FRANCISCO; FIORIN, 2017, p. 39).

Hoje, 103 anos após a instalação dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana na região de Presidente Prudente, a situação é desoladora. A área se encontra em um estado de "abandono" e perdeu suas funções originais. Transformou-se em um espaço de transição entre as zonas da cidade, com diferentes tipos de apropriação e uso, nem sempre bem vistos pela população. É considerado um espaço "improdutivo", que não faz parte das dinâmicas urbanas. Por vezes é chamado de "área vazia, residual, indefinida, incerta, em espera, silenciosa, fora dos circuitos e estruturas produtivas, esquecida" (HIRAO, 2017, p.53).

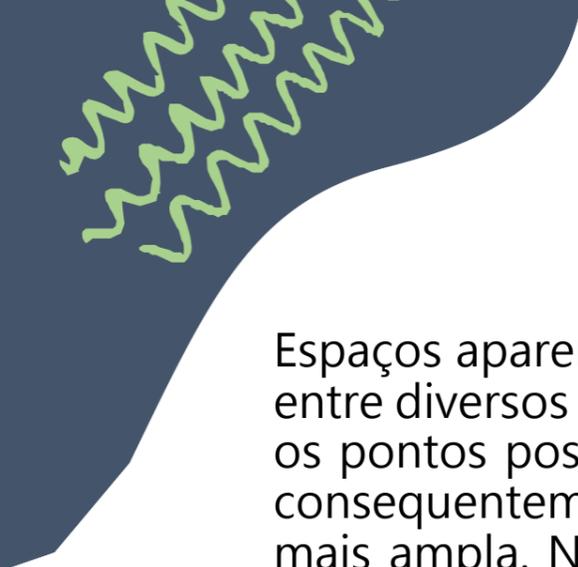
2.3.2 A LINHA FÉRREA DE PRESIDENTE PRUDENTE E O "TERRAIN VAGUE"

Os espaços nos remetem a sentimentos e sensações. A todo momento "o espaço construído nos interpela de diferentes pontos de vista: estilístico, histórico, funcional, afetivo" e transmite constantemente uma mensagem (GUATTARI, 2006, p.157). A formação de um lugar não depende unicamente de um objeto construído ou da falta dele, mas de uma série de fatores que envolve os usuários, a atmosfera e a forma de ocupação. É certo que a apropriação dos espaços mudou muito nos últimos anos. Com o advento do avanço tecnológico e da globalização, as pessoas têm estado cada vez mais tempo em ambientes fechados (casas, escritórios, shoppings) e conectadas através da internet, reduzindo o convívio em áreas abertas e assim, diminuindo sua relação de proximidade com a cidade e com o que ela tem a oferecer.

De acordo com Solà-Morales (2012), espaços como esse podem ser classificados como "*terrain vagues*", uma expressão francesa que remete à movimento, instabilidade, flutuação. Essa condição também está relacionada à associação entre uma aparente falta de uso e a expectativa sobre um determinado lugar, originando um recinto cheio de possibilidades. Isso não significa que possui um aspecto negativo, mas foge da percepção comum, por remeter a uma certa imprecisão, dando margem para a liberdade. Esses lugares, esquecidos e "abandonados" pelo frenesi das cidades guardam memórias que por vezes sobressaem ao presente, mas não são devidamente valorizados por causar estranhamento e talvez, até um certo desconforto por parte daqueles que não os entendem.

"Os vazios são parte fundamental do sistema urbano e são espaços que habitam a cidade de modo nômade, deslocam-se sempre que o poder tenta impor uma nova ordem. São realidades crescidas fora e contra aquele projeto moderno que ainda é incapaz de reconhecer os seus valores e, por isso, de associar-se a eles" (CARERI, 2013b, p. 237).

Observando as teorias apresentadas no livro "O que é filosofia" (1992) de Deleuze e Guattari, é possível ponderar que o espaço urbano pode ser visto como uma reverberação de um consciente coletivo, ou seja, os aspectos físicos que constituem toda a sociedade refletem uma suposição ou pensamento de todos os que usufruem de alguma forma esses espaços. O conceito positivo/negativo que as pessoas constroem ou mantêm sobre algo, alguém ou algum lugar, em um enfoque urbano, seria uma forma de "territorialização", ou formação de opinião. Para que esse cenário mude seria necessário uma "desterritorialização" com uma subsequente "reterritorialização", ou seja, uma troca de um paradigma passado por um novo entendimento ou crença.



Espaços aparentemente obsoletos podem representar um potencial enorme. Multiplicidade de usos, interação entre diversos tipos de pessoas, infinitas possibilidades. Pequenas intervenções que visem melhorar ou acentuar os pontos positivos oferecidos por esses espaços podem fazer total diferença, produzindo mais vitalidade, e consequentemente se tornando um espaço convidativo não só a determinados segmentos sociais, mas de forma mais ampla. Nesse caso, a revitalização urbana é uma aliada, quando contextualizada e executada de forma correta, assunto que será tratado a seguir.



3. REVITALIZAÇÃO URBANA EM ESPAÇOS PÚBLICOS

- Revitalização urbana – estudos de caso
- Caso 1 - Proposta estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul em São Paulo
- Caso 2 - The 606 – Chicago
- Caso 3 - *Promenade Plantée* – Paris

3. REVITALIZAÇÃO URBANA EM ESPAÇOS PÚBLICOS

Espaços públicos são lugares de propriedade e domínio da administração pública, com direito de uso universal. Do aspecto físico, podem ser considerados como um “vazio urbano conformado pelos volumes construídos” , onde há predominância de áreas verdes e por onde passam elementos da infraestrutura urbana, como a rede de transportes (ALOMÁ, 2013). São lugares de expressão, de encontros, que refletem a diversidade humana e facilitam a convivência entre pessoas. Os espaços públicos de qualidade demandam de características como a diversidade de usos, fachadas ativas, dimensão social/vitalidade urbana, escala humana, iluminação eficiente, fomento à economia local, identidade local, ruas completas, áreas verdes e participação social (PACHECO, CACCIA, AZEREDO, 2017).

Entre os prédios de uma cidade, há uma rede de espaços que criam e fortalecem conexões em diferentes níveis de influência. Em um texto, eles seriam as entrelinhas: o sentido implícito entre o concreto. Os espaços públicos, que preenchem com vida os hiatos urbanos, estão diretamente associados à construção do que chamamos de cidade e influenciam as relações que se criam dentro delas (PACHECO, CACCIA, AZEREDO, 2017).

A noção de espaço público não está unicamente relacionada a um espaço, mas a uma construção social, política e cultural. O conceito também é associado a lugares onde existe livre acesso em qualquer momento, por qualquer pessoa, permitindo diferentes formas de estar e usufruir dos mesmos. A apropriação desses recintos costuma ser vista de um aspecto negativo. O estranhamento causado pela “incapacidade” de as pessoas entenderem comportamentos diferentes aos seus, e que não lhes parecem éticos ou comuns geram a sensação de insegurança, não pertencimento e tendem a fazer com que se afastem de tudo e todos que não fazem parte de sua zona de conforto (CASTRO, 2002).

De acordo com Careri (2013a), a única forma de criar espaços e conseqüentemente uma cidade segura, é incentivando os usos, “sem suprimir os conflitos e a as diferenças” , permitindo que cada um possa reivindicar seu próprio direito à cidade. Uma forma de estimular as pessoas a saírem de suas casas e buscarem essas áreas de convivência é oferecendo infraestrutura de qualidade. Isso não quer dizer que esses lugares devam ser descaracterizados, mas que existem formas de intervir sem alterar a história ou memória cultural e ao mesmo tempo incentivar vivências e usos, utilizando da revitalização urbana como agente de mudanças.

A revitalização urbana surge em um contexto de desindustrialização das cidades e da preocupação com uma forma de urbanização mais consciente. A partir de 1970, em países da Europa e nos Estados Unidos, algumas mudanças transformaram a estrutura do sistema de produção, aumentando o desemprego e reduzindo o crescimento econômico. Nesse momento a produção em massa passou a ser refutada e acabou por alterar o modelo da produção industrial capitalista. Com a diminuição da produção em grande escala, houve um processo de desconcentração industrial e uma consequente dispersão dos antigos locais de trabalho, redistribuindo a população a novas áreas como design, marketing e finanças. Essa crise de produção trouxe à tona a crescente degradação ambiental e a desestabilização da força de trabalho (LEITE; AWAD, 2012).

A instabilidade do setor produtivo deu origem a um processo que ficou conhecido como reestruturação produtiva, que consistia em uma reorganização do sistema dos processos produtivos e na reorganização dos sistemas de gestão. A descentralização das atividades resultou no fechamento de diversas fábricas, no desenvolvimento de novas tecnologias e no surgimento de redes de produtores, formadas por pequenas e médias indústrias. Inovações aumentaram a flexibilidade das organizações e possibilitaram a diversificação com subcontratações. No aspecto urbanístico, as mudanças geradas pela nova estruturação trabalhista foram refletidas na forma como as pessoas se relacionavam com os espaços da cidade, onde se fez necessária a implementação de novas formas de planejamento e gestão urbanos (LEITE; AWAD, 2012).

No Brasil, o processo de reestruturação produtiva aconteceu em meados da década de 80, de forma lenta e seletiva, tomando grandes proporções apenas a partir de 1990, devido à sucessão de governos democráticos e da liberalização do comércio e investimentos financeiros. As cidades passaram então a aderir um estilo de marketing que ficou conhecido como “embelezamento de cidades”, ou “*marketing city*” que visava projetos de regeneração urbana nos centros históricos e adotava um planejamento estratégico. Elas também tiveram fundamental importância na reestruturação econômica, ao mesmo tempo em que sofreram profundas transformações com a saída de grandes indústrias e formação de amplos espaços vazios (LEITE; AWAD, 2012).

As transformações morfológicas advindas desses processos obrigaram as cidades a lidar com seus “novos espaços” de forma estratégica de modo a evitar o declínio urbano, ou seja, o “processo de deterioração e declínio das áreas centrais ou marginalizadas, mantendo a cidade em constante renovação” (MOURA; GUERRA; SEIXAS; FREITAS, 2006, p.3). A necessidade de manter a cidade funcional impulsionou estudos e propostas de intervenção que reativassem os espaços, envolvesse decisões participativas, e preservassem a memória cultural e sua identidade, além de conservar sua dinâmica dentro da esfera urbana. Dessa forma, surgem conceitos que associam teoria e propostas de ação, como a renovação urbana, reabilitação, requalificação e revitalização (MOURA; GUERRA; SEIXAS; FREITAS, 2006).

“As áreas industriais obsoletas se tornam alvo dos grandes projetos urbanos, principalmente nas metrópoles dos países desenvolvidos, como concentradoras de estratégias de intervenção no espaço ora degradado e subutilizado. É a reconversão industrial. Vazios urbanos tornam-se palco da implantação desses projetos aliados ao surgimento de políticas urbanas de desregulamentação urbanística e parcerias entre o poder público e a iniciativa privada. São os chamados clusters urbanos criativos” (LEITE; AWAD, 2012, p. 10).

De acordo com o dicionário, revitalizar significa tornar a vitalizar ou dar nova vida a algo/alguma coisa. O termo revitalização urbana, refere-se a reavivar determinados lugares levando em consideração todos os fatores envolvidos, buscando implementar ações que não prejudiquem nenhuma das partes, mas que proporcione integração. Possui dois aspectos fundamentais: manter a identidade local e a forma como o lugar se relaciona com a cidade, criando um processo que ocorre de forma gradual, podendo ser de médio a longo prazo, que visa promover uma intervenção sustentável (MOURA; GUERRA; SEIXAS; FREITAS, 2006).

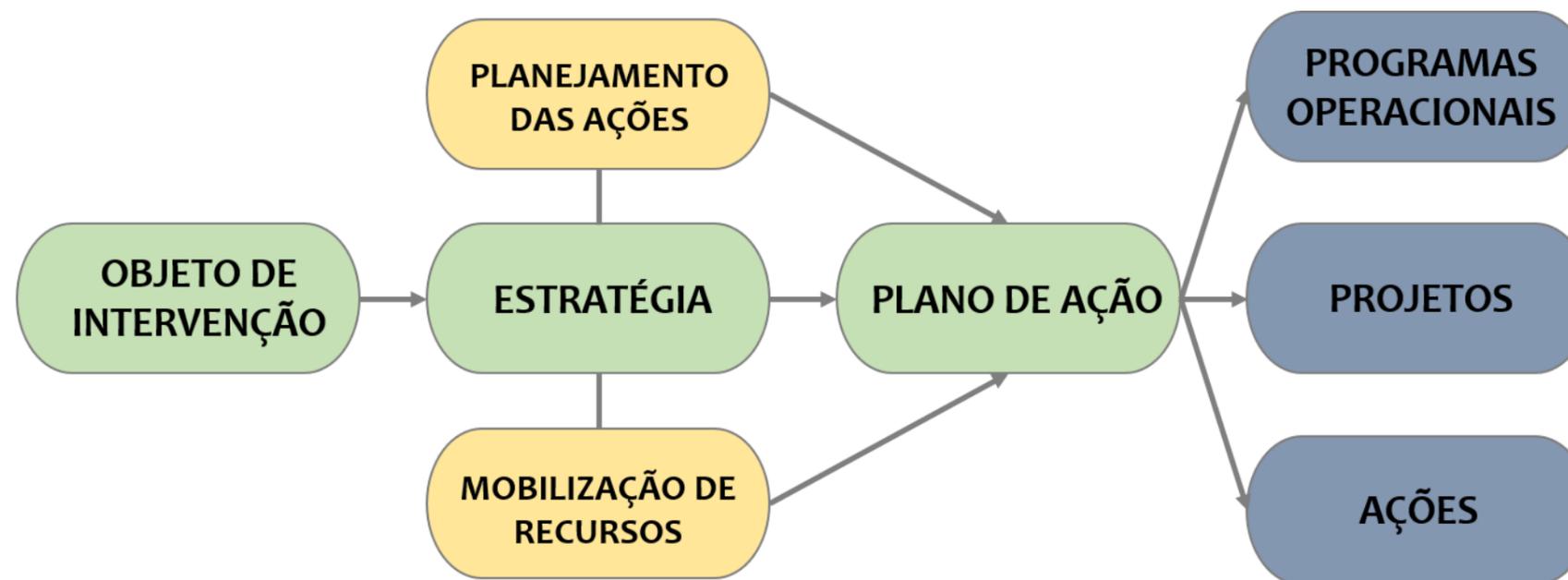
As cidades constantemente se reinventam, e os projetos urbanos precisam dar suporte as novas configurações que surgem a todo momento. Com os atuais padrões de organização do território “os vazios urbanos apareceram como espaços de ruptura do tecido urbano” , que se tornaram com o decorrer do tempo, espaços degradados e subutilizados (LEITE; AWAD, 2012, p. 93). A revitalização urbana em espaços como esses precisa agregar funcionalidade ao local, e não simplesmente fazer uma reorganização estética, ou um “embelezamento espacial” . Ao mesmo tempo, é preciso estar atento a forma como a intervenção influenciará a todos de maneira geral, porque ações desse tipo, quando mal planejadas costumam acarretar em segregação socioespacial^[18] e gentrificação^[19].

^[18] Também conhecida como segregação urbana, refere-se a periferização ou marginalização de determinadas pessoas ou grupos sociais por fatores econômicos, históricos ou raciais (PENNA, 2014).

^[19] O termo se refere ao processo de mudança nas paisagens urbanas, aos usos e significados de zonas antigas ou populares da cidade que apresentam degradações físicas, atraindo moradores de rendas mais elevadas e aumentando os custos dos serviços da região, conseqüentemente levando a expulsão de antigos residentes (ALCÂNTARA, 2018).

De acordo com o geógrafo francês Jean Labasse, espaços que em algum momento da história tiveram importante uso para a população mas sofreram com o processo de descentralização, perdendo sua função inicial podem ser considerados *friches sociais* ou *friches urbanas*^[20] (MENDONÇA, 2011). A revitalização urbana desses espaços se mostra essencial para sua reinserção na malha urbana como área funcional e seu planejamento precisa ser um processo integrador, multidisciplinar, que envolva o desenvolvimento de estratégias participativas, efetue uma reabilitação física, social e cultural, promova a economia local, disponha de ações de médio a longo prazo que validem e estimulem a consolidação da intervenção, e simultaneamente, desenvolva processos de captação de recursos, através de parcerias públicas e privadas (MOURA; GUERRA; SEIXAS; FREITAS, 2006). O conceito está relacionado aos “ciclos industriais” e a “descentralização industrial”, que provocou mudanças nos âmbitos sociais, econômicos e espaciais (MENDONÇA, 2011).

FIGURA 18 - Processo de Revitalização Urbana



Fonte: MOURA; GUERRA; SEIXAS; FREITAS, 2006. Alterado pela autora.

3.1 REVITALIZAÇÃO URBANA – ESTUDOS DE CASO

A seguir alguns estudos de caso contendo revitalizações urbanas em ambientes semelhantes ao da linha férrea de Presidente Prudente - SP serão apresentados, mostrando algumas intervenções e como elas refletiram no ambiente urbano. Todas partiram do mesmo princípio, a desativação das linhas férreas em suas respectivas cidades e encontraram soluções a partir de projetos que visassem contemplar integração, mobilidade, sustentabilidade e preservação do patrimônio histórico e da memória cultural.

3.1.1 CASO 1 - PROPOSTA ESTRATÉGICA NA OPERAÇÃO URBANA DIAGONAL SUL EM SÃO PAULO

A Orla Ferroviária na Região Metropolitana de São Paulo configura-se como uma extensa área que margeia a linha férrea e possui territórios fragmentados, com amplos terrenos vagos, iniciando no bairro da Lapa (Zona Oeste de São Paulo), percorrendo a região central (Moinho central e Luz), a região Sudeste (Brás, Mooca e Ipiranga, até o ABC (ao longo do rio Tamanduateí). No início do século XX, era um importante transportador da industrialização, como antiga linha férrea Santos-Jundiaí. Com a desocupação das indústrias e a decadência do transporte ferroviário transformou-se em um grande espaço vazio, fragmentado e descaracterizado que abrange uma extensa área linear, favorecendo uma nova oportunidade de projeto articulador (LEITE; AWAD, 2012, p.201).

FIGURA 19 - Diagonal Sul, Orla Ferroviária - São Paulo

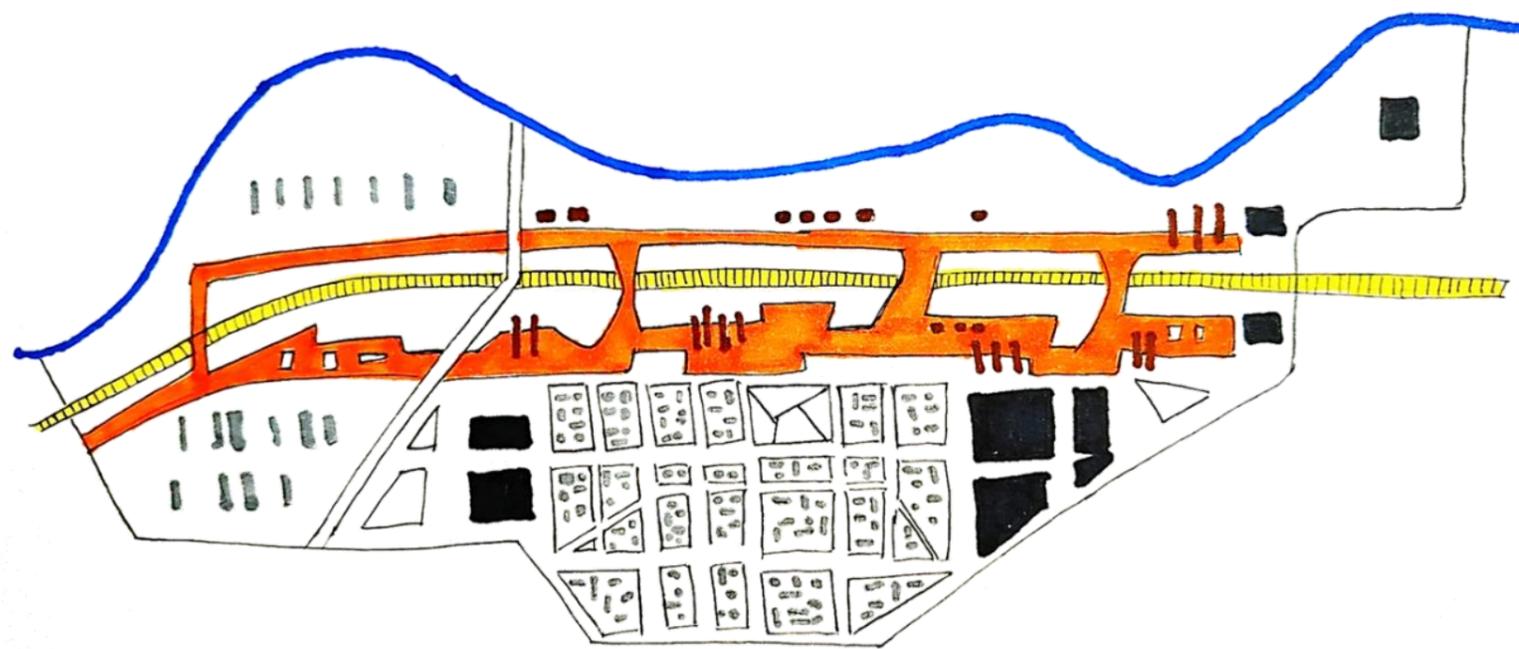


Fonte: Vitruvius^[21]

^[21] Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.102/2958>. Acesso em: 02 abr. 2020.

Foi feita uma proposta de intervenção alicerçada em quatro matrizes urbanas complementares, sendo elas: infraestruturas, fluxos, eixos verdes e bordas urbanas. O primeiro item visa a reutilização das infraestruturas históricas existentes e das estruturas urbanas, modernizando o sistema ferroviário e transformando-o em metrô de superfície. Também foram propostas a modernização das estações, criação de novas, reativação do patrimônio existente, recapacitação da área industrial, recuperação do rio Tamanduateí e sua utilização como meio de transporte de curta distância (LEITE; AWAD, 2012, p.201).

FIGURA 20 - Croqui com análise da atual Diagonal Sul, na Orla Ferroviária de São Paulo



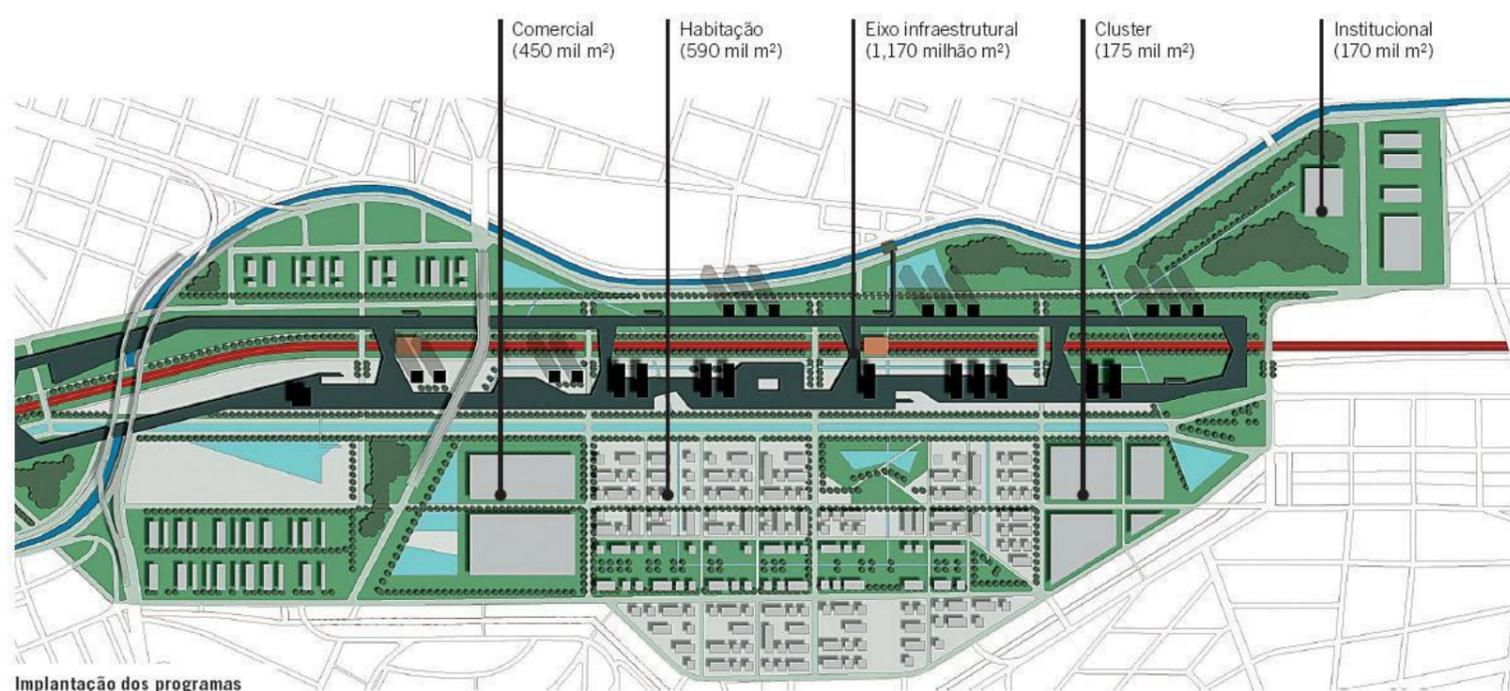
LEGENDA

- RIO TAMANDUATEÍ
- LINHA FÉRREA
- INFRAESTRUTURA EXISTENTE

Fonte: a autora.

A proposta para os fluxos contemplaria uma combinação de projetos para o sistema de transportes (viário, pedestres e coletivo), incentivo à intermodalidade entre modos de transporte, continuidade do tecido urbano e a criação de uma linha inteligente junto à linha férrea. A criação de um parque linear conectando todos as áreas fragmentadas da Orla Ferroviária daria origem a um eixo verde articulado aos equipamentos já existentes no local e nas bordas urbanas foi proposta a implementação de uma habitação coletiva de interesse social, denominada "cidade para todos", que estaria conectada aos sistemas de transporte e ao parque linear. Essa proposta se mostra relevante por ser a mais extensa operação urbana oficialmente delimitada pelo poder público no Brasil (LEITE; AWAD, 2012, p.202).

FIGURA 21 - Proposta de Intervenção da Diagonal Sul - São Paulo

Fonte: Vitruvius^[22]

Embora o projeto ainda não esteja implementado, os objetivos contemplados pelo mesmo são: criação de uma nova qualidade em espaços públicos, limpeza de áreas contaminadas, construção de equipamentos públicos significativos, promover a inclusão social e uma maior democratização do território, aumentar os investimentos públicos e privados, propiciar a regeneração urbana, assegurar a sustentabilidade, incentivar novas formas de uso e apropriação dos espaços, dinamizar os ativos urbanos, melhorar os fluxos e as condições de circulação, assim como a distribuição de bens e serviços (LEITE; AWAD, 2012, p.210).

^[22] Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.102/2958>. Acesso em: 02 abr. 2020.

3.1.2 CASO 2 - THE 606 – CHICAGO

A linha férrea de Bloomingdale, construída em 1873 na região noroeste de Chicago fazia parte de uma das ações do plano de reconstrução da cidade, que sofreu com um incêndio que durou três dias em 1871 e foi responsável por uma grande destruição. A linha, que funcionou por cerca de 100 anos teve uma redução no fluxo de trens em 1980 e em 1990 caiu em desuso, sendo substituída por novas formas de transporte. Os trilhos passaram então a ser preenchidos por vegetação e foram vistos pelos moradores dos arredores como uma oportunidade de aumentar suas áreas verdes, já que um dos bairros adjacentes, o Logan Square, era um dos que possuíam menor quantidade de vegetação da cidade (GAETE, 2016).

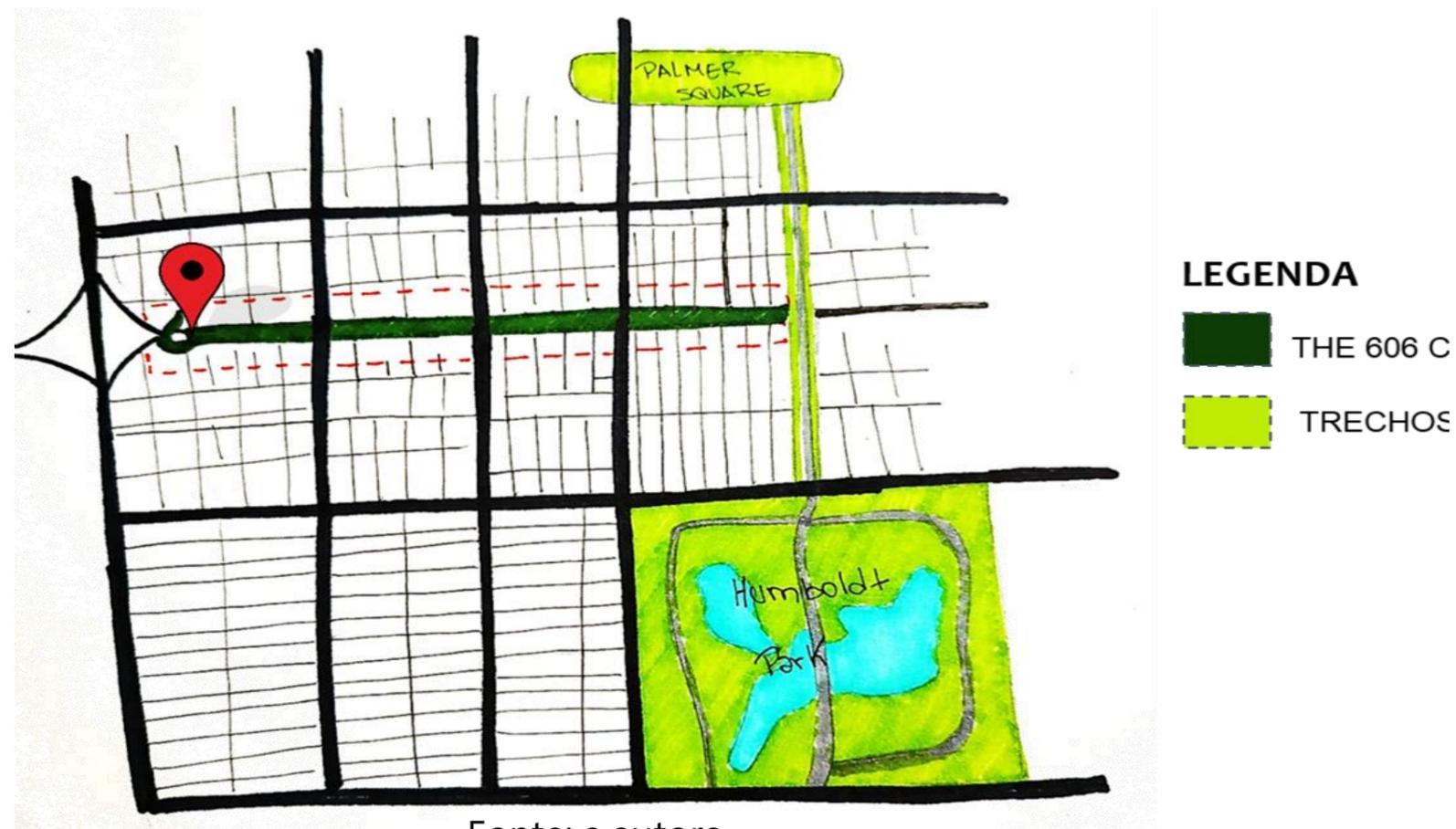
FIGURA 22 - Linha férrea de Bloomingdale, Chicago



Fonte: Archdaily^[23]

De acordo com Gaete (2016), o interesse da população na proposta originou uma organização chamada *Friends of the Bloomingdale Trail* que junto com a The Trust for Public Land (TPL) avaliaram as características do local e determinaram que um parque urbano linear poderia ser implementado, margeando os trilhos e construindo um corredor para pedestres e ciclistas. O nome “The 606” está associado ao código postal dos bairros adjacentes e o parque começou a ser construído em 2013, com as obras de recuperação das pontes e viadutos ferroviários. Para que o projeto funcionasse “foi necessário conectar seis parques existentes e criar 12 pontos de acesso, localizados a cada 400 metros, além de instalar 17 rampas de acesso para garantir que todos possam desfrutar do parque” .

Figura 23 - Croqui da localização do 606 em Chicago, próximo a Palmer Square e Humboldt Park



Fonte: a autora.

FIGURA 24 - The 606, Chicago, após a intervenção



Fonte: CURBED CHICAGO^[24]

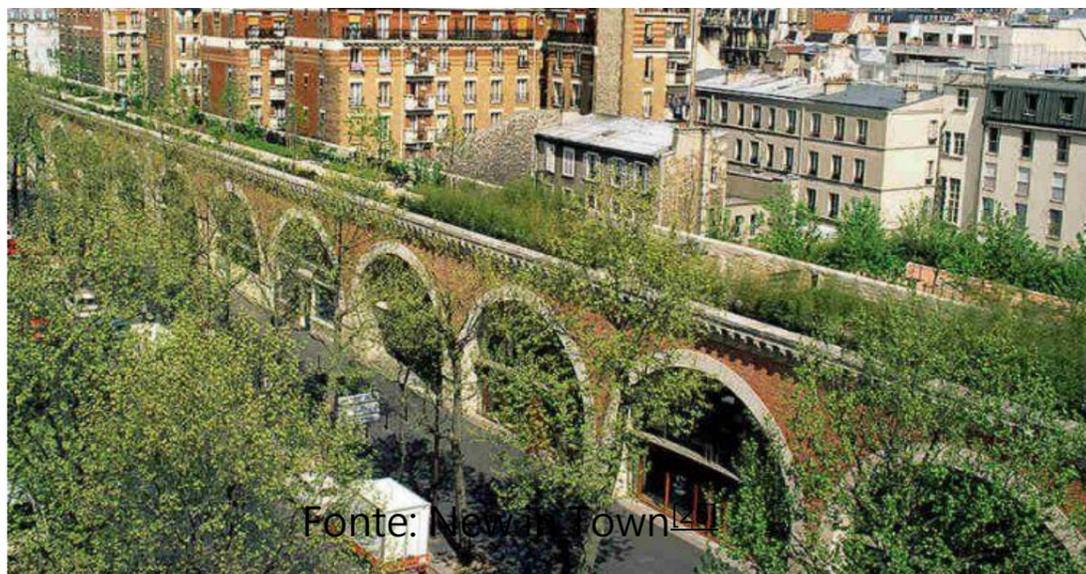
O projeto conseguiu proporcionar um amplo espaço urbano linear que foi inaugurado em 6 de junho de 2015, sem interrupções viárias e rico em vegetação. Impulsionada pela população, a obra custou US\$ 95 milhões, sendo US\$ 54 milhões de fundos públicos, US\$ 18 milhões de doações privadas e o restante obtido através de campanhas organizadas pelos cidadãos. O parque também recebe intervenções urbanas e eventos culturais (GAETE, 2016).

^[24] Disponível em: <https://chicago.curbed.com/2016/10/10/13228150/606-trail-chicago>. Acesso em: 04 abr. 2020.

3.1.3 CASO 3 - *Promenade Plantée* – Paris

Localizado em Paris, o *Promenade Plantée* foi o primeiro parque elevado do mundo. Foi criado sobre um viaduto construído em 1853, que abrigava uma linha ferroviária ligando *Bastille de Varenne* à *Saint-Maur* (Viagem lado b, 2018). Com a desativação dos trilhos em 1969, o arquiteto Jacques Vergely e o arquiteto paisagista Philippe Mathieux planejaram em 1988 um espaço verde totalmente diferente dos outros encontrados na cidade (NUNES, 2015). Apesar de inaugurado em 1994, levou cerca de uma década para que sua revitalização fosse totalmente finalizada e hoje é conhecido oficialmente como *Coulée Verte René-Dumont*.

FIGURA 25 - *Promenade Plantée*, Paris

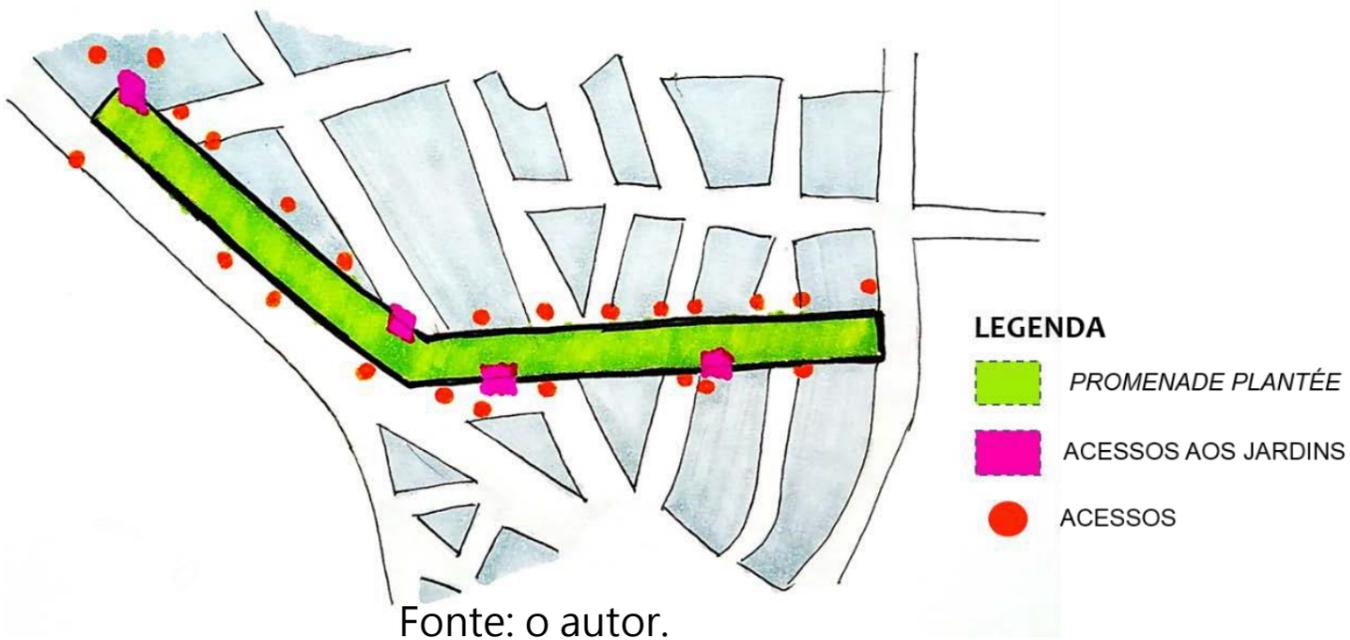


Fonte: New York Town

Seus 71 arcos, construídos juntamente à linha férrea também foram restaurados e passaram a fazer parte do grande complexo. O espaço conta com um fácil acesso, com ônibus e metrô, possui boa infraestrutura e mobilidade urbana. Outro ponto diferencial é o "*Viaduc des Arts*", uma área criada pelos arcos abaixo do viaduto e que possui inúmeras lojas especializadas em artes, com fabricantes locais, vendendo instrumentos musicais, objetos de marcenaria, oferecendo serviços de restauração têxtil, estilistas entre outros. Cerca de cento e cinquenta artesãos expõem suas mercadorias e incentivam o artesanato regional. O espaço também possui cafés, pequenos restaurantes e lanchonetes, para incentivar a permanência e a convivência das pessoas (NUNES, 2015).

"O complexo do parque elevado chamado de Promenade Plantée, que significa "passarela arborizada", tem 4,5km de extensão, começando na Opéra de la Bastille, onde ficava a antiga estação de trem, contemplando o Viaduc des Arts (viaduto das artes) e o parque Jardin de Reuilly. Os arquitetos projetaram um ambiente de jardim ao longo do antigo viaduto, onde se encontram roseiras, arbustos, lavandas, bambus, heras, árvores de limão e muitas outras variedades" (NUNES, 2015).

FIGURA 26 - Croqui do Promenada Plantée e seus acessos



Essa intervenção se mostra relevante por ser uma precursora dos parques lineares urbanos em linhas férreas desativadas. A partir desse projeto outros como os anteriormente citados surgiram, além de muitos outros como a *High Line*, e houve uma preocupação maior com as extensas áreas lineares degradadas das cidades, que aparentemente não tinham uma função social e não se encaixavam no complexo sistema urbano. É importante lembrar que toda intervenção tem seus aspectos positivos e negativos, sendo necessário um estudo prévio para minimizar os riscos e problemas e para que o impacto seja assertivo. A tabela a seguir compara as intervenções e seus resultados:

TABELA 1 - Comparação entre as intervenções

	DIAGONAL SUL - SP	THE 606 - CHICAGO	PROMENADE PLANTÉE - PARIS
SITUAÇÃO ANTES DA INTERVENÇÃO	Linha férrea desativada; Espaço vazio, fragmentado e descaracterizado.	Linha férrea desativada; Espaço sem uso coberto por vegetação.	Viaduto com linha férrea desativado; Espaço sem uso.
PROJETO DE INTERVENÇÃO	Revitalização com implementação de projetos de melhoria de fluxos, criação de eixos verdes, melhoria das infraestruturas e preservação do patrimônio existente.	Revitalização com a implementação de um parque urbano linear, com um corredor para pedestres e ciclistas; Melhoria na infraestrutura urbana.	Revitalização com a criação de espaços verdes e incentivo ao comércio local.
SITUAÇÃO ATUAL	Não implementado	Implementado e em uso pela população.	Implementado, em uso e considerado um ponto turístico.
CONSIDERAÇÕES	Embora o projeto visasse integração e contemplasse ideais importantes não foi devidamente incentivado e não houve participação da população.	Com o apoio da população e dos moradores locais conseguiu os investimentos necessários para sua implementação e esse envolvimento foi essencial para o impulsionamento e concretização da obra.	A proposta foi apoiada pela população por incentivar a economia local e embora possuísse um projeto simples, obteve resultados muito positivos que continuam vigorando até os dias de hoje.

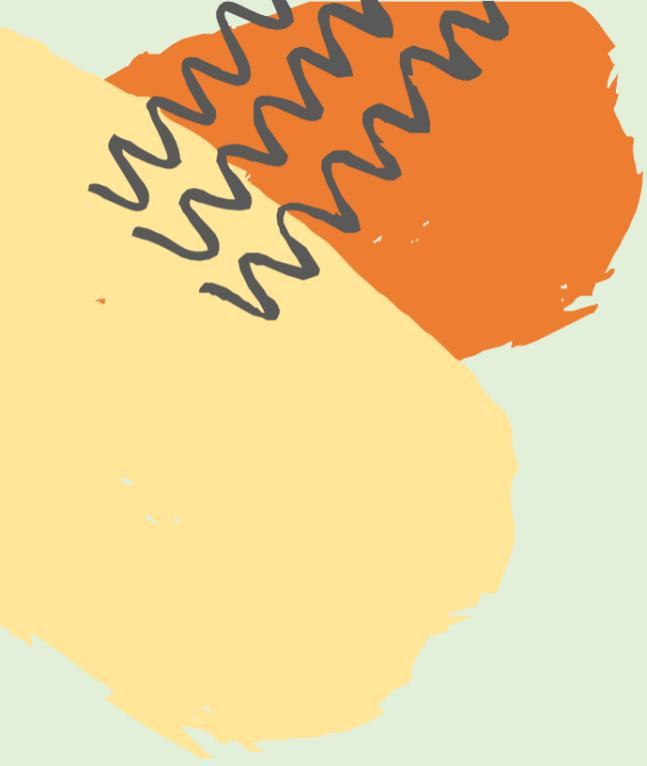
Fonte: Elaborado pela autora.

Tendo em vista os resultados das intervenções é possível concluir que uma parte fundamental no desenvolvimento das ações de revitalização é o apoio popular, pois é ele que impulsiona e dá suporte para a realização dos projetos urbanos. Por isso é preciso pensar na integração de todas as áreas envolvidas e como isso funcionará na prática, principalmente para as pessoas que moram nos arredores ou utilizam o espaço com frequência. Muitos são os projetos que fracassaram por esse motivo ou que tiveram consequências desastrosas no decorrer de sua implantação. Nesse sentido, duas grandes intervenções podem ser citadas, que embora hoje sejam consideradas por muitos como grandes marcos na história de duas cidades, mudaram completamente a vida de seus moradores e tiveram grandes impactos negativos, sendo elas o Plano Haussmann em Paris e a Reforma Urbana de Pereira Passos no Rio de Janeiro.

Em suma, o plano de Haussmann, a mando de Napoleão III consistia em uma total reconstrução da cidade de Paris na época (1851-1870), que destruiu inúmeras construções históricas medievais, abriu amplas avenidas para conter futuras revoltas, construiu grandes parques, elaborou um sistema de esgoto (devido a situação de insalubridade da cidade e facilidade de propagação de doenças), deu origem a novas infraestruturas (rede de gás subterrânea, iluminação pública, fontes, banheiros públicos), além de padronizar as fachadas das construções no geral (ALBUQUERQUE, 2018). A cidade de Paris como é conhecida hoje é um retrato dessa intervenção, que tinha o “embelezamento” estratégico como um de seus objetivos, e que apesar de parecer interessante destituiu muitas pessoas de suas casas, arruinou o patrimônio histórico de épocas passadas, e deu lugar a uma cidade totalmente nova, turística, perdendo muitas de suas características originais.

Seguindo os passos de Haussmann, o prefeito da cidade do Rio de Janeiro (1902-1906), Pereira Passos, também foi responsável por uma grande intervenção com o objetivo de “higienizar” e modernizar a cidade. Para isso, também realizou diversas demolições, que ficaram conhecidas como o “bota-abaixo”, e assim como Haussmann, criou largas avenidas, melhorou o saneamento, arborizou diversas áreas da cidade entre outras providências (WANDERLEY, 2017). É importante ressaltar que essas transformações visavam “europeizar” a cidade do Rio de Janeiro e as ações realizadas foram responsáveis por uma grande segregação socioespacial e gentrificação, destruindo cortiços e “realocando” os antigos moradores (de baixa renda) de áreas centrais para as periferias, dando origem às primeiras aglomerações que se transformaram nas favelas que perduram até hoje.

Embora esses dois exemplos tratem de “reformas urbanas” e não necessariamente da revitalização dos espaços, são ótimos exemplos do que acontece quando o projeto tem em vista apenas interesses econômicos ou que não objetivem melhorar a vida dos habitantes e usuários. A verdadeira revitalização precisa levar em consideração todos os aspectos e proporcionar um espaço irrestrito, de qualidade, acessível, que não segrega e que assegura a liberdade para todos. Também precisa assegurar que os moradores dos arredores não sofram gentrificação com o aumento do valor dos imóveis pela especulação imobiliária e que a memória cultural possa ser preservada. Esse tipo de intervenção precisa agregar pontos positivos aos já existentes e não alterar completamente a logística do lugar para proporcionar novos usos.



4. COMO INTERVIR E REVITALIZAR ESPAÇOS PÚBLICOS

4. COMO INTERVIR E REVITALIZAR ESPAÇOS PÚBLICOS

Existem inúmeras formas de planejar e revitalizar espaços urbanos e diversas teorias tratam de pontos de vista diferentes sobre como a situação deve ser conduzida. Um grande desafio nas intervenções urbanísticas refere-se a evitar a espetacularização da cidade e a homogeneização baseada em padrões externos que não dizem respeito à cultura local e aos costumes da população. Cada vez menos a cidade é concebida pela apropriação do próprio cidadão e ao invés disso, prioriza-se os turistas, e de acordo com a arquiteta Paola Jacques em seu texto *Errâncias Urbanas*, “assim, a memória da cultura local – que a princípio deveria ser preservada – se perde, e em seu lugar são criados grandes cenários para turistas” (JACQUES, 2005, p.17).

Esse processo, intrínseco as estratégias de *marketing* urbano, busca construir uma nova imagem para a cidade, transformando-a em uma “cidade-espetáculo”, que cada vez conta menos com a participação popular, fazendo com que os habitantes passem de atores da cidade a meros figurantes. Uma das chaves para a reversão desse quadro está no incentivo à multiplicidade de usos e no projetar contemplando a diversidade. A revitalização urbana, seria, portanto, uma forma de ativar diversificadas atividades e de promover a presença de diferentes públicos, propiciando a participação pública, a experiência afetiva e a vivência dos espaços urbanos (JACQUES, 2005,).

De acordo com Montaner (2017), “o trabalho do arquiteto consiste em antecipar as formas (novas ou recicladas) destinadas a satisfazer necessidades futuras” (MONTANER, 2017, p.7). Para isso, é necessário entender e prever os usos e experiências das pessoas vinculados aos espaços. Uma das formas de compreender os espaços é a construção de diagramas, que no âmbito da arquitetura são representações que ajudam na leitura analítica da realidade, podendo ser usados para registrar ou mapear características intrínsecas ao local de estudo. Os diagramas também são uma forma de análise mais crítica com relação aos espaços, deixando de lado as ideias racionalistas e rompendo com a rigidez dos padrões e da repetição. Os diagramas são, portanto, uma nova forma de interpretação e experimentação dos espaços, buscando apreender a real complexidade dos espaços e suas necessidades (MONTANER, 2017).

Aliada aos diagramas, uma outra forma de estudo e complementação é a deriva urbana. Ela funciona como um novo ângulo de visão do local estudado, deixando-se guiar pelo sentir e não pela racionalidade. No processo da deriva urbana uma área é escolhida e as pessoas caminham sem trajetos pré-definidos buscando ignorar seus preconceitos e enxergando os espaços com novos olhos, como se estivessem vendo tudo pela primeira vez. A intenção é identificar pontos chave e sensações que o espaço proporciona e basear seus estudos e projetos em cima dessas avaliações, como forma de obter o melhor resultado possível, ignorando padrões e criando algo personalizado que realmente alcance seus objetivos.

De acordo com Debord (1958), o conceito de deriva urbana está ligado ao reconhecimento da natureza psicogeográfica^[26] dos espaços, que foge das noções clássicas da visão captadas em passeios ou viagens e que vai muito além disso. Nesse tipo de experiência todas as impressões contam, sejam elas microclimas, conjuntos urbanos, zonas psíquicas, topografia, enfim, tudo o que chama a atenção e pode influenciar no resultado final do estudo ou projeto, porque no dia-a-dia todos esses fatores constituem um papel importante na apropriação dos espaços e determinam como será a construção de vínculos entre os usuários e o local.

No livro “Caminhar e parar” (2017), o autor Francesco Careri também fala sobre a importância da análise não convencional e da necessidade de adentrar os espaços e observar como as relações entre espaço-usuário ou entre usuário-usuário se constroem. Para ele, é inconcebível projetar sem ter um conhecimento mais profundo do local de estudo, como é possível observar no trecho de seu livro a seguir:

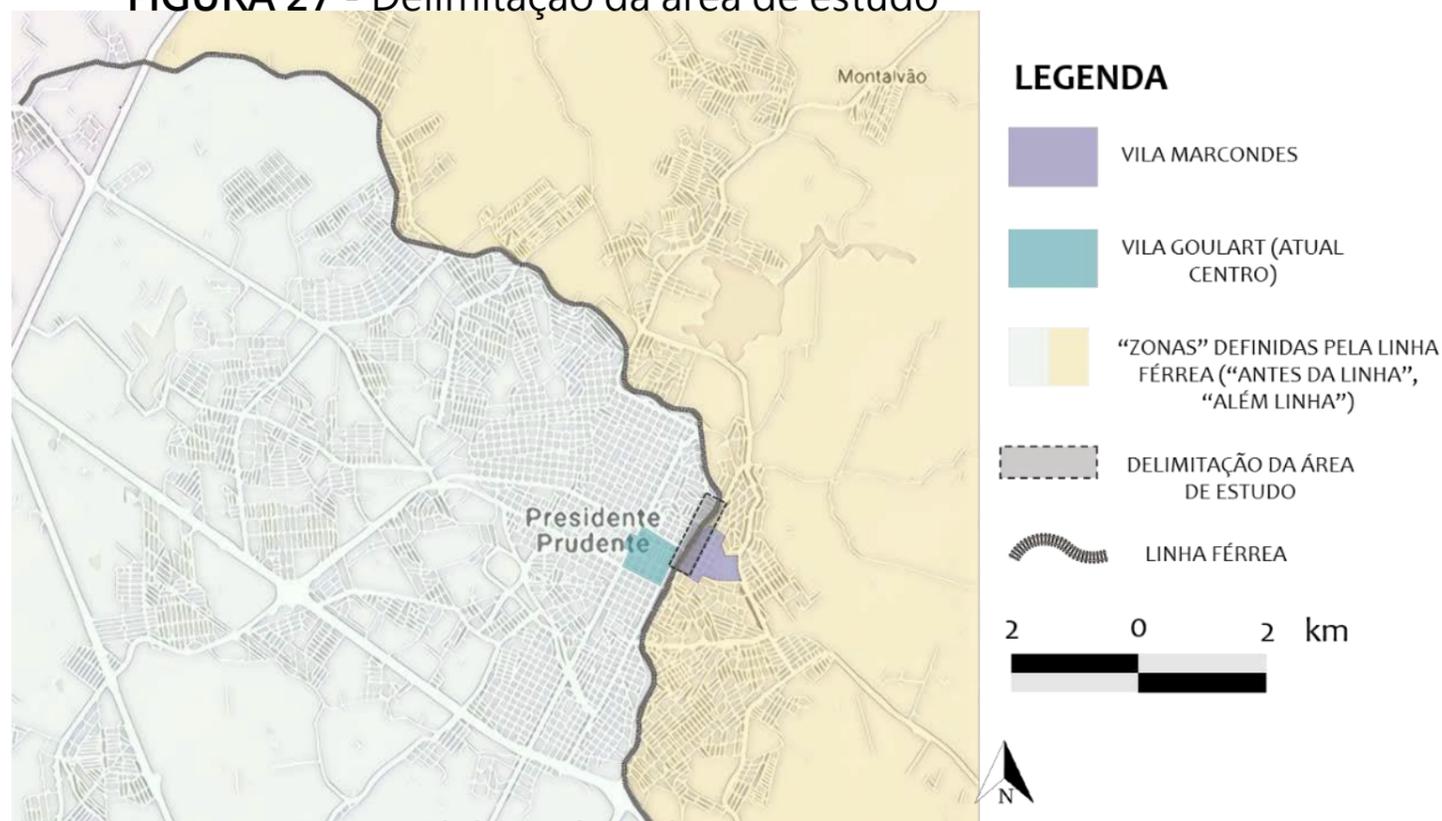
É importante navegar junto à costa e observar as paisagens, mas também entender onde descer a âncora, encontrar quem mora naquelas terras, descobrir estratégias para ir ao encontro dele, aprender a cumprimentar. Sem tudo isso, construir objetos e edifícios para uma ação com fim em si mesma, vazia de significado, incapaz de produzir mito, história, cultura. A arte de ir ao encontro de alguém produz conhecimento recíproco entre as pessoas que se movem em nosso novo mundo e nos ajuda a imaginar, com elas, uma outra maneira de habitá-lo (CARERI, 2017, p.34).

Os estudos que serão apresentados a seguir por formas de mapas de situação e croquis consideraram essas duas teorias, mas tiveram que ser adaptados pelo momento de pandemia pelo covid-19 vivido na época da construção do presente trabalho. A necessidade de isolamento social e do afastamento de áreas públicas da cidade, assim como de outras pessoas, transformou a forma como os usuários veem o mundo e essa percepção está presente nas análises feitas por meio de cartografias. Outro ponto importante a ser ressaltado é que devido às restrições impostas pelos órgãos do governo e da saúde os estudos não foram feitos de forma convencional, portanto, ao invés de caminhar, foi feito uso do carro como forma de deslocamento e os registros foram feitos através da janela e em alguns pontos, onde não haviam pessoas, foi possível fazer pequenos trajetos a pé.

^[26] De acordo com Debord, a psicogeografia tem como objetivo “o estudo de leis precisas e dos efeitos exatos do meio geográfico, conscientemente organizado ou não, em função de sua influência direta sobre o comportamento afetivo dos indivíduos” (DEBORD, 1955).

A área de estudo compreende o trecho da linha férrea localizada entre a Praça da Bandeira e a rotatória da rua Dr. Hugo Lacorte Vitale. Dentro dela encontram-se algumas das primeiras indústrias instaladas no início da formação da cidade de Presidente Prudente, e em seus arredores os primeiros núcleos urbanos que deram origem à cidade que conhecemos hoje, a Vila Marcondes, e a Vila Goulart (atual centro). A linha férrea visivelmente “corta” a cidade em duas, como é possível ver na figura 27, originando duas grandes zonas com áreas que são popularmente conhecidas como as “antes da linha” ou as “além linha”. As áreas além linha costumam ser consideradas pela população como marginalizadas e perigosas, mas analisando é possível perceber que um forte fator para essa separação é a topografia, que fica visivelmente mais acidentada, enquanto do outro lado, permanece mais constante.

FIGURA 27 - Delimitação da área de estudo



Fonte: Elaborado pela autora.

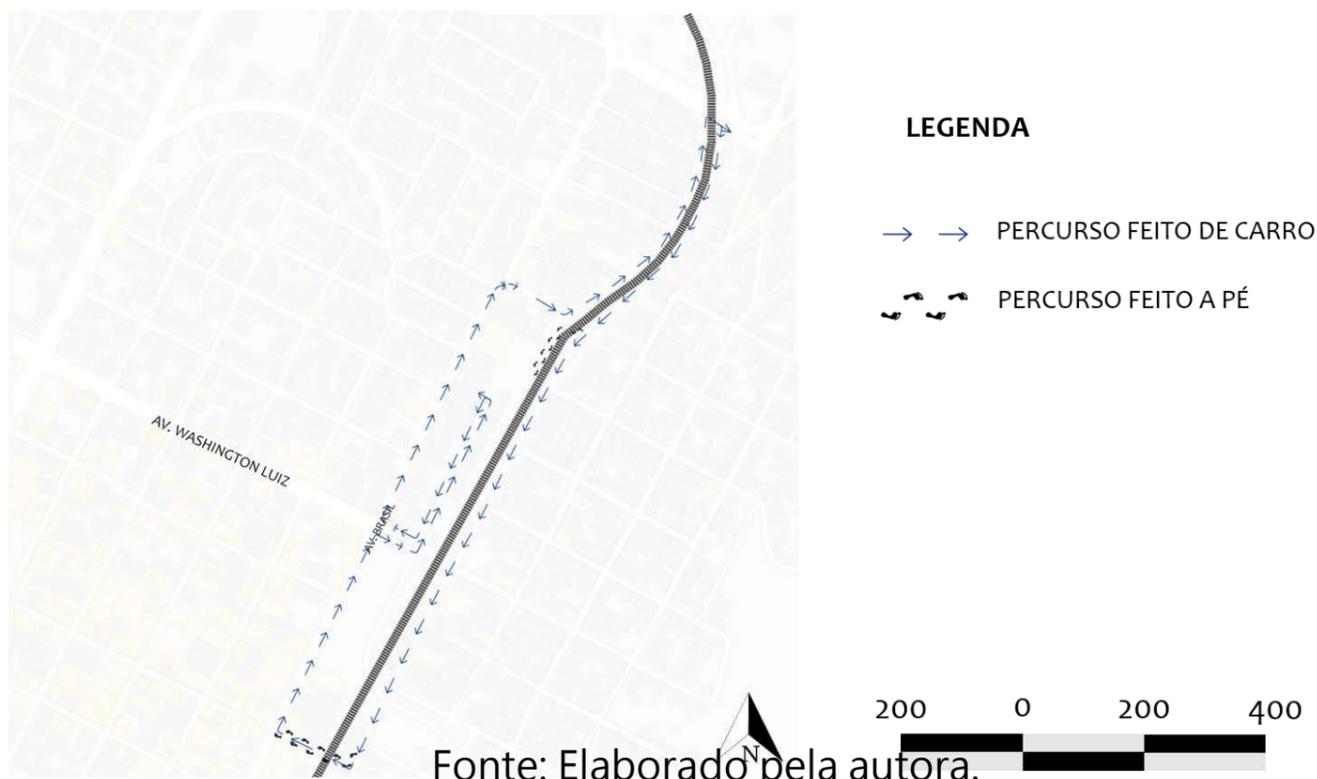
FIGURA 28 - Principais pontos de referência nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente - SP



Fonte: Elaborado pela autora.

Os principais pontos de referência identificados que permeiam a linha férrea foram: o viaduto Comendador Tanel Abbud, que tem acesso por um lado pela rua Srg. Firmino Leão e do outro pelas avenidas Washington Luiz e Brasil, a igreja Nossa Senhora Aparecida localizada na rua Antônio Lopes de Azevedo, a antiga estação ferroviária, atual PROCON, localizado na Av. Washington Luiz e o Centro Cultural Matarazzo localizado na rua Quintino Bocaiúva. Também foram destacadas as áreas que de acordo com o Google Maps não possuem travessia e os pontos de acesso mais utilizados pela população que diariamente precisa cruzar a linha.

FIGURA 29 - Deriva urbana da linha férrea de Presidente Prudente - SP



A deriva urbana representada no mapa ao lado foi feita em sua maior parte de carro, portanto, os acessos e vias influenciaram muito no resultado e na visibilidade da linha férrea. A permeabilidade é grande do lado direito da linha férrea (Vila Marcondes), já do lado esquerdo (Centro e adjacentes) nesse trecho poucos são os locais de acesso, o que dificulta a análise sem o caminhar. As ruas percorridas de carro foram a Av. Brasil, a rua Gaspar Ricardo e rua Mal. Floriano Peixoto. Os trechos em que houve percurso a pé foram a travessia fora de nível da rua Barão do Rio Branco e um trecho da linha férrea em frente ao centro Cultural Matarazzo. O resultado dessa deriva urbana pode ser observado no croqui a seguir:

4. COMO INTERVIR E REVITALIZAR ESPAÇOS PÚBLICOS

FIGURA 30 - Deriva urbana no entorno da linha férrea de Presidente Prudente - SP

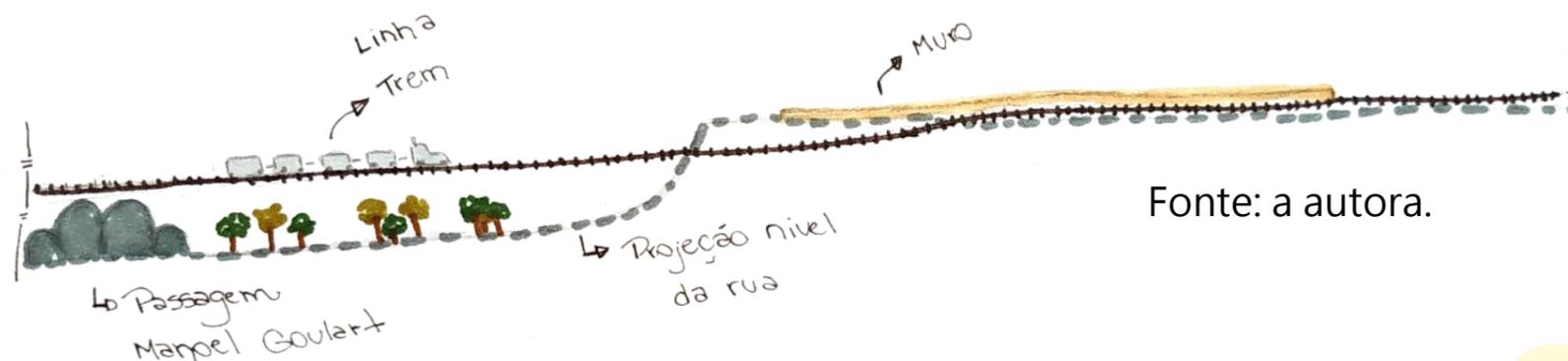


LEGENDA

- - - - • Área sem acesso à linha férrea

Fonte: a autora.

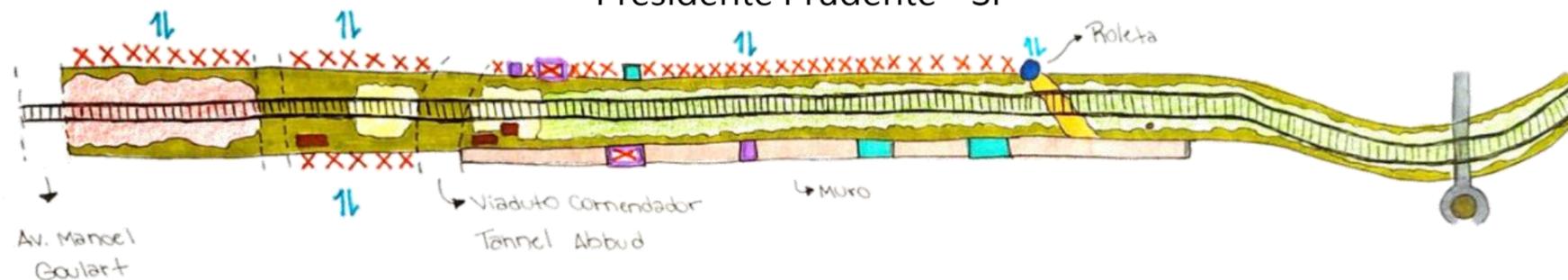
FIGURA 31 - Corte esquemático demonstrando a topografia e a diferença entre os níveis da linha férrea e das vias ao redor



Fonte: a autora.

Através da deriva urbana foi possível identificar as principais tipologias construtivas, gabaritos de altura predominantes, áreas de acesso e zonas psíquicas, além de ajudar a pontuar barreiras físicas. Os arredores desse trecho da linha férrea se constituem basicamente de edifícios comerciais, de até 2 pavimentos, com apenas algumas exceções. Também possui grande quantidade de edifícios históricos industriais que fizeram parte do nascimento da cidade. Na Vila Marcondes o estilo Art Déco ainda é bem presente nas construções históricas e no geral, é uma área com poucas edificações que destoam do conjunto. Com relação aos tipos de uso três zonas foram identificadas, uma zona de insegurança, uma zona neutra e uma zona de segurança.

FIGURA 32 - Percepções obtidas através da deriva urbana nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente - SP



LEGENDA

	ZONA DE INSEGURANÇA		CAMINHO CRIADO PELA POPULAÇÃO		ACESSOS ABERTOS		TENTATIVA DE ACESSO
	ZONA NEUTRA		MURO		ACESSO RESTRITO		EDIFICAÇÕES
	ZONA DE SEGURANÇA		ACESSOS ABERTOS PELA POPULAÇÃO		SEM ACESSO		

Fonte: a autora.

FIGURA 33 - Croqui mostrando o início do muro que separa a linha férrea da Vila Marcondes



Fonte: a autora.

FIGURA 34 - Croqui mostrando a vista de um vão aberto no muro pelos usuários



Fonte: a autora.

Foi possível perceber que as áreas de insegurança são influenciadas por dois fatores principais: falta de acesso devido a topografia e uso marginalizado de usuários de drogas. As demais áreas, apesar de não serem tão comumente utilizadas pela população como um todo apresentam-se como zonas neutras e de segurança, onde não há medo de caminhar e se apropriar do espaço. Nestes espaços foi possível concluir que o principal obstáculo para o uso é a falta de visibilidade. De um lado, um extenso muro separa a linha férrea da rua Mal. Floriano Peixoto e do outro a falta de vias de acesso e as edificações históricas de alto gabarito impedem a vista. A falta de iluminação dentro da área da linha férrea também é um problema. Margeando a linha ao lado do muro é possível perceber que acessos foram criados pelos próprios usuários, quebrando algumas partes para que pudesse ser feita a travessia.

FIGURA 35: Parte quebrada do muro que separa a linha férrea da rua Mal. Floriano Peixoto



Fonte: Fotografado pela autora.

FIGURA 36: Acesso à linha férrea restringido por portão



Fonte: Fotografado pela autora.

FIGURA 37: Travessia principal localizada abaixo do viaduto



Fonte: Fotografado pela autora.

Os acessos encontrados durante a deriva são poucos e a maioria não permite atravessar a linha férrea de um lado a outro, além disso são muito distantes dificultando para quem costuma fazer o trajeto a pé, coisa muito comum em um bairro onde grande parte dos moradores são idosos. O acesso principal fica abaixo do viaduto em uma passagem subterrânea que possui limitação de horário para atravessar, sendo fechada durante a noite para que pessoas não pernoitem por lá. Apesar do uso marginal esse trecho apresenta-se como uma área tranquila e de grande potencial, sendo necessárias intervenções que beneficiassem as pessoas dos arredores e também incentivassem a apropriação do espaço.

FIGURA 38: Vista da linha férrea em frente ao Centro Cultural Matarazzo



Fonte: Fotografado pela autora.

FIGURA 39: Vista da linha férrea



Fonte: Fotografado pela autora.

FIGURA 40: Vista da linha férrea da rua Barão do Rio Branco



Fonte: Fotografado pela autora.

De acordo com os estudos feitos e levando em consideração todas as teorias abordadas no decorrer deste trabalho é possível afirmar que para que a proposta de revitalização urbana nesse espaço funcione alguns pontos precisam estar presentes no projeto, como definição e abertura de acessos, criação de espaços de convivência e projeto de iluminação adequado. Atualmente não há uso massivo dessa extensa área linear por falta de infraestrutura, o que cria nas pessoas a sensação de ser proibido se apropriar, embora na realidade, seja considerado um espaço público, onde as pessoas teriam o direito de ir e vir. O projeto para essa área, deve, portanto, propor planos e estratégias que objetivem o bem comum e que consiga, com o decorrer do tempo, alterar a visão negativa que as pessoas têm dessa área da cidade para que possam usufruir livremente, conferindo vida novamente ao lugar que praticamente deu origem à cidade de Presidente Prudente.



5. LEVANTAMENTO, ANÁLISES E PROGRAMA DE NECESSIDADES

5. LEVANTAMENTO, ANÁLISES E PROGRAMA DE NECESSIDADES

A seguir apresentam-se algumas análises realizadas na área de estudo que deram origem ao programa de necessidades e posteriormente ao ponto de partida do projeto.

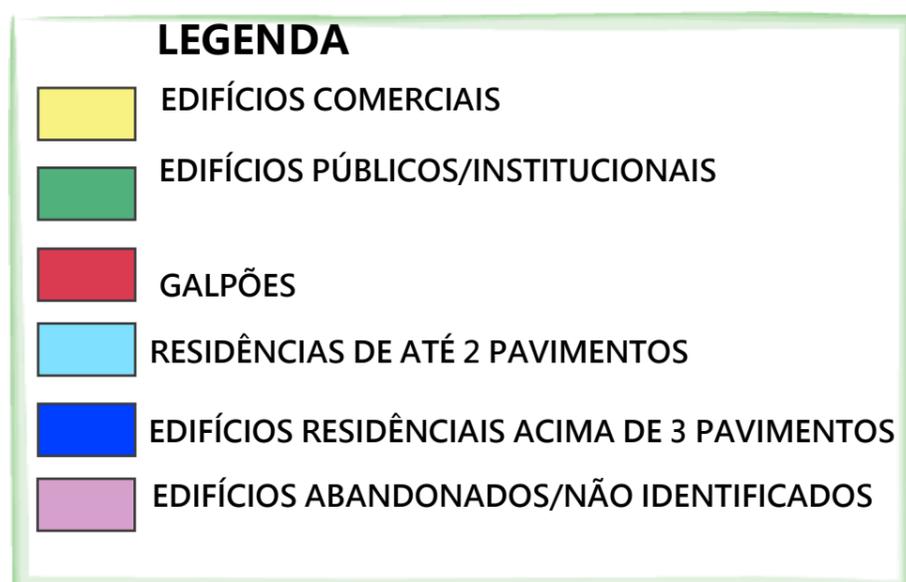
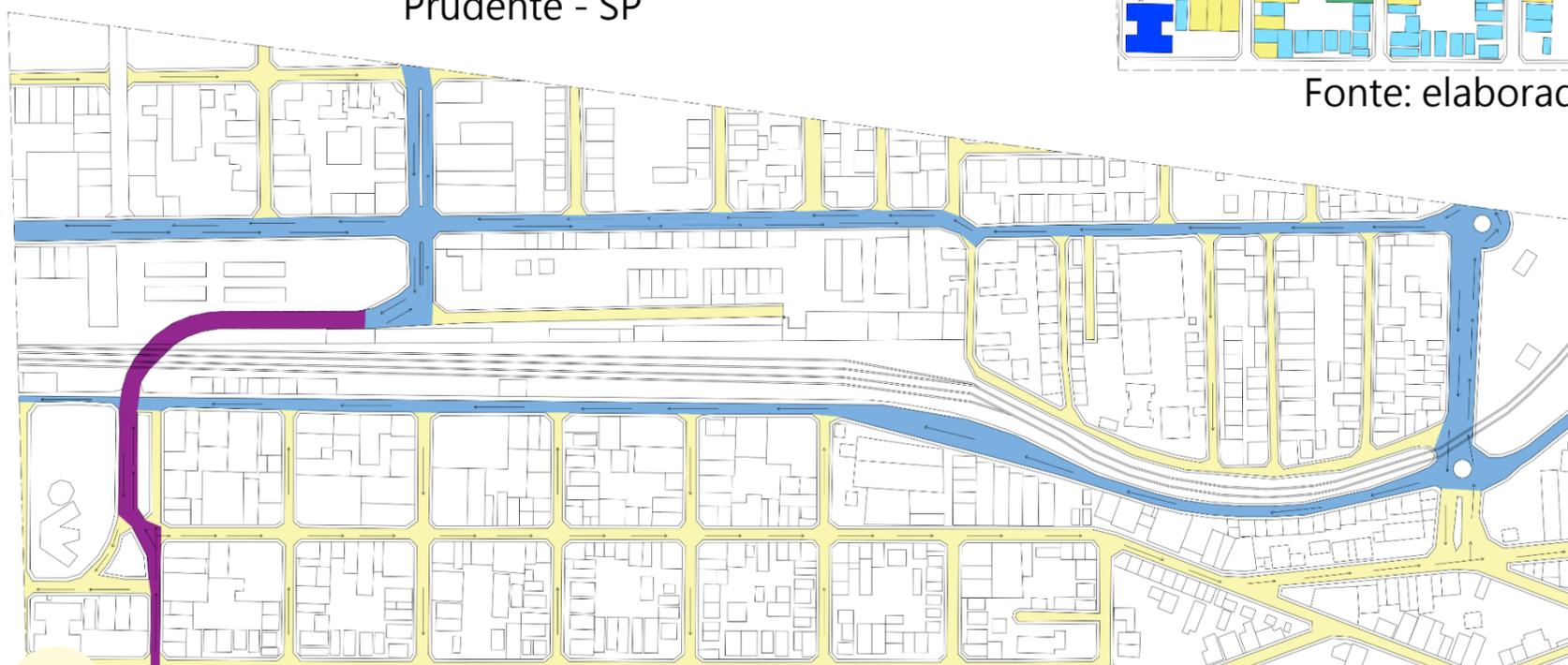


FIGURA 42: Vias do entorno da linha férrea de Presidente Prudente - SP



Fonte: elaborado pela autora.

FIGURA 41: Uso e ocupação do entorno da linha férrea de Presidente Prudente - SP



Fonte: elaborado pela autora.

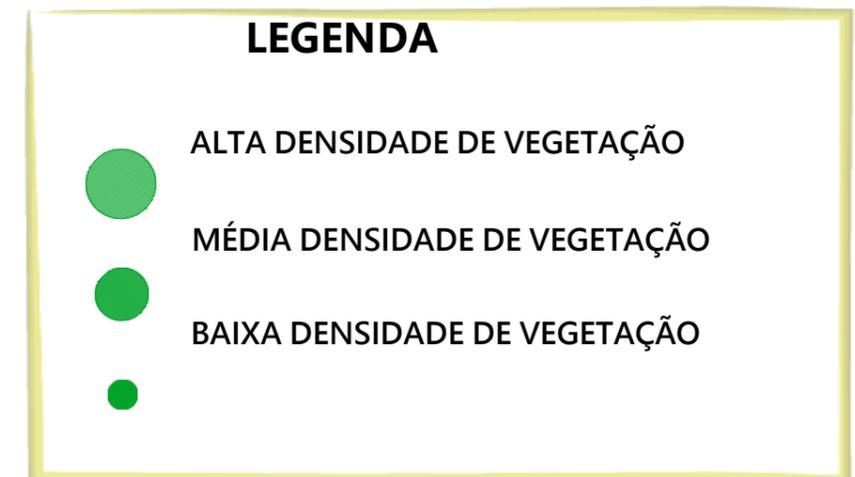


De grande importância histórica e cultural, os arredores da linha férrea possuem inúmeros edifícios comerciais, galpões da época da fundação da cidade e residências, em sua maioria de até dois pavimentos. As vias que permeiam o local classificam-se entre: locais, estruturais e coletoras, a seguir é possível perceber análises de infraestrutura e vegetação.

FIGURA 43: Análise de infraestrutura e equipamentos urbanos nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente - SP



FIGURA 44: Massas de vegetação existentes nos arredores da linha férrea de Presidente Prudente - SP



Embora possua uma grande extensão linear, apenas uma parte do trecho da linha férrea estudado dispõe de vegetação. Essas, em sua maioria espécies nativas, estão dispostas nas tabelas construídas após levantamento realizado com a ajuda do Prof. Me. Luciano Katsumy Osako, que se encontram a seguir.

TABELA 2: Levantamento arbóreo da linha férrea de Presidente Prudente – SP (Parte 1)

LEVANTAMENTO ARBÓREO DA LINHA FÉRREA DE PRESIDENTE PRUDENTE-SP					
NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	QUANTIDADE	PORTE	ORIGEM	CLIMA
<i>Mangifera indica</i>	Mangueira	30	Grande	Ásia	Equatorial, Subtropical, Tropical
<i>Caesalpinia leiostachya</i>	Pau-ferro	03	Grande	América do Sul, Brasil	Equatorial, Subtropical, Tropical
<i>Cojoba arborea</i>	Cojoba	03	Médio	América Central, América do Norte, América do Sul, Antilhas, Belize, Bolívia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Equador, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Porto Rico	Equatorial, Tropical
<i>Licania tomentosa</i>	Oiti	30	Médio	América do Sul, Brasil	Equatorial, Oceânico, Tropical
_____	Ipê sp.	55	Médio	América do Sul, Brasil	Equatorial, Subtropical, Tropical, Subtropical de altitude e temperado
<i>Annona muricata L.</i>	Gravioleira	01	Médio	Antilhas	Tropical
<i>Eugenia Uniflora L.</i>	Pitangueira	03	Médio	Brasil	Equatorial, Tropical, Subtropical
<i>Inga edulis</i>	Ingazeira	07	Médio	Brasil, Argentina, Belize, Caribe, Colômbia, Costa Rica, Equador	Equatorial, Subtropical, Tropical
<i>Persea americana</i>	Abacateiro	09	Médio	América Central, América do Norte, México	Equatorial, Subtropical, Tropical
<i>Psidium guajava</i>	Goiabeira	06	Médio	América Central, América do Sul	Equatorial, Subtropical, Tropical
_____	Ficus s.p	27	Grande	_____	_____
_____	Não identificadas	28	_____	_____	_____

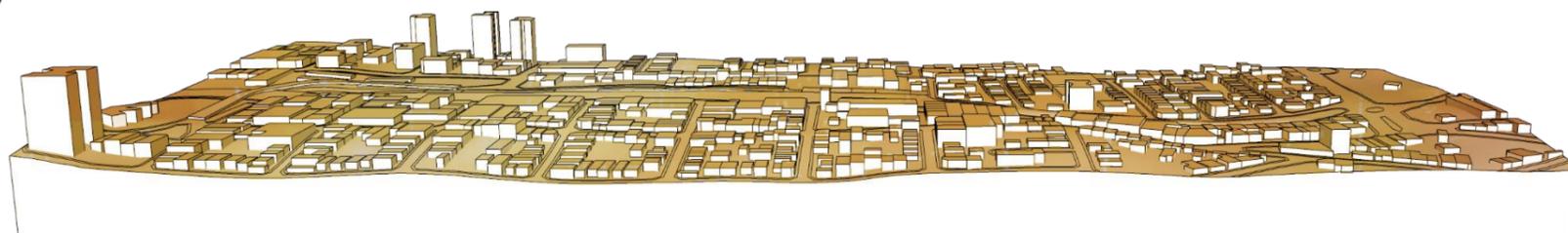
Fonte: elaborado pela autora.

TABELA 3: Levantamento arbóreo da linha férrea de Presidente Prudente – SP (Parte 2)

LEVANTAMENTO ARBÓREO DA LINHA FÉRREA DE PRESIDENTE PRUDENTE-SP					
NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	QUANTIDADE	PORTE	ORIGEM	CLIMA
<i>Rubus rosifolius</i>	Amoreira	12	Pequeno	África, Ásia, Austrália, Ilhas Salomão, Indonésia, Maurícia, Nova Caledônia, Nova Guiné, Oceania, Vanuatu	Oceânico, Subtropical, Tropical, Equatorial, Subtropical
<i>Roystonea oleracea</i>	Palmeira imperial	01	Grande	América Central, América do Norte, América do Sul, Antilhas, Colômbia, Trindade e Tobago, Venezuela	Equatorial, Mediterrâneo, Oceânico, Subtropical, Tropical
<i>Syagrus romanzoffiana</i>	Palmeira Jerivá	03	Médio	América do Sul, Bolívia, Brasil	Equatorial, Oceânico, Subtropical, Tropical
<i>Artocarpus heterophyllus</i>	Jaqueira	02	Grande	Ásia, Índia	Equatorial, Subtropical, Tropical
<i>Thevetia peruviana</i>	Chapéu de napoleão	07	Pequeno	América do Sul, Brasil	Continental, Equatorial, Oceânico, Subtropical, Tropical
<i>Punica granatum</i>	Romãzeira	01	Pequeno	Oriente Médio	Continental, Equatorial, Mediterrâneo, Subtropical, Tropical
<i>Carica papaya</i>	Mamoeiro	01	Médio	América Central, América do Sul	Equatorial, Subtropical, Tropical
<i>Anadenanthera colubrina (Vell.) Brenan</i>	Angico branco	01	Grande	América do Sul	Equatorial, Subtropical, Tropical
<i>Spondias purpurea</i>	Seriguela	03	Médio	América Central, América do Norte, América do Sul, Belize, Bolívia, Brasil, Colômbia, Costa Rica, Equador, Honduras, Jamaica, México, Peru, Venezuela	Equatorial, Mediterrâneo, Semi-árido, Tropical

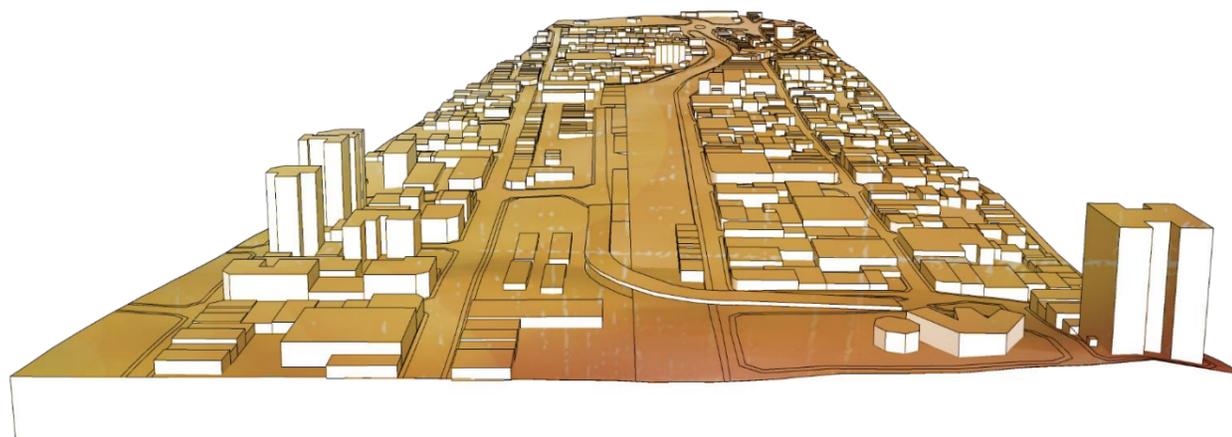
Fonte: elaborado pela autora

FIGURA 45: Representação topográfica e entorno



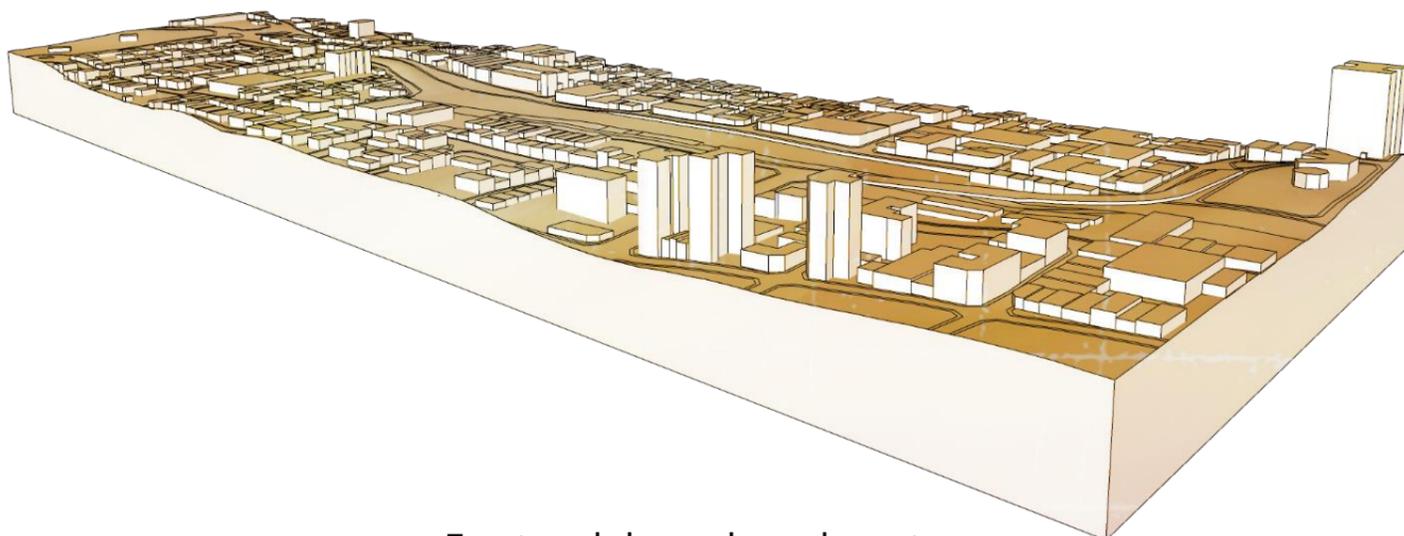
Fonte: elaborado pela autora.

FIGURA 46: Representação topográfica e entorno



Fonte: elaborado pela autora.

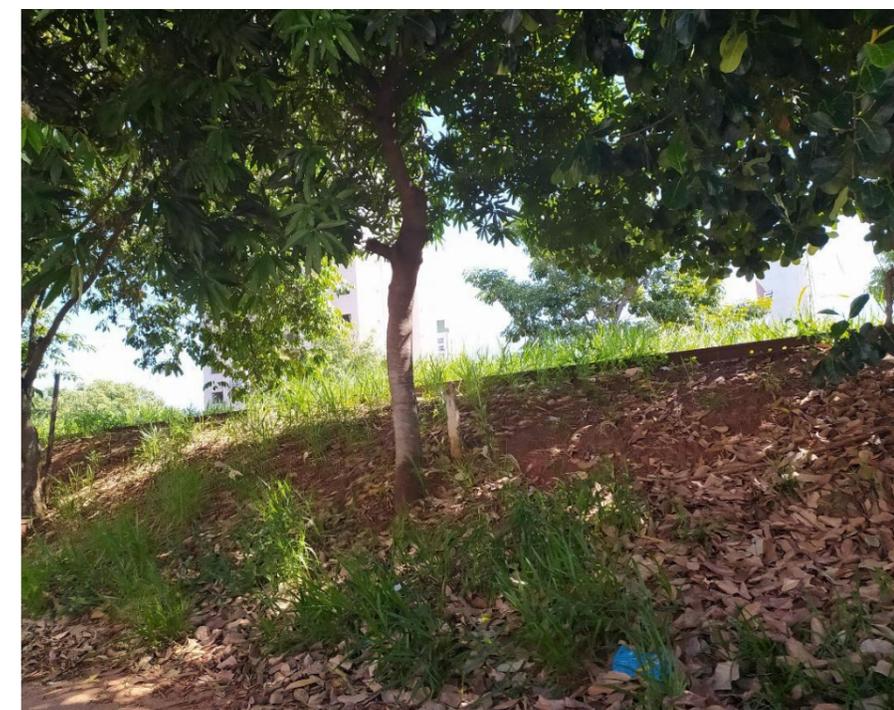
FIGURA 47: Representação topográfica e entorno



Fonte: elaborado pela autora.

Outro aspecto de grande importância na área abordada é a topografia. Essa região, no geral, apresenta uma topografia acentuada, com grandes declives. Para superar esse obstáculo, a linha férrea foi construída seguindo níveis mais altos e nivelados, criando barreiras difíceis de ser transpostas.

FIGURA 48: Elevação causada pelo nivelamento da linha férrea



Fonte: Fotografado pela autora.

FIGURA 49: Árvore frutífera cultivada pela população local



Fonte: Fotografado pela autora.

Além das análises apresentadas e as demais contidas no processo de deriva, foi possível também observar os usos e as formas de apropriação com as visitas realizadas no decorrer do processo projetual. Embora os espaços públicos estejam com uso limitado devido ao cenário atual, como consequência da pandemia do COVID-19, foram observadas pessoas utilizando o espaço como cenário para fotografias, local de encontros, espaços de permanência e cultivo de frutíferas e suculentas.

FIGURA 50: Espaço apropriado pelos moradores



Fonte: Fotografado pela autora.

A partir dessas constatações o programa de necessidades foi planejado dando origem às seguintes diretrizes:

- Criação de novos acessos considerando a topografia local;
- Implantação de espaços de permanência;
- Incentivo a usos diversificados, valorizando o espaço e a história local;
- Implementação de iluminação dentro do trecho abordado da linha férrea;
- Adição de vegetação prioritariamente nativa.



6. O PROJETO

- Memorial justificativo;
- Conceito e Partido;
- Diretrizes projetuais;
- Plantas, cortes e detalhamentos
- Renders;
- Conclusão

6. O PROJETO – MEMORIAL JUSTIFICATIVO

Com o intuito de aprimorar a experiência dos usuários, promover multiplicidade de usos e melhorar a acessibilidade, o projeto abrange intervenções pontuais que em conjunto, criam um parque linear no trecho abordado da linha férrea de Presidente Prudente – SP.

As formas orgânicas e sua materialidade, composta principalmente por metal, madeira e concreto, fazem com que o projeto se misture ao entorno, tornando-se parte dele, sem afetar a história, agregando novos valores e significados, dando origem a uma nova fase dessa área, acompanhando o crescimento da cidade e também as diversas formas de utilização de seus moradores e usuários.

As palavras-chave desse projeto podem ser descritas como: CONECTAR, AGREGAR, DIVERSIFICAR e APROPRIAR. De forma alguma as intervenções visam segregar ou desapropriar usos atuais, mas fornecer novas possibilidades para que todas as pessoas se sintam livres e confortáveis para adentrar e utilizar a área. Para isso, o projeto conta com a instalação de parklets, construção de rampas e patamares, inserção de mobiliário urbano e espaços de convivência, introdução de iluminação dentro do trecho, criação de coberturas, novas formas de acesso e aumento de arborização com utilização de espécies nativas.

6.1 O PROJETO – CONCEITO E PARTIDO

FIGURA 52: Linha férrea como partido

Fonte: a autora.

Aliado ao conceito, o **PARTIDO** nasce baseado na forma e materialidade da linha férrea, dando origem a um projeto com formas orgânicas, que lembram caminhos e possuem a intenção de criar conexões.

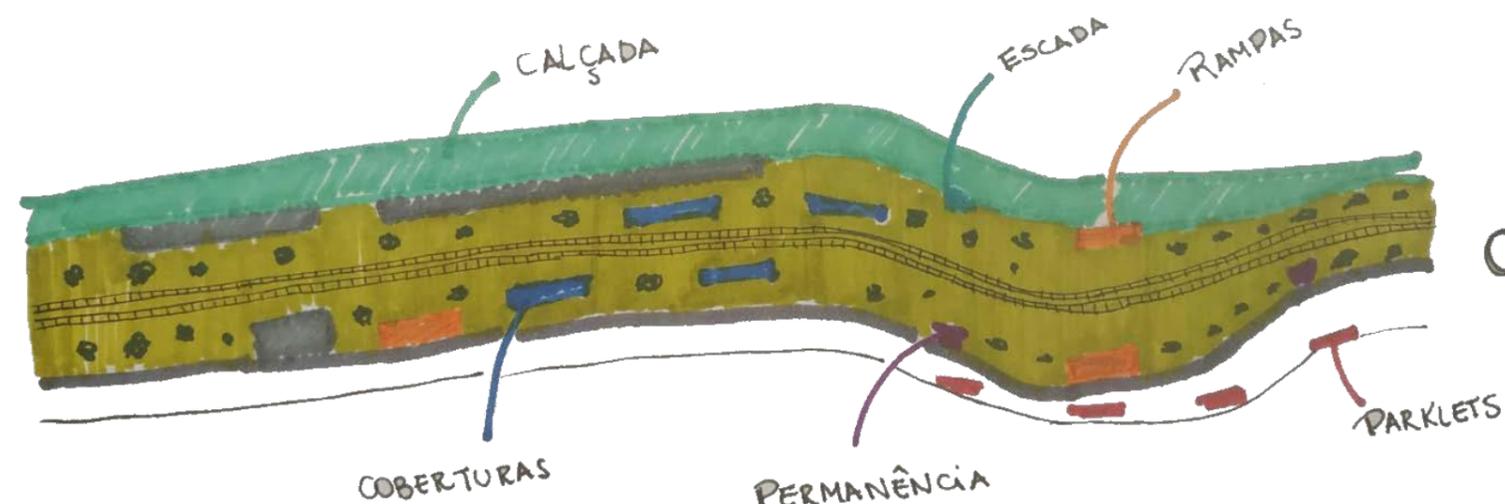
FIGURA 51: Conceito de conexão



Fonte: a autora.

O **CONCEITO** do projeto surge a partir da ideia de **conexão**, presente nas definições de espaço público e função da uma linha férrea ou estrada de ferro. Os espaços públicos buscam conectar pessoas através do uso e apropriação, enquanto a linha férrea cria uma conexão entre dois pontos, criando caminhos que permitem o deslocamento.

FIGURA 53: Esboço do projeto



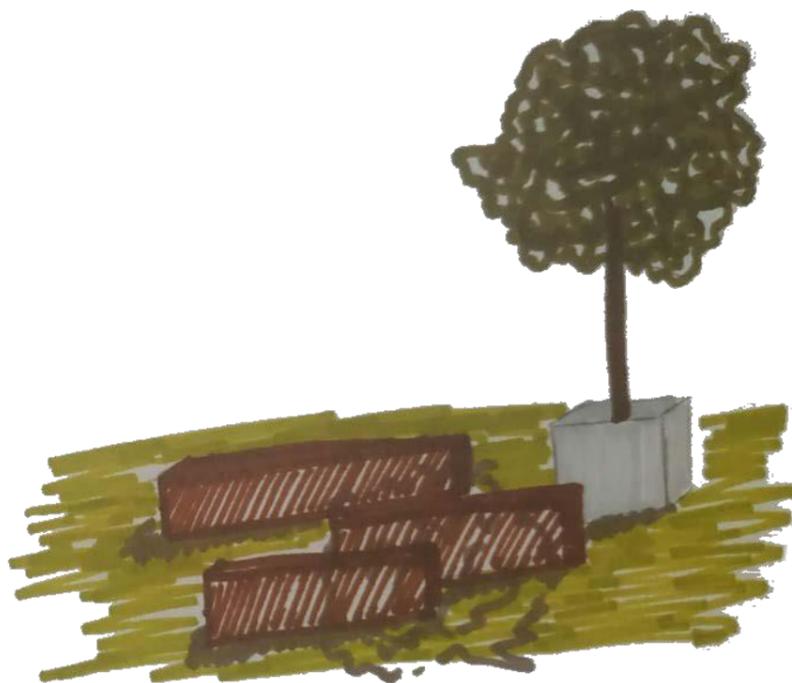
Fonte: a autora.

FIGURA 54: Rampas com espaços de permanência

Como elementos de projeto, as ideias iniciais relacionavam-se a intervenções pontuais que promovessem acessos, espaços de permanência e diversidade de usos, como é possível ver nos croquis.

Fonte: a autora.

FIGURA 55: Patamares como espaços de permanência



Fonte: a autora.

FIGURA 56: Mobiliário multifuncional



Fonte: a autora.

FIGURA 57: Escada arquibancada



Fonte: a autora.

Pensando também no clima da cidade e na forte insolação, foi necessário planejar coberturas que se relacionassem com o entorno e não destoassem das características locais, mas somassem ao conjunto formando uma composição.

FIGURA 58: Cobertura paramétrica com formas orgânicas



Fonte: a autora.

Em espaços menores, uma mini cobertura móvel, em estilo pergolado/guarda-sol foi idealizada, seguindo a mesma linguagem da cobertura.

Para isso, formas orgânicas foram utilizadas, constituindo uma estrutura paramétrica, que lembra os caminhos pelos quais os trilhos percorrem para conectar os lugares, e conseqüentemente permitem que as pessoas se desloquem.

FIGURA 59: Cobertura móvel



Fonte: a autora.

6.2 DIRETRIZES PROJETOAIS

Para o desenvolvimento do projeto algumas diretrizes foram seguidas, sendo elas:

- A Norma Brasileira ABNT NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos^[27];
- O Guia de Arborização Urbano de Presidente Prudente^[28];
- O decreto do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que estabelece normas para o projeto de faixas elevadas^[29];
- O Manual para implantação de Parklets na cidade de São Paulo (visto que Presidente Prudente não possui um manual específico para esse tipo de intervenção)^[30];

^[27] ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: http://www.portaldeacessibilidade.rs.gov.br/uploads/1596842151Emenda_1_ABNT_NBR_9050_em_03_de_agosto_de_2020.pdf. Acesso: 05 de outubro de 2020.

^[28] Guia de Arborização Urbana Presidente Prudente. **Governo de Presidente Prudente**, 23 de agosto de 2019. Disponível em: www.presidenteprudente.sp.gov.br > site > Documento. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

^[29] BAZANI, Adamo. Contran estabelece padrões para faixa elevada de pedestres em todo o País. *Diário do Transporte*, 10 de setembro de 2018. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/09/10/contran-estabelece-padroes-para-faixa-elevada-de-pedestres-em-todo-o-pais/#:~:text=J%C3%A1%20as%20dimens%C3%B5es%20exigidas%20pela,m%20da%20plataforma%20das%20faixas>. Acesso em: 10 de outubro de 2020.

^[30] Manual Operacional para Implantar um Parklet em São Paulo. **Prefeitura de São Paulo**, 16 de abril de 2014. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

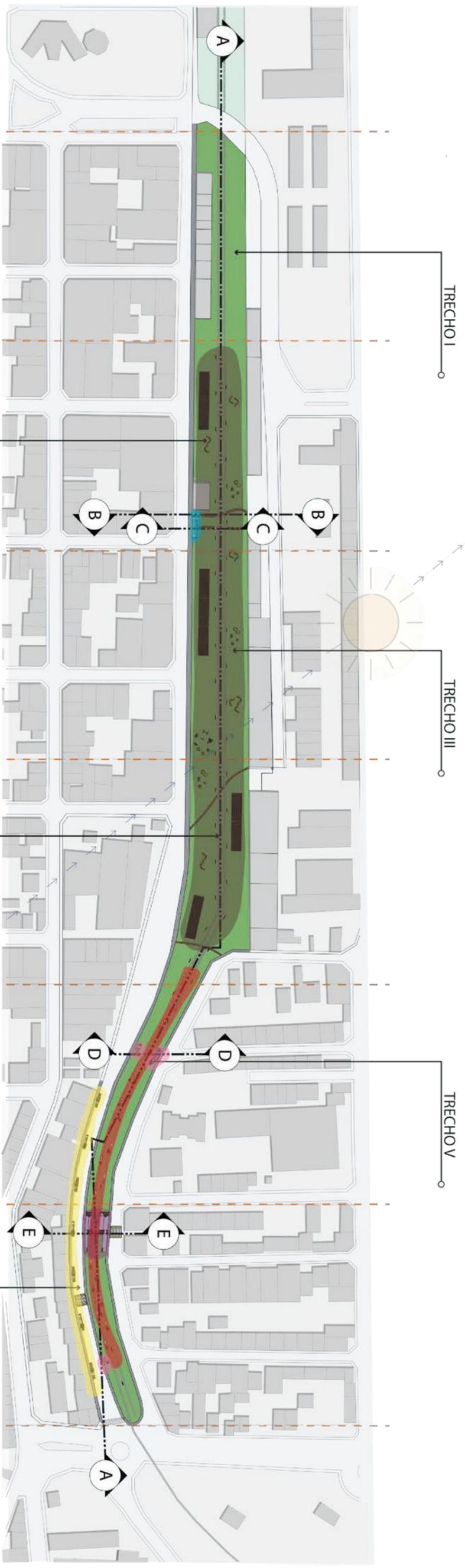
6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

O projeto está representado da seguinte forma:

- A implantação mostra os trechos gerais, que são detalhados posteriormente em pranchas diferentes e também a localização das intervenções, sendo elas: a instalação de mobiliários e coberturas, localização de rampas/escadas/degraus-patamares, inserção de floreiras móveis, localização de parklets e food trucks e posição de espaços de convivência;
- Os cortes exemplificam os desníveis do terreno e a inserção das intervenções, assim como o funcionamento dos acessos;
- Os trechos possuem imagens referentes aos mobiliários e paisagismo utilizado;
- Pelas dimensões da área de estudo a escala adotada foi a gráfica;
- A tabela com as especificações botânicas e detalhamento de mobiliários encontra-se após os cortes;
- As únicas alterações nos elementos existentes da área foram a retirada dos trilhos complementares (mantendo os dois eixos principais para uma futura utilização ou como registro histórico) e a criação de calçada onde não existe atualmente, para permitir a acessibilidade, que possivelmente ocasionará na realocação de algumas árvores.



CORTE AA

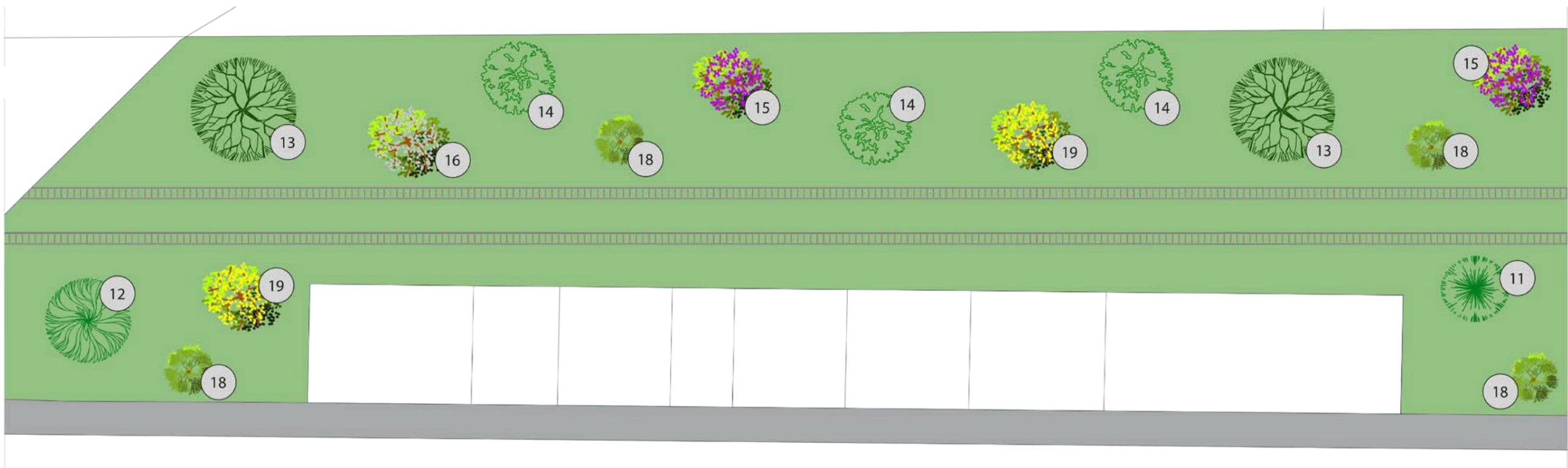
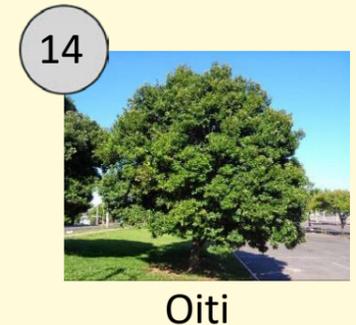
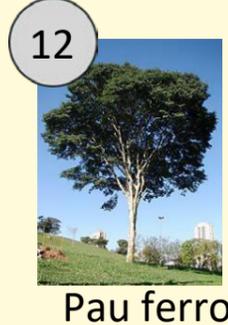


IMPLANTAÇÃO



LEGENDA

- MOBILIÁRIO E COBERTURAS
- FLOREIRAS MÓVEIS
- ESCADA-ARQUIBANCADA E RAMPAS
- PARKLETS E FOOD TRUCKS
- ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA/DEGRAUS E ESCADA
- RAMPAS E ESPAÇOS DE CONVIVÊNCIA



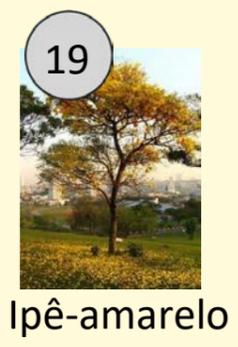
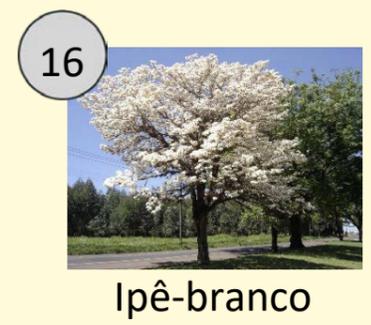
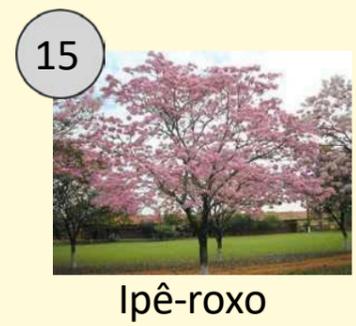
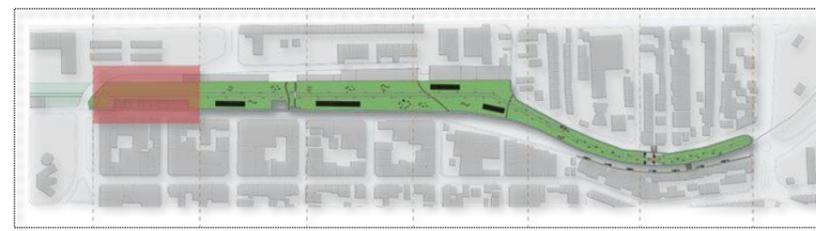
PLANTA BAIXA - TRECHO I

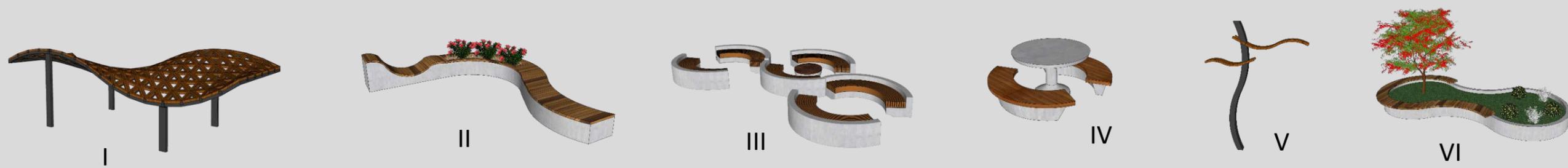


LEGENDA

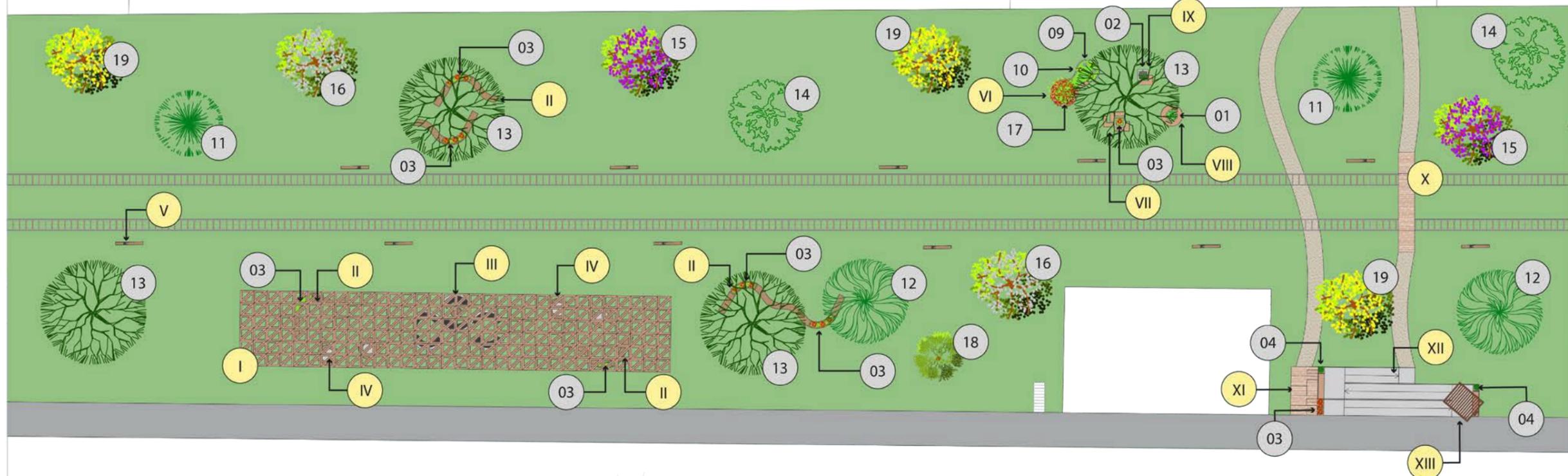
○ PAISAGISMO

Este trecho conta apenas com paisagismo, aumentando a sensação de conforto para quem caminha e também preservando a privacidade das residências que se encontram dentro da margem da linha férrea

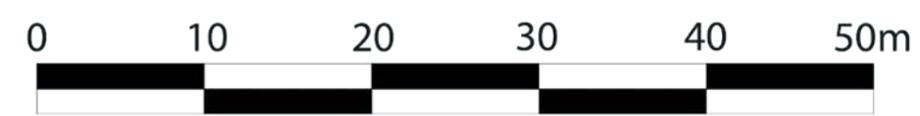




6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS



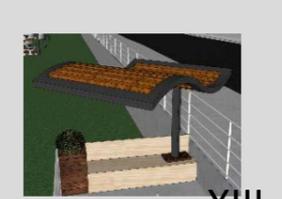
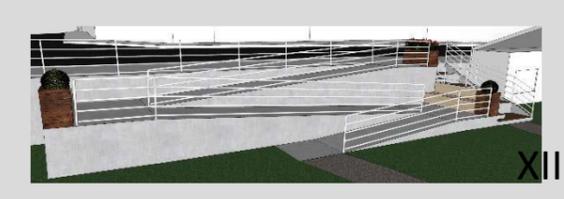
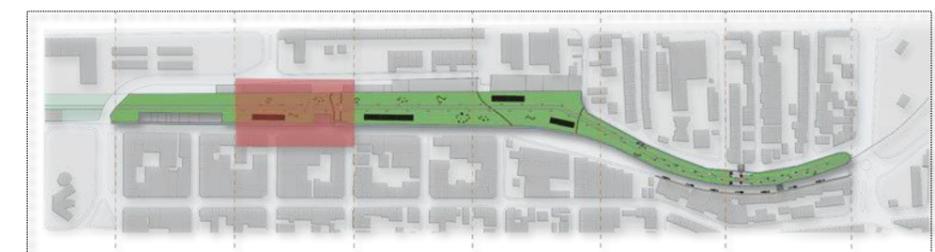
PLANTA BAIXA - TRECHO II



LEGENDA

- MOBILIÁRIO
- PAISAGISMO

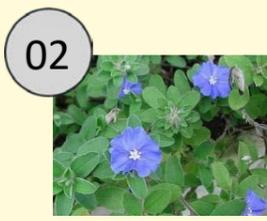
Neste trecho foram criados caminhos, rampas e escada/arquibancada para melhorar a acessibilidade. Também foram introduzidos mobiliários, coberturas, paisagismo e iluminação. É possível perceber que apenas os trilhos principais permaneceram no projeto, podendo ser utilizados posteriormente caso os trens voltem a funcionar.





01

Planta jade



02

Azulzinha



03

Hibisco



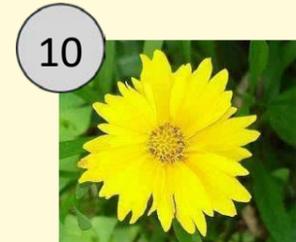
04

Buxinho



09

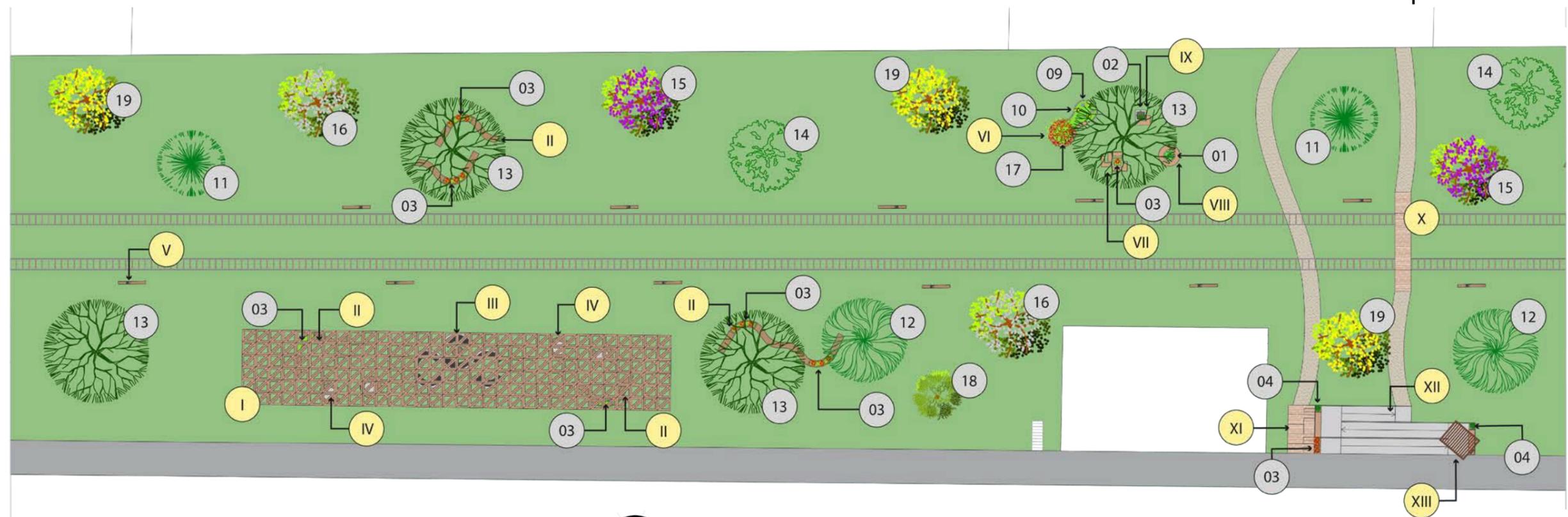
Cinerária



10

Coreópsis

6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

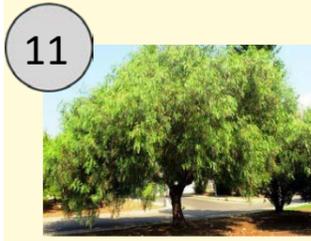
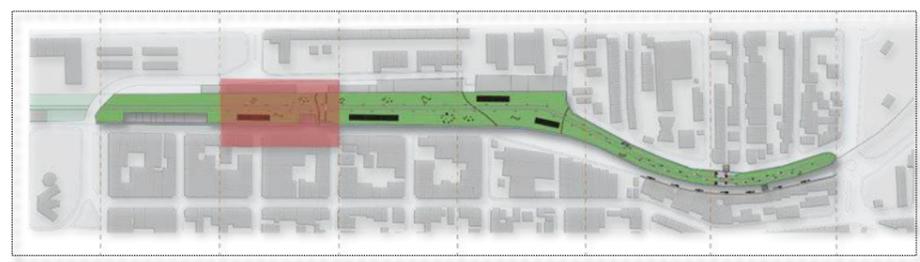


PLANTA BAIXA - TRECHO II



LEGENDA

- MOBILIÁRIO
- PAISAGISMO



11

Aroeira salsa



12

Pau ferro



13

Farinha-seca



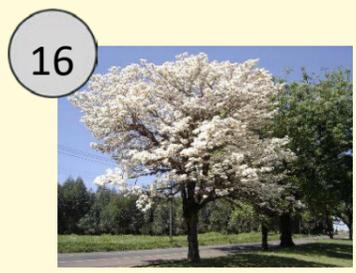
14

Oiti



15

Ipê-roxo



16

Ipê-branco



17

Flamboyant
Mirim



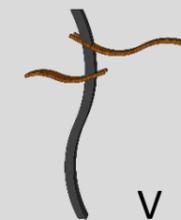
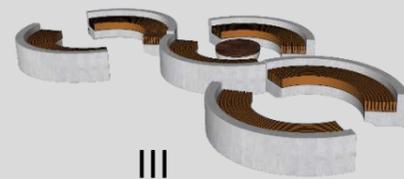
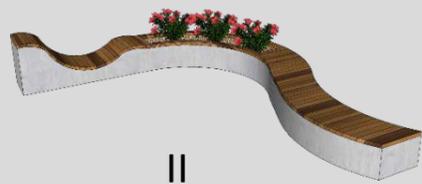
18

Canafístula

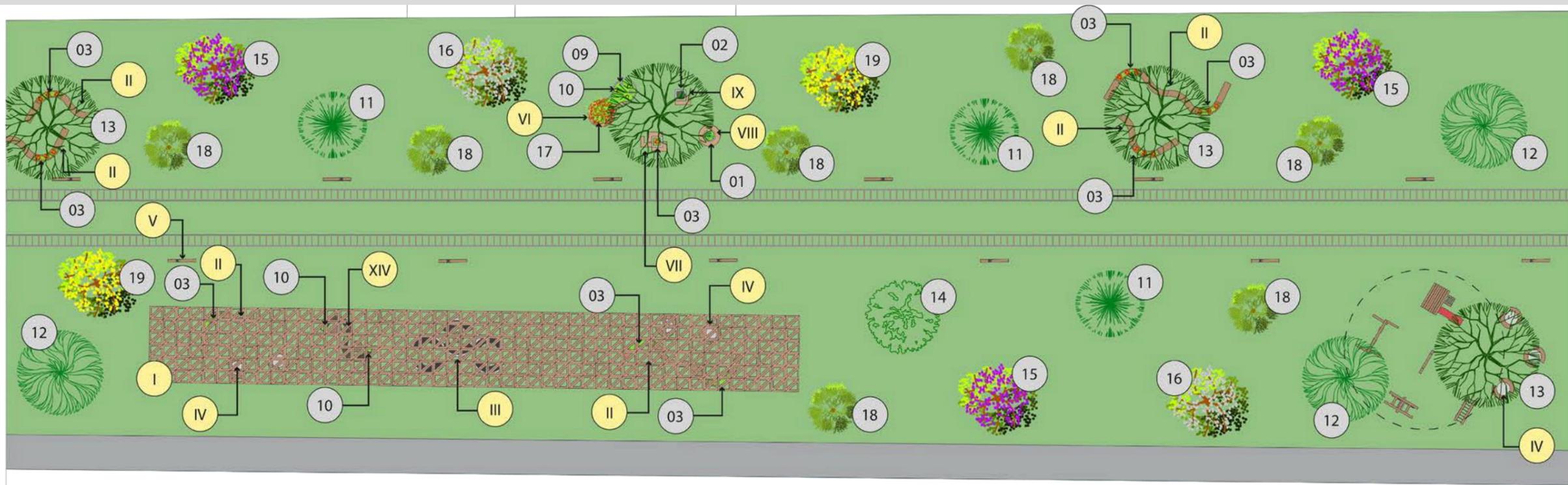


19

Ipê-amarelo



6.3 O PROJETO – PLANTAS,
CORTES E
DETALHAMENTOS



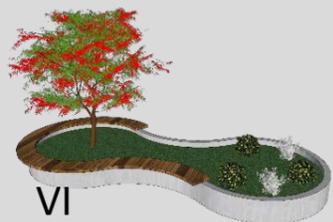
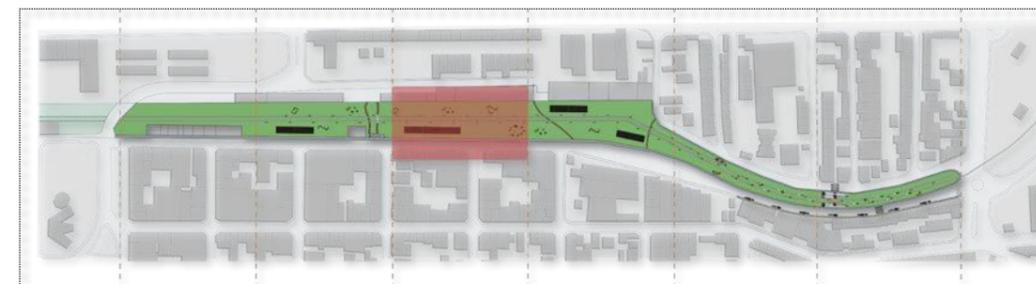
PLANTA BAIXA - TRECHO III



LEGENDA

- MOBILIÁRIO
- PAISAGISMO
- PARQUE INFANTIL

Neste trecho foram introduzidos mobiliários, coberturas, paisagismo, iluminação e uma sugestão de parque infantil.





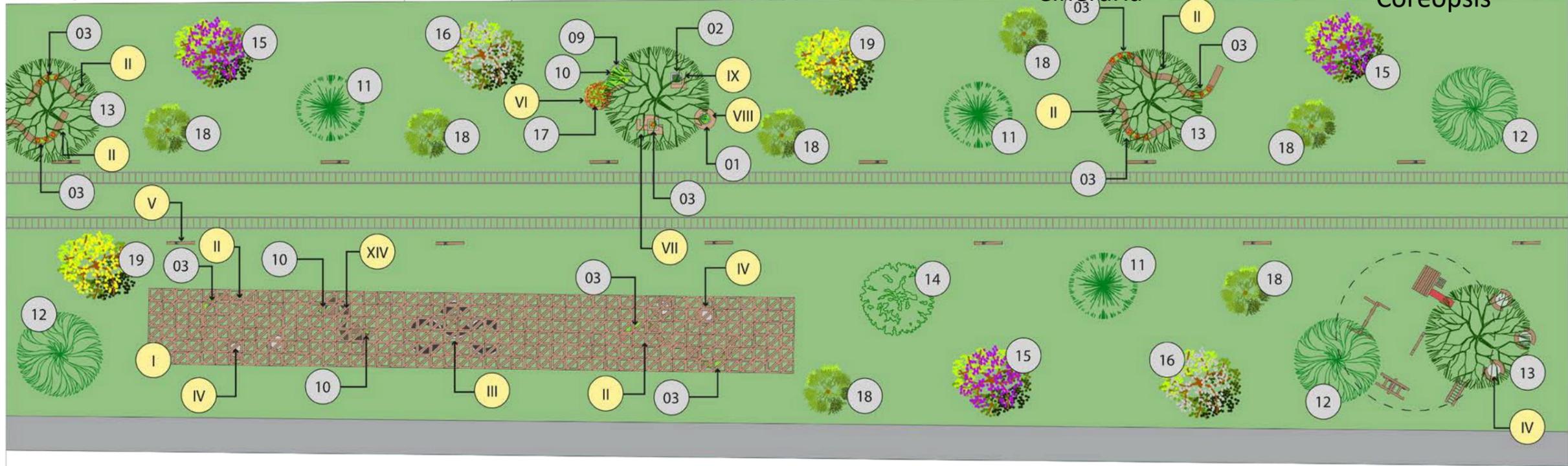
Planta jade

Azulzinha

Hibisco

Cinerária

Coreópsis

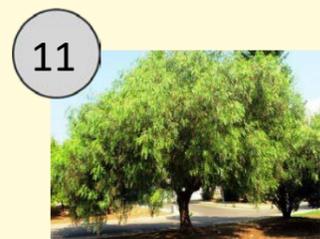
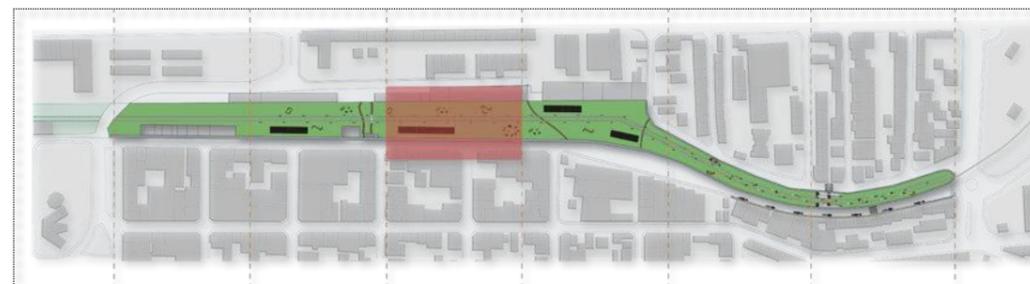


PLANTA BAIXA - TRECHO III

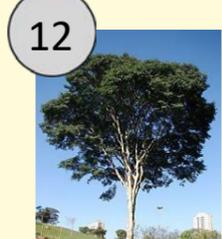


LEGENDA

-  MOBILIÁRIO
-  PAISAGISMO
-  PARQUE INFANTIL



Aroeira salsa



Pau ferro



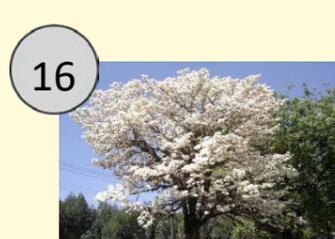
Farinha-seca



Oiti



Ipê-roxo



Ipê-branco



Flamboyant
Mirim



Canafístula



Ipê-amarelo

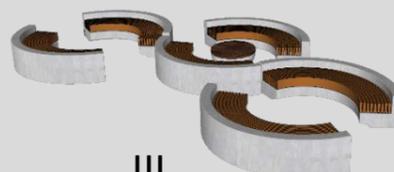
6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS



I



II



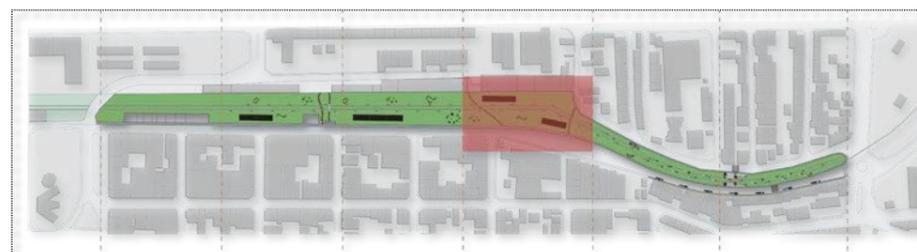
III



IV

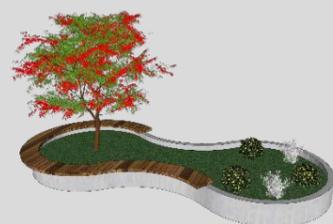


V



6.3 O PROJETO – PLANTAS,
CORTES E
DETALHAMENTOS

Neste trecho foram introduzidos mobiliários, coberturas, paisagismo e iluminação. Também dá início ao caminho formado pelas floreiras móveis que compõe uma trajetória aromática, com ervas medicinais resistentes ao clima local e que podem ser colhidas pelas pessoas que por ali passarem.



VI



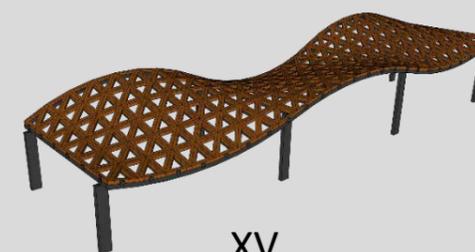
VII



VIII



IX



XV



XVI



01
Planta jade



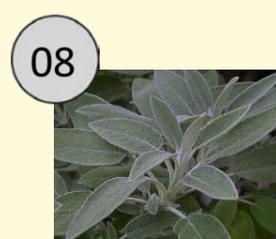
02
Azulzinha



03
Hibisco



07
Alecrim



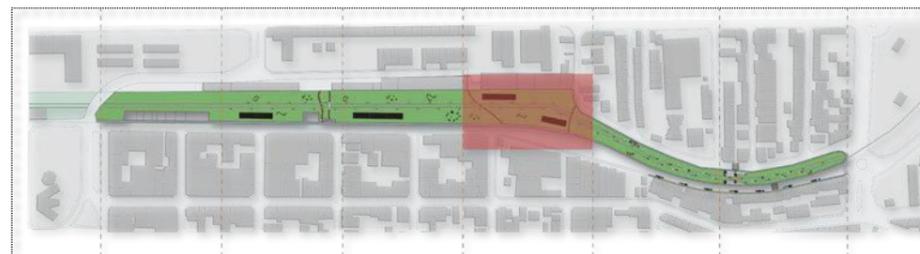
08
Sálvia



09
Cinerária



10
Coreópsis



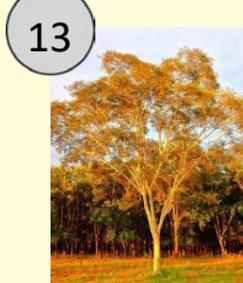
6.3 O PROJETO – PLANTAS,
CORTES E
DETALHAMENTOS



11
Aroeira salsa



12
Pau ferro



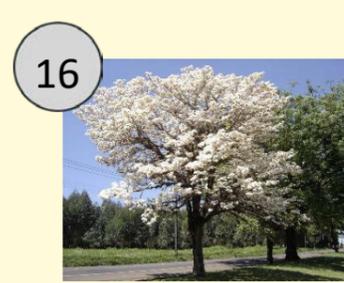
13
Farinha-seca



14
Oiti



15
Ipê-roxo



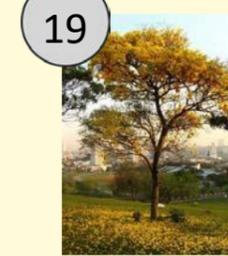
16
Ipê-branco



17
Flamboyant
Mirim



18
Canafístula



19
Ipê-amarelo



V



XIII



XVI

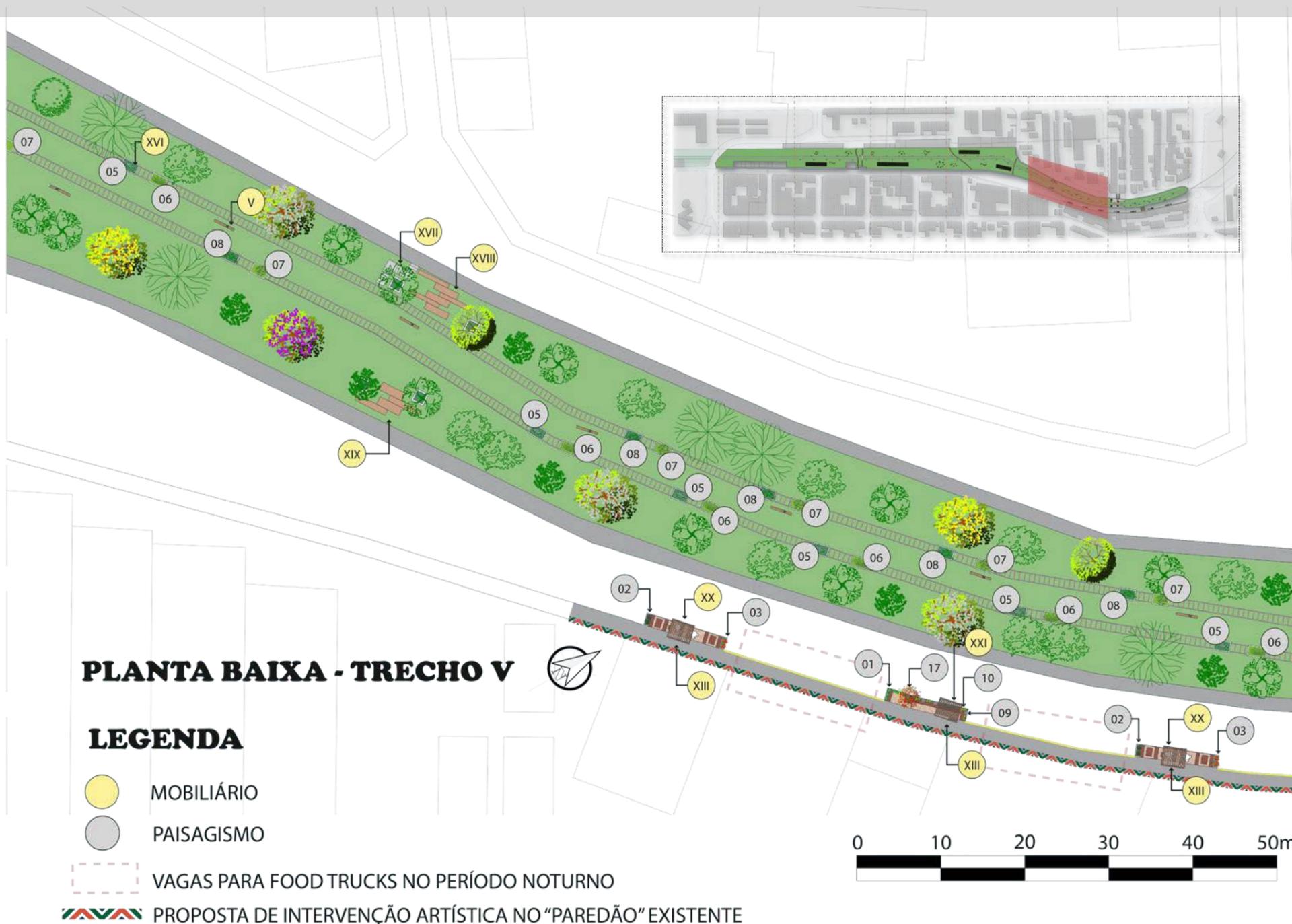


XVII



XVIII

6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS



Neste trecho estão inseridos degraus/patamares, uma escada para transpor a diferença de nível, criação de parklets, proposta de uso para food trucks no período noturno, um caminho formado por floreiras móveis que compõe uma trajetória aromática, com ervas medicinais resistentes ao clima local e que podem ser colhidas pelas pessoas que por ali passarem, iluminação e proposta de intervenção artística no paredão existente, seguindo as pré-existências do local.



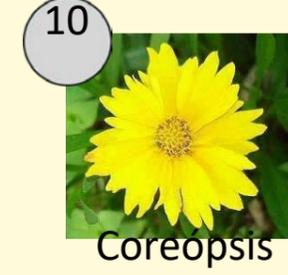
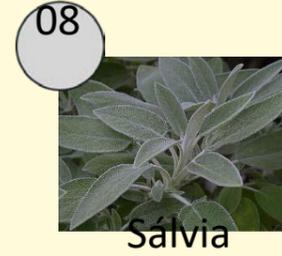
XIX



XX



XXI



6.3 O PROJETO – PLANTAS,
CORTES E
DETALHAMENTOS



Os parklets estão ajustados de forma a não atrapalhar as únicas 3 garagens existentes nesse trecho e a representação de árvores é simbólica, visto que existem inúmeras espécies nativas inseridas nesse espaço.

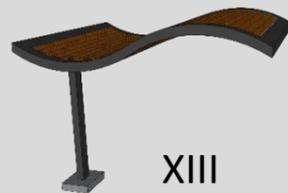
Outro ponto importante a ser destacado é que foi necessário inserir uma calçada para oferecer acessibilidade, ocasionando a realocação de algumas árvores existentes, visto que era impossível diminuir a largura da via, por já ser estreita.



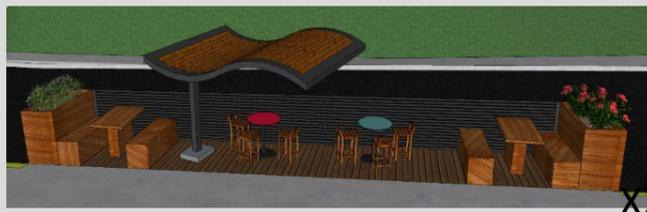
V



XVI



XIII



XX



XXI



PLANTA BAIXA - TRECHO VI



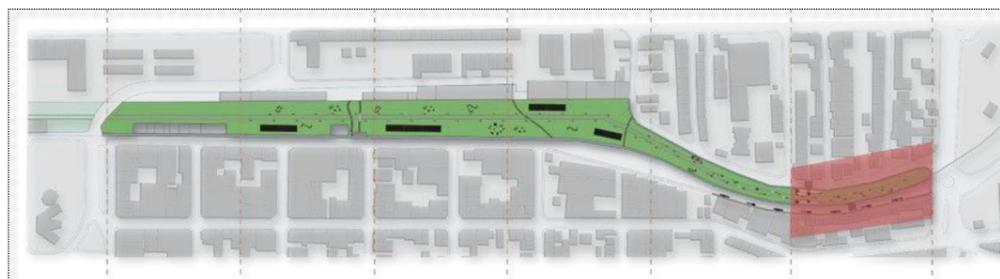
LEGENDA

● MOBILIÁRIO

○ PAISAGISMO

--- VAGAS PARA FOOD TRUCKS NO PERÍODO NOTURNO

--- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO ARTÍSTICA NO "PAREDÃO" EXISTENTE



Neste trecho estão inseridas rampas com espaços de permanência, degraus/patamares, criação de parklets, proposta de uso para food trucks no período noturno, um caminho formado por floreiras móveis que compõe uma trajetória aromática, com ervas medicinais resistentes ao clima local e que podem ser colhidas pelas pessoas que por ali passarem, iluminação, proposta de intervenção artística no paredão existente, seguindo as pré-existências do local e criação de faixas elevadas para melhorar a acessibilidade.



XXII



XXIII



XXIV



XXV



XXVI



XXVII

01

02

03

04

05

06

Planta jade

Azulzinha

Hibisco

Buxinho

Lavanda

Tomilho

07

08

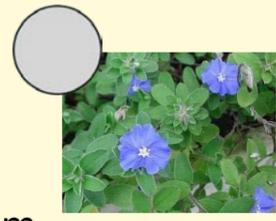
09

10

17



Alecrim



Sálvia



Cinerária



Coreópsis



Flamboyant Mirim



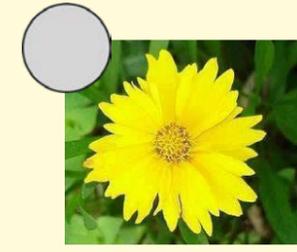
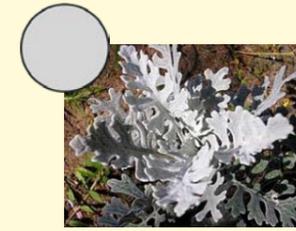
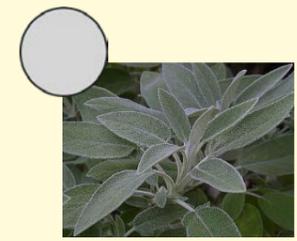
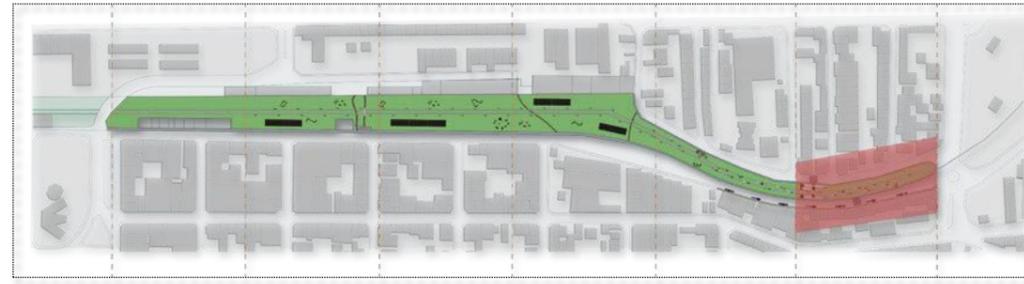
6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS



PLANTA BAIXA - TRECHO VI

LEGENDA

-  MOBILIÁRIO
-  PAISAGISMO
-  VAGAS PARA FOOD TRUCKS NO PERÍODO NOTURNO
-  PROPOSTA DE INTERVENÇÃO ARTÍSTICA NO "PAREDÃO" EXISTENTE

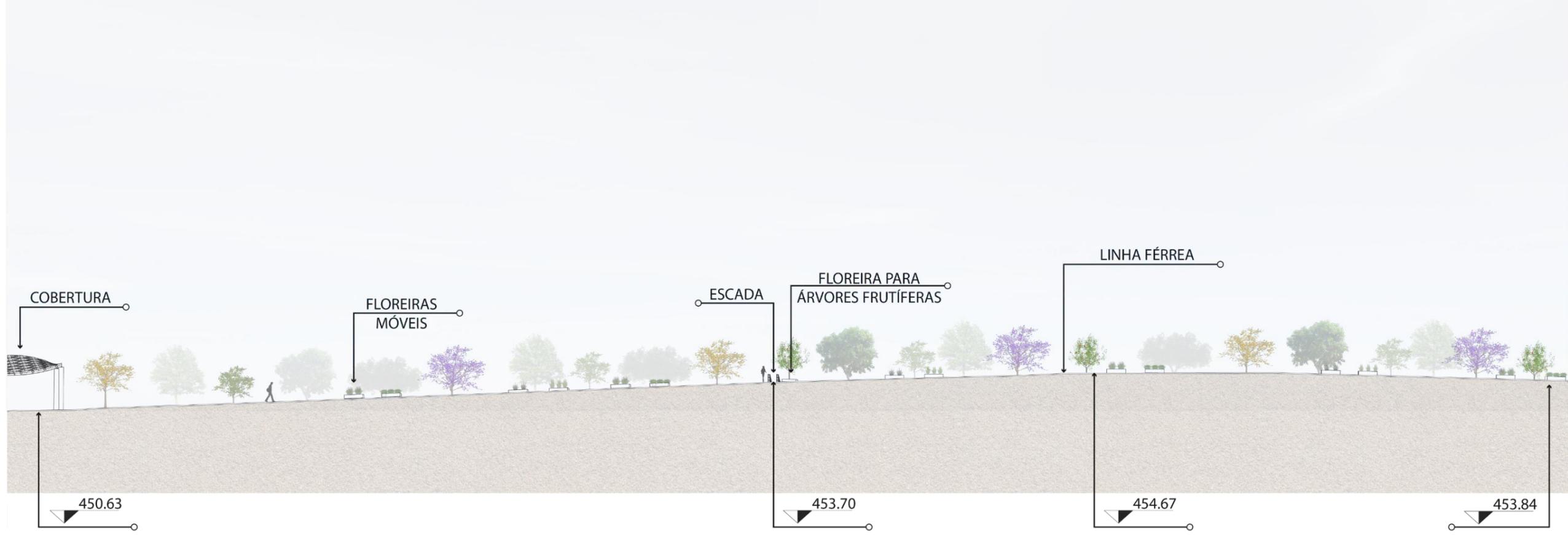




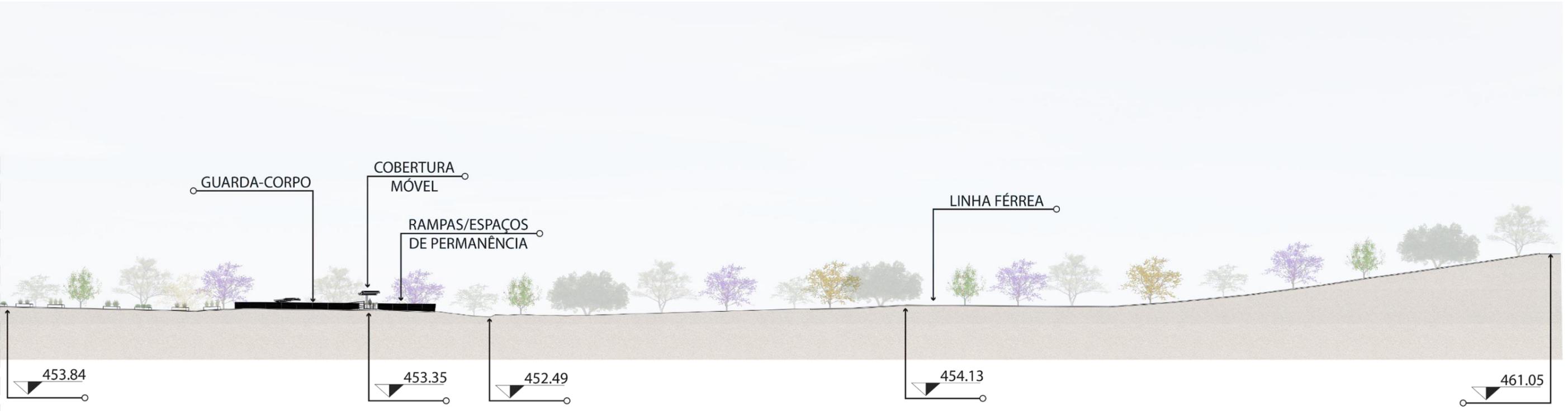
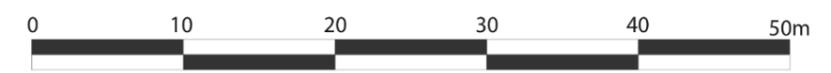
CORTE LONGITUDINAL – TRECHO 1



CORTE LONGITUDINAL – TRECHO 2

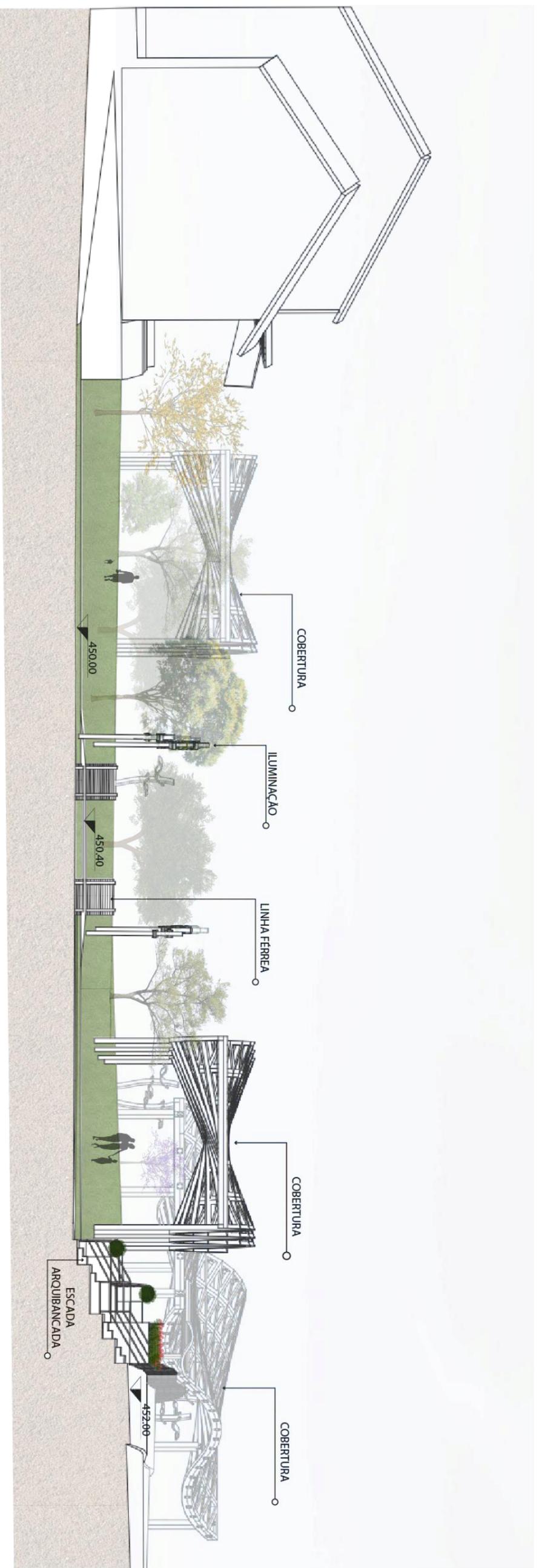


CORTE LONGITUDINAL - TRECHO 3

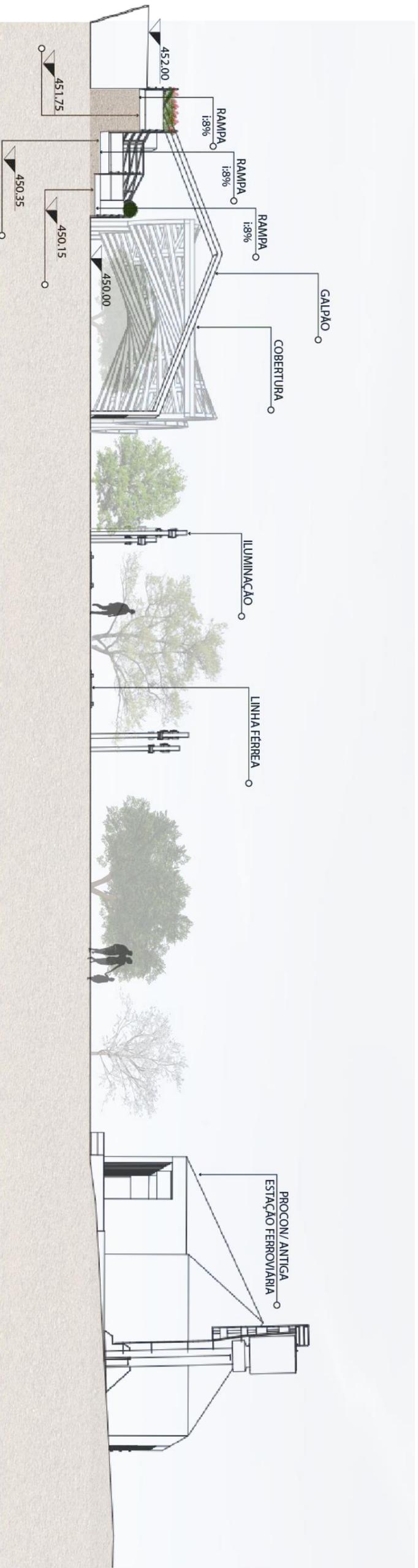


CORTE LONGITUDINAL - TRECHO 4

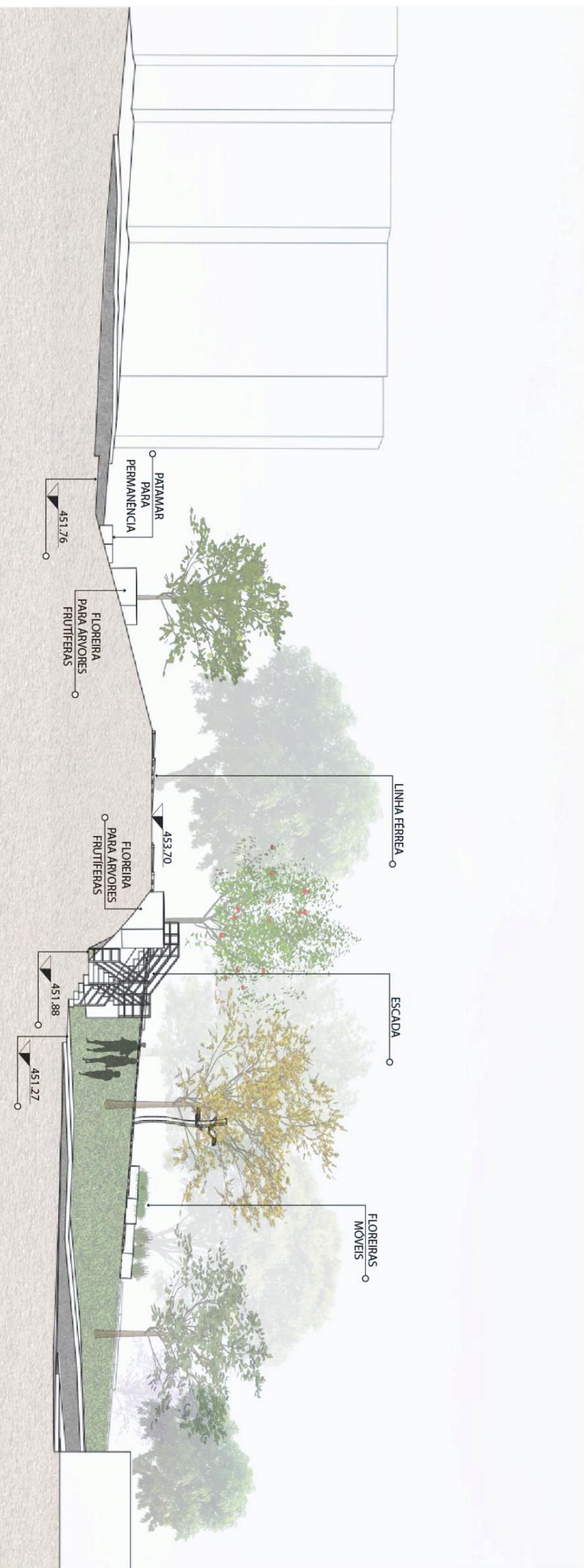




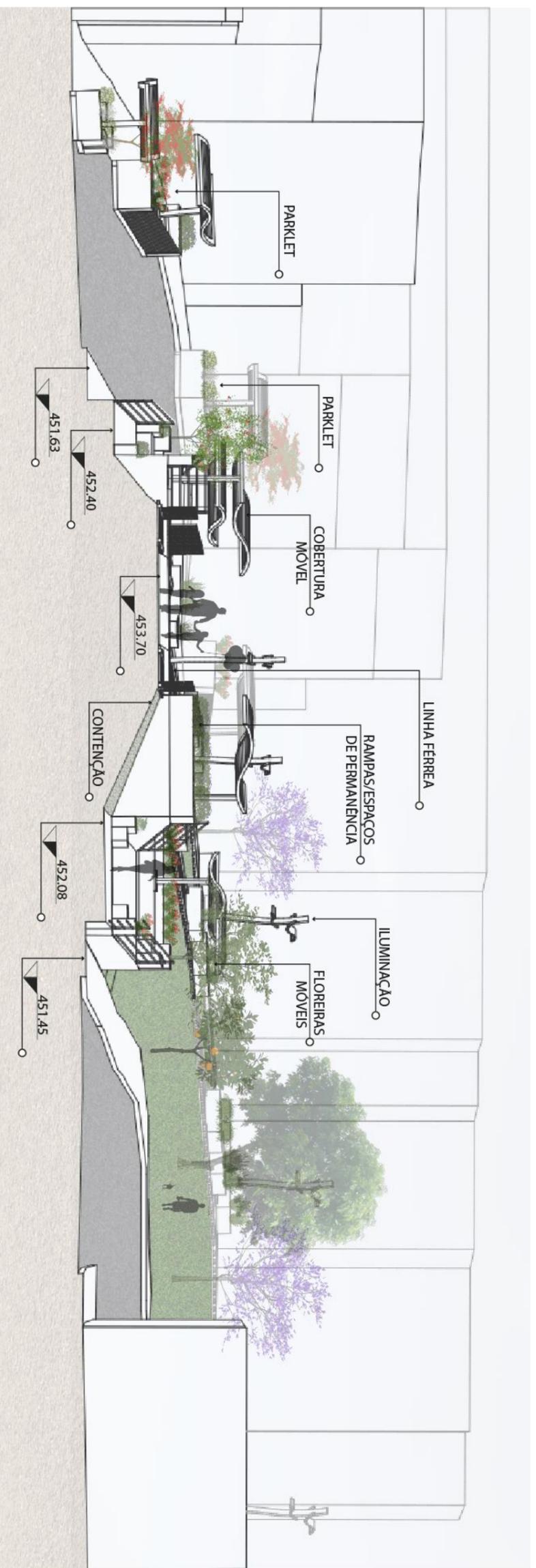
CORTE BB



CORTE CC

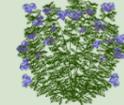
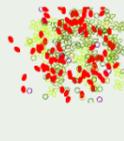


CORTE DD



CORTE EE

TABELA 4: Tabela botânica das espécies utilizadas no projeto (Parte 1)

TABELA BOTÂNICA										
IMAGEM	SÍMBOLO	CÓDIGO	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	QUANTIDADE	CATEGORIA	PORTE	ORIGEM	CLIMA	ESPECIFICAÇÕES
		01	<i>Crassula ovata</i>	Planta jade	38	Arbusto	Pequeno	África, África do Sul	Continental, Equatorial, Mediterrâneo, Oceânico, Semi-árido, Subtropical, Tropical	Adapta-se bem a locais bem drenados, podendo formar renques formais ou informais, topiarias, ou grupos com outras plantas; Deve ser cultivada sob sol pleno, meia sombra ou luz difusa, em solo arenoso, enriquecido com matéria orgânica e irrigado a intervalos esparsos; Não tolera encharcamentos e só floresce à luz do sol.
		02	<i>Evolvulus glomeratus</i>	Azulzinha	26	Forração	Pequeno	América do Sul, Brasil, Paraguai	Equatorial, Subtropical, Tropical	Devem ser cultivadas à pleno sol, embora tolere sombra parcial durante o dia. O substrato deve ser fértil, drenável e leve (mais arenoso do que argiloso), enriquecido com matéria orgânica; Não tolera frio e encharcamento.
		03	<i>Hibiscus rosa-sinensis</i>	Hibisco	89	Arbusto	Pequeno	Ásia	Equatorial, Oceânico, Subtropical, Temperado, Tropical	De característica tropical, o hibisco deve ser cultivado a pleno sol, em solo fértil, enriquecido com matéria orgânica; Não tolera geadas e suporta a salinidade e o sombreamento parcial
		04	<i>Buxus sempervirens</i>	Buxinho	08	Arbusto	Pequeno	Ásia, Europa, Mediterrâneo	Mediterrâneo, Subtropical, Temperado, Tropical	Devem ser sempre cultivados a pleno sol ou meia sombra, com solo fértil.
		05	<i>Lavandula sp</i>	Lavanda	18	Erva	Pequeno	África, Ásia, Europa, Índia, Mediterrâneo	Mediterrâneo, Oceânico, Subtropical, Temperado	Rústica, a lavanda não é exigente quanto à fertilidade do solo, mas este deve ser muito bem-drenado e receber insolação direta o dia todo
		06	<i>Thymus vulgaris</i>	Tomilho	18	Erva	Pequeno	Europa, Mediterrâneo	Continental, Mediterrâneo, Oceânico, Subtropical, Temperado, Tropical	Deve ser cultivada sob sol pleno ou meia-sombra, em solo bem drenável, neutro, enriquecido com matéria orgânica; Não é tolerante a encharcamentos, mas sobrevive bem por curtos períodos de estiagem.
		07	<i>Rosmarinus officinalis</i>	Alecrim	20	Erva	Pequeno	Europa	Continental, Mediterrâneo, Oceânico, Subtropical, Tropical	Deve ser cultivado sempre sob sol pleno, em solo perfeitamente drenável, se adaptando bem a solos pobres, arenosos e pedregosos.
		08	<i>Salvia officinalis</i>	Sálvia	20	Erva	Pequeno	Europa, Mediterrâneo	Continental, Mediterrâneo, Oceânico, Subtropical, Temperado	Deve ser cultivada sob sol pleno ou meia sombra, em solo preferencialmente drenável, neutro a levemente alcalino e enriquecido com matéria orgânica.
		09	<i>Senecio douglasii</i>	Cinerária	18	Folhagem	Pequeno	América do Norte, Estados Unidos	Continental, Equatorial, Mediterrâneo, Oceânico, Semi-árido, Subtropical, Tropical	Devem ser cultivadas sob pleno sol, em solo drenável, composto de terra de jardim e terra vegetal; Tolerante ao frio e à estiagem.
		10	<i>Coreopsis lanceolata</i>	Coreópsis	21	Flor	Pequeno	América do Norte, Estados Unidos	Mediterrâneo, Subtropical, Temperado, Tropical	Devem ser cultivadas sempre a pleno sol em solo fértil, leve e enriquecido com matéria orgânica para uma boa produção.

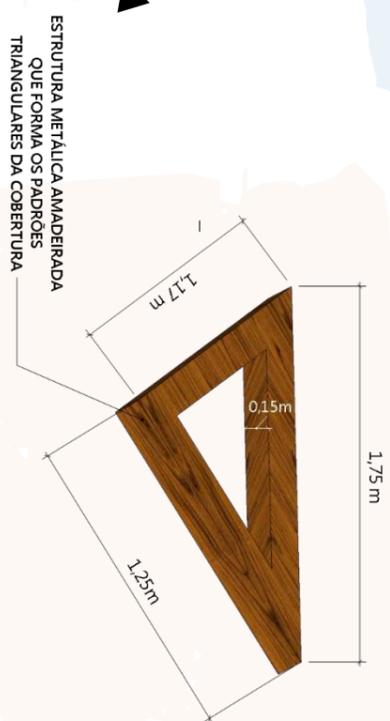
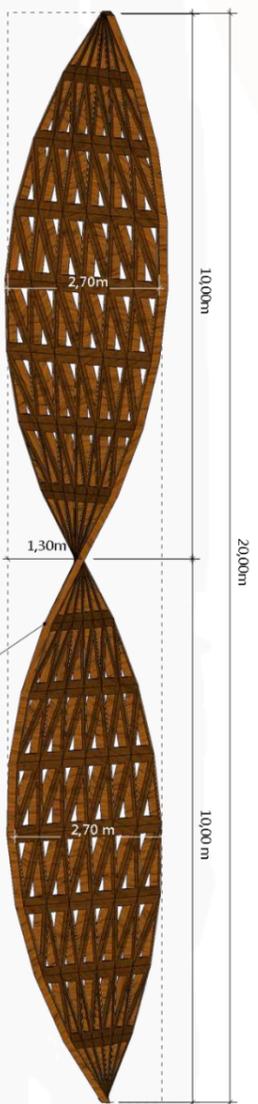
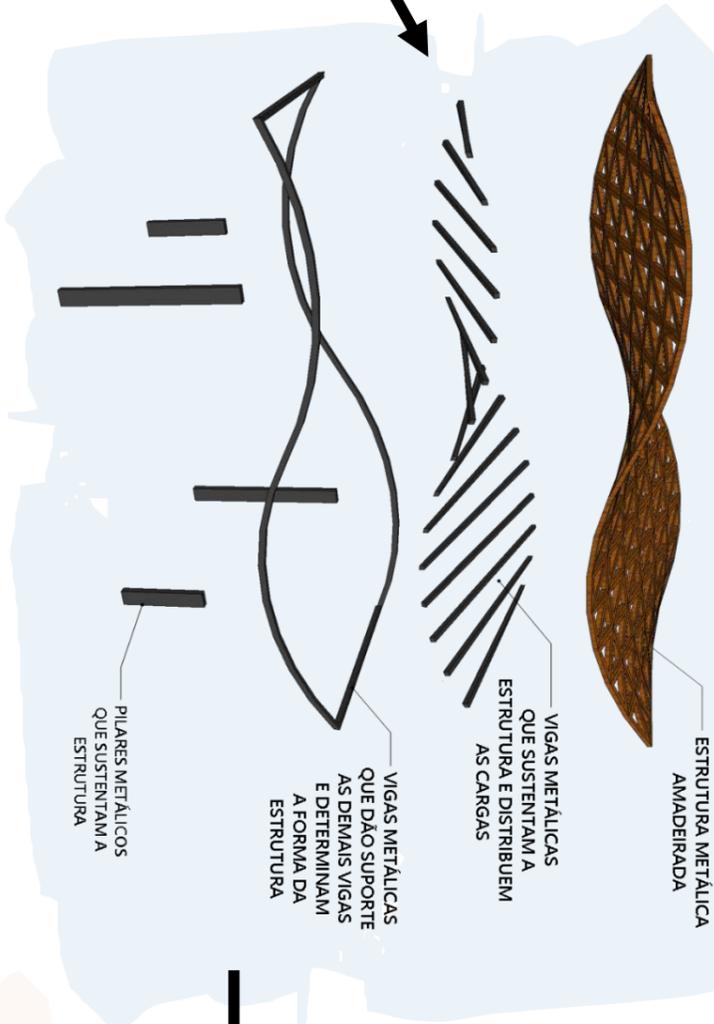
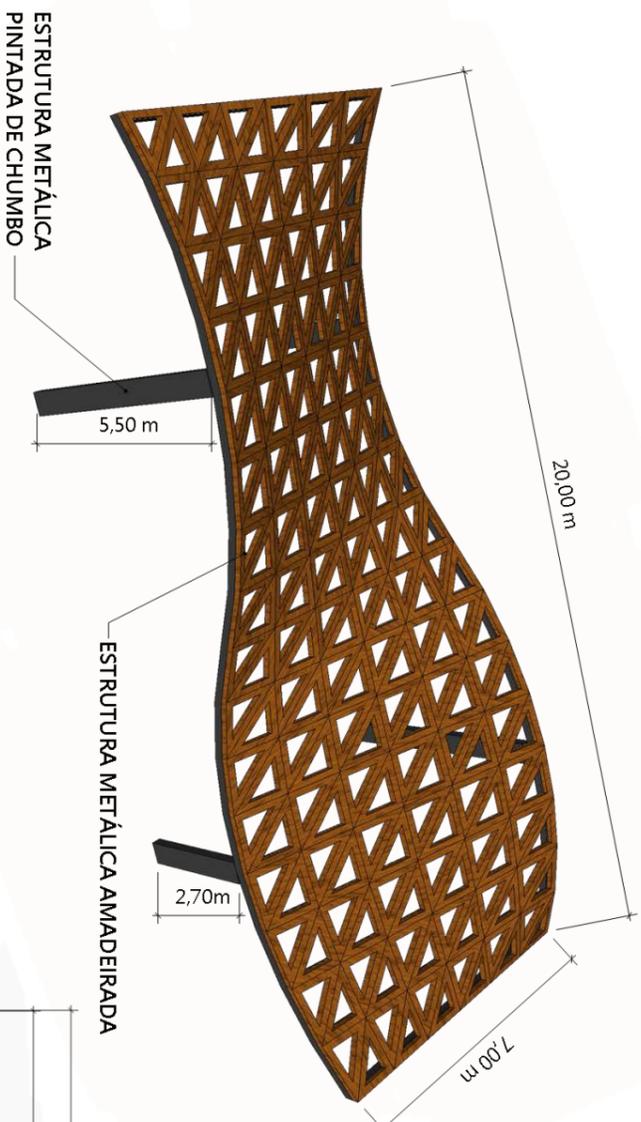
Fonte: elaborado pela autora

TABELA 5: Tabela botânica das espécies utilizadas no projeto (Parte 2)

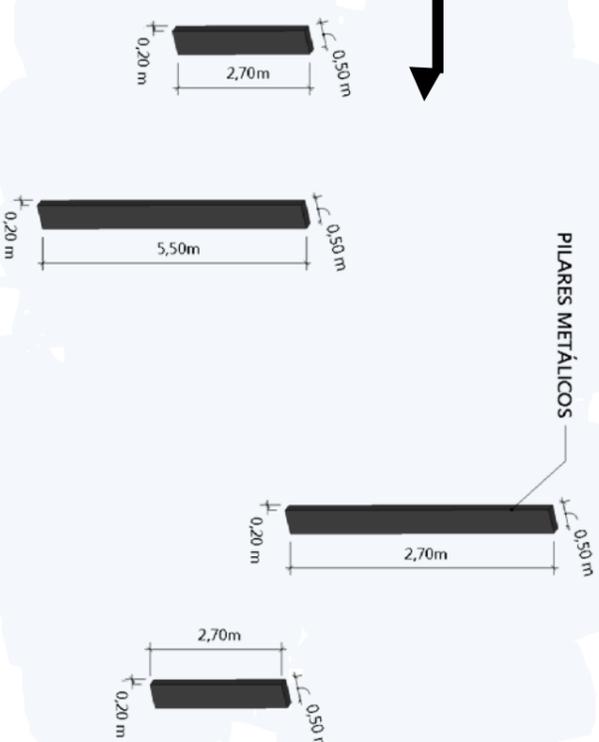
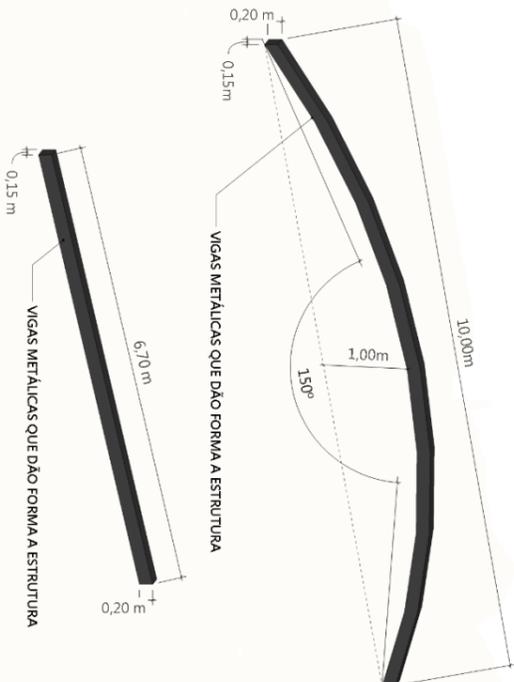
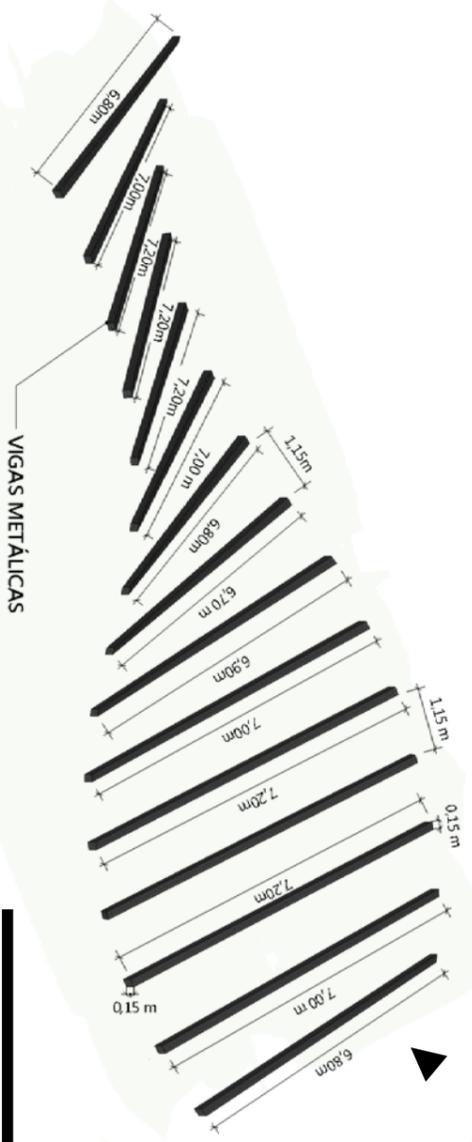
TABELA BOTÂNICA										
IMAGEM	SÍMBOLO	CÓDIGO	NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	QUANTIDADE	CATEGORIA	PORTE	ORIGEM	CLIMA	ESPECIFICAÇÕES
		11	<i>Schinus molle</i>	Aroeira salsa	08	Árvore	Médio	Brasil	Tropical, subtropical	Cultivo em sol pleno; Considerada espécie rústica se desenvolve bem em solos pedregosos e drenados; Altamente tolerante à secas, resiste à geadas e apresenta boa capacidade de regeneração natural
		12	<i>Caesalpinia leiostachya</i>	Pau-ferro	08	Árvore	Grande	América do Sul, Brasil	Equatorial, Subtropical, Tropical	Cultivo em sol pleno; A floração ocorre no verão e outono; Cresce em solo fértil e drenável.
		13	<i>Albizia niopoides</i>	Farinha-seca	16	Árvore	Grande	América Central, América do Norte, América do Sul, Argentina, Bolívia, Brasil, Colômbia, Honduras, México, Panamá, Paraguai, Trindade e Tobago, Venezuela	Equatorial, Subtropical, Temperado, Tropical	Deve ser cultivada sob sol pleno, em solo fértil, profundo, enriquecido com matéria orgânica; Resiste a curtos períodos de estiagem, geadas, baixas temperaturas e não tolera sombreamento.
		14	<i>Licania tomentosa</i>	Oiti	09	Árvore	Médio	América do Sul, Brasil	Equatorial, Oceânico, Tropical	Deve ser cultivada sob sol pleno, em solo fértil, drenável, profundo, enriquecido com matéria orgânica; Não tolera encharcamentos por períodos prolongados. Após bem estabelecidos tornar-se resistente à estiagem.
		15	<i>Tabebuia impetiginosa</i>	Ipê-roxo	10	Árvore	Médio	América do Sul	Equatorial, Subtropical, Tropical	Sua floração atrai polinizadores como beija-flores e abelhas; Devem ser plantadas sob sol pleno ou meia-sombra, em covas amplas, bem preparadas com esterco de curral curtido e NPK; São muito tolerantes à períodos de seca e apreciam climas quentes.
		16	<i>Tabebuia roseo-alba</i>	Ipê-branco	07	Árvore	Médio	América do Sul	Subtropical, Tropical	Deve ser cultivada sob sol pleno, em solo fértil, drenável, enriquecido com matéria orgânica; Resistente a períodos de estiagem. Não aprecia terrenos encharcados. Planta rústica e pouco exigente em fertilidade, viceja bem mesmo em solos pobres e pedregosos.
		17	<i>Caesalpinia pulcherrima</i>	Flamboyant Mirim	06	Árvore	Pequeno	América Central, Antilhas	Equatorial, Subtropical, Tropical	Deve ser cultivado sob sol pleno ou sombra parcial, em solo fértil, enriquecido com matéria orgânica e muito bem drenado.
		18	<i>Peltophorum dubium</i>	Canafístula	16	Árvore	Pequeno	América do Sul	Equatorial, Subtropical, Tropical	Deve ser cultivada sob sol pleno, em solo fértil, drenável, enriquecido com matéria orgânica; As mudas devem estar bem desenvolvidas antes de plantar no local definitivo, pois são sensíveis a formigas e ao vandalismo.
		19	<i>Tabebuia chrysotricha Standl</i>	Ipê-amarelo	10	Árvore	Médio	Brasil	Tropical, Subtropical úmido, Subtropical de altitude e temperado	Deve ser cultivada sob sol pleno e não exige solo fértil; Resistente a períodos de estiagem; Suas flores atraem abelhas e pássaros

Fonte: elaborado pela autora.

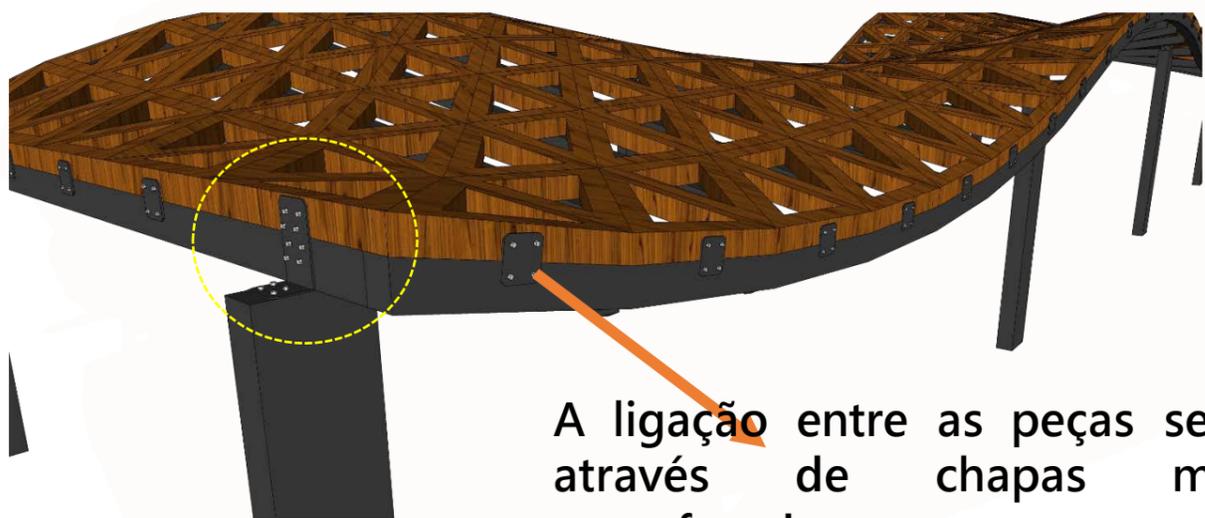
COBERTURA DE 20m



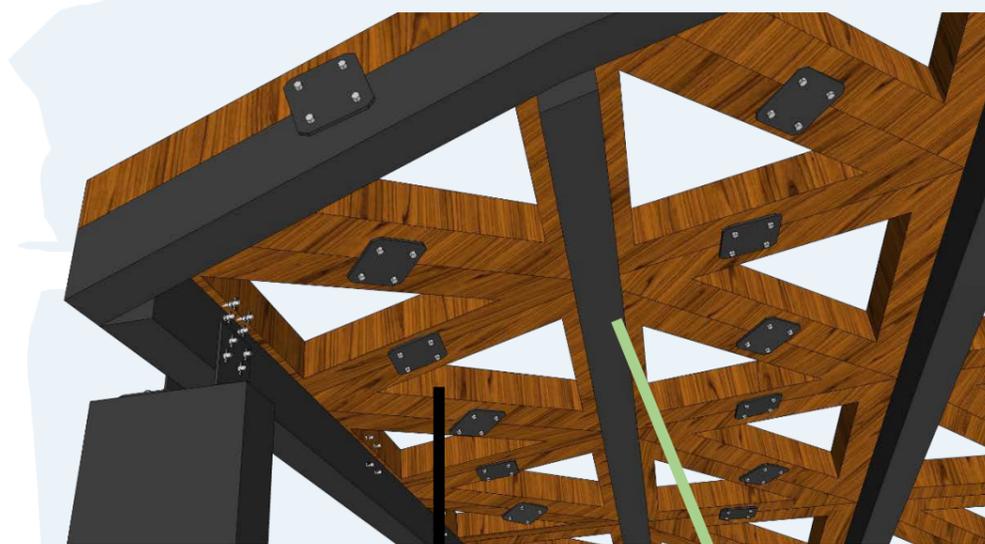
6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS



* MONTAGEM DAS COBERTURAS



A ligação entre as peças será feita através de chapas metálicas aparafusadas



Detalhe da parte inferior das coberturas



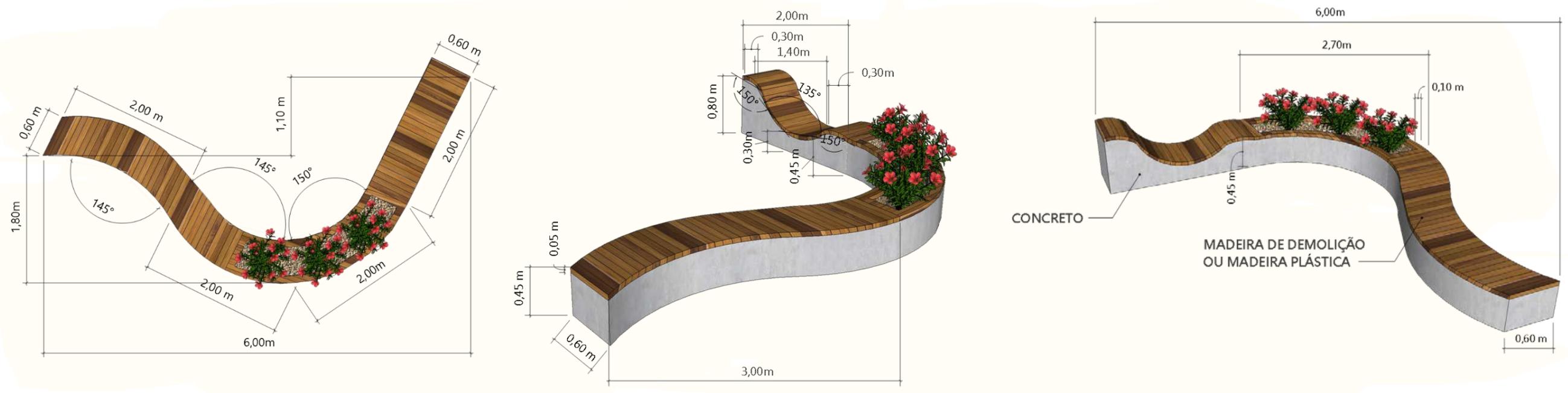
Chapa metálica e parafusos onde serão instaladas as vigas que dão suporte às estruturas triangulares



Após instalação das vigas

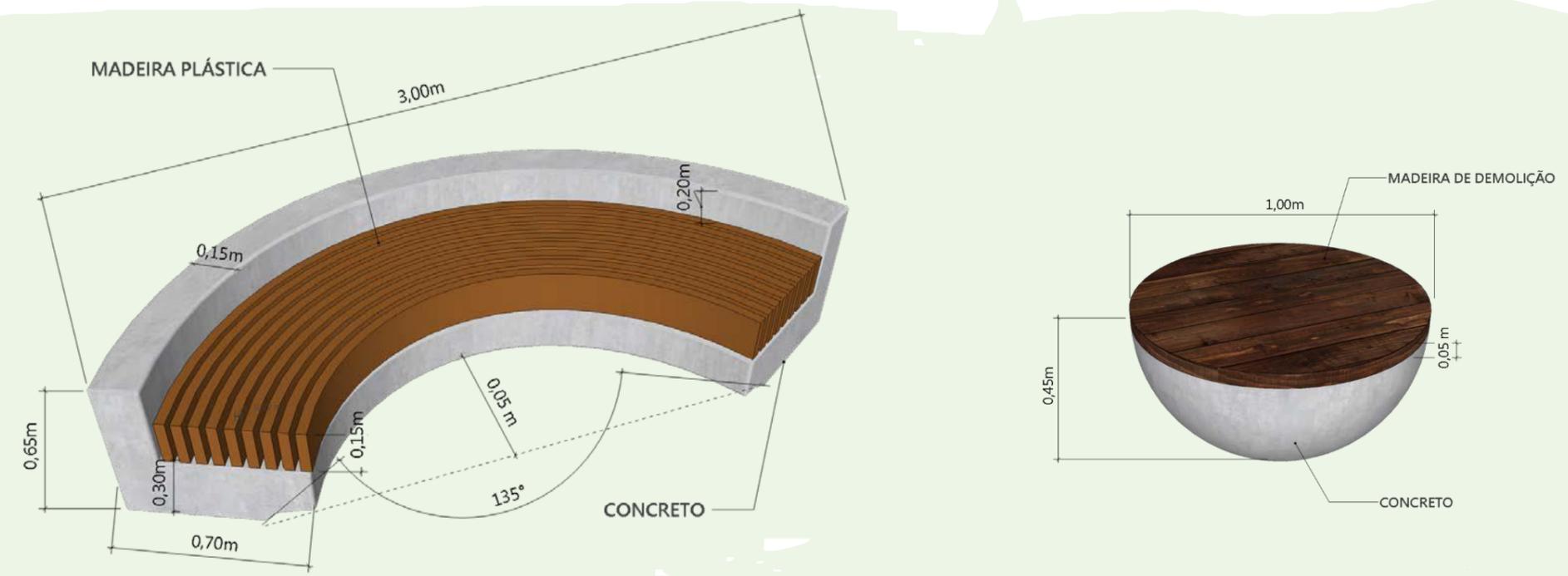
Detalhe da ligação entre viga-pilar

II MOBILIÁRIO MULTIFUNCIONAL - PERSONALIZADO



6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

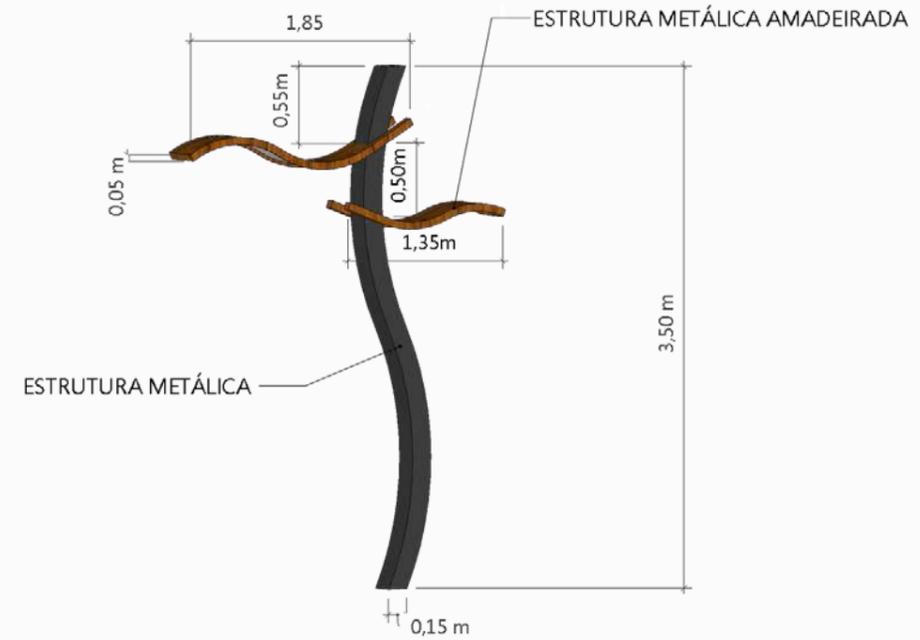
III MOBILIÁRIO 01



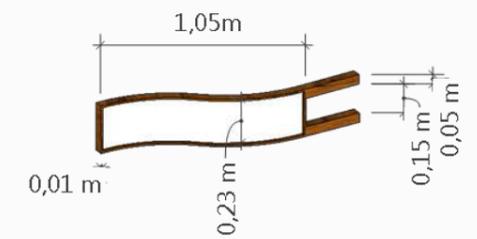
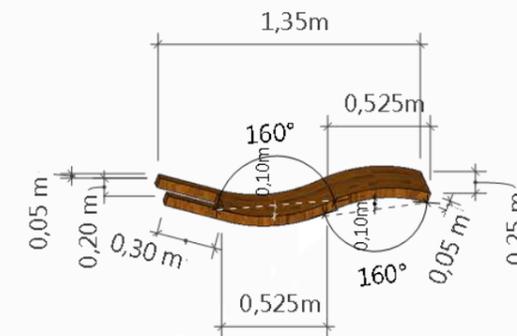
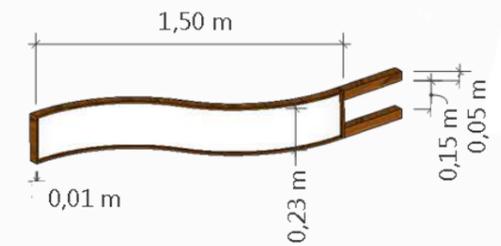
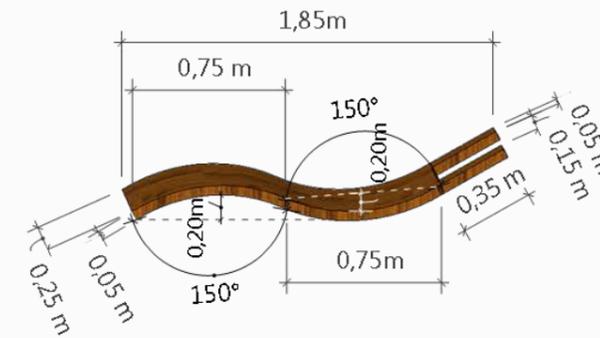
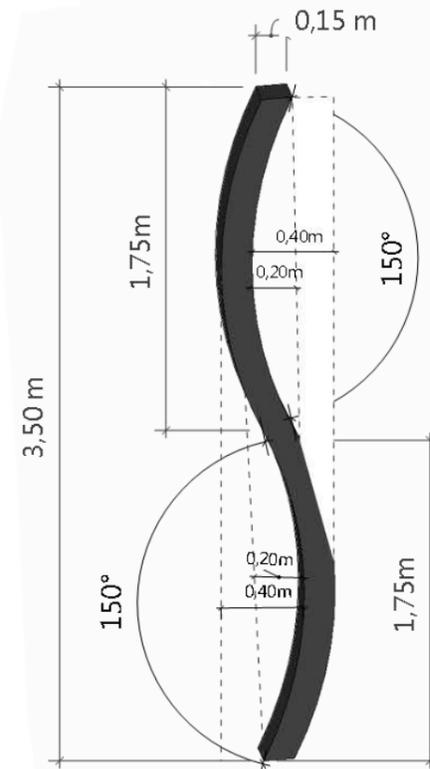
IV MOBILIÁRIO 02



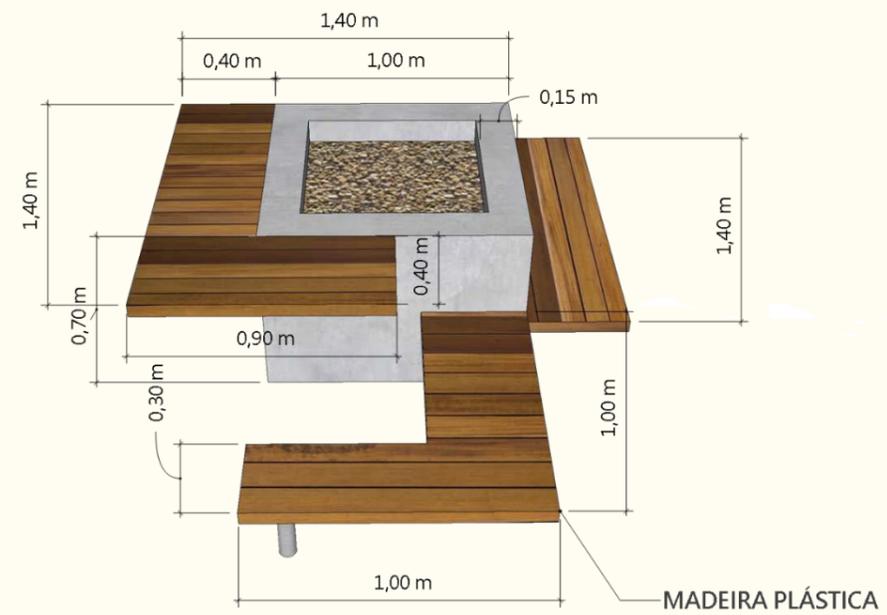
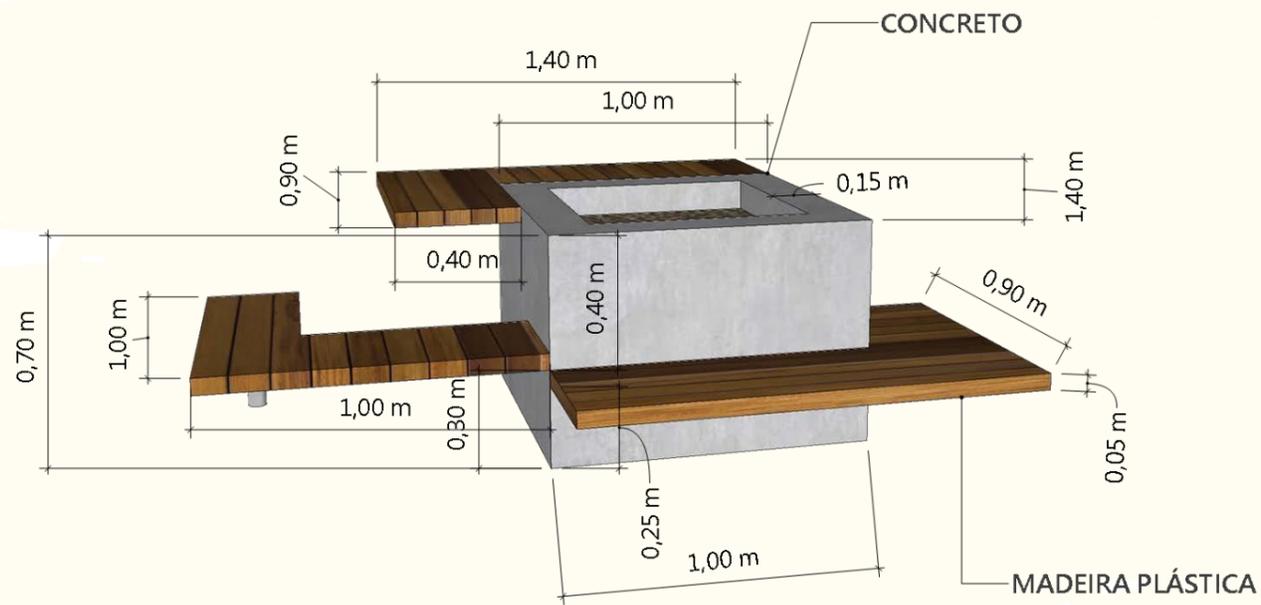
V POSTE DE ILUMINAÇÃO - PERSONALIZADO



VI MOBILIÁRIO 03



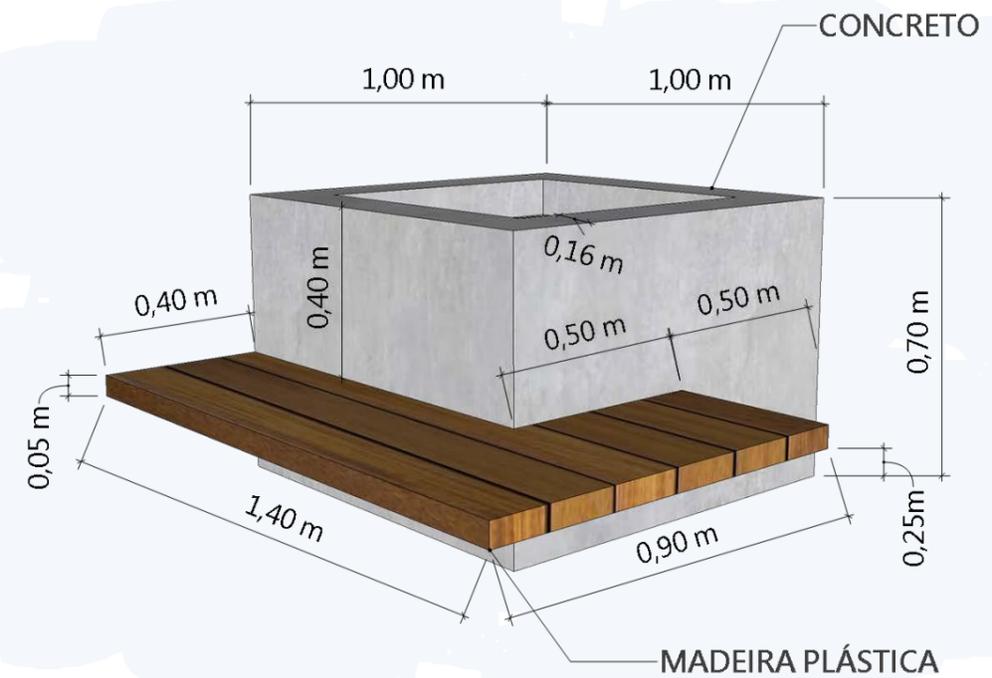
VII MOBILIÁRIO 04



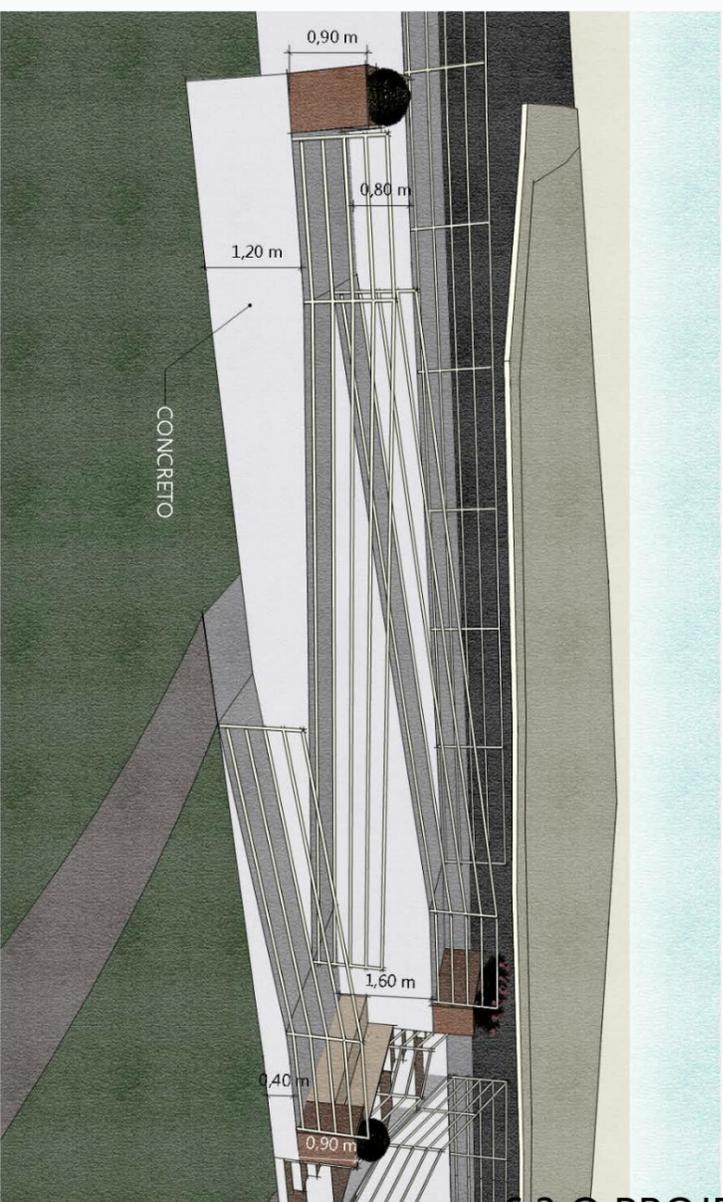
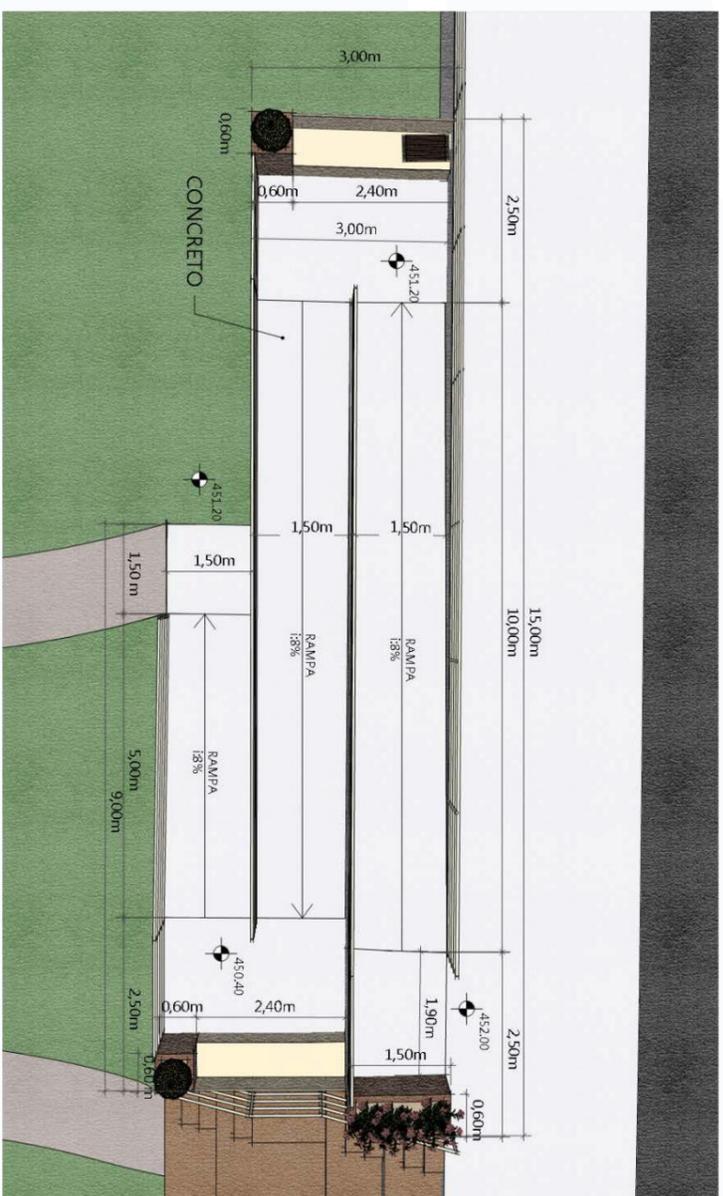
VIII MOBILIÁRIO 05



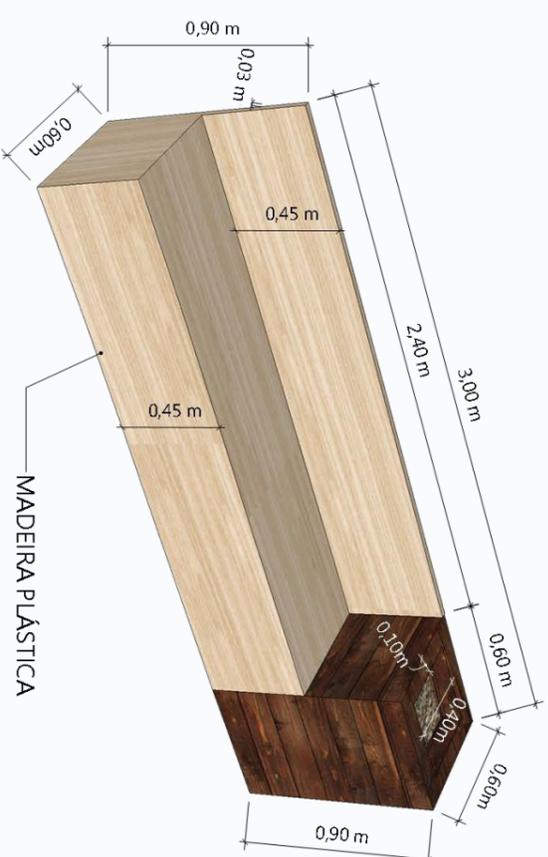
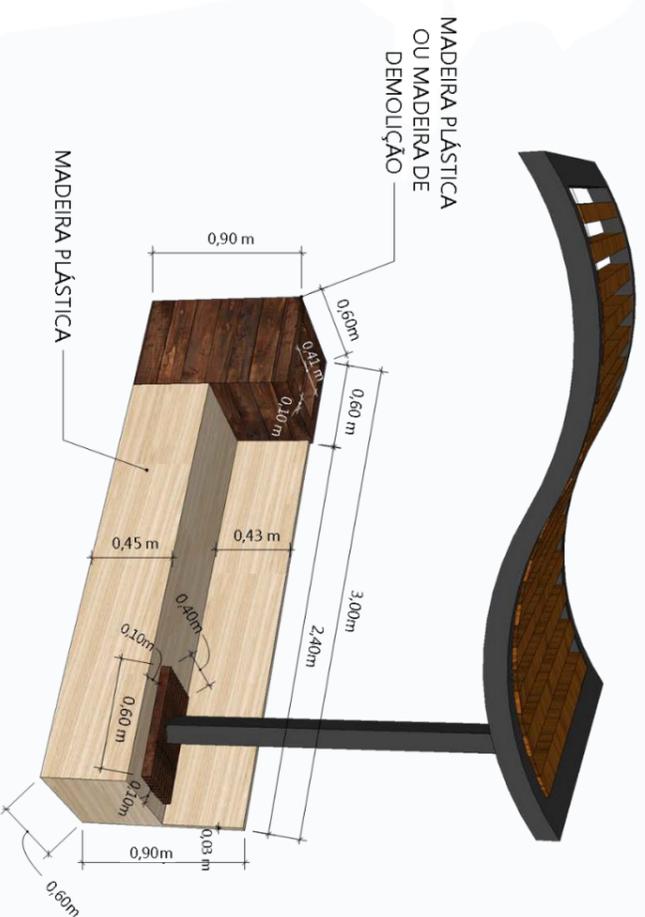
IX MOBILIÁRIO 06



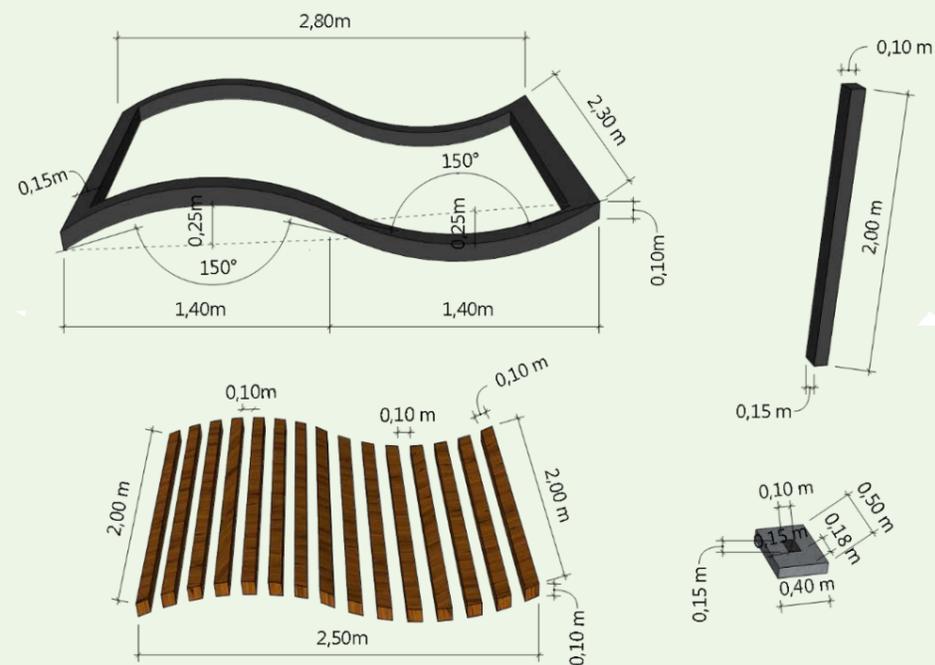
XII RAMPA 2 – COM ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA



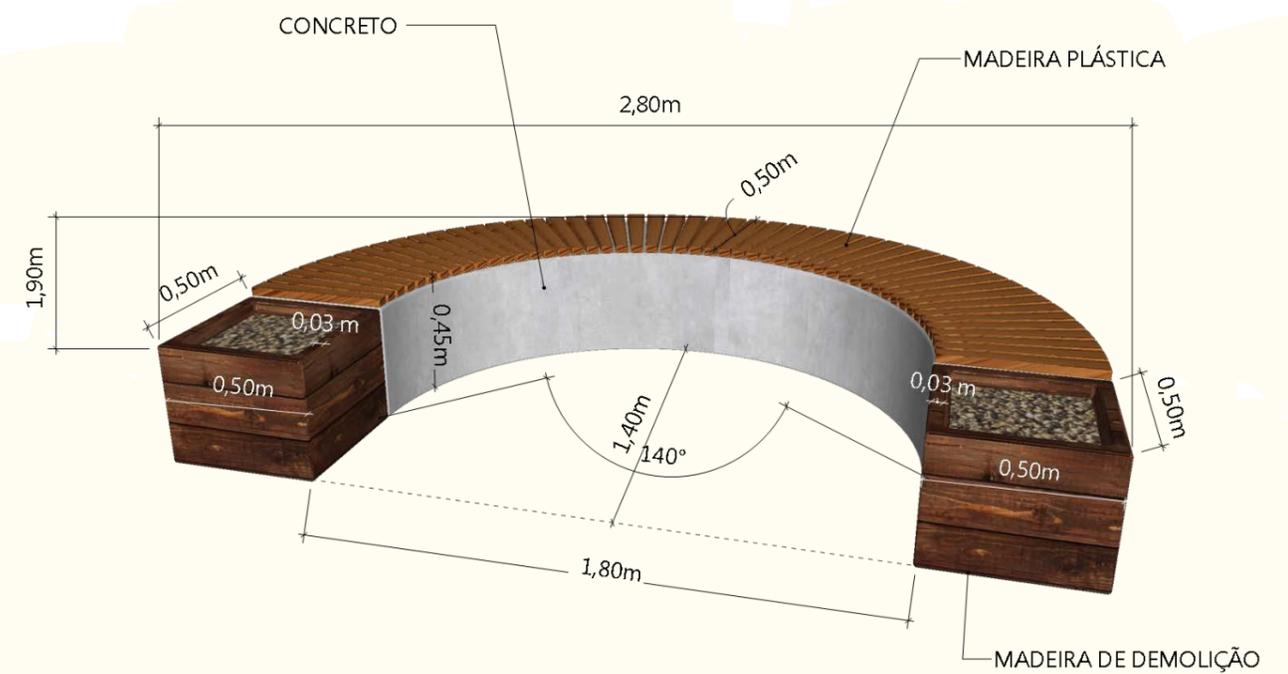
6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS



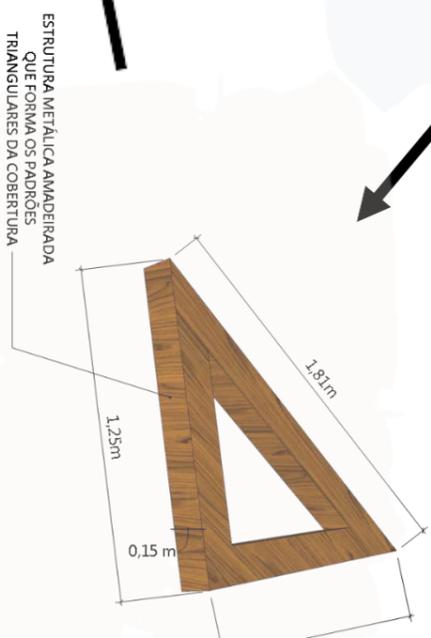
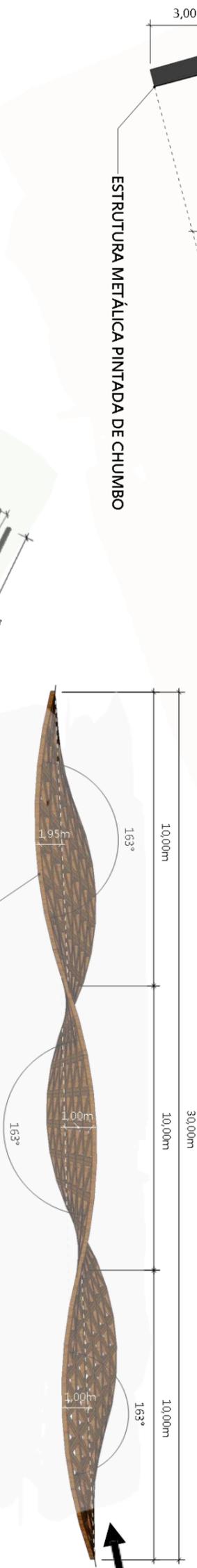
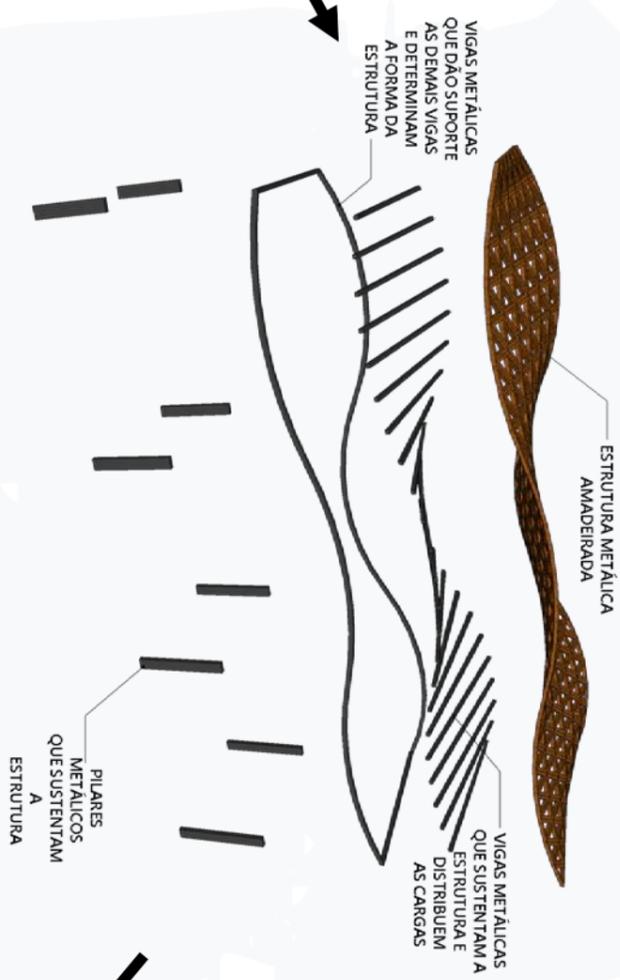
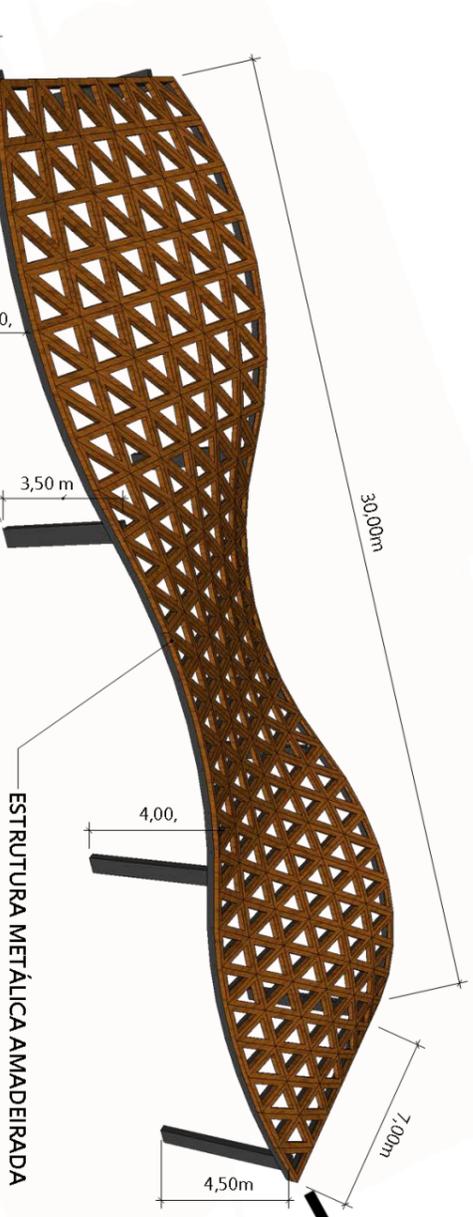
XIII PERGOLADO/GUARDA-SOL PERSONALIZADO



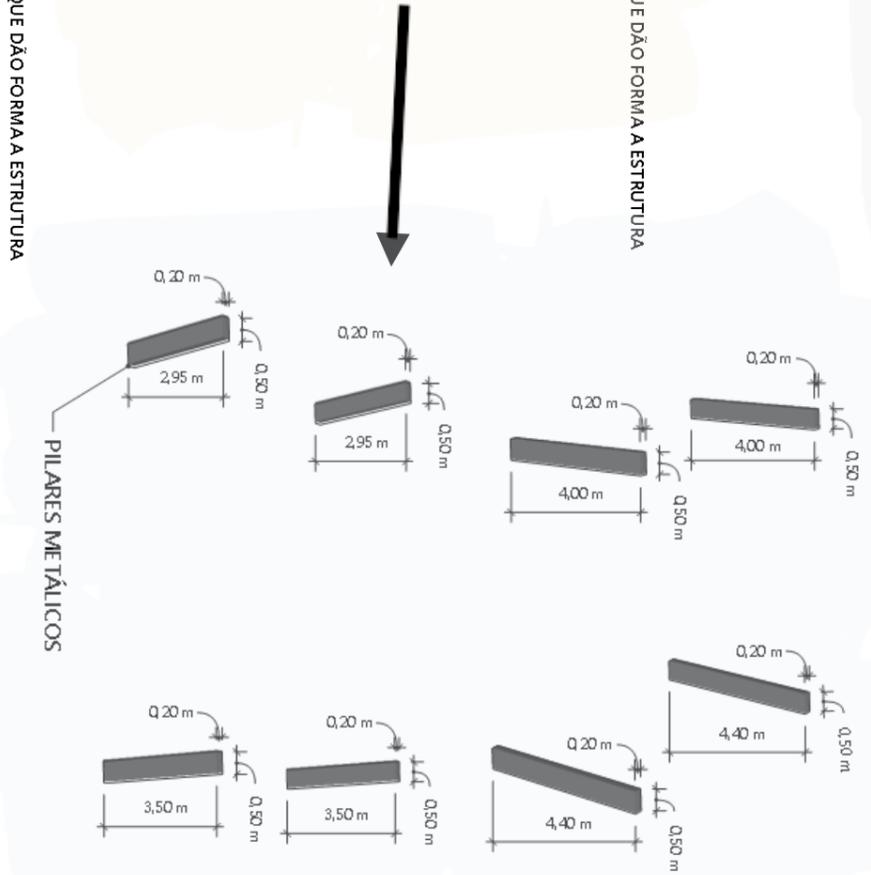
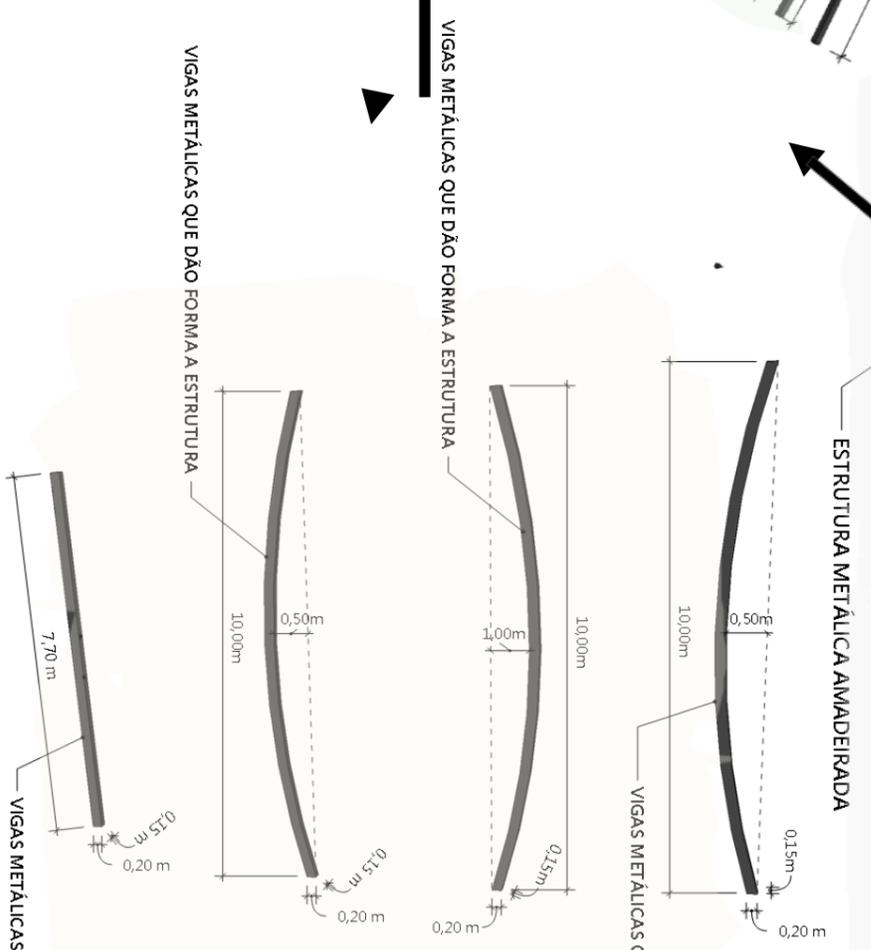
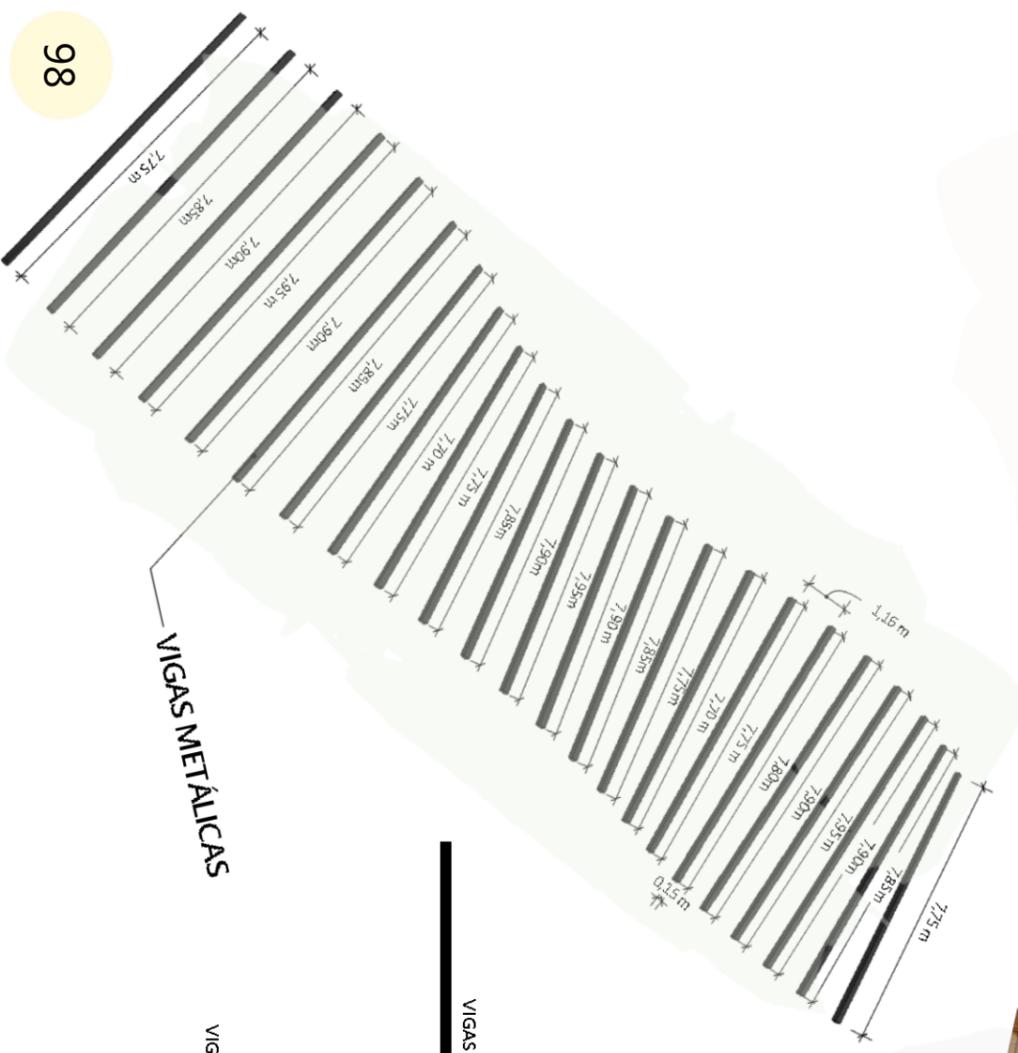
XIV MOBILIÁRIO 07



XV COBERTURA DE 30m



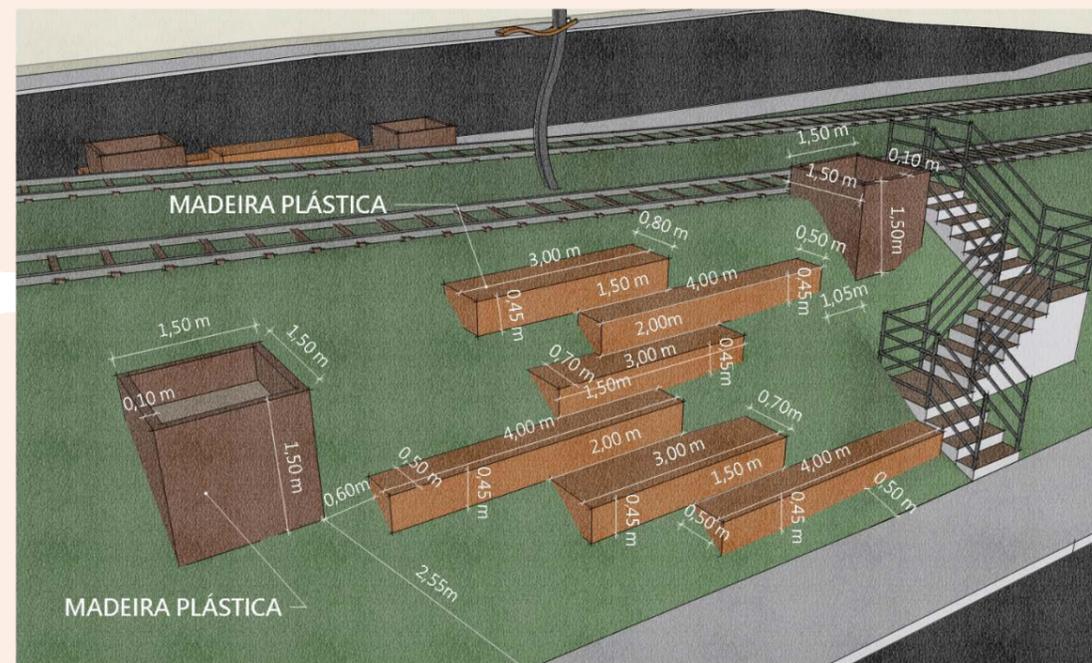
6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS



XVI FLOREIRAS MÓVEIS PARA ERVAS

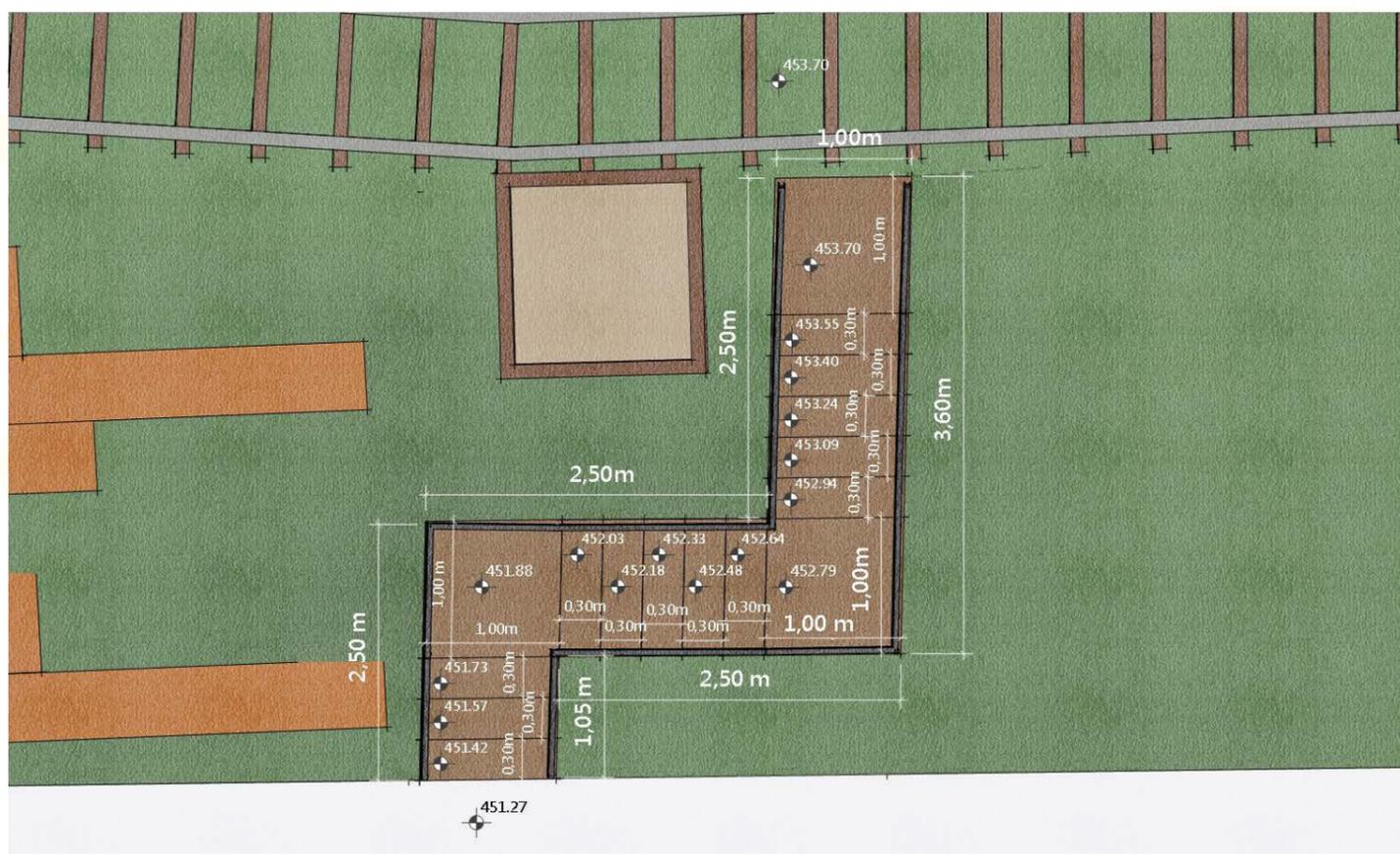


XVIII DEGRAUS/PATAMARES 1

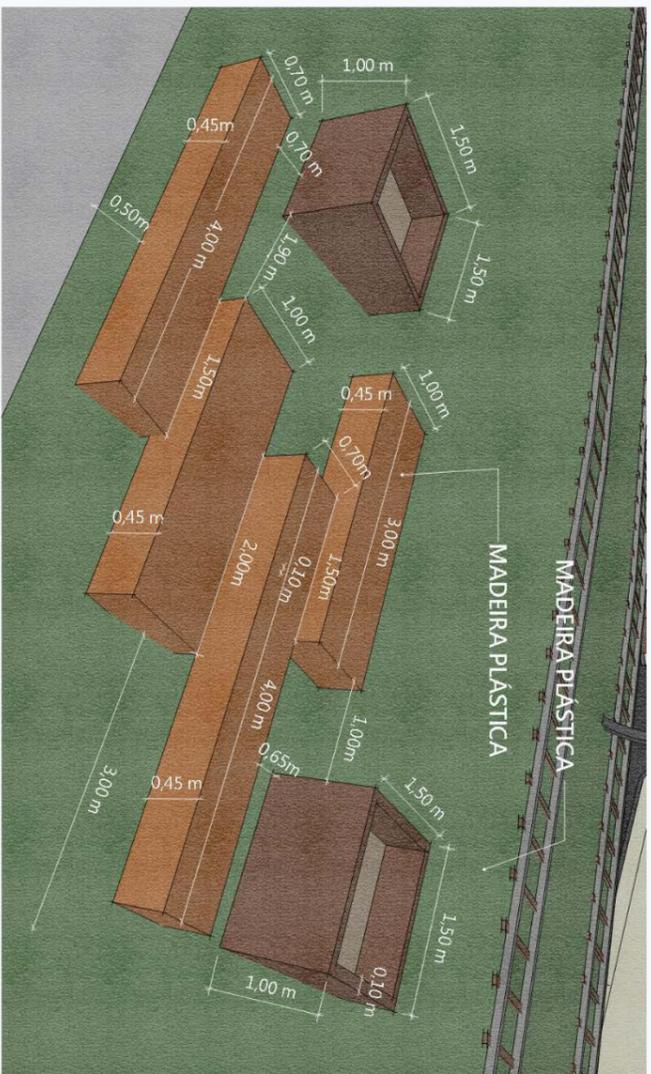


6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

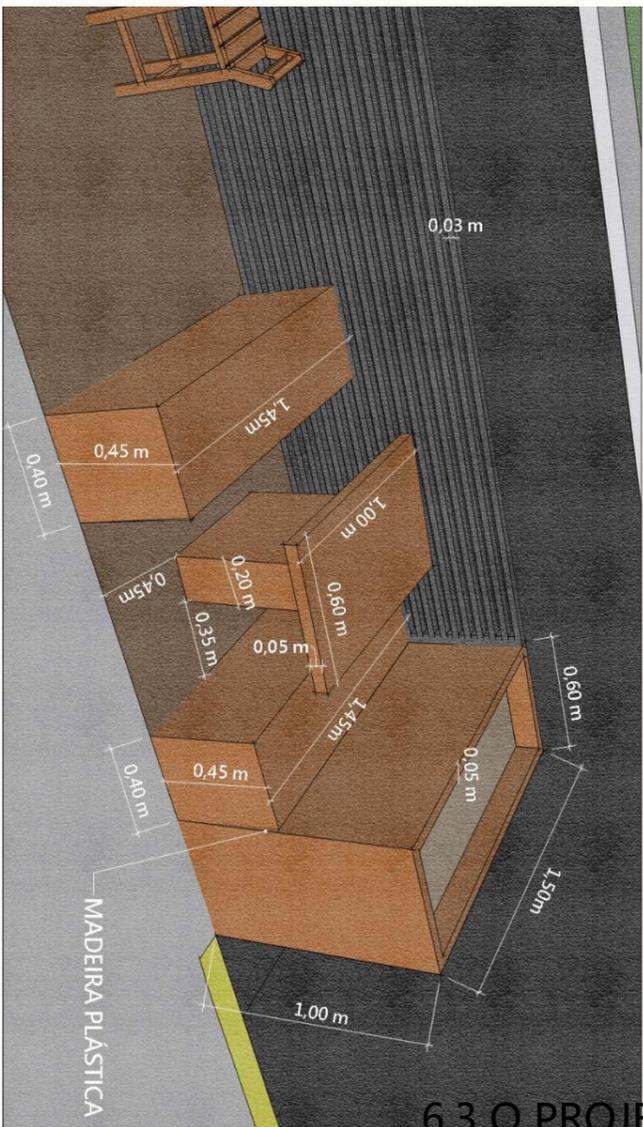
XVII ESCADA



XIX DEGRAUS/PATAMARES 2

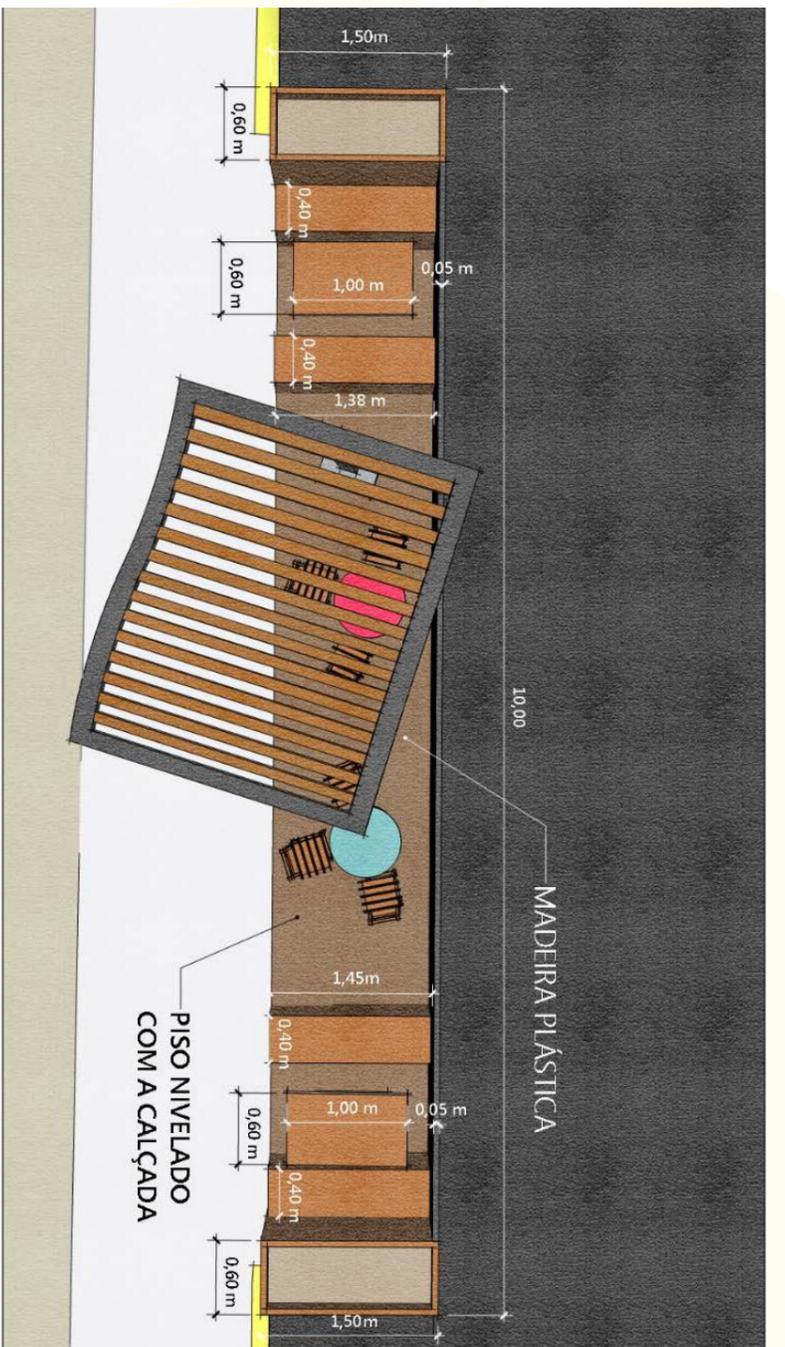


XX PARKLET 1

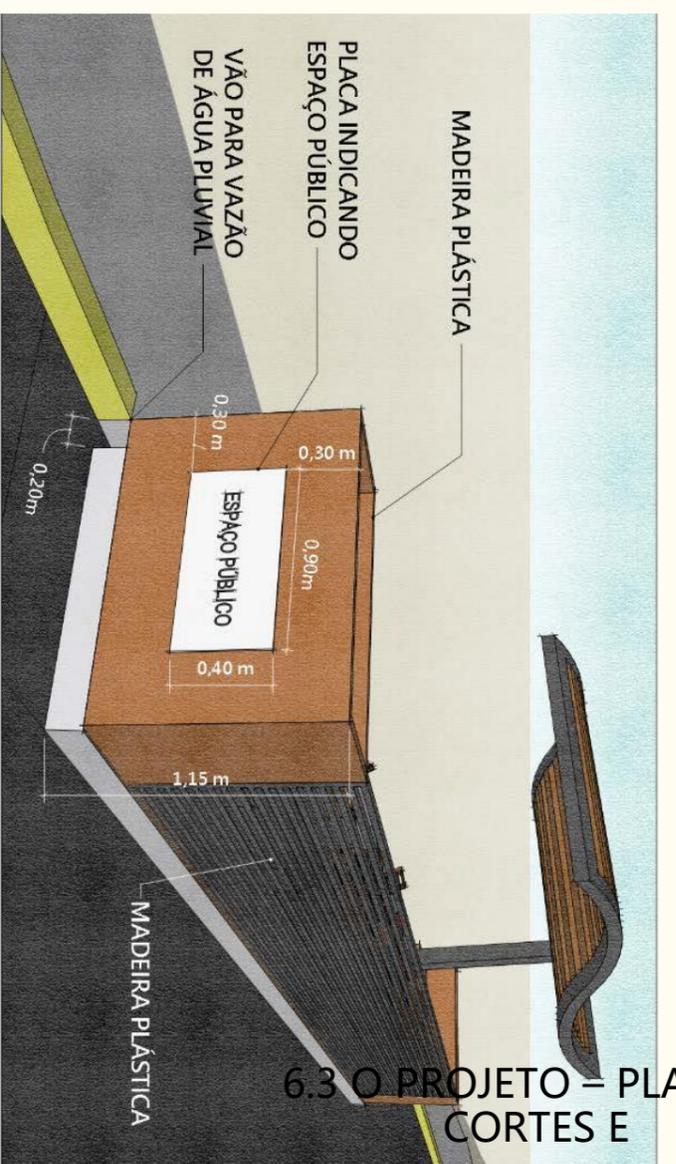
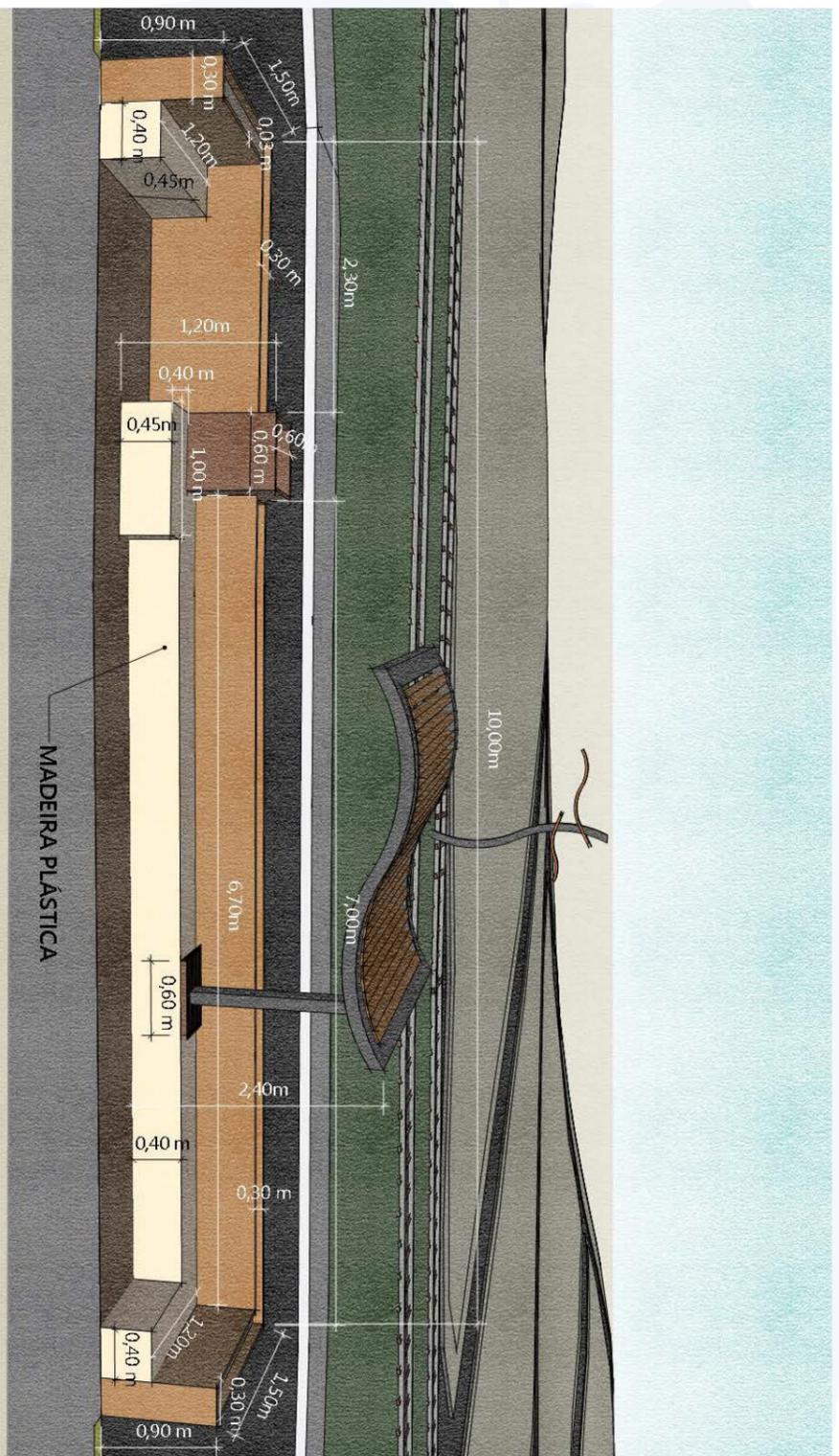


6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

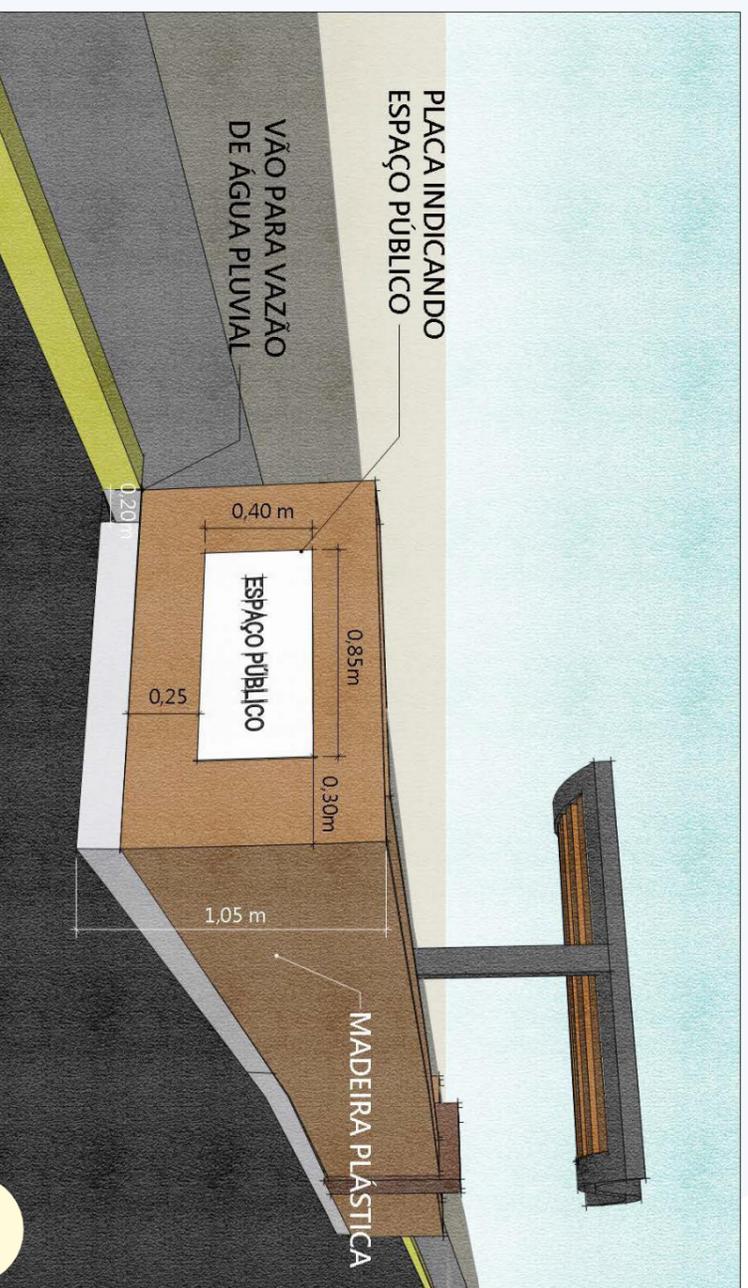




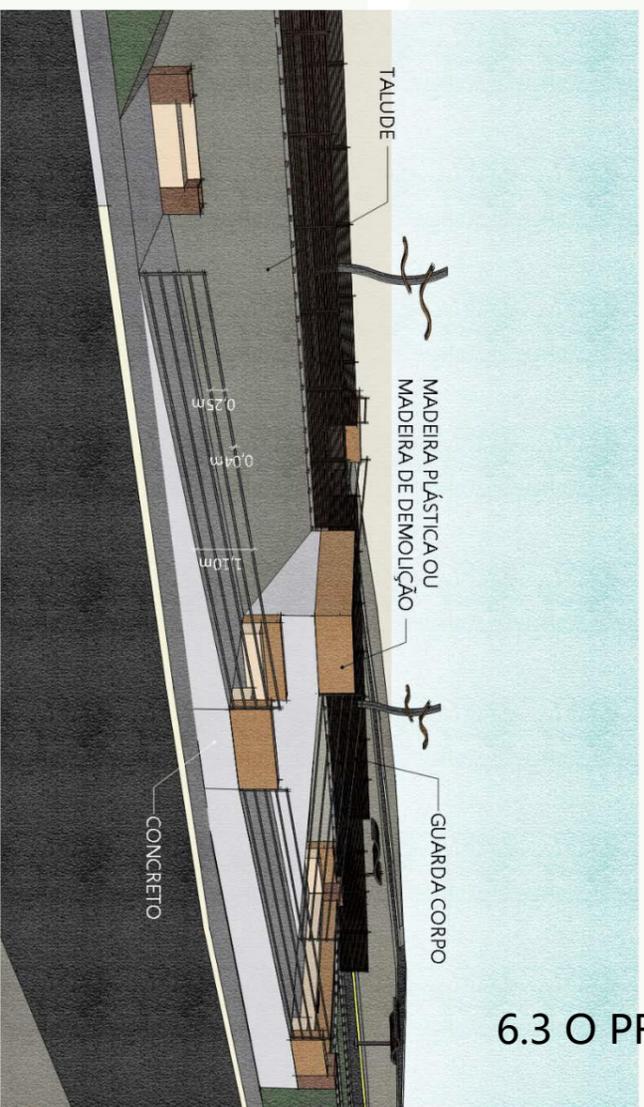
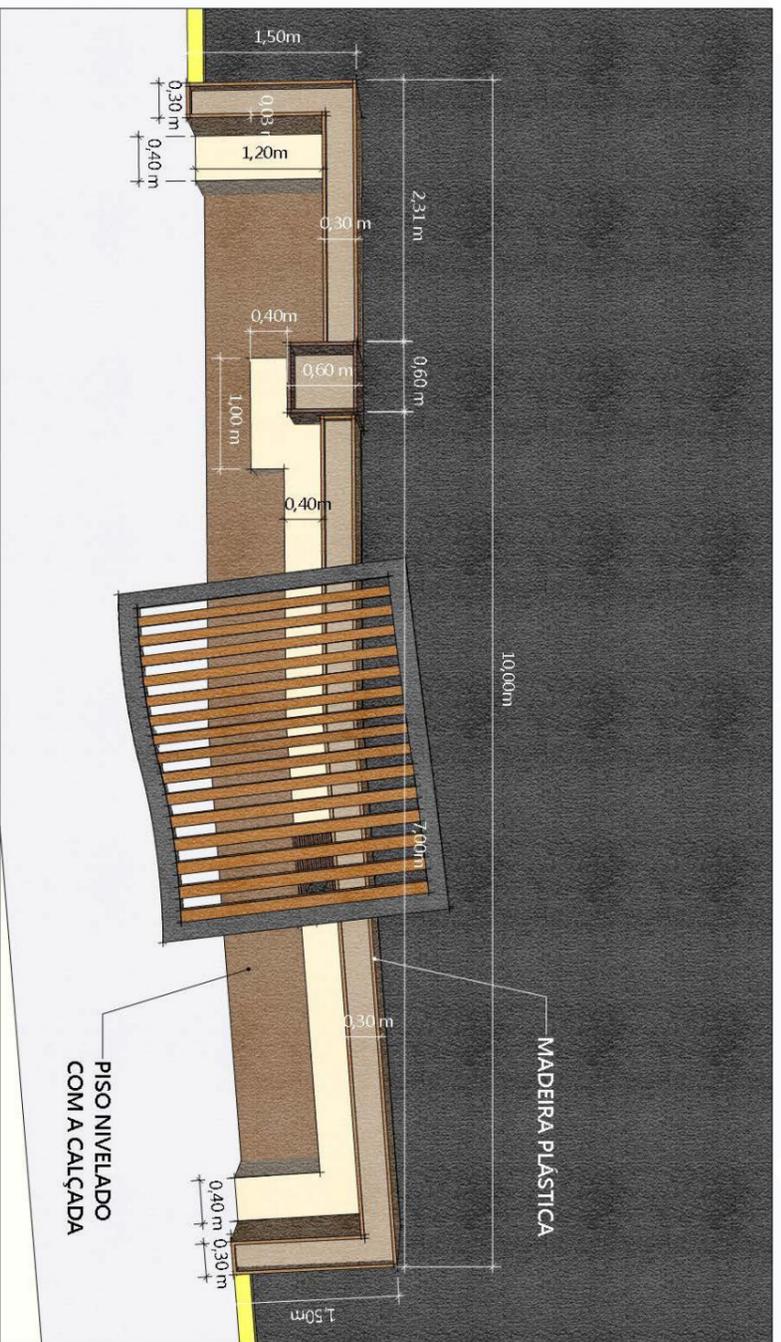
XXI PARKLET 2



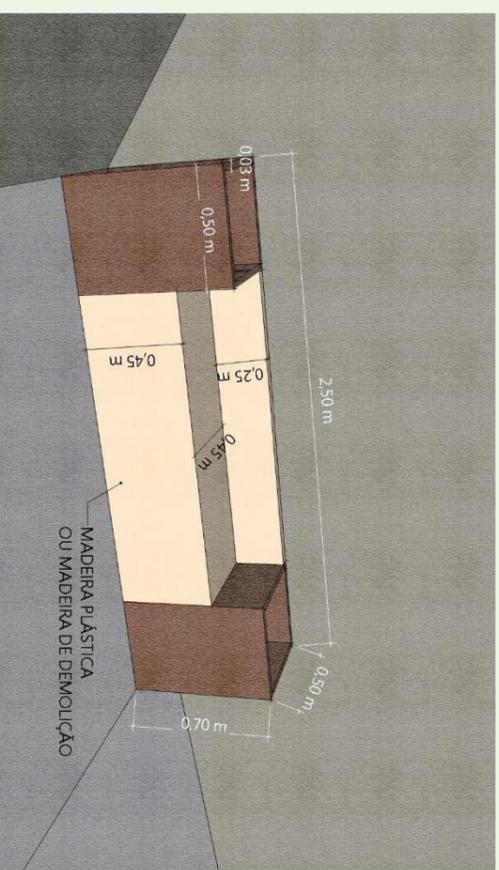
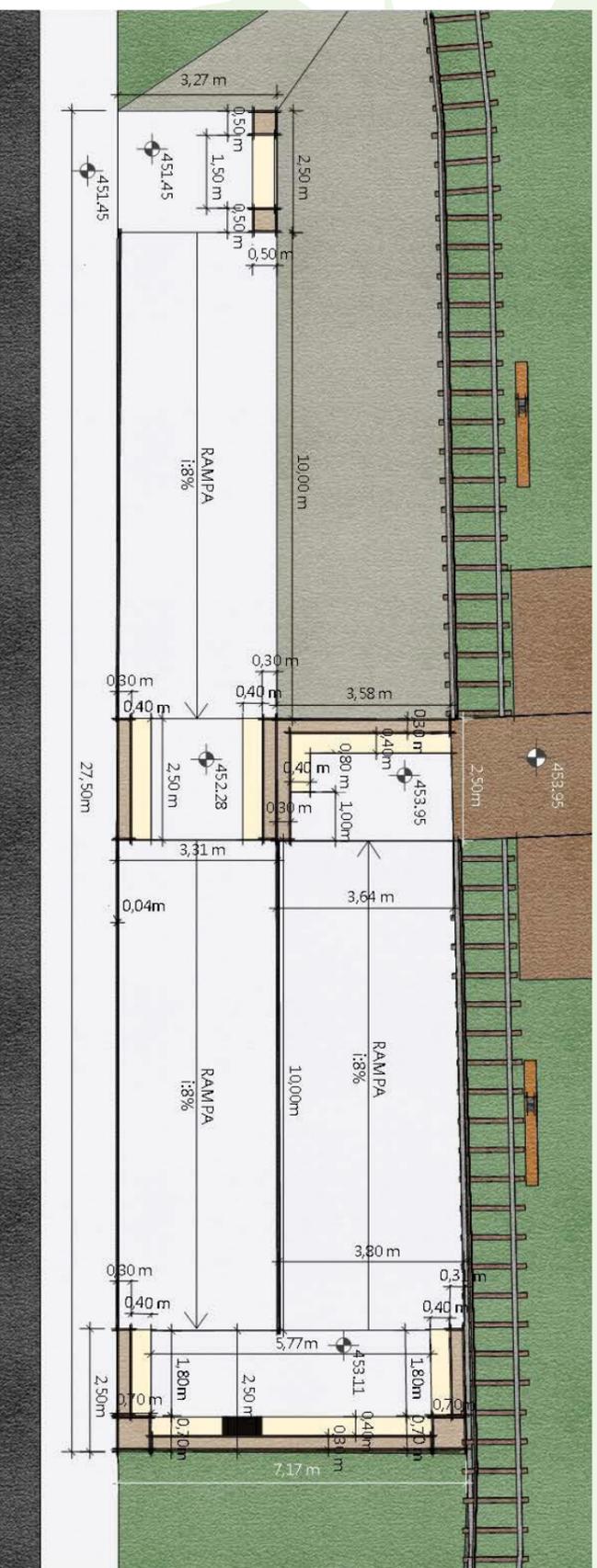
6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

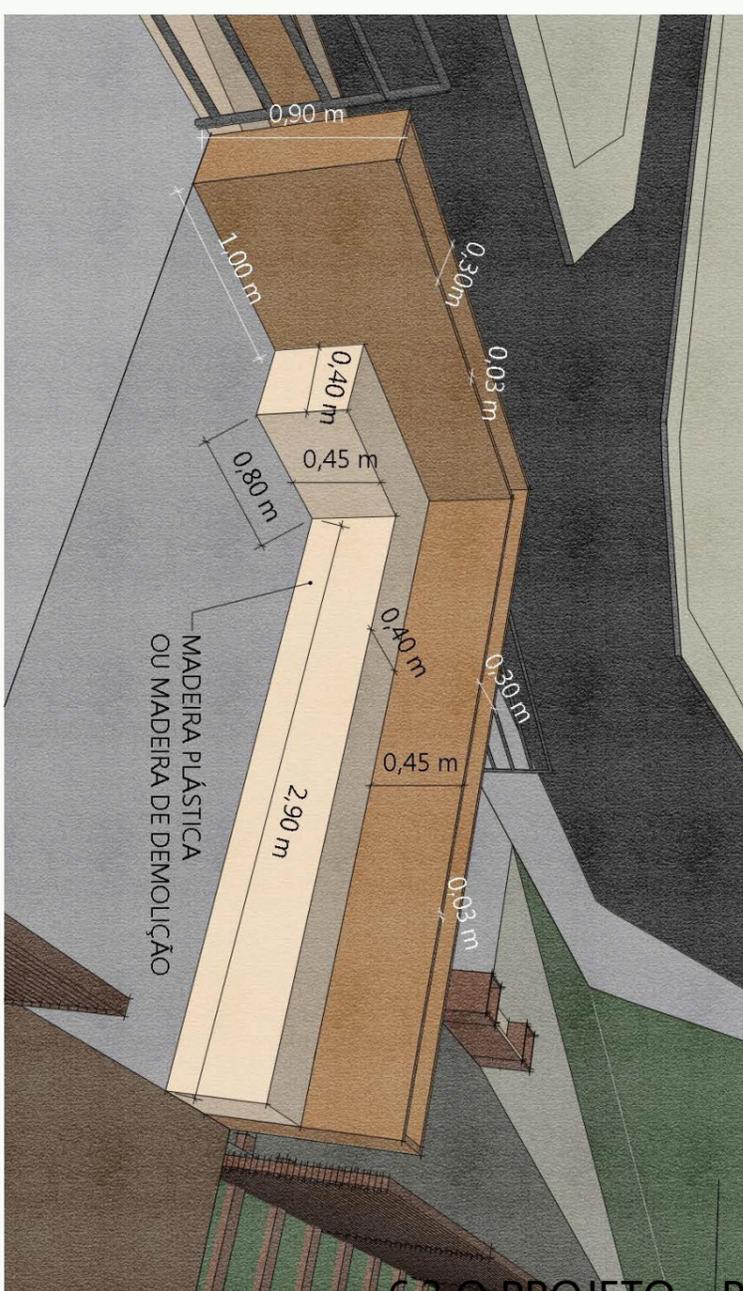
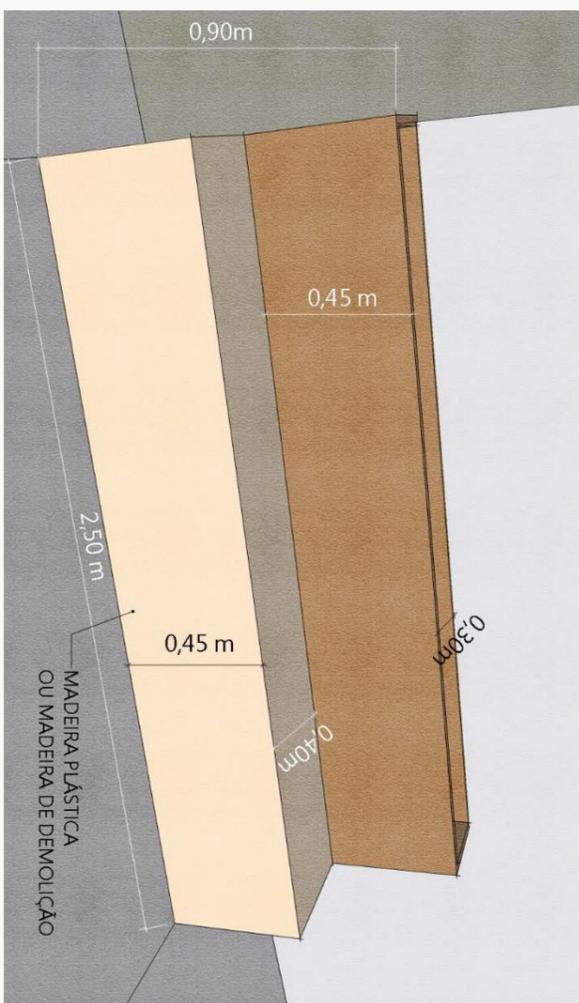
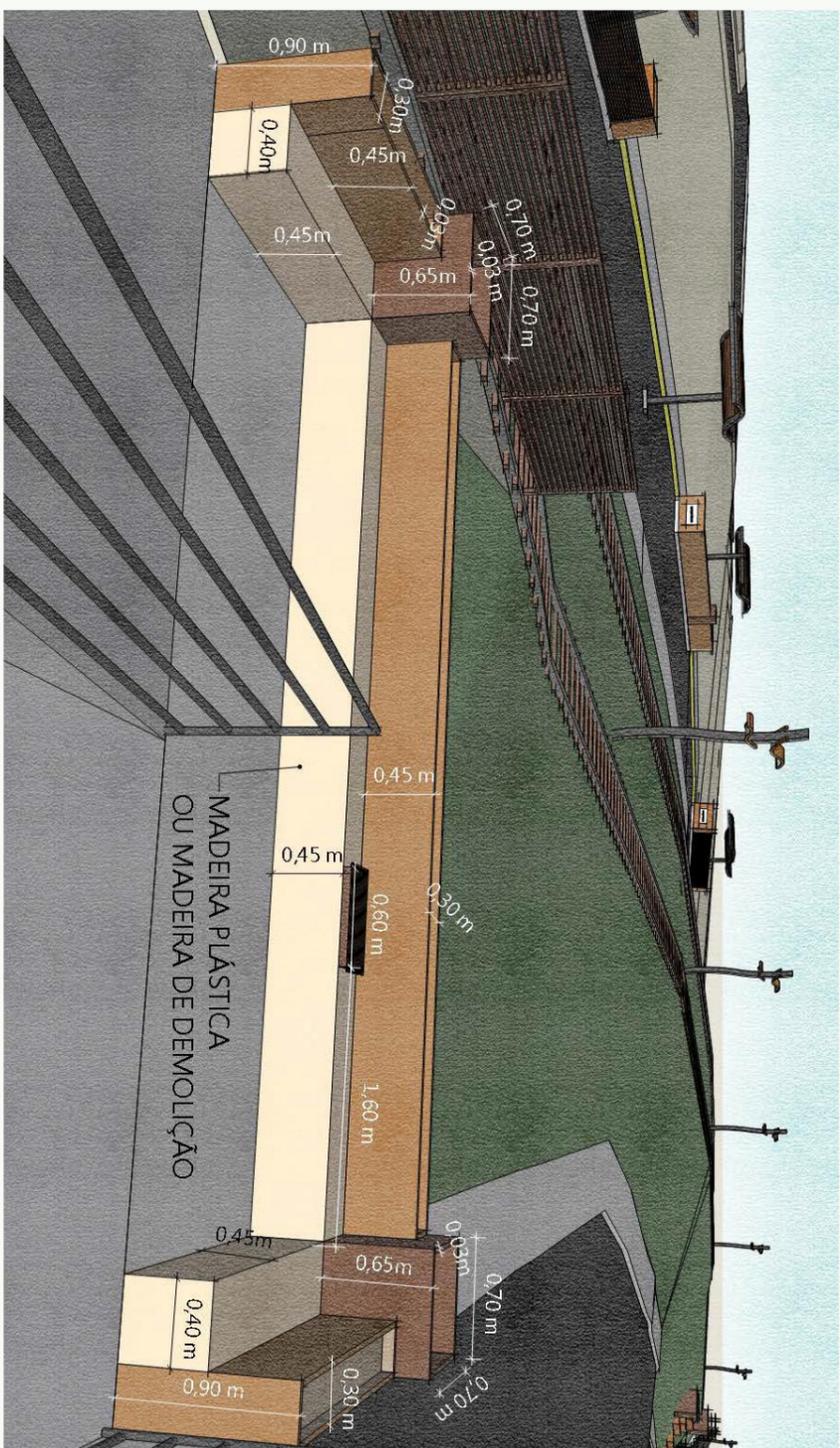


RAMPA 3 - COM ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA



6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS





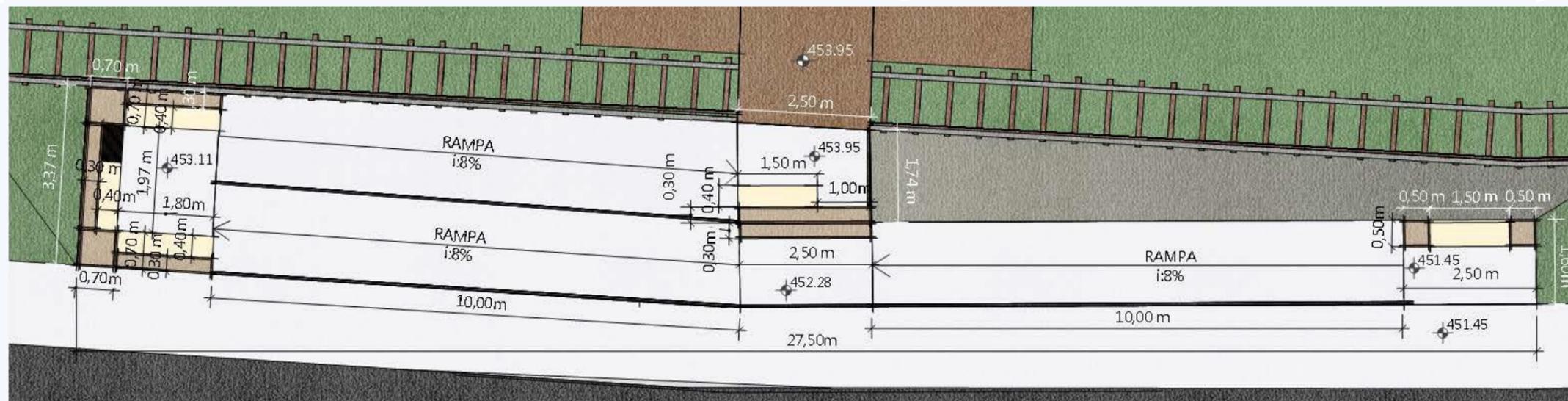
6.3 O PROJETO — PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

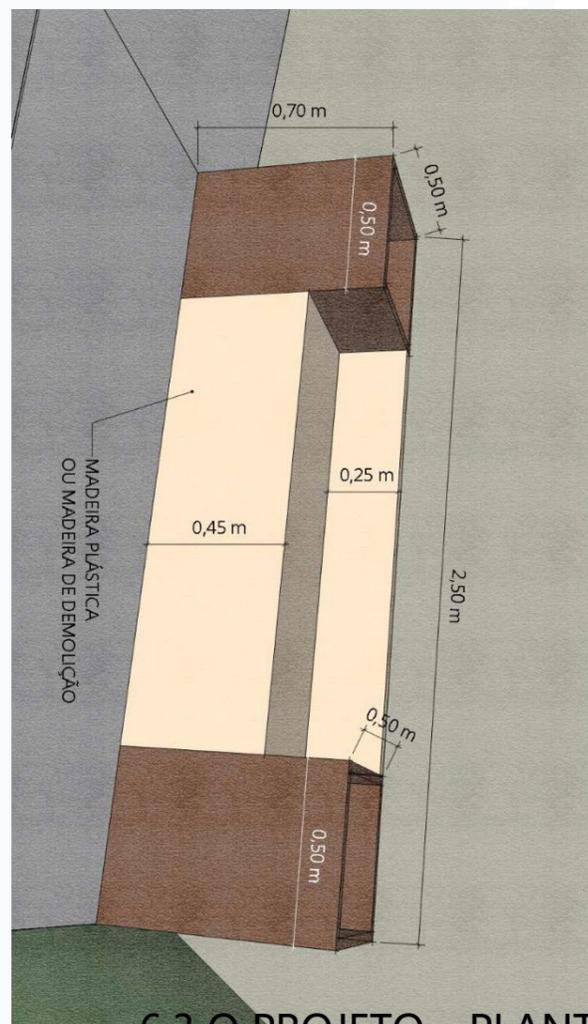
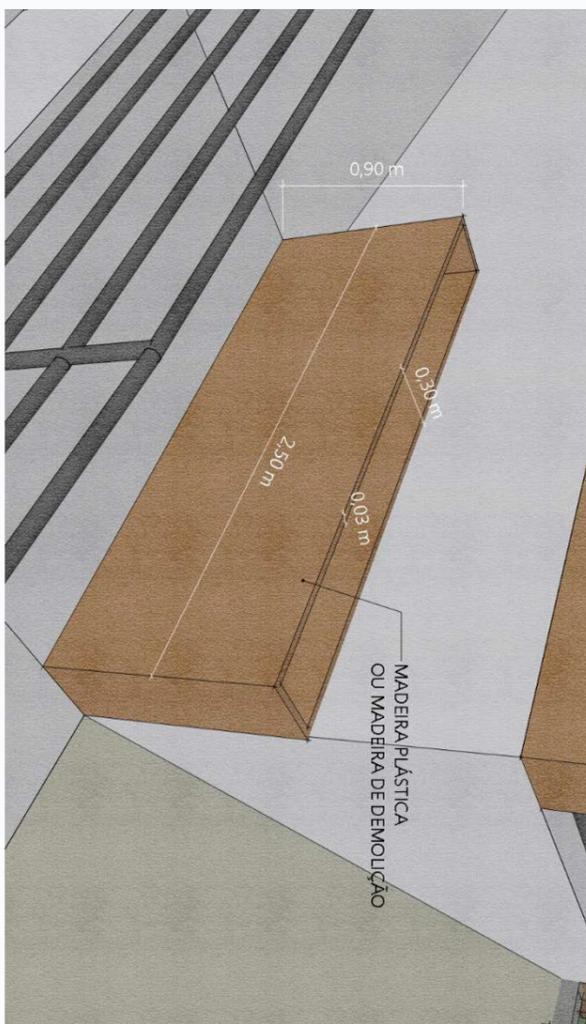
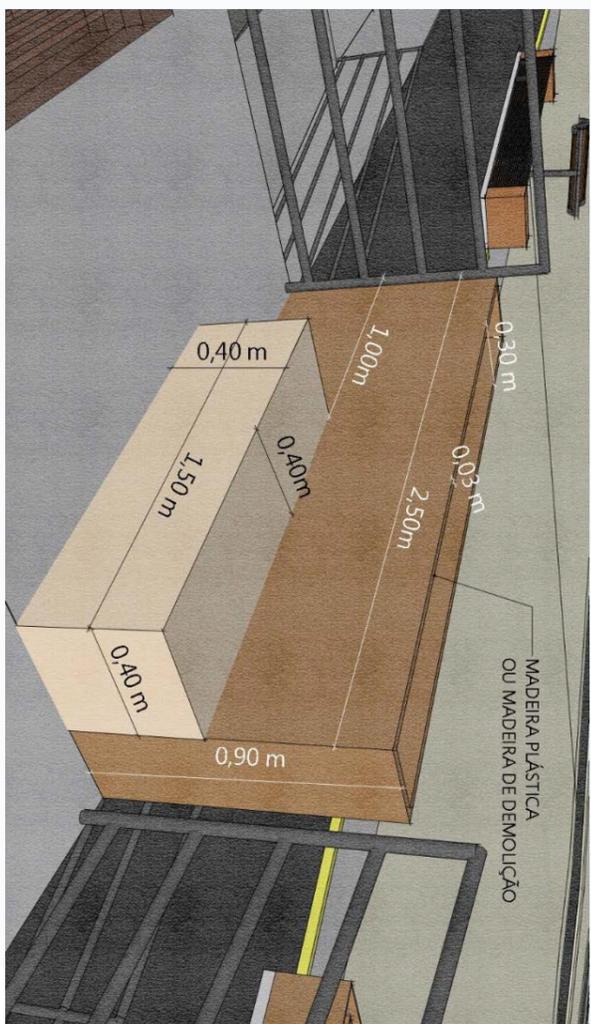
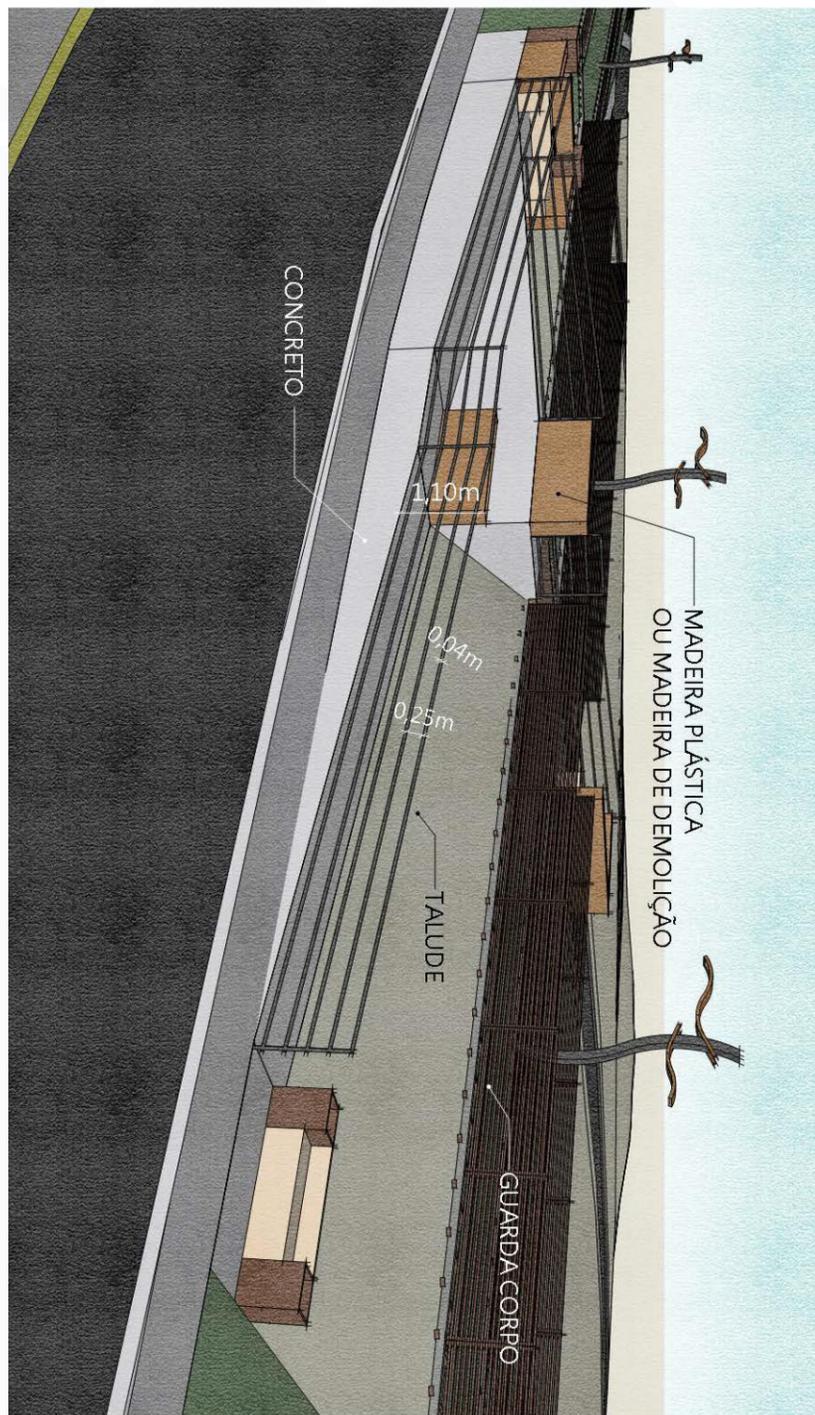
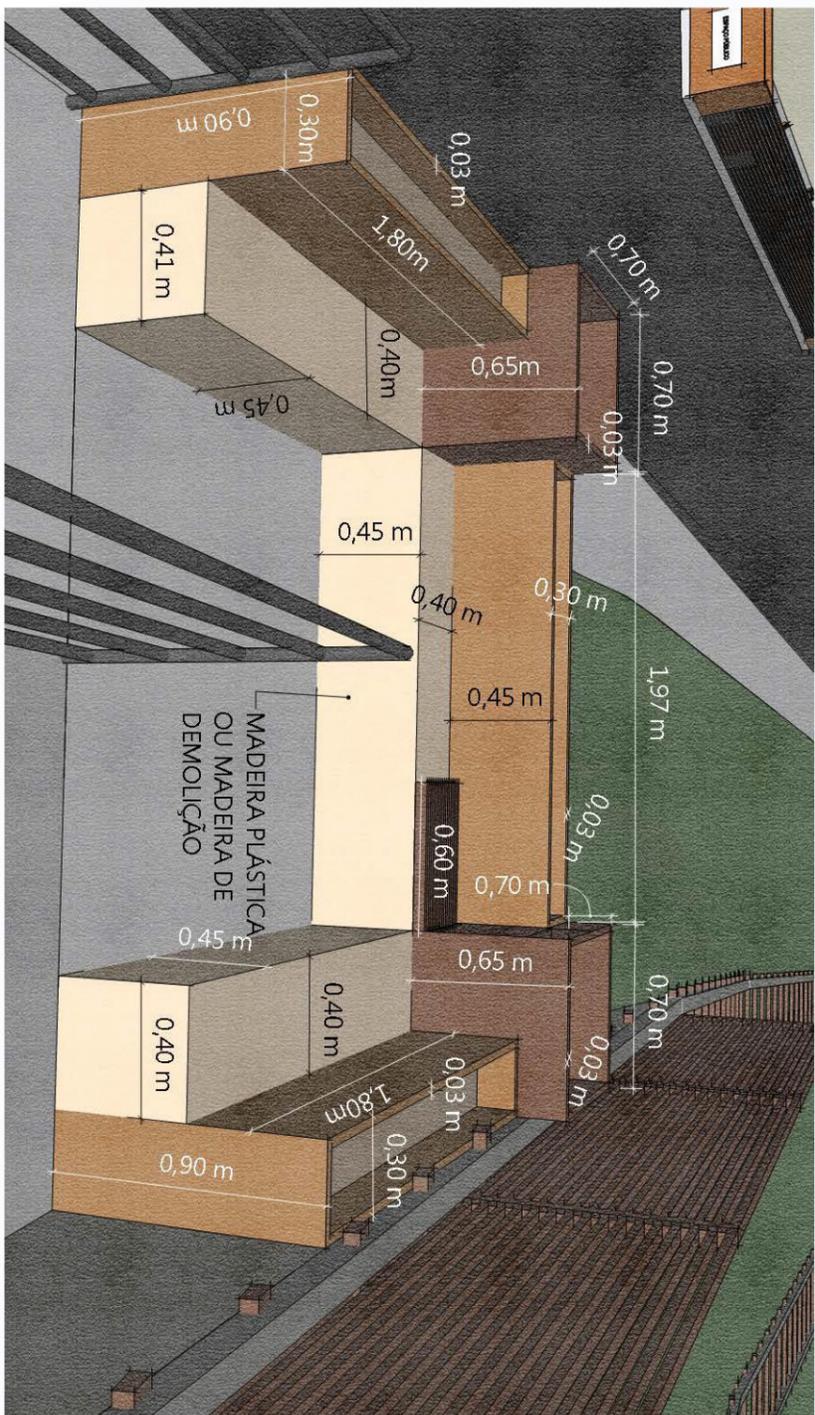
XXIII RAMPA 4 – ENTRE OS TRILHOS



6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

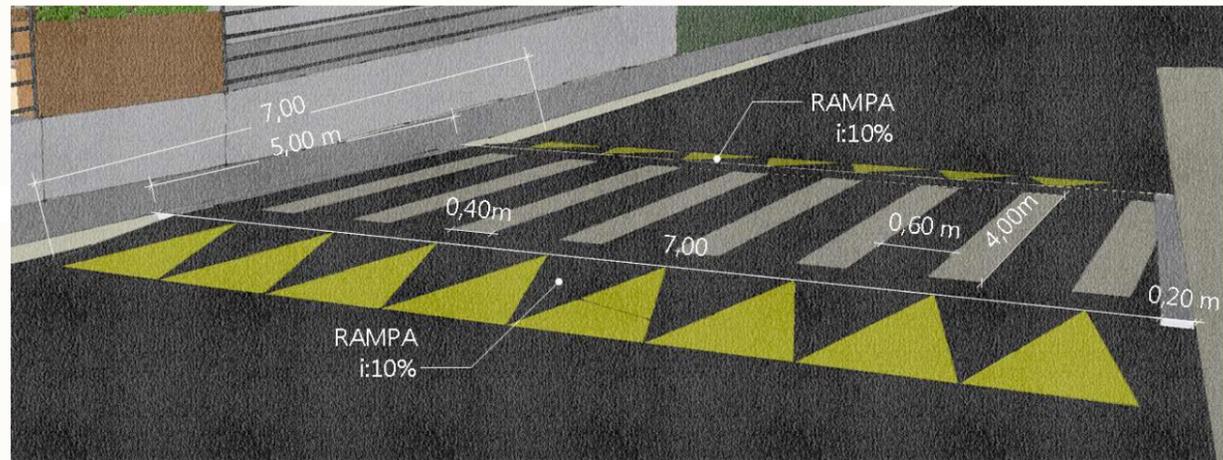
XXIV RAMPA 5 – COM ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA



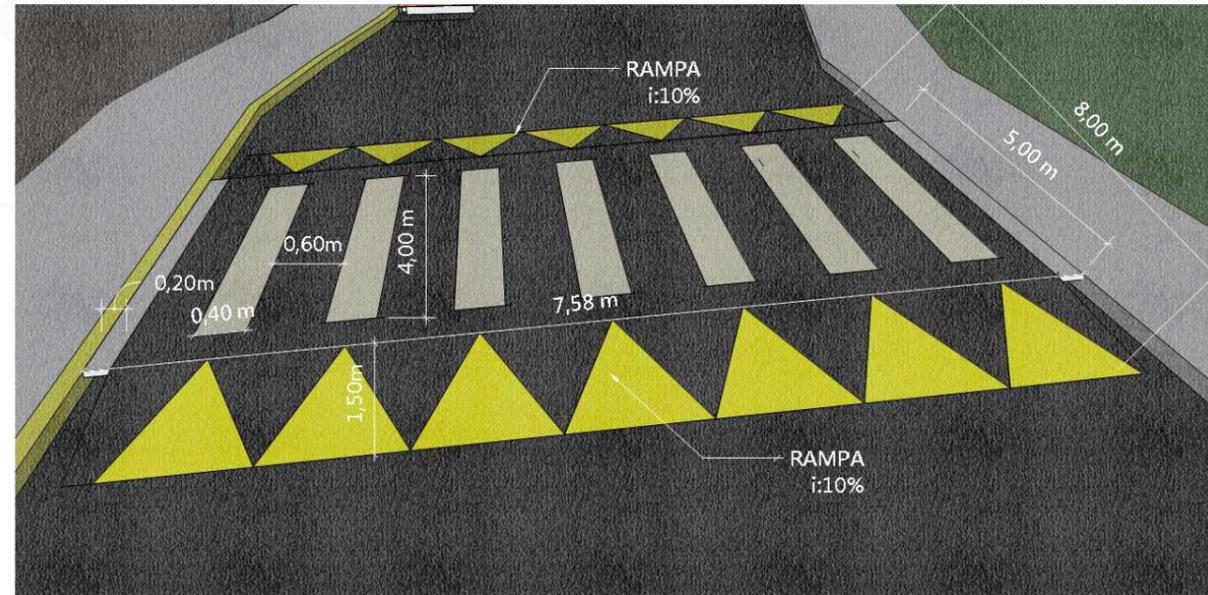


6.3 O PROJETO – PLANTAS, CORTES E DETALHAMENTOS

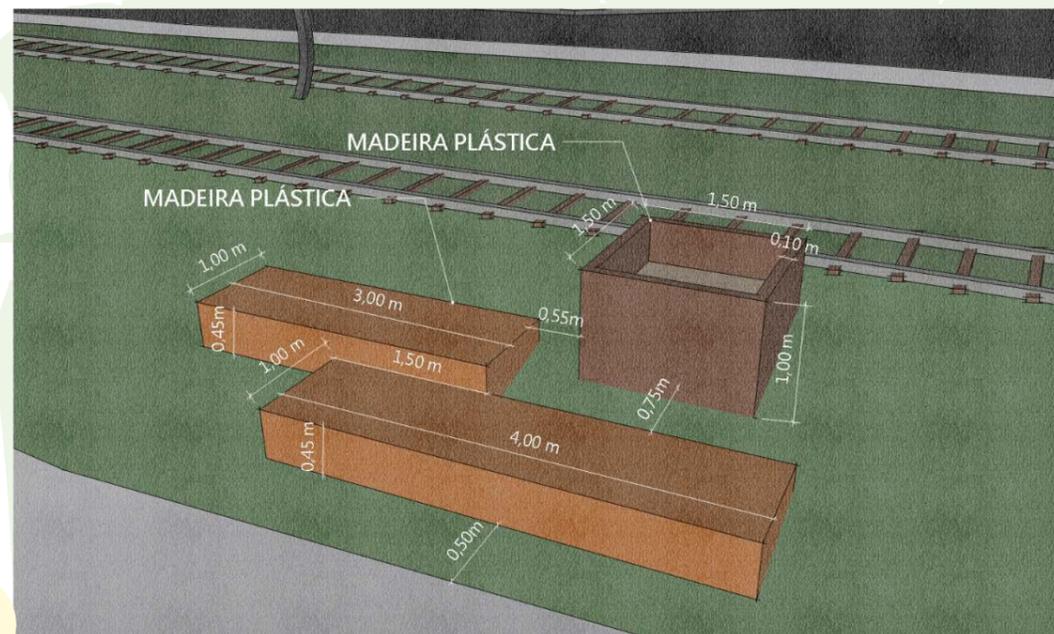
XXV FAIXA ELEVADA 1



XXVI FAIXA ELEVADA 2



XXVII DEGRAUS/PATAMARES 3



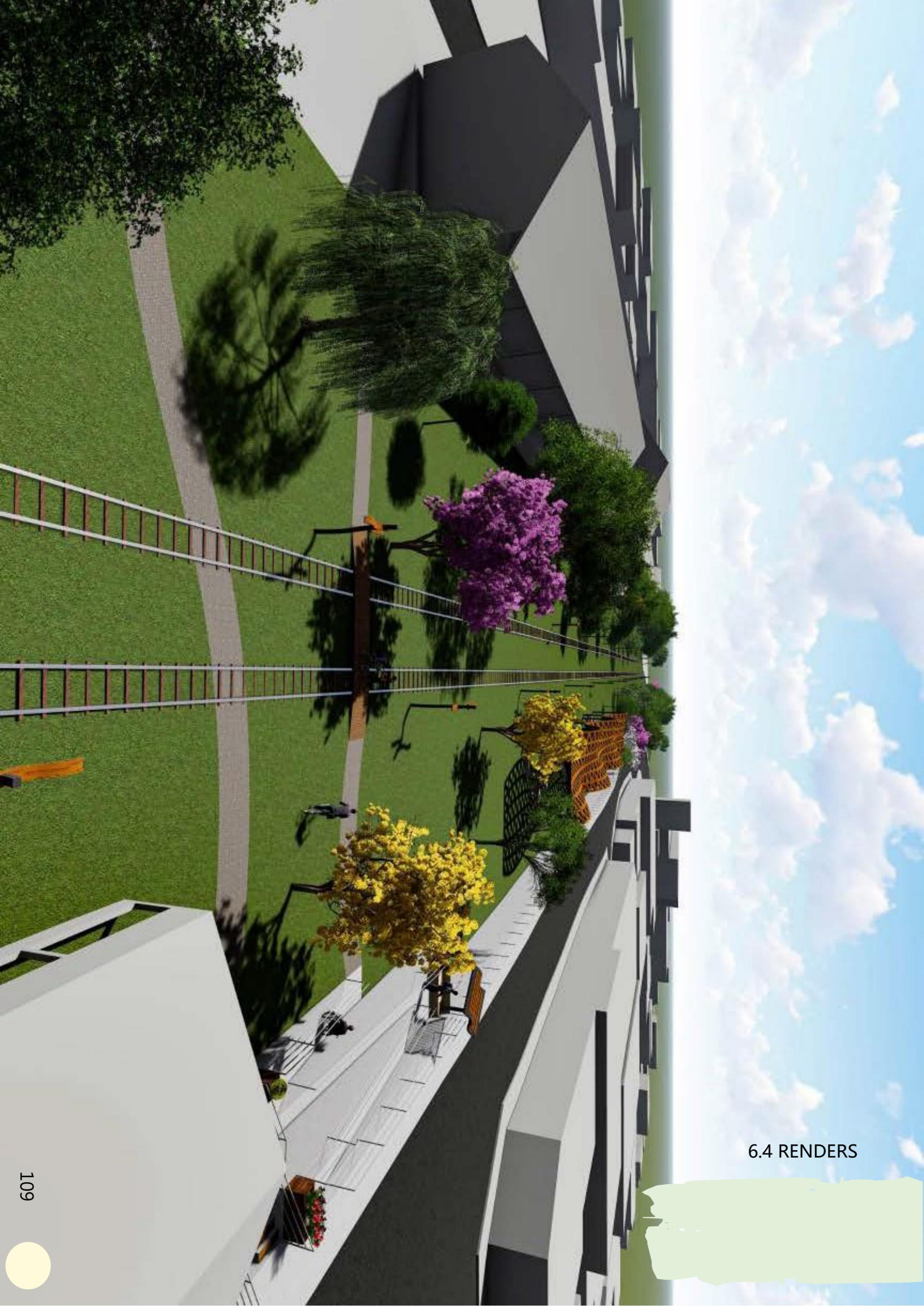
6.4 RENDERS

6.4 RENDERS



6.4 RENDERS





6.4 RENDERS

6.4 RENDERS



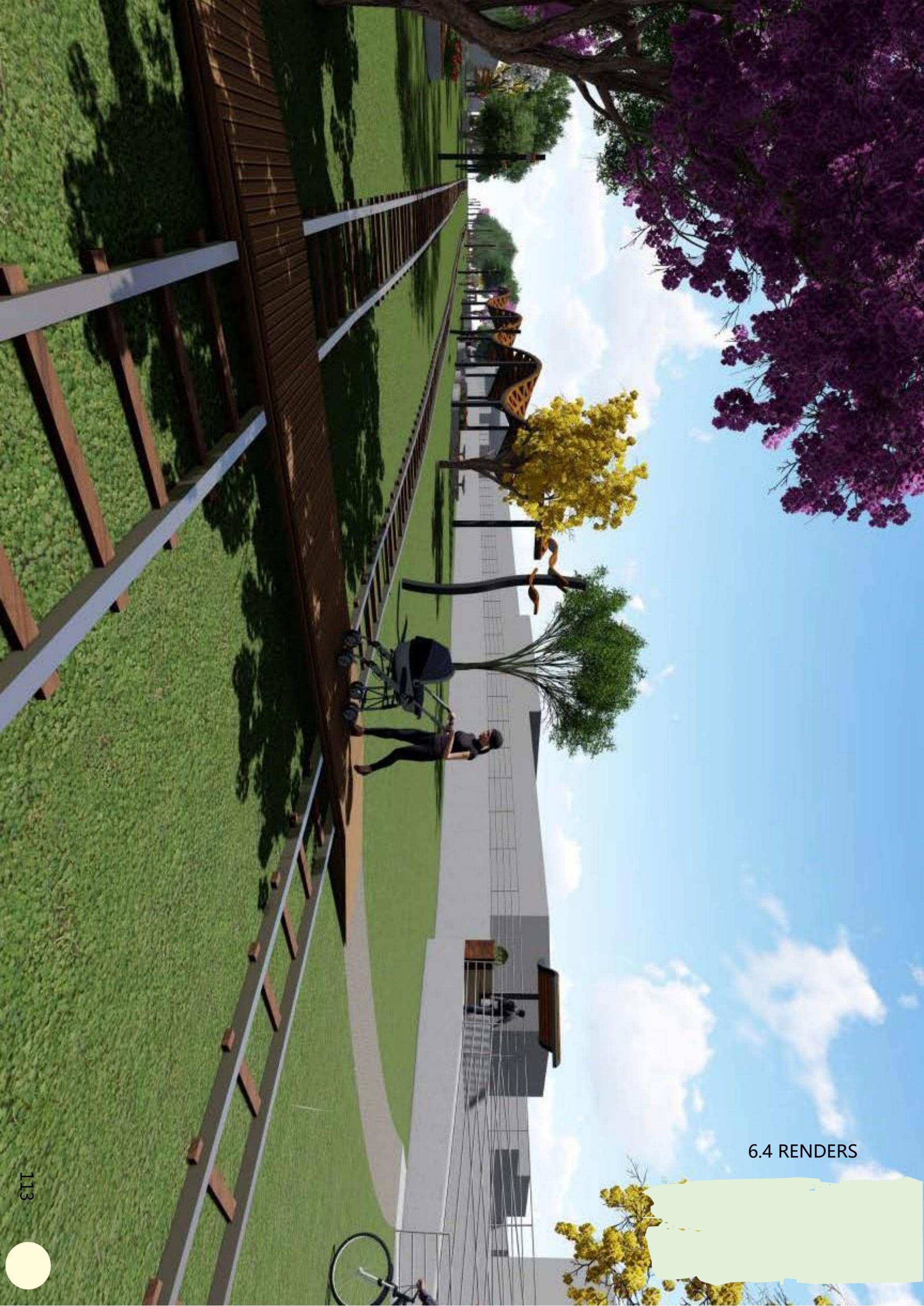


6.4 RENDERS



6.4 RENDERS





6.4 RENDERS



6.4 RENDERS



6.4 RENDERS





© 4 RENDERERS



6.4 RENDERS



6.4 RENDERS



6.4 RENDERS





6.4 RENDERS





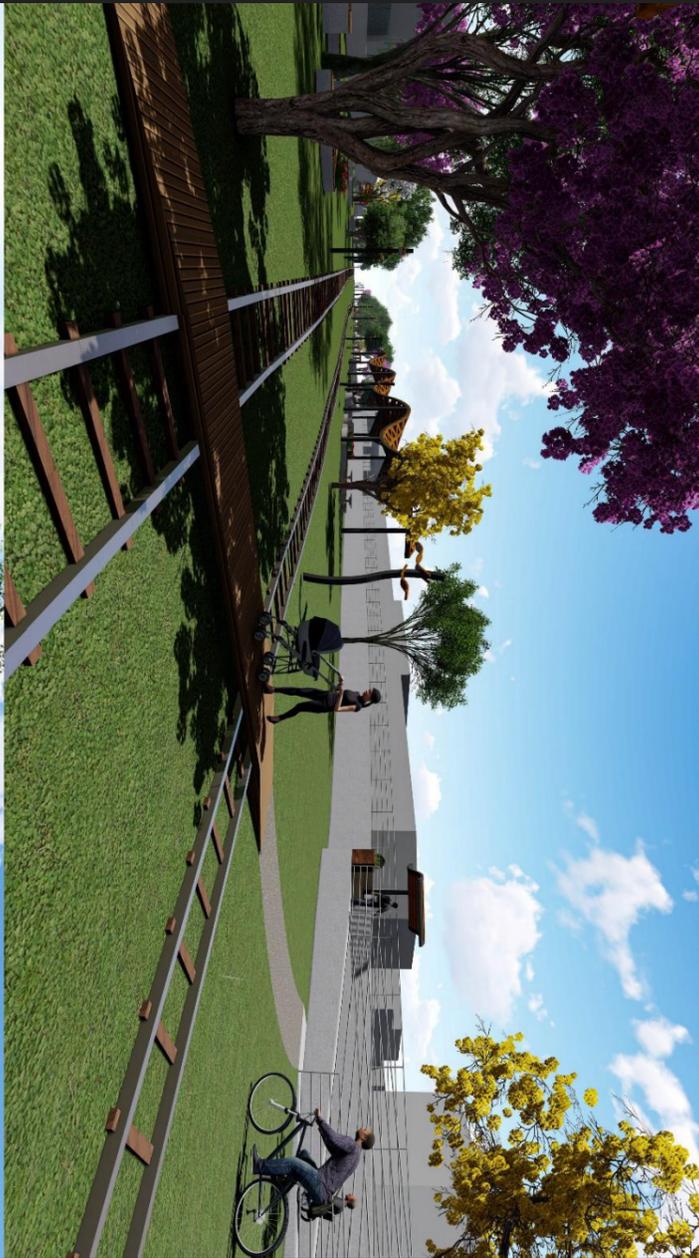
6.4 RENDERS





6.4 RENDERS





6.4 RENDERS

6.5 CONCLUSÃO

A partir de todos os estudos feitos e das propostas sugeridas foi possível concluir que não são necessárias grandes alterações estruturais em espaços públicos para obter resultados satisfatórios e que pequenas intervenções já são o suficiente para promover diversidade de usos, além de incentivar a vitalidade local.

Atender as necessidades da população, portanto, se torna um ótimo ponto de partida, apontando inúmeras possibilidades do que pode ser feito. Observar os usos existentes e a forma de apropriação dos usuários também é um fator muito importante, que contribui para o bom desenvolvimento do projeto e garante que após sua execução, alcançará seu objetivo e atrairá as pessoas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Diores Santos. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia Ciências e Letras, 1972.

ALBUQUERQUE, Marcelo. A Paris de Haussmann. **História da Arte e Arquitetura**, 2018. Disponível em: <https://historiaartearquitetura.com/2018/11/01/a-paris-de-haussmann/>. Acesso em: 11 abr. 2020.

ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. 2018. "Gentrificação". *In: Enciclopédia de Antropologia*. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>. Acesso em: 07 mai. 2020.

ALOMÁ, Patricia Rodríguez. O espaço público, esse protagonista da cidade. **Archdaily**, 19 de dezembro de 2013. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade>. Acesso em: 29 mar. 2020.

ANDRADE, Mariane Moura; DINIZ, Natália Felisberto; VIEIRA, André Gonçalves. Identificação das espécies arbóreas do viveiro do Horto Municipal de Presidente Prudente – SP e quais espécies são mais empregadas na arborização urbana. **Cidades Sustentáveis. XI Fórum Ambiental da Alta Paulista**. Periódico eletrônico, v.11, n.3, 2015, p.113-131. Disponível em: <https://pdfs.semanticscholar.org/33d4/fa90f318095d2f7ca3133e61b9d656936c02.pdf>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

Angico-branco. **PPMAC**, 09 de novembro de 2014. Disponível em: <https://www.ppmac.org/content/angico-branco>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

ARAKAKI, Elizabeth Mie; PERRONE, Rafael Antônio Cunha. CONSIDERAÇÕES SOBRE A PAISAGEM E FERROVIA EM PRESIDENTE PRUDENTE. *In: BARON, Cristina Maria Perissinotto; FIORIN, Evandro (org). 100 anos Presidente Prudente: Arquitetura e Urbanismo*. 1.ed. Presidente Prudente, SP: Canal6editora, 2017. p.15-28.

Aroeira Salsa. **Jardineiros.net**, sem data. Disponível em: <https://www.jardineiros.net/aroeira-salsa-1.80-a-2.20-metros>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: http://www.portaldeacessibilidade.rs.gov.br/uploads/1596842151Emenda_1_ABNT_NBR_9050_em_03_de_agosto_de_2020.pdf. Acesso: 05 de outubro de 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/NBR9050.pdf. Acesso: 05 de outubro de 2020.

BAZANI, Adamo. Contran estabelece padrões para faixa elevada de pedestres em todo o País. **Diário do Transporte**, 10 de setembro de 2018. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/09/10/contran-estabelece-padroes-para-faixa-elevada-de-pedestres-em-todo-o-pais/#:~:text=J%C3%A1%20as%20dimens%C3%B5es%20exigidas%20pela,m%20da%20plataforma%20das%20faixas>. Acesso em: 10 de outubro de 2020.

BEIER, José; MARHTIN, Daniel. Aspectos da representação do território paulista em sua cartografia impressa: uma análise cartobibliográfica (1833-1932). **Confins, Revista franco-brasileira de geografia**, n.34, 2018. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/docannexe/image/12809/img-1.png>. Acesso em: 13 de março de 2020.

BEZERRA, Aline; CHAVES, César. Revitalização Urbana: Entendendo o processo de requalificação da paisagem. **REVISTA DO CEDS**. Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB, n°1, agosto/dezembro 2014 - Semestral.

BRAGA, Ludovina Maria. Coreópsis – Coreopsis lanceolata. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/coreopsis-coreopsis-lanceolata.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

CALDERAN, Christiane. Evólculo – Evolvulus glomeratus. **Jardineiro.net**, 20 de abril de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/evolvulo-evolvulus-glomeratus.html>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.

CARERI, Francesco. **CAMINHAR E PARAR**. Tradução de Aurora Fornoni Bernardini. 1.ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

CARERI, Francesco. **Transurbância + Walkscapes Ten Years Later**. Tradução de Federico Bonaldo, N° 11, pp.235-247, 2013a.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: O caminhar como prática estética**. Prefácio de Paola Berestein Jacques. Tradução de Frederico Bonaldo. 1ed. São Paulo: Editora G. Gili, 2013b.

CASTRO, Alexandra. Espaços públicos, Coexistência Social e Civilidade. Contributos para uma reflexão sobre espaços públicos urbanos. **Cidades – Comunidades e Territórios**, n°5, p.53-67, dez. 2002.

CHAMBEL, Teresa. Hibisco, um dos meus arbustos favoritos!. **Um jardim para cuidar**, 26 de julho de 2012. Disponível em: <https://umjardimparacuidar.blogspot.com/2012/07/hibisco-um-dos-meus-arbustos-favoritos.html>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.

COELHO, Ezequiel. Planta-jade – Crassula ovata. **Jardineiro.net**, 29 de janeiro de 2014. Disponível em <https://www.jardineiro.net/plantas/planta-jade-crassula-ovata.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.

COSTA, Beatriz Emboaba da. **Os trilhos entre vilas: a gênese urbana de Presidente Prudente**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - UNESP, Bauru, 2019. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/182299>. Acesso em: 17 mar. 2020.

Cultivo e cuidados da lavanda. **Jardim das ideias**, 19 de novembro de 2019. Disponível em: <https://www.jardimdasideias.com.br/cultivo-e-cuidados-da-lavanda/>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.

DAVIS, Joshua; HAMMOND, Robert. **High Line. A história do parque suspenso de Nova York**. 1.ed. São Paulo: Editora Bei, 2013.

DEBORD, Guy. Introdução a uma crítica geográfica urbana. **Les Lèvres Nues**, nº6, setembro, 1955. Disponível em: http://imagomundi.com.br/cultura/geografia_urbana.pdf. Acesso em: 09 mai. 2020.

DEBORD, Guy. **Teoria da deriva**. Texto publicado no nº. 2 da revista Internacional Situacionista em dezembro de 1958. Protopia Wiki, 19 de março de 2006 Disponível em: https://protopia.fandom.com/pt-br/wiki/Teoria_da_Deriva. Acesso em: 25 fev. 2020.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **O que é a filosofia?**. Tradução de Bento Prato Jr e Alberto Alonso Muñoz. 1.ed. Rio de Janeiro: 34 Letras, 1992.

DUBIELA, Felipe. **Trilhos Urbanos. A redefinição da linha férrea para a mobilidade urbana em Presidente Prudente - SP**. Dissertação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - UNESP, Presidente Prudente, 2014. Disponível em: https://issuu.com/felipe_dubiela/docs/trilhos_urbanos_-_felipe_dubiela_-_f19a4490ef6118. Acesso em: 21 ago. 2019.

ETURISMO. **HIGH LINE**. novayork.com, 2019. Disponível em: <https://novayork.com/high-line>. Acesso em: 21 ago. 2019.

FIORIN, Evandro; FRANCISCO, Arlete Maria. PATRIMÔNIO E PAISAGEM URBANA DE PRESIDENTE PRUDENTE: formação do núcleo original, urbanização e suas transformações. //r. BARON, Cristina; FIORIN, Evandro (org). **100 anos Presidente Prudente: Arquitetura e Urbanismo**. 1.ed. Presidente Prudente, SP: Canal6editora, 2017. p.31-43.

FIORIN, Evandro; NOVAES, Bruno Vinícius da Palma; MARCONDES, Ana Beatriz de Souza. Território híbrido: a fronteira da linha férrea de Presidente Prudente - SP. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, Bauru, v. 02, ed. 11, p. 01-14, 2014. Disponível em: http://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/748. Acesso em: 12 mar. 2020.

Flamboyant Mirim. Magnolia plantas, sem data. Disponível em: <https://www.magnoliaplantas.com.br/produtos.php?produto=79>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.

FRANCISCO, Arlete M.; FERRAREZI, Andressa M.; SCATALON, Aline P.; NARIMATSU, Vanessa T. Repensando os espaços da cidade: Diretrizes Urbanísticas para Áreas de Preservação Permanente Urbanas Consolidadas. In: III Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo, 2014, Belém. **Anais APPURBANA**. Belém: UFPA, 2014, p. 1-18. Disponível em: <http://anpur.org.br/app-urbana-2014/anais/ARQUIVOS/GT4-141-66-20140523001433.pdf>. Acesso em: 03 mai. 2020.

GAETE, Constanza Martínez. The 606: o novo parque urbano de Chicago construído em uma linha de trens abandonada. Traduzido por Romullo Baratto. **Archdaily**, 19 de abril, 2016. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/785719/the-606-o-novo-parque-urbano-de-chicago-construido-em-uma-linha-de-trens-abandonada?ad_source=search&ad_medium=search_result_all. Acesso em: 04 abr. 2020.

GAETE, Constanza Martínez. The Underline, o parque linear de 16km que será construído sob o metrô de Miami. **Archdaily**, 08 de abril de 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/784970/the-underline-o-parque-linear-de-16-km-que-sera-construido-sob-o-metro-de-miami>. Acesso em: 21 de agosto de 2019.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estrada de Ferro Sorocabana (1919-1971) FEPASA (1971-1998). **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL**, 06 de novembro de 2018. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/p/presprudente.html>. Acesso em: 17 mar. 2020.

GOULART, Ives Clayton Gomes. Ipê-roxo – Tabebuia impetiginosa. **Jardineiro.net**, 17 de abril de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/ipe-roxo-tabebuia-impetiginosa.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.

GOY, Leonardo. **País não utiliza um terço da malha ferroviária existente, diz CNI**. **REUTERS**, 7 de junho de 2018. Disponível em: <https://br.reuters.com/article/businessNews/idBRKCN1J325T-OBRBS>. Acesso em: 04 set. 2019.

GRASSI, Irene. Sálvia – Salvia officinalis. **Jardineiro.net**, 24 de abril de 2015. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/salvia-salvia-officinalis.html>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.

Graviola - conheça os benefícios da fruta e da árvore. **Oficina de ervas**, 7 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.oficinadeervas.com.br/conteudo/graviola>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

GUANANDI, Mauro. Fotografia Pau-ferro. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/pau-ferro-caesalpinia-ferrea.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.

GUATTARI, Félix. **Caosmose. Um novo paradigma estético**. Tradução Ana Lúcia de Oliveira e Lúcia Cláudia Leão. 4 ed. Rio de Janeiro: 34 Letras, 2006.

Guia de Arborização Urbana Presidente Prudente. **Governo de Presidente Prudente**, 23 de agosto de 2019. Disponível em: [www.presidenteprudente.sp.gov.br > site > Documento](http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/Documento). Acesso em: 05 de outubro de 2020.

HIRAO, Hélio. CENÁRIO E ATMOSFERA DAS VILAS GOULART E MARCONDES: a paisagem de Presidente Prudente, 2017, 100 anos. //r. BARON, Cristina; FIORIN, Evandro (org). **100 anos Presidente Prudente: Arquitetura e Urbanismo**. 1.ed. Presidente Prudente, SP: Canal6editora, 2017. p.45-54.

História de Presidente Prudente SP. **Portal Prudente**, 1 de fevereiro de 2001. Disponível em: <https://www.portalprudente.com.br/prudente.htm>. Acesso em: 22 mar. 2020

História de Presidente Prudente. **Governo de Presidente Prudente**, 22 de novembro de 2010. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/acidade.xhtml>. Acesso em: 15 mar. 2020.

Informação da planta tomilho. **Wikifarmer**, sem data. Disponível em: <https://wikifarmer.com/pt-br/informacao-da-planta-de-tomilho/>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.

Ingá. **Odair plantas**, 01 de dezembro de 2016. Disponível em: <http://www.odairplantas.com.br/muda/68/inga#:~:text=Clima%20e%20Solo%3A%20Apesar%20de,crescimento%20r%C3%A1pido%20em%20regi%C3%B5es%20tropicais>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

Ipê branco. **Sítio da Mata**, sem data. Disponível em: <https://www.sitiodamata.com.br/ipe-branco-tabebuia-roseoalba-ridl-sandwith>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.

JACQUES, Paola Berestein. Errâncias Urbanas: a arte de andar pela cidade. **Revista Arqtexto**, prancheta eletrônica, n.7, p.16-25, 1º semestre, 2005.

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana di Cesare Marques. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes. Desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. 1 ed. Porto Alegre: Bookman, 2012.

LEITE, Carlos; MANNA, Eduardo Della; RIEGER, Bernd. **Proposta Estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul – Urban Age South America Conference**. Vitruvius, 09 de junho de 2009. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.102/2958>. Acesso em: 02 abr. 2020.

LOBO, Renato. **Há 20 anos partia o último trem de São Paulo rumo a Presidente Prudente**. VIATROLEBUS, 10 de fevereiro de 2019. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2019/02/ha-20-anos-partia-o-ultimo-trem-de-sao-paulo-rumo-a-presidente-prudente/>. Acesso em: 20 mar. 2020.

Manual Operacional para Implantar um Parklet em São Paulo. **Prefeitura de São Paulo**, 16 de abril de 2014. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

Mapas de Santos: Estradas de ferro paulistas. **Novo Milênio**, 2005. Disponível em: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/mapa92.htm>. Acesso em: 14 mar. 2020.

MATTSON, Jennifer. The Best Things to Do on and Around the High Line Right Now. **THRILLIST**, 01 de outubro de 2018. Disponível em: <https://www.thrillist.com/lifestyle/new-york/things-to-do-near-the-high-line-nyc>. Acesso em: 04 de setembro de 2019.

MENDONÇA, Aldalton da Motta. Vazios e ruínas industriais. Ensaio sobre friches urbaines. **Vitruvius**, 02 de julho de 2011. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.014/869>. Acesso em: 29 mar. 2020.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. 1.ed. São Paulo: HUCITEC/POLIS, 1984.

MONTANER, Josep María. **Do diagrama às experiências, rumo a uma arquitetura de ação**. Tradução Maria Luisa de Abreu Lima Paz. 1.ed. São Paulo: Gustavo Gilli, 2017.

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria. A revitalização urbana. Contributos para a definição de um conceito operativo. **Cidades – Comunidades e Territórios**, nº12/13, p. 15-34, dez. 2006. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/315646807_A_Revitalizacao_Urbana_Contributos_para_a_Definicao_de_um_Conceito_Operativo. Acesso em: 26 mar. 2020.

NUNES, Cristiane. O primeiro parque elevado do mundo fica em Paris – *Promenade Plantée*. **SustentArqui**, 24 de novembro de 2015. Disponível em: <https://sustentarqui.com.br/o-primeiro-parque-elevado-do-mundo/>. Acesso em: 05 abr. 2020.

Oiti. **Jardineiros.net**, sem data. Disponível em: <https://www.jardineiros.net/oiti-1.80-a-2.20-metros>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.

PACHECO, Priscila; CACCIA, Lara; AZEREDO, Laura. Espaços públicos: 10 princípios para conectar as pessoas e a rua. **Wri Brasil**, 07 de junho de 2017. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/07/espacos-publicos-10-principios-para-conectar-pessoas-e-rua>. Acesso em: 29 mar. 2020.

- Passeie pela Promenade Plantée. **Nit**, 28 de fevereiro de 2016. Disponível em: <https://nit.pt/out-of-town/02-28-2016-o-guia-perfeito-para-paris/attachment/28780>. Acesso em: 05 abr. 2020.
- PATRO, Raquel. Abacate – Persea americana. **Jardineiro.net**, 22 de julho de 2015. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/abacate-persea-americana.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Alecrim – Rosmarinus officinalis. **Jardineiro.net**, 18 de junho de 2015. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/alecrim-rosmarinus-officinalis.html>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Amora-vermelha – Rubus rosifolius. **Jardineiro.net**, 02 de julho de 2019. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/amora-vermelha-rubus-rosifolius.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Brinco-de-índio – Cojoba arborea. **Jardineiro.net**, 16 de setembro de 2016. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/brinco-de-indio-cojoba-arborea.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Buxinho – Buxus sempervirens. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/buxinho-buxus-sempervirens.html>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Canafístula – Peltophorum dubium. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/canafistula-peltophorum-dubium.html>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Chapéu-de-napoleão – Thevetia peruviana. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/chapeu-de-napoleao-thevetia-peruviana.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Cinerária – Senecio douglasii. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/cineraria-senecio-douglasii.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Coreópsis – Coreopsis lanceolata. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/coreopsis-coreopsis-lanceolata.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Evólculo – Evolvulus glomeratus. **Jardineiro.net**, 20 de abril de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/evolvulo-evolvulus-glomeratus.html>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Farinha-seca – Albizia niopoides. **Jardineiro.net**, 03 de maio de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/farinha-seca-albiza-niopoides.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.
- PATRO, Raquel. Flamboianzinho – Caesalpinia pulcherrima. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/flamboianzinho-caesalpinia-pulcherrima.html>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Goiaba – Psidium guajava. **Jardineiro.net**, 02 de julho de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/goiaba-psidium-guajava.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Hibisco – Hibiscus rosa-sinensis. **Jardineiro.net**, 29 de setembro de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/hibisco-hibiscus-rosa-sinensis.html>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Ipê-branco – Tabebuia roseo-alba. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/ipe-branco-tabebuia-roseo-alba.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.
- PATRO, Raquel. Ipê-roxo – Tabebuia impetiginosa. **Jardineiro.net**, 17 de abril de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/ipe-roxo-tabebuia-impetiginosa.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.
- PATRO, Raquel. Jaca – Artocarpus heterophyllus. **Jardineiro.net**, 18 de janeiro de 2018. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/jaca-artocarpus-heterophyllus.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Jerivá – Syagrus romanzoffiana. **Jardineiro.net**, 20 de abril de 2015. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/jeriva-syagrus-romanzoffiana.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Lavanda – Lavandula sp. **Jardineiro.net**, 08 de maio de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/lavanda-lavandula-sp.html>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Mamão – Carica papaya. **Jardineiro.net**, 04 de maio de 2015. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/mamao-carica-papaya.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

- PATRO, Raquel. Manga – Mangifera indica. **Jardineiro.net**, 28 de fevereiro de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/manga-mangifera-indica.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Oiti – Licania tomentosa. **Jardineiro.net**, 05 de março de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/oiti-licania-tomentosa.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.
- PATRO, Raquel. Palmeira-imperial – Roystonea oleracea. **Jardineiro.net**, 05 de janeiro de 2016. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/palmeira-imperial-roystonea-oleracea.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Pau-ferro – Caesalpinia leiostachya. **Jardineiro.net**, 12 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/pau-ferro-caesalpinia-ferrea.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.
- PATRO, Raquel. Planta-jade – Crassula ovata. **Jardineiro.net**, 29 de janeiro de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/planta-jade-crassula-ovata.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.
- PATRO, Raquel. Romãzeira – Punica granatum. **Jardineiro.net**, 01 de janeiro de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/romazeira-punica-granatum.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Sálvia – Salvia officinalis. **Jardineiro.net**, 24 de abril de 2015. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/salvia-salvia-officinalis.html>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Seriguela – Spondias purpurea. **Jardineiro.net**, 06 de dezembro de 2013. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/seriguela-spondias-purpurea.html>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- PATRO, Raquel. Tomilho – Thymus vulgaris. **Jardineiro.net**, 02 de setembro de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/tomilho-thymus-vulgaris.html>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.
- PAULA, Ricardo de. Histórico do Município. Imagens e recortes da história de Presidente Prudente. **Atlas ambiental escolar de Presidente Prudente**, 23 de agosto de 2017. Disponível em: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>. Acesso em: 17 mar. 2020
- PENA, Rodolfo Ferreira Alves. Segregação Urbana. A segregação urbana é a reprodução dos imperativos sociais no contexto de transformação do espaço das cidades. **Mundo educação**, 21 de julho de 2014. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/segregacao-urbana.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.
- Plantio e Cultivo de Pitangueira. **Sítio da Mata Bambus**, 25 de setembro de 2018. Disponível em: <https://sitiodamata.com.br/blog/frutiferas/plantio-e-cultivo-de-pitangueira/>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.
- Promenade Planteé em Paris. **Viagem lado b**, 20 de agosto de 2018. Disponível em: <https://viagemlادob.com/promenade-plantee-em-paris/>. Acesso em: 05 abr. 2020.
- QUEIROZ, Luiz. **A história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. Jornal GGN, 2015. Disponível em: <https://jornalggm.com.br/historia/a-historia-da-companhia-paulista-de-estradas-de-ferro/>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- RESENDE, Benjamin. **Raízes Prudentinas 2**. 1.ed. Presidente Prudente: Gráfica Impress, 2006.
- RIVAS, Teobaldo. Farinha-seca – Albizia niopoides. **Jardineiro.net**, 03 de maio de 2014. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/pau-ferro-caesalpinia-ferrea.html>. Acesso em: 30 de setembro de 2020.
- SANCHES, Malu Magalhães; DUARTE, Rovenir Bertola; MOTOMURA, Sérgio. **Diagramando a cidade informal: o conflito entre o ideal e o real no trabalho de Jorge Mario Jáuregui**. In: 9º Seminário Internacional PROJETA, 2019, Curitiba. Arquitetura e cidade: privilégios, conflitos e possibilidades, 2019. v. 02. p. 1-11.
- SANTOS, Esdras Veloso dos. **Leito ferroviário de Presidente Prudente. Um olhar para além do invisível – ad urbe condita**. Dissertação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – UNESP, Presidente Prudente, 2015. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/136142>. Acesso em: 21 mar. 2020.
- SCHULZ, Sonia Hilf. **Estéticas urbanas: da pólis grega à metrópole contemporânea**. 2 ed. Rio de Janeiro: LTC, 2019.
- SENNET, Richard. **Construir e Habitar. Ética para uma cidade aberta**. 1.ed. Rio de Janeiro: Record, 2018.
- SOLA-MORALES, Ignasi de. Terrain Vague. Tradução Igor Fracalossi. **Archdaily**, 01 de março de 2012. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/320549108_Terrain_Vague_Ignasi_de_Sola-Morales/link/59eb761da6fdccf8b0c57f2/download. Acesso em: 26 mar. 2020.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). ISBN 978-85-7334-279-6. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/58/revitalizacao>. Acesso em: 26 out. 2019.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana**. Rio Claro: IGCE. Dissertação (Mestrado em Geografia) 1983.

STUMPF, Miriam. Ipê Amarelo (*Tabebuia chrysotricha* Standl). **Fazfácil**, 19 de agosto de 2008. Disponível em: <https://www.fazfacil.com.br/jardim/o-ipe-amarelo/>. Acesso em: 05 de outubro de 2020.

The 606 trail. **Curbed Chicago**, 10 de outubro de 2016. Disponível em: <https://chicago.curbed.com/2016/10/10/13228150/606-trail-chicago>. Acesso em: 04 de abr. 2020.

WALSH, Niall. Projeto transforma antigo aqueduto em parque linear no Cairo. **Archdaily**, 15 de junho de 2019. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/918594/projeto-transforma-antigo-aqueduto-em-parque-linear-no-cairo?ad_source=search&ad_medium=search_result_all. Acesso em: 28 ago. 2019.

WANDERLEY, Andrea . O prefeito Pereira Passos (1836-1913) e o fotógrafo Augusto Malta (1864-1957). **Brasiliana Fotográfica**, 10 de março de 2017. Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/?tag=reforma-urbana>. Acesso em: 11 abr. 2020.

YAMASAKI, Gaspar. Buxinho (*Buxus sempervirens* L.). **Cultivando**, 19 de fevereiro de 2016. Disponível em: <https://www.cultivando.com.br/buxinho-buxus-sempervirens-l/>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.