



ensaio projetual de parque linear
para a cidade de rio claro

Ensaio projetual de parque linear para a cidade de Rio Claro - SP

Nathan dos Santos de Brito
Orientador: Profº. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

São Paulo
2021

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, à família: pai, mãe e irmã. Ao meu pai por me ensinar, desde pequeno, a importância do conhecimento como ferramenta de transformação em nossas vidas.

À minha mãe por me acompanhar de perto em todos os caminhos que escolhi trilhar e sempre oferecer o suporte necessário nos momentos de alegrias e decepções.

Agradeço imensamente a minha irmã por ser minha melhor amiga, por ter sido a minha primeira professora, por me ensinar a escrever as primeiras palavras e por ser tão fundamental na construção do meu olhar sobre a educação.

Agradeço ao meu orientador, Fábio Mariz, por ser além de um grande orientador, um ótimo ombro amigo para grandes sessões de desabafos e angústias, e, além de tudo, por não ter me deixado desistir.

Agradeço a todos os professores e funcionários da FAU pelo impacto positivo causado na minha vida nos últimos seis anos.

Agradeço aos melhores presentes que recebi da FAU: Cláudia, Henrique, Lívia, Natália Soffner, Nathalia Fujii, Tatiana e Vitória. Amigos que estiveram ao meu lado nessa jornada de aprendizado e de grandes alegrias.

Aos amigos que, mesmo longe, foram mais que especiais ao longo dos últimos anos: Ariane, Bianca, Bruna, José Pedro, Juliana, Kaique, Juliana Abreu, Leonardo, Lucas, Luciana e Thiago.

Agradeço também aos amigos com quem morei e pude dividir experiências incríveis: Ana Gabriela, Mikhael, João e Matheus.

Agradeço, ainda, aos amigo do “Lambreta”: Mariana, Kendra e Gilberto, pela ajuda efetiva e pelo carinho distante que tanto me fortaleceu.

Por fim agradeço àqueles que não puderam acompanhar essa jornada até o fim, mas que guardo sempre no coração: Dailson e Valdomiro.

RESUMO

A cidade de Rio Claro - SP, possui uma longa história com a ferrovia, pois, assim como diversas outras cidades do estado, se desenvolveu econômica e urbanisticamente a partir desse eixo estruturador que tinha como principal função o escoamento do café do Oeste Paulista para o porto de Santos e o transporte de passageiros entre as cidades do interior. Porém, com o declínio do modal, houve a desativação de parte das linhas no estado, restando, assim, uma infraestrutura já instalada sem o uso devido e uma série de espaços vazios nos tecidos urbanos.

Dessa forma, o referido trabalho possui como proposta um ensaio projetual de parque linear em uma gleba residual, produto da desativação do trecho urbano ferroviário que corta a cidade de Rio Claro.

Para isso recorreu-se a análises históricas e urbanísticas da cidade, levantamentos fotográficos através de visitas de campo e levantamentos de bases cartográficas junto às secretarias da cidade.

Palavras-chave: parque linear; espaços públicos; ferrovias urbanas;

ABSTRACT

The city of Rio Claro - SP, as many others in the state, has a long history with the railway, since its economic and urbanistic development took place alongside this structural axis originally constructed to transport coffee beans from the west of the state of São Paulo to the Santos Port, and also passengers between cities of the countryside. However, as the use of this transportation modal declined, some railways throughout the state were left unused, resulting in abandoned infrastructures and creating holes in the urban tissue.

The main goal is the proposal of a linear park located in a residual area in the city of Rio Claro that was product of the deactivation of the quoted railway.

In order to achieve this, a historical and urbanistic analysis of the city and a cartographical research at the city hall were developed, as well as a photographic footage taken during site visits.

Keywords: linear park, public space, urban railroad

SUMÁRIO

Introdução	11
A escolha do terreno	13
PARTE 1: Leitura	14
Rio Claro e a ferrovia	14
Aproximação urbanística	19
Ponto de vista do usuário	34
Outras áreas com a mesma vocação	48
Diretrizes	54
PARTE 2: Projeto	56
Considerações gerais	56
Trecho 1	68
Trecho 2	72
Trecho 3	76
Trecho 4	80
Trecho 5	86
Trecho 6	90
Trecho 7	94
Trecho 8	98
Considerações finais	102
Conclusões	103
Referências bibliográficas	105

INTRODUÇÃO

O declínio dos usos da ferrovia para transportes de passageiros e as novas necessidades no transporte de cargas ocasionaram a desativação do ramal urbano da linha férrea na cidade de Rio Claro, resultando em uma gleba residual em meio ao tecido urbano. Sem o cumprimento de suas funções originais e sem a presença de suas infraestruturas auxiliares originais, retiradas em 2001, o trecho ferroviário encontra-se em estado de abandono desde então.

Ao mesmo tempo, segundo levantamento realizado por Pacheco (2019), das 183 áreas verdes mapeadas na cidade, dentre as quais fazem parte os parques, praças, jardins, canteiros centrais, trevos e rotatórias de vias públicas, 56 não dispõem de iluminação e quando possuem não é suficiente para garantir conforto e segurança para a população. No mesmo estudo são apontados outros problemas de infraestrutura, como ausência de banheiros públicos e de calçamento adequado e acessível, além de problemas de manutenção e zeladoria, que acarretam na deterioração e subutilização desses espaços.

Ainda segundo o autor, ao analisar os espaços esportivos da cidade, constatou a presença de 41 equipamentos mapeados, dentre os quais apenas um foi classificado como ciclovía e um como pista de caminhada e de corrida. Tais espaços também contam com problemas de infraestrutura, assim como as áreas verdes supracitadas.

Dessa forma, buscou-se desenvolver um projeto de parque linear sobre a área da antiga linha férrea a fim de promover a revitalização da área por meio da atribuição de uma função a esse espaço e do aprimoramento da sua integração ao tecido urbano. Objetiva-se, assim, oferecer mais uma opção de esporte e lazer para a população da cidade.

A ESCOLHA DO TERRENO

A escolha da área projetual parte de uma relação íntima e nostálgica que estabeleço com o terreno estudado.

A casa dos meus pais, onde residi por mais de 20 anos, localiza-se nas proximidades do terreno e, com isso, pude acompanhar o processo de uso, desativação e retirada da infraestrutura ferroviária. Acompanhei também o abandono da área ao longo do tempo, e por fim, vejo a relação estabelecida entre os moradores do entorno e o lote.

Nos últimos anos, já com um olhar de estudante de arquitetura, urbanismo e paisagismo, pude observar cada vez mais o abandono das áreas de esporte e lazer na cidade. Situação que ficou ainda mais latente ao longo da pandemia de Covid-19, momento em que a população precisou de mais áreas abertas e os espaços disponíveis não eram suficientes. Ou seja, observei que havia, ao mesmo tempo, demanda de novos espaços públicos de esporte e lazer, e uma área com vocação para transformação em parque linear abandonada por mais de duas décadas.

A partir dessa primeira correlação desenvolveu-se a proposta de um ensaio projetual de parque linear para a cidade de Rio Claro: um estudo de requalificação de um espaço com valor histórico muito grande para a cidade, e com valor afetivo muito grande para mim.

PARTE 1: LEITURA

RIO CLARO E A FERROVIA

A cidade de Rio Claro, assim como outras cidades médias do interior paulista, teve o auge do seu crescimento e desenvolvimento econômico durante o ciclo do café. Crescimento que se deu às margens das ferrovias que promoviam o escoamento dessa produção até o porto de Santos, fator que corroborou para o processo de urbanização dessas cidades; estas, por sua vez, sofreram forte influência desse eixo estruturador, como afirma Landim (2002)

A homogeneidade dos padrões morfológicos urbanos no interior paulista está ligada a ciclos de desenvolvimento semelhantes, tais como a expansão cafeeira e o consequente incremento da rede ferroviária, e depois rodoviária, que imprimiram às cidades um padrão de urbanização bastante similar. (LANDIM, 2002, p.111)¹

O surgimento da ferrovia em Rio Claro data de 1876. Gerida pela Companhia Estrada de Ferro de Rio Claro, foi comandada inicialmente pelos cafeicultores da região, tendo como principais nomes Antônio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, e José Estanislau de Melo Oliveira, o Visconde de Rio Claro, antes de ser vendida, em 1892, à Companhia Paulista, de acordo com Giesbrecht (2021). Segundo o Guia de áreas protegidas (2021), no início dos anos 1900, além da instalação dos trilhos, ocorreu também a plantação de uma fazenda de eucaliptos, atual Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade, para o fornecimento da matéria prima empregada na fabricação dos dormentes usados nos trilhos e para uso da madeira como combustível, aconteceu também a construção da garagem e das oficinas para a manutenção dos trens próxima ao terminal ferroviário.

A construção da ferrovia e das instalações que serviram de suporte para sua operação, produziram um impacto no crescimento da cidade. Segundo Coelho (2018), a implantação da ferrovia teve como uma de suas grandes consequências o rápido crescimento demográfico:

Dessa forma, a implantação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro impulsionou o crescimento demográfico, econômico e político do núcleo urbano. Os dados populacionais indicam um incremento populacional da ordem de 385,5% para o período 1854-1900. Rio Claro apresentava 6.564 habitantes no ano de 1854, no final do século XX a população já era de 31.891 habitantes. (COELHO, 2018, p.24) ²

Imagen 1: Vista aérea parcial
(Oficina Cia Paulista). déc. 20

Museu Histórico e Pedagógico
“Amador Bueno da Veiga”
(cartão postal edição foto
Knudsen) apud. FERREIRA,
2012.



Imagen 2: PENTEADO, Oscar de Arruda (org). **Rio Claro sesquicentenária**. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga”, Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, Governo do Estado de São Paulo, 1978, p.82; apud. FERREIRA, 2012.

Além disso, os efeitos da presença da ferrovia na área urbana da cidade e o crescimento populacional foram impactos diretos no desenho do tecido urbano em Rio Claro, e de forma semelhante em todas essas cidades por onde o traçado ferroviário passava. Segundo Landim (2002) e Coelho (2018), historicamente, as classes econômicas mais altas estiveram sempre instaladas em uma das margens da ferrovia, geralmente a margem voltada para o centro, mais próxima da estação central e na região com o tecido urbano consolidado, enquanto as classes mais pobres sempre estiveram para além dos limites estabelecidos por esses trilhos.

Estas cidades tendem a crescer ao longo da barreira, seja ela qual for, sendo que, em geral, os bairros populares se localizam além da barreira, e os da classe mais abastada ficam do mesmo lado do centro. Esta área central, geralmente, está próxima à ferrovia ou à antiga ferrovia e distante das rodovias. (LANDIM, 2002, p.114)



A estação ferroviária marca a cidade dita “formal” uma vez que a partir dela no sentido ao Centro foi conservada a ortogonalidade original. Além disso, nessa área foram instalados os equipamentos institucionais importantes do município (prefeitura municipal, jardim público, igreja matriz, bancos, correios, mercado municipal, clubes e escolas), além das residências de classes sociais mais abastadas. Do lado oposto, além-trilhos, o parcelamento não apresenta a regularidade da área central e a linha férrea configura-se como barreira física, existindo poucos pontos para sua transposição atualmente. (COELHO, 2018, p.24)

Mesmo após a desativação do trecho e a retirada da infraestrutura, em 2001 e 2002 respectivamente, as transformações territoriais foram tímidas. A gleba onde estavam localizados os trilhos permaneceu abandonada pela iniciativa pública e partiu da própria população, por exemplo, a construção de novas transposições, pois as duas travessias originais, na Rua Dr. Eloy Chaves (pontilhão da Rua 6) e entre as Avenida Paulista e Avenida M15, possuem uma distância de 1km entre si.

Inicialmente improvisadas, e posteriormente consolidadas através do asfaltamento, as novas vias que cortam o terreno seguem sem calçamento e, em vários pontos, até mesmo sem a presença da sarjeta, problemas apontados no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Rio Claro.

[...] o traçado da ferrovia segregava a cidade ao meio. No trecho onde os trilhos foram retirados, as (sic) vias que realizam as ligações entre as duas áreas. Verificou-se que das vias que permitem a transição entre as regiões, somente a Rua Jacutinga e a Rua 6 operam com condições adequadas, fator que dificulta a ligação entre as áreas e direciona, indiretamente, o tráfego para essas vias. (COELHO, 2018, p.37)

Portanto, mesmo anos após a desativação da ferrovia, o terreno remanescente permanece como um obstáculo físico no cotidiano da população.



APROXIMAÇÃO URBANÍSTICA

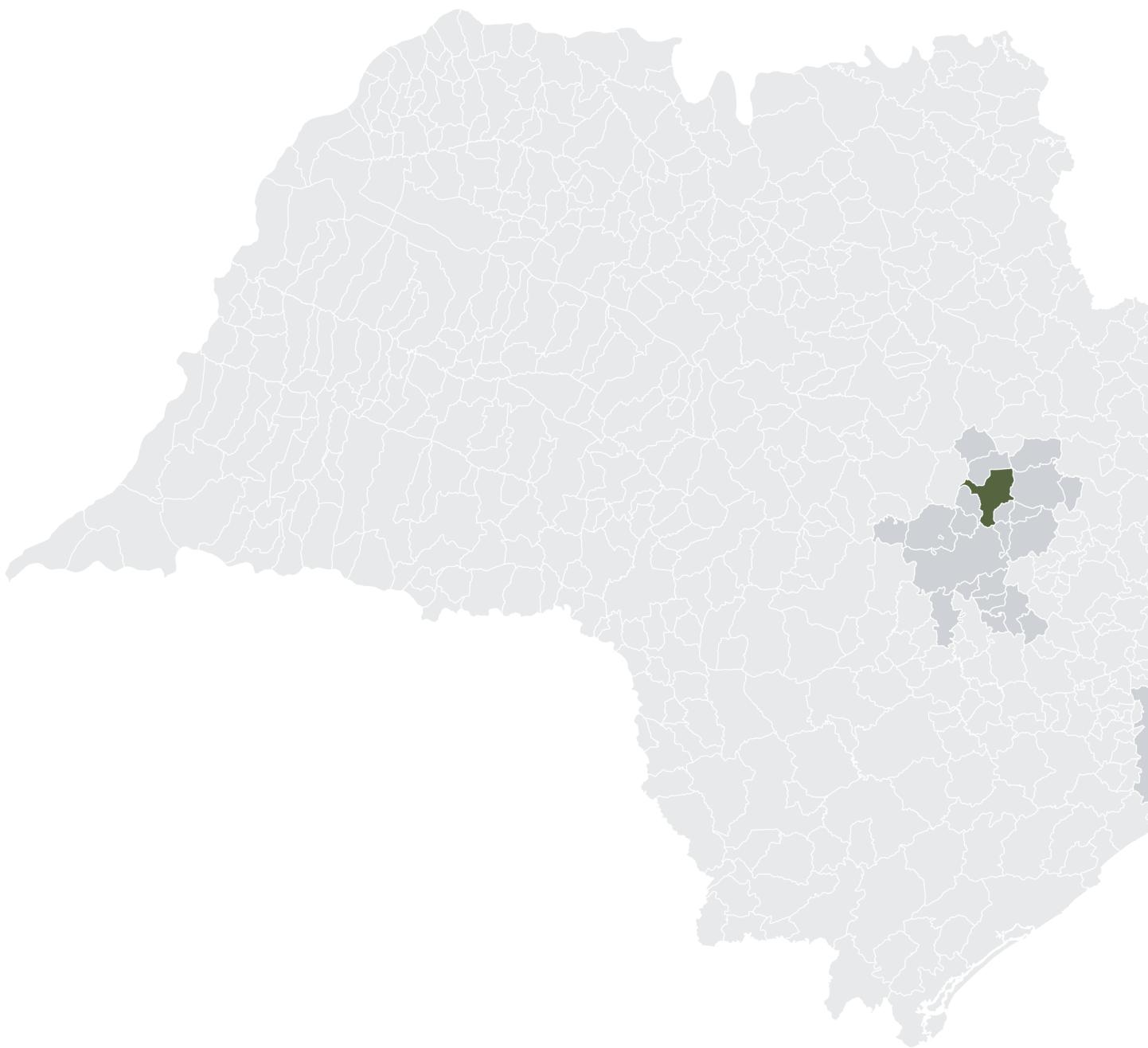
A primeira aproximação do espaço estudado é realizada em uma escala mais abrangente, no recorte da cidade, através das bases legais da cidade propostas pelo Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Rio Claro, Lei Complementar Nº 0128 de 07 de dezembro de 2017, e seus complementares, Plano diretor de Mobilidade Urbana, revisado em julho de 2018, e a Lei de Zoneamento. Outra base importante para o desenvolvimento de uma leitura macro foram os dados do Censo 2010 realizado pelo IBGE (Instituto de Brasileiro de Geografia e Estatística).

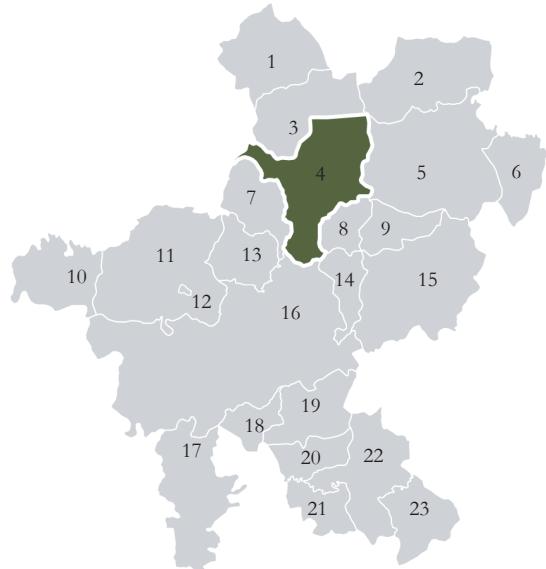
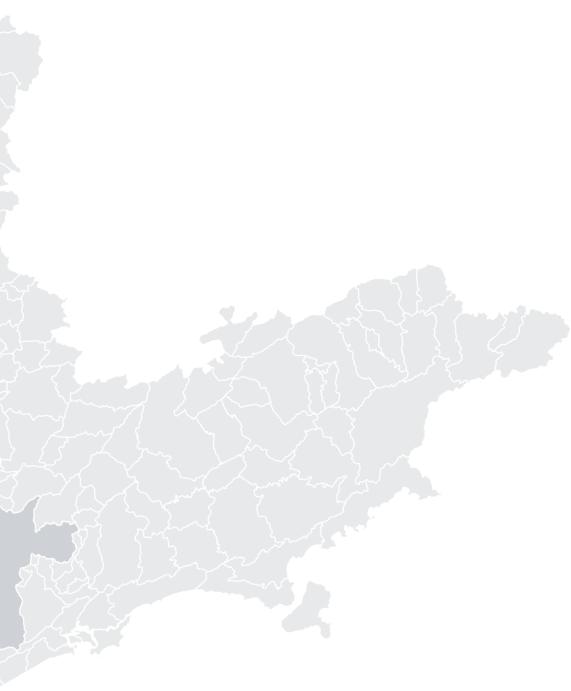
Em um segundo momento foi realizada uma leitura aproximada através de um levantamento fotográfico do terreno. As imagens produzidas são do ponto de vista do usuário, portanto as características presentes são intrínsecas ao lote e ao seu entorno imediato.

Por fim, realizou-se um levantamento, em outros espaços da cidade que possuem o mesmo uso proposto para o projeto de parque linear, de aspectos projetuais positivos e negativos que pudessem orientar as novas estratégias propostas. Objetiva-se, assim, a criação de diretrizes consistentes que possam suprir a demanda de usabilidade dos espaços públicos de esporte e lazer da cidade.

Imagen 3: Vista aérea da cidade de Rio Claro - SP.

23 de agosto de 2021.

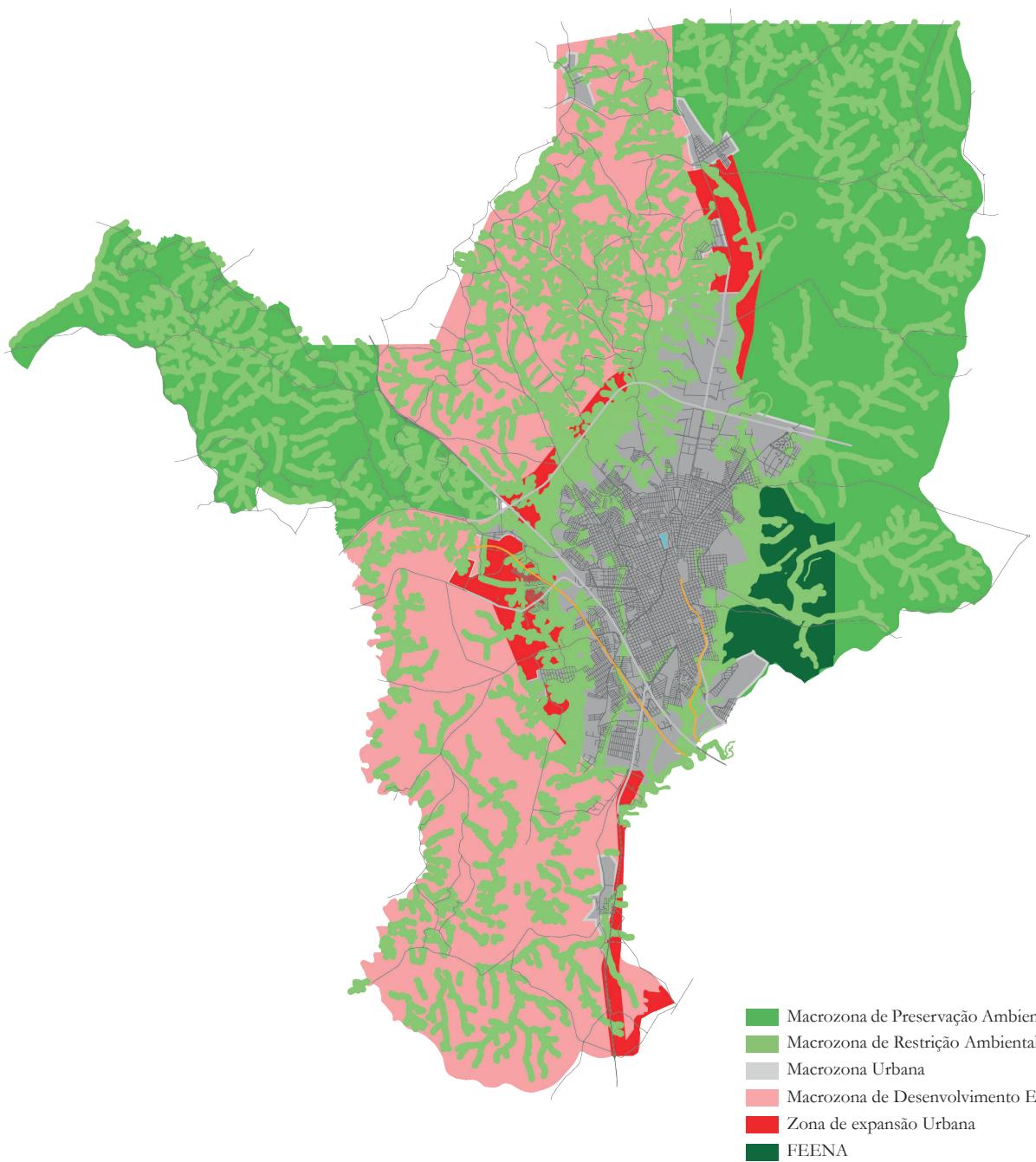




■ Aglomeração Urbana de Piracicaba (AUP)

■ Rio Claro

- | | | |
|---------------------|---------------------------|------------------------|
| 1 - Analândia | 10 - Santa Maria da Serra | 17 - Laranjal Paulista |
| 2 - Leme | 11 - São Pedro | 18 - Saltinho |
| 3 - Corumbataí | 12 - Águas de São Pedro | 19 - Rio das Pedras |
| 4 - Rio Claro | 13 - Charqueada | 20 - Mombuca |
| 5 - Araras | 14 - Iracemápolis | 21 - Rafard |
| 6 - Conchal | 15 - Limeira | 22 - Capivari |
| 7 - Ipeúna | 16 - Piracicaba | 23 - Elias Fausto |
| 8 - Santa Gertrudes | | |
| 9 - Cordeirópolis | | |



fonte: Prefeitura Municipal de Rio Claro

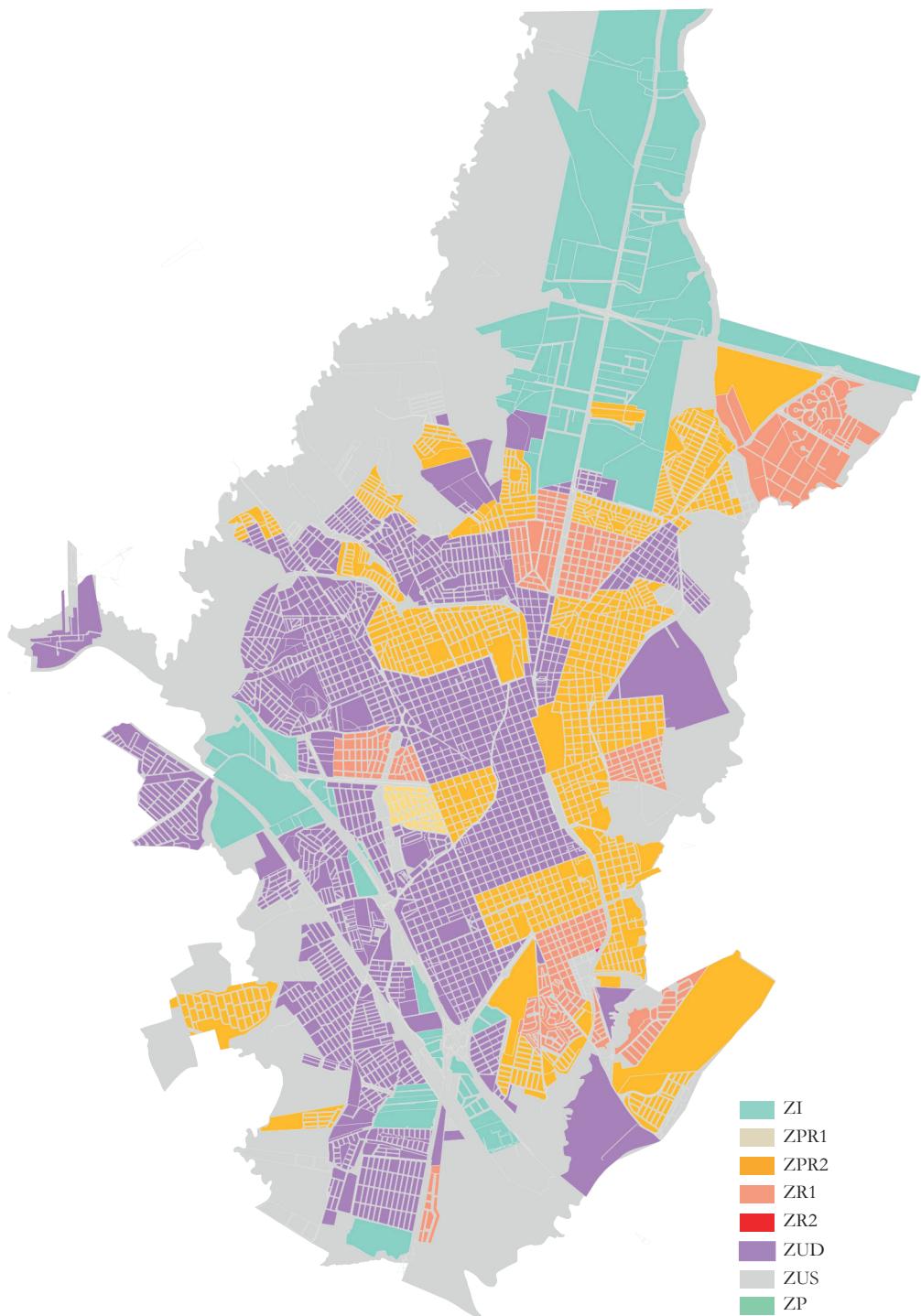
MACROZONEAMENTO

O terreno está localizado na porção norte da cidade de Rio Claro, e encontra-se na *Macrozona 4: Estruturação Urbana e Desenvolvimento Urbanístico*, definida pelo Art. 27 do Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Rio Claro, LEI COMPLEMENTAR Nº 0128 de 07 de dezembro de 2017:

III. Macrozona Urbana: compreende a área urbanizada do Município e dos Distritos de Ajapi, Assistência, Batori e Itapé, [...] (RIO CLARO, 2017, Art. 27)

Dentro do espaço urbano as boas condições e os vários meios de locomoção do indivíduo devem ser priorizados e o Art. 31 da mesma lei define algumas diretrizes para as regiões demarcadas como Macrozona 4, como no inciso V que reforça a necessidade de incentivar esta diversificação da mobilidade:

V. Melhorar a ambiência da cidade, por meio de incentivo ao pedestranismo e ao transporte cicloviário, adequações viárias, arborização de vias e implantação de áreas verdes e de lazer; (RIO CLARO, 2017, Art. 31)



fonte: Prefeitura Municipal de Rio Claro

ZONEAMENTO

As regiões lindeiras ao local de estudo são demarcadas, segundo a Lei de Zoneamento e o Plano Diretor, como ZPR 2 (*Zona Predominantemente Residencial*) e ZUD (*Zona de Uso Diversificado*).

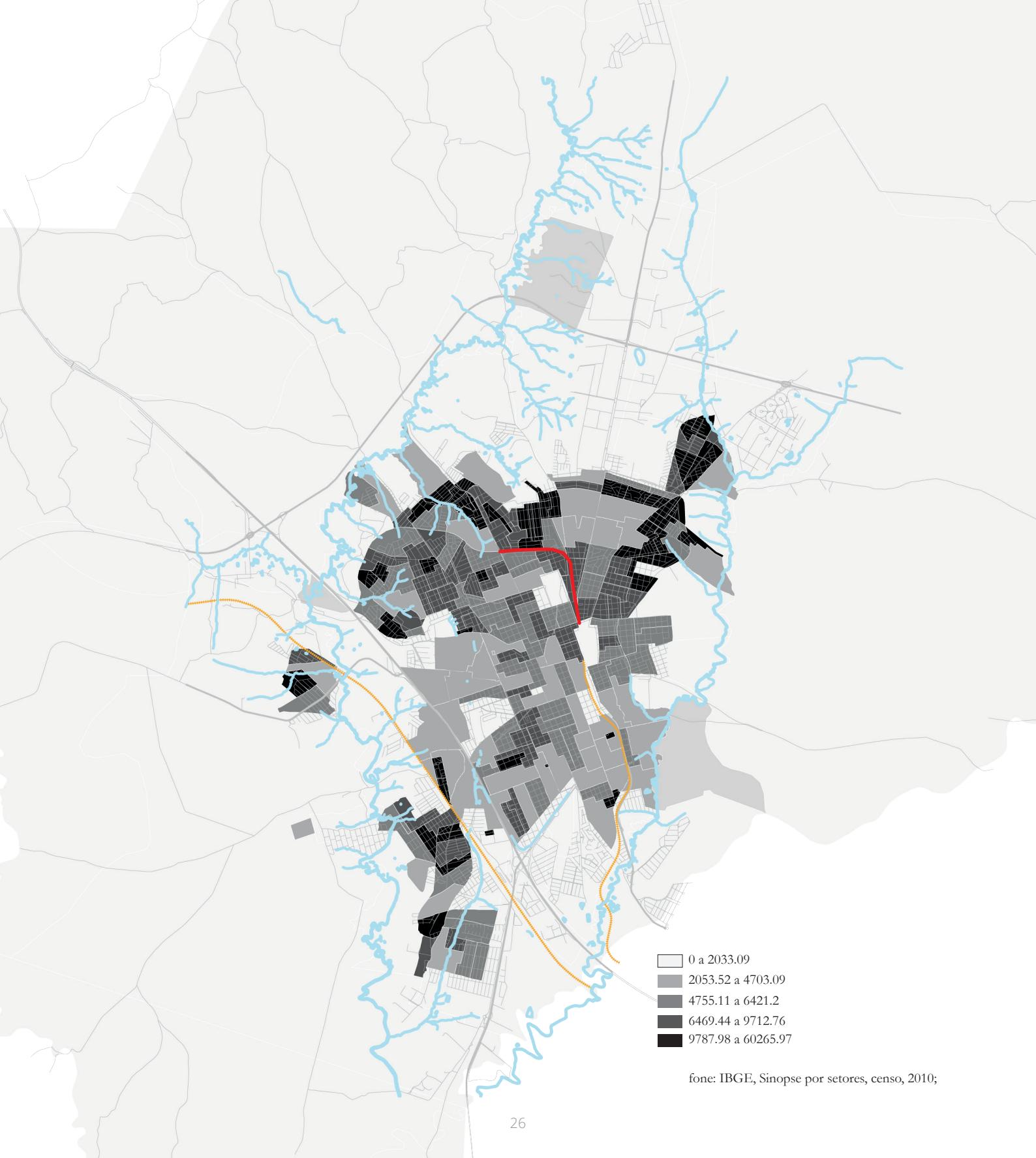
II. Zonas Predominantemente Residencial – ZPR, caracterizadas pela predominância do uso residencial, de qualquer tipologia, com maior possibilidade de adensamento, combinado à possibilidade de usos não residenciais, de menor potencial de incomodidade; (RIO CLARO, 2017, Art. 35)

III. Zonas de Uso Diversificado – ZUD, caracterizadas pela ampla possibilidade de diversificação de usos, condicionados ao baixo e médio potencial de incomodidade; (RIO CLARO, 2017, Art. 35)

Enquanto o eixo composto pela gleba remanescente do antigo ramal ferroviário e as avenidas adjacentes são demarcadas pela Lei de Zoneamento e pelo Plano Diretor como CAD 2 (*Corredor de Atividades Diversificadas*).

De maneira geral, os diferentes zoneamentos presentes na área permitem usos parecidos: R, NR e M (Uso Residencial, Uso Não Residencial e Uso Misto, respectivamente).

A grande diferença entre os zoneamentos citados verifica-se na impossibilidade de instalação de usos classificados como NR3 (Uso Não Residencial nível 3) na área de ZPR2. Isso significa que no miolo dos bairros ao sul do terreno, demarcados pelo zoneamento como ZPR2, não são permitidas “*atividades não residenciais potencialmente geradoras de tráfego, ruído, incômodo ou poluição ambiental*” (RIO CLARO, 2017, Art. 44), algo que não ocorre na região norte, demarcada como ZUD, nem no eixo ocupado pelo projeto, demarcado com CAD2, onde tais atividades são autorizadas.

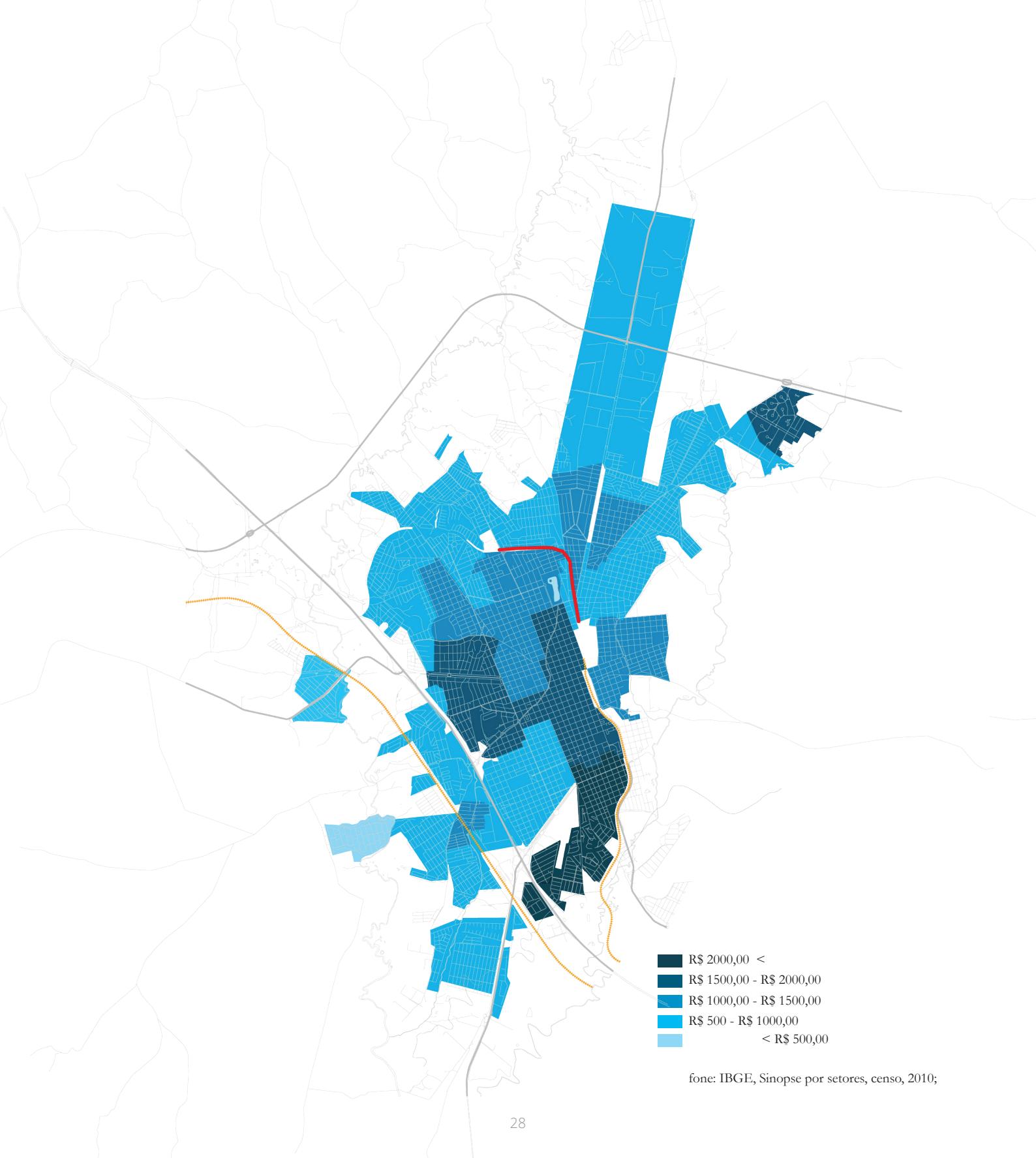


DENSIDADE DEMOGRÁFICA

É possível notar, a partir dos dados do Censo 2010 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que os bairros periféricos de Rio Claro são os bairros com a maior densidade populacional da cidade, principalmente algumas regiões na porção norte da mancha urbana, nas proximidades do projeto.

Olhando para os setores censitários às margens do terreno, os situados ao norte são os mais densos, apresentando taxas superiores a 6500 hab./km², enquanto os trechos sul apresentam taxas de que variam de 4700 a 6500 hab./km².

De modo geral, os setores lindeiros à gleba não são os mais densos da cidade, porém apresentam, comparativamente com o restante da cidade, taxas elevadas de densidade populacional, demonstrando que o local escolhido para a implantação do parque linear não se configura como uma área de vazio populacional na cidade.

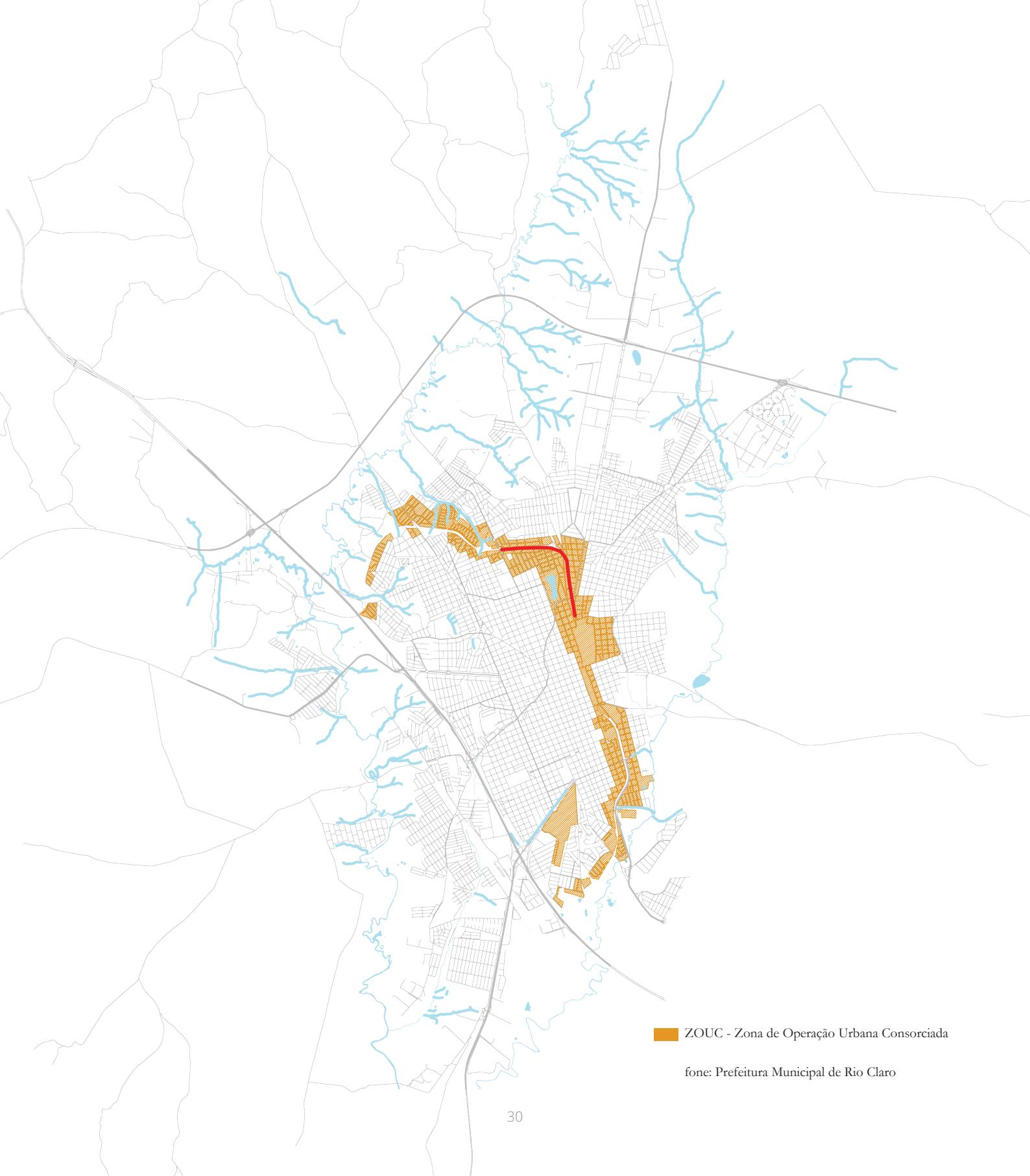


RENDAS PER CAPITA

Consoante ao mapa de densidade demográfica, é possível perceber que a população com maior renda reside, principalmente, nas regiões central e sul da cidade. Tanto no bairro Cidade Jardim, bairro com a maior concentração de renda na cidade, segundo os dados do CENSO 2010, quanto no bairro Florença, que também figura entre os primeiros colocados, a dinâmica territorial se estabelece por meio de condomínios fechados.

O Residencial Florença segue os moldes de condomínio fechado composto por grandes lotes e muita vegetação, afastado do centro urbano, próximo à rodovia, enquanto o bairro Cidade Jardim possui uma dinâmica de bairro, porém com grandes condomínios murados que ocupam a totalidade da quadra.

Os dados apresentados também reforçam a tese de Ladim (2002) sobre a relação direta entre a ferrovia e barreiras sociais, de modo que, historicamente, nas cidades no interior paulista cortadas por ferrovias, os trilhos funcionam como uma barreira física e social, a partir da qual há uma consolidação dos bairros mais próximos do centro como as áreas detentoras de maior renda per capita, enquanto os bairros para além dos trilhos se consolidam como áreas de menor renda per capita.

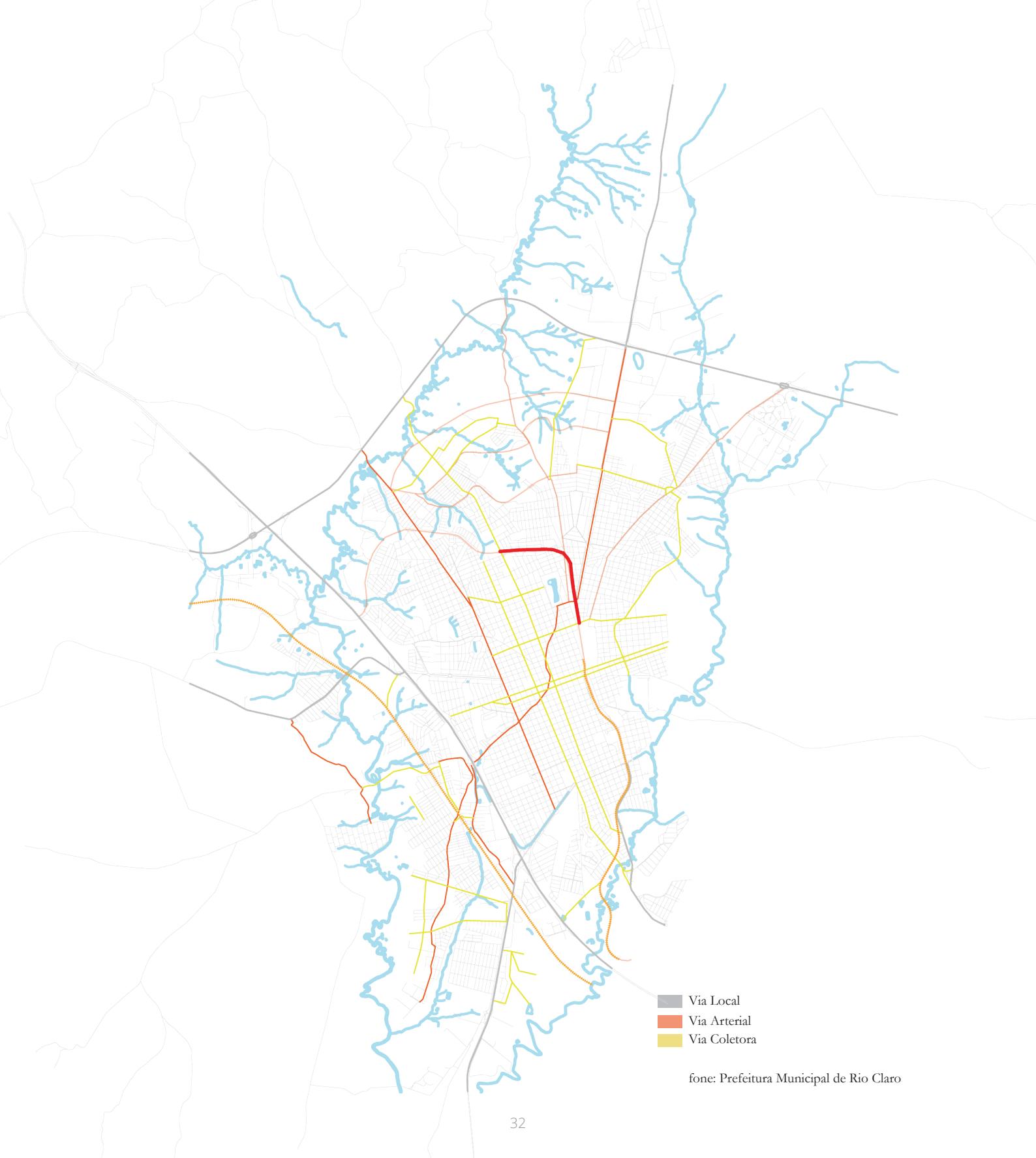


OPERAÇÃO URBANA

Os textos do Plano Diretor e do Plano Diretor de Mobilidade Urbana sugerem para o terreno estudado, a implantação de uma via de capacidade média onde antes existiam os trilhos da ferrovia:

Art. 43. Fica sugerida como diretriz estabelecida para ampliação do sistema viário do Município uma via de categoria arterial ou expressa, a ser gradativamente implantada à medida em que forem desativados trechos do ramal ferroviário da área central da cidade, garantindo-se maior conectividade entre os dois lados da atual linha férrea e interseções pelo sistema viário, mantendo-se suas faixas de domínio e non aedificandi (RIO CLARO, 2017, Art. 43)

Ou seja, ainda que não exista uma proposta concreta, as diretrizes apontam para a criação de uma via para automóveis de média capacidade após a desativação da linha férrea, evento já ocorrido no ano de 2001, sem priorizar a importância das novas tendências de transporte focadas no pedestre e no ciclista, além de desconsiderar a vegetação existente e o uso pontual por parte de alguns moradores, características que em conjunto apontam para a real vocação da gleba.



HIERARQUIA VIÁRIA

O projeto está localizado em uma região de fronteira entre bairros, logo, tanto as vias lindéiras ao parque quanto algumas das vias que cortam o parque são utilizadas como entradas para o bairro, e ainda que secundárias, possuem grande relevância por desempenharem tal função.

A classificação das vias realizada pelo Plano Diretor de Mobilidade categoriza a Avenida M15 (ao norte) e a Avenida Paulista (ao sul) como vias locais, assim como todas as outras ruas secundárias que acompanham o projeto nos trechos ao sul do terreno.

Nas proximidades do projeto a única via com uma classificação distinta é a Rua Dr. Eloy Chaves (Rua 6), localizada na extremidade norte do projeto, considerada Via coletora.

III. Vias coletoras: vias de acesso aos bairros, que tem a função de coletar o tráfego das vias locais e alimentar as vias arteriais, com largura mínima de 21m; (RIO CLARO, 2017, Art. 39)

IV. Vias locais: via de acesso aos lotes, com largura mínima de 15m; (RIO CLARO, 2017, Art. 39)

Porém, é possível notar que, segundo o Plano Diretor, em seu *Anexo V: Mapa de classificação viária existente e proposta*, tanto o terreno do parque quanto às vias laterais são classificadas como futuras vias coletoras em consonância com a proposta de construção de uma via de capacidade média nesse espaço.



PONTO DE VISTA DO USUÁRIO

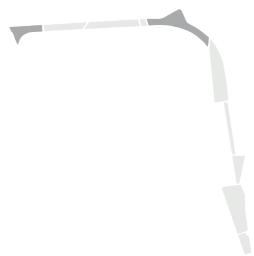
TRANSPOSIÇÕES

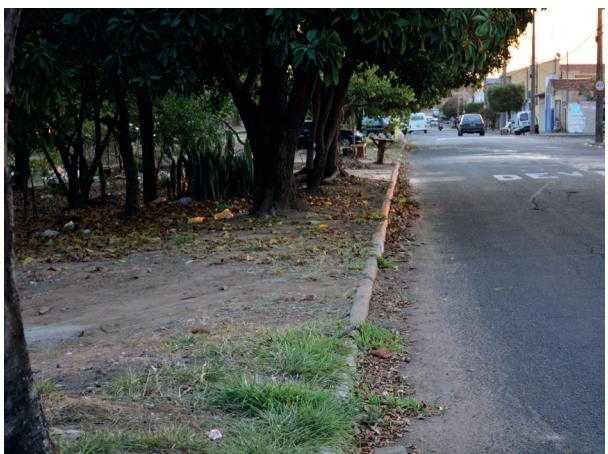
Em decorrência do uso original da área como ramal ferroviário, há, ao longo do trecho norte da área, duas transposições em diferentes níveis em relação à cota do bairro. A primeira transposição, localizada na extremidade norte do terreno, se configura pela elevação da Rua Dr. Eloy Chaves em relação ao restante do tecido urbano em função da interseção desta via com a ferrovia. A ferrovia, por sua vez, para compensar a altura necessária para as passagens da composição de vagões, encontra-se rebaixada em relação à cota altimétrica do bairro. Assim é possível notar a presença de três cotas altimétricas no local: (1) a cota mais alta sendo a da Rua Dr. Eloy Chaves, ou seja, a transposição; (2) a cota original e intermediária sendo a cota do bairro; (3) a cota mais baixa sendo o rebaixamento realizado pelos antigos trilhos.

A segunda transposição ocorre próximo à UPA do Cervezão, no local em que o terreno se curva e encaminha-se para o sul. Nesse ponto a lógica presente na Rua Dr. Eloy Chaves se inverte: os trilhos passam a ser superiores, suspensos por grandes pilares de concreto armado, sem que ocorram desníveis na ferrovia, enquanto a rua se rebaixa para realizar a transposição.

Em ambos os casos, após a desativação dos trilhos, as transposições projetadas para evitar os conflitos entre a ferrovia e os automóveis tornaram-se desnecessárias, configurando-se apenas como barreiras físicas para os pedestres e ciclistas.

Imagens 4, 5 e 6: transposições existentes nos trechos 1 e 4.



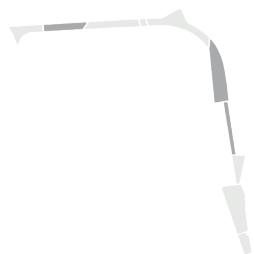


CALÇAMENTO

Ao longo do trecho norte é possível notar a ausência de calçadas tanto às margens das vias principais, Av. Paulista e Av. M15, quanto nas travessias, sejam elas consolidadas pela prefeitura ou não.

Já na porção sul, onde as calçadas estão mais presentes, o estado de conservação é o maior problema. O piso se apresenta em péssimo estado de conservação, há o plantio de espécies vegetais de raízes superficiais, algumas vezes sem nem mesmo a presença de canteiro, e as áreas de bolsões que configuraram, no passado, espaços de descanso com bancos e mesas, estão degradados e com o mobiliário avariado.

Imagens 7, 8 e 9: ausência ou má conservação de calçadas nos trechos 2, 5 e 6



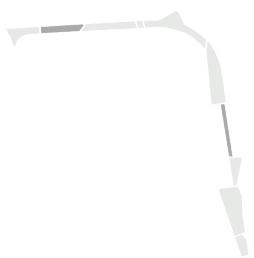


ILUMINAÇÃO PÚBLICA

No trecho sul a largura da gleba é mais estreita, mas mesmo assim, a iluminação pública presente é incapaz de iluminar razoavelmente o espaço; e no trecho norte o cenário é ainda pior.

A largura da área do projeto, no trecho norte, é superior em relação a largura do trecho sul, e a vegetação possui copas mais densas, muitas vezes na altura do ponto de emissão de luz dos postes. Além disso, as ruas que cortam o parque não possuem iluminação própria, contando apenas com a luz de contribuição dos automóveis e da parcela vinda da rua que ilumina a região. Portanto, em decorrência de tais problemas, a região central da gleba praticamente não é iluminada durante a noite, tornando o espaço hostil para a população.

Imagens 10, 11 e 12: falta de iluminação públicas nos trechos 2 e 6





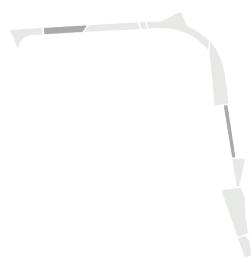
VEGETAÇÃO

Desde a desativação do ramal ferroviário urbano e a liberação da área do lote, houve o plantio desordenado de vegetação por parte da população. Dessa forma, existe uma grande parcela de espécies que já atingiu a maturidade, enquanto o restante encontra-se nas mais diversas fases do desenvolvimento.

Apesar de não ter sido viável a catalogação de todos os indivíduos presentes no parque, é possível notar através da observação a presença de espécies com diferentes formas, hábitos, densidades, além de espécies exóticas, invasoras e nativas.

A cobertura vegetal da área é dinâmica, consequência da diversidade de espécies plantadas, além de ser heterogênea em sua distribuição, havendo regiões de vegetação mais densa e áreas desampadas.

Imagens 13, 14 e 15: vegetação em estágio maduro nos trechos 2 e 6





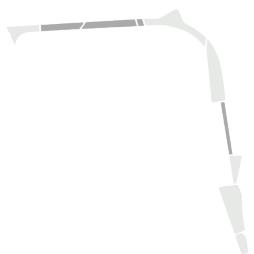
DESCARTE IRREGULAR DE LIXO

Outros problemas presentes na área estão mais ligados ao cotidiano do entorno, mas não são menos relevantes que as questões estruturais. Inclusive alguns estão presentes no próprio Plano Diretor de Mobilidade Urbana, para justificar a necessidades de obras na região, como a presença de pontos viciados de descarte irregular de lixo

Salienta-se também o aspecto de abandono da área em que os trilhos foram retirados. O trecho mais crítico é entre a Rua M4 e a Avenida 24, onde as áreas possuem acúmulo de lixo e carros são estacionados, além de comprometer a segurança das pessoas que moram no entorno devido à falta de iluminação. (COELHO, 2018, p.37)

Porém, apesar do Plano realçar o trecho entre a Rua M4 e a Avenida 24, os pontos viciados de descarte irregular de lixo estão presentes ao longo de toda a extensão do terreno estudado e em áreas além do recorte escolhido.

Imagens 16, 17, 18 e 19:
pontos viciados de descarte irregular de lixo nos pontos 2, 3 e 6



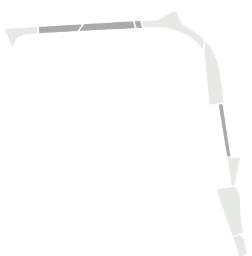


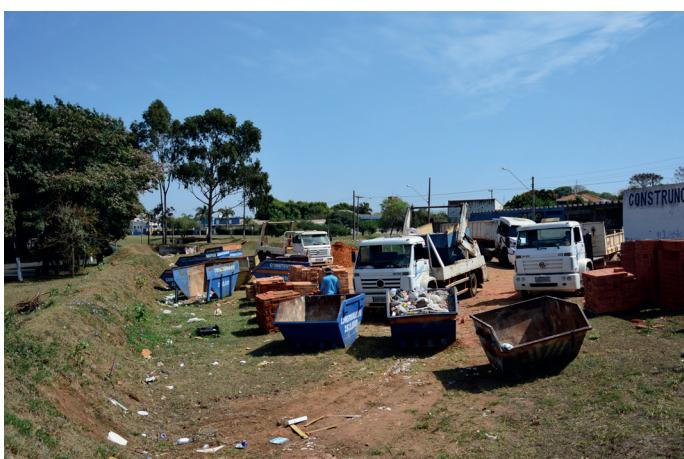
APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO

Um dos pontos de maior acúmulo de lixo no passado, a esquina da Rua 3 Jport com a Avenida M15, depois de diversas tentativas de limpeza do local por parte da prefeitura, acabou sendo transformado em um playground temático, construído pela própria comunidade a partir de pneus usados.

Os moradores das casas lindeiras ao parque, assim como no caso do playground, manifestam e concretizam muitos interesses para usos do espaço. É possível observar, em decorrência da ociosidade da área ao longo dos anos, que em alguns pontos da gleba os moradores isolaram pequenos trechos de terra e produziram uma ocupação particular, simulando até certo ponto uma extensão da área do quintal, onde realizam plantações de vegetação, seja para consumo, seja apenas para apreciação estética.

Imagens 20, 21 e 22: Exemplos de apropriação da área do parque pela população do entorno dos trechos 2, 3 e 6

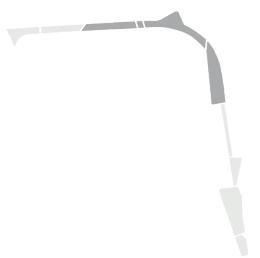


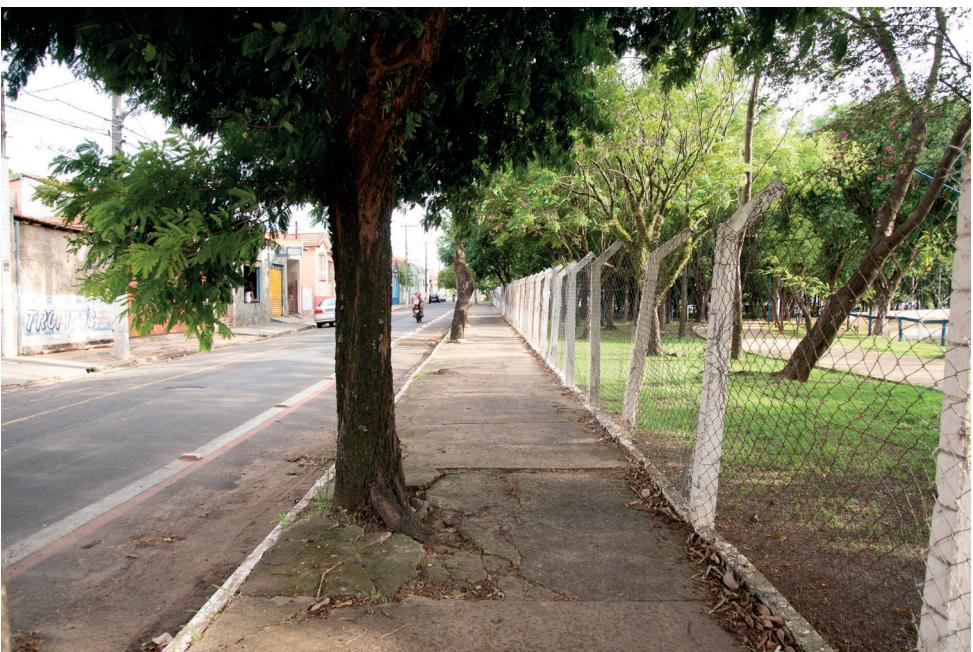


ESTACIONAMENTO

Com a presença de diversas oficinas mecânicas, de auto escola, de portões, e até do hospital nas proximidades, outro uso recorrente à área é como estacionamento. Principalmente na região do hospital onde os médicos e funcionários utilizam a área ao lado como estacionamento, uma vez que as instalações não possuem espaço suficiente para atender a demanda.

Imagen 23, 24 e 25: Apropriação da área para estacionamento nos trechos 3, 4 e 5





ANÁLISE DOS PONTOS COM MESMA VOCAÇÃO

Como ferramenta de projeto foram analisadas outras áreas que possuem usos semelhantes aos propostos para o projeto de parque linear: atividades de lazer e esporte, como caminhada, corrida e ciclismo. Os escolhidos foram o Lago Azul, o Clube de Aviação e a Ciclovia da Avenida Brasil.

A análise foi realizada a fim de elencar as principais deficiências presentes nos espaços, e usá-las como guia na tomada de decisões projetuais com a intenção de corrigir algumas das carências existentes nos equipamentos da cidade.

Imagens 26 e 27: Exemplos de calçadas do parque Lago Azul

LAGO AZUL

Segundo Sarti (2008), o Lago Azul surge na década de 1970 como parte de uma obra de infraestrutura que visava acabar com as enchentes na área, e, juntamente com a canalização do Córrego da Servidão, houve o represamento das águas da nascente dando origem ao lago artificial. Já segundo Moita (2007), é apenas na década de 1990 que o parque assume a conformação que possui atualmente e passa a ter grande relevância como espaço de cultura e lazer, configurando-se como mais do que apenas uma área de drenagem das águas pluviais da cidade.

Apesar de ser equipado com quadra de basquete, campo de futebol, pista de skate e caminhos recobertos por pedriscos, o principal espaço utilizado para a prática de caminhadas e corridas é a calçada externa que contorna o parque.

Por não ser um projeto desenvolvido para a finalidade que exerce, as calçadas não possuem calçamento adequado, em vários pontos há raízes superficiais da vegetação obstruindo a passagem e reduzindo as dimensões confortáveis para o trânsito de mais de duas pessoas ao mesmo tempo, visto que as calçadas possuem apenas 2m de largura ou até menos nas regiões de bolsões de estacionamento, de canteiros de árvores e de postes de luz. Outro aspecto importante é falta de linearidade do caminho: devido à presença de bolsões de estacionamento ao redor do parque, há o estreitamento das calçadas, dificultando para os usuários a prática esportiva, pois, por diversas vezes, é necessário sair da calçada e avançar sobre o leito carroçável para transpor os obstáculos.



CLUBE DE AVIAÇÃO

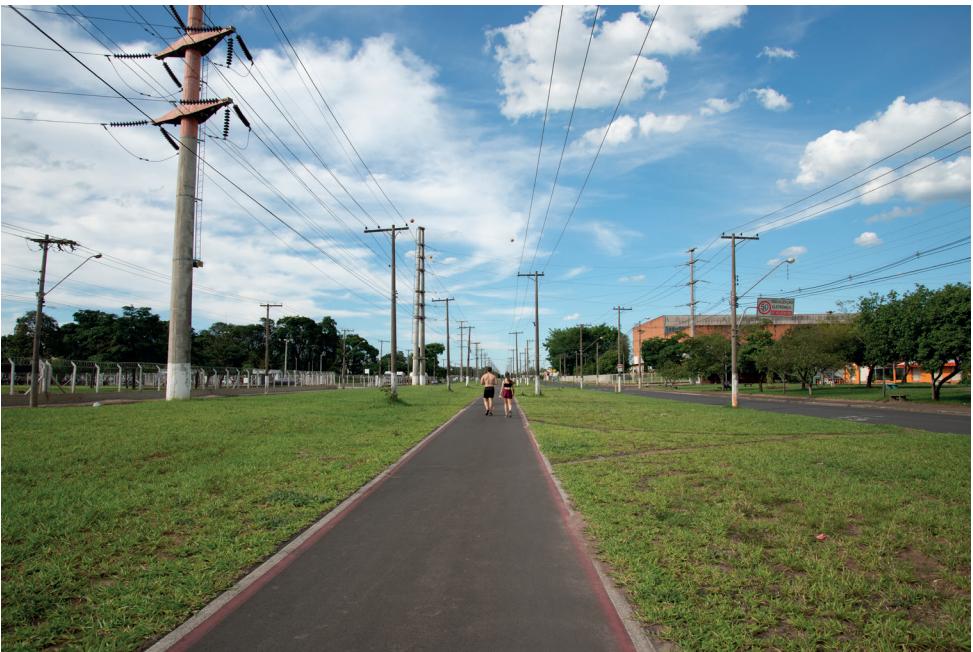
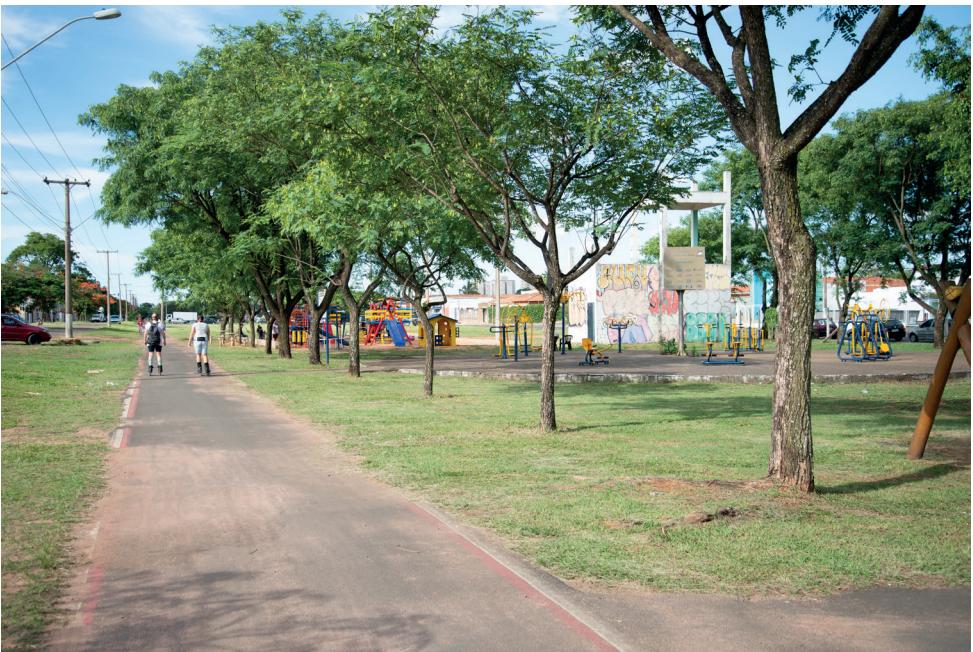
O Aerooclube, localizado no bairro Cidade Jardim, possui, assim como o Lago Azul, calçadas externas que são utilizadas para a práticas esportivas.

Em uma das laterais do espaço, aquela voltada para a Avenida Presidente Kennedy, a área de calçada é generosa, e com isso houve a possibilidade de instalação de infraestrutura para dar suporte a essas práticas esportivas, como por exemplo a construção de uma ciclovia, separada do leito carroçável e da área de pedestres por canteiros, bem como a construção de equipamentos de alongamento e o plantio de árvores.

Porém, as obras de melhoramento foram realizadas em apenas um dos lados do parque, a face voltada para a avenida de maior movimento onde o espaço permitia tal intervenção. Os outros lados do parque, voltados para o bairro, possuem características parecidas com as do Lago Azul: calçadas com dimensões reduzidas e que sofrem estreitamentos em alguns pontos. Há ainda a interrupção do trajeto por portarias de condomínios fechados e, quanto mais para o interior do bairro, verifica-se a presença de pontos onde não há pavimentação das calçadas.

Além do mais, é possível notar, ao cruzar a localização do parque com os mapas de densidade demográfica e renda, que o parque está em uma região que, ao mesmo tempo, possui baixa densidade demográfica e alta concentração de renda.

Imagens 29 e 30: Exemplo de calçadas no entorno do Clube de aviação



CICLOVIA DA AV. BRASIL

A Ciclovia da Avenida Brasil está localizada no canteiro central entre as duas vias da avenida de mesmo nome. Dos três espaços destacados a ciclovia é a que possui maior infraestrutura para a realização de atividades físicas ao ar livre, possuindo no seu trecho inicial, próximo à Rua M19 e Avenida 50A, área de lazer arborizada, equipamentos de alongamento e playground.

A extensão da pista é de aproximadamente 3,2 km sem a presença de nenhuma curva ou desvio, apenas interrupções causadas por vias de retorno da avenida, e a área permeável onde a ciclovia está inserida possui grandes dimensões, por volta de 25m entre os eixos dos leitos carroçáveis lindeiros.

Porém, mesmo com grandes dimensões de área livre, a ciclovia não possui largura generosa e o terreno não possui tratamento de parque. Assim é possível notar a ausência de bancos ou mobiliários que permitam o estar dos usuários. Outros pontos deficitários observados são a falta de iluminação própria, contando apenas com a iluminação de contribuição proveniente da avenida lateral, e grandes áreas sem arborização.

Além disso, por estar localizada no polo industrial, com a presença de empresas que usam como matéria prima fibra de vidro e PVC e de empresas do setor químico nas proximidades da ciclovia, há a liberação de um forte odor em alguns períodos do dia, algo que pode gerar incômodo para os usuários.

Imagen 31 e 32: Imagens representativas do trajeto da Ciclovia da Avenida Brasil

CONCLUSÕES E DIRETRIZES

Após as leituras históricas e territoriais, o cruzamento das informações entre a proposição para a área presente no plano diretor e a tese sobre os espaços públicos na cidade de Rio Claro (Pacheco, 2019), a leitura da relação entre a comunidade e o espaço, juntamente com o apontamento de vocações através dos usos existentes, e após a análise dos espaços com mesmo padrão de uso na cidade de Rio Claro, definiu-se como partido projetual para o parque linear a construção de uma via central para prática de atividades físicas.

A partir desses elementos estruturadores da proposta, foi elaborada uma lista de diretrizes projetuais para guiar a concepção do desenho:

1. Caminhos

Construção de uma via principal estruturadora com calçamento adequado para a prática esportiva, com grandes dimensões e com transposições em nível sobre as ruas perpendiculares, demonstrando sempre a preferência dos pedestres e ciclistas na região. Além de caminhos secundários e calçadas às margens do terreno com dimensões menores, mas que permitam travessias a partir das possíveis linhas de desejo de fluxo dos usuários.

2. Equipamentos e infraestrutura

Com o objetivo de solucionar a escassez de infraestrutura na área, propõe-se a reformulação do projeto de iluminação das vias limítrofes e do interior do parque, a construção de banheiro público, de quiosques e de fachadas ativas, além da implantação de mobiliários em pontos estratégicos do parque.

3. Arborização

Para o projeto de arborização há a intenção de preservar a vegetação existente, além de promover o plantio de espécies típicas dos biomas da região (encontro entre cerrado e mata atlântica) com foco principal em espécies frutíferas. Outro ponto importante a ser levado em consideração é a compatibilização com os projetos de infraestrutura, principalmente o de iluminação, para que não ocorra o ofuscamento das luzes do parque.

4. Resgate histórico

Preservar o remanescente da linha do trem através da preservação da transposição existente próxima a UPA do Cervezão, com a instalação do caminho principal onde antes passavam os trilhos da ferrovia.

5. Integração com o bairro

Promover a integração do parque com o tecido urbano através da reafirmação e da qualificação das travessias existentes, da retirada obstáculos do tecido urbano como o Pontilhão da Rua Dr. Eloy Chaves, do redesenho das esquinas lindéiras e da implantação de faixas de pedestres com rampas de acesso em toda a extensão do parque.

PARTE 2: PROJETO

CONSIDERAÇÕES GERAIS

O processo projetual para o desenvolvimento do desenho de parque linear permeia as esferas do desenho urbano e do projeto paisagístico.

As dimensões do terreno, aproximadamente 2,5km de comprimento por 36m de largura nos trechos mais largos ao norte, e 18m de largura nos trechos mais estreitos ao sul, levaram a buscas de referências de outros parques lineares, mas também nas memórias e lembranças dos calçadões de praia, tanto em relação às dimensões dos espaços quanto em relação aos usos diversificados coexistentes nesses locais.

Dessa forma foi estabelecido como partido projetual a elaboração de um parque linear cujo eixo estruturador fosse uma via central com 9m de largura, locada onde antes estava instalada a linha férrea, com a função de receber usos diversificados, como passeios casuais, caminhadas, corridas, passeios de bicicleta, patins, etc., todos de forma simultânea e não conflituosa.

Outros dois objetivos foram estabelecidos para guiar o desenvolvimento do projeto: a partir da leitura histórica do terreno como barreira física e social buscou-se promover uma maior integração e permeabilidade entre os bairros lindeiros, e a partir da leitura aproximada do terreno e do cenário existente, buscou-se respeitar os usos do espaço estabelecidos pelos moradores da região.

No campo do redesenho urbano houve retificação de ruas lindeiras ao parque, redesenho das esquinas voltadas para o terreno, a implantação de rampas de acesso e faixas de pedestre e a anexação de canteiros e integração de praças ao projeto.

Para a realização do parque foram necessárias pequenas movimentações de terra, principalmente no local onde passava a ferrovia, que não fizeram parte do escopo do projeto, pois compreendeu-se que a própria fundação do caminho principal seria suficiente para nivelar o terreno, e outros pequenos desníveis poderiam ser absorvidos ou regularizados na construção dos canteiros.

Além do caminho principal de 9m foram criados caminhos secundários com 1,8m ao longo de todo o percurso do parque, demarcando as linhas de desejo existentes. As dimensões mínimas dos caminhos secundários são suficientes para o trânsito de dois cadeirantes ao mesmo tempo, mas são estreitas o bastante para expressar a hierarquia existente entre o caminho principal e os secundários.

Os caminhos secundários estabelecem conexões que partem das calçadas, atravessam a rua através das faixas de pedestre com auxílio das rampas e se conectam, finalmente, ao caminho principal. Nos locais onde os lotes são voltados para o parque, como nos trechos 5 e 8, os caminhos secundários continuam até a área de fachada ou até a entrada do lote dessa forma os pedestres são convidados ao passeio no parque com a facilitação do acesso.

Para os usuários do caminho principal, nas vias onde ocorre o cruzamento entre a rua e o traçado do caminho principal foi realizada a elevação da faixa de pedestre para hierarquizar a prioridade dos pedestres e ciclistas em detrimento dos veículos.

Ainda no âmbito do redesenho urbano, houve alteração nas duas transposições com desnível presentes no terreno do projeto. Na parte norte houve a retirada da elevação da Rua Dr. Elói Chaves e o nivelamento da via com o restante do tecido urbano. Já na transposição existente na inflexão do terreno, houve a manutenção da topografia com a utilização do desnível para a construção de uma pista de skate do tipo bowl.

Há no terreno a presença de vegetação em vários estágios de desenvolvimento, característica que corrobora para o estabelecimento do parque sem a necessidade do plantio de mudas grandes. Com as árvores em estágio maduro é possível elaborar um plano de manejo para fazer os ciclos de desenvolvimento e substituição de indivíduos ao longo do tempo.

Como não há um levantamento do número de espécies, indivíduos e a localização exata de cada um, para o desenvolvimento

desse projeto a vegetação foi pensada de forma volumétrica com um plantio que busca complementar a vegetação existente e que seja compatível com os usos propostos para o espaço.

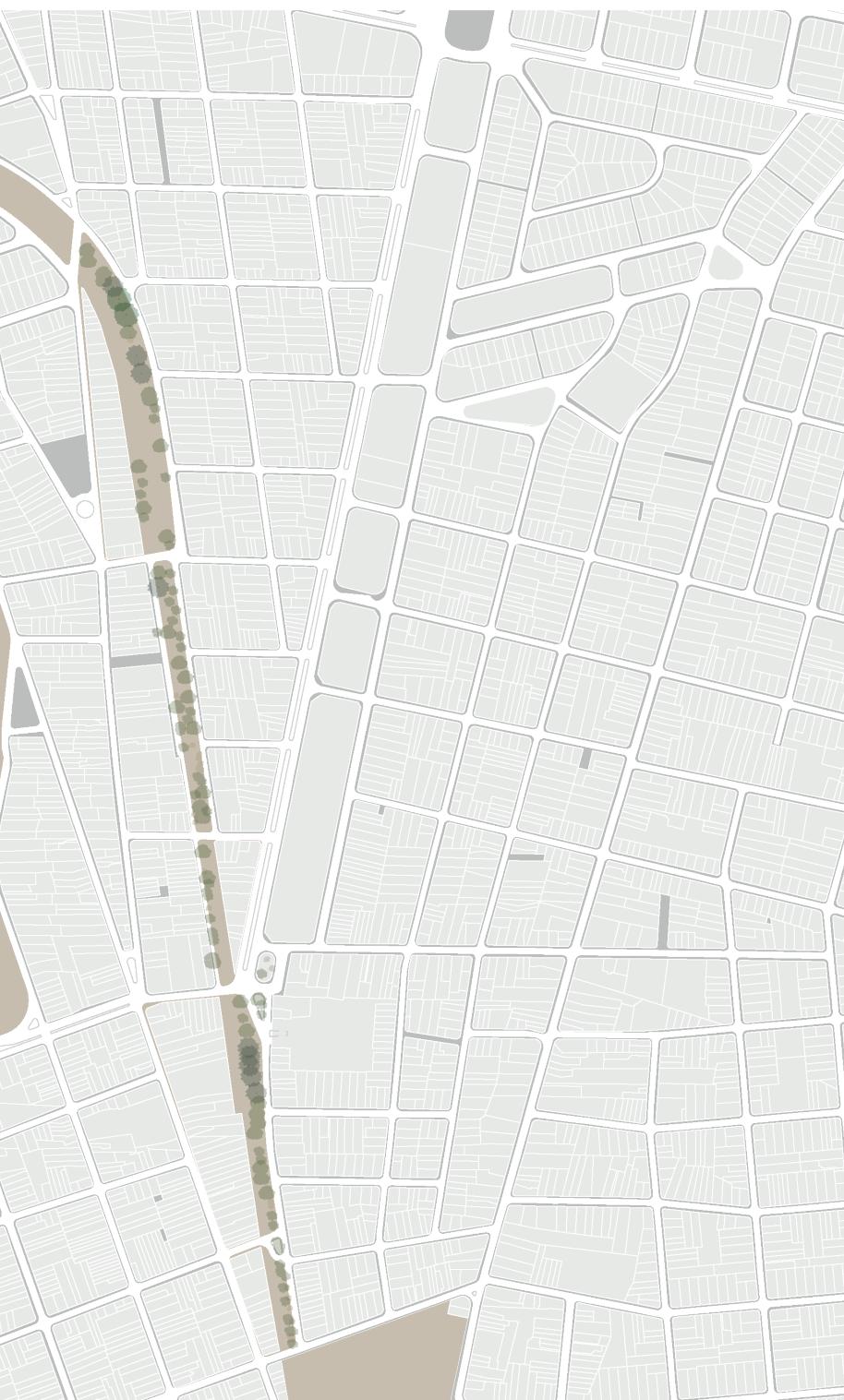
A vegetação existente e a vegetação proposta serviram como um norte para o desenvolvimento do projeto de iluminação. Os postes de luz foram posicionados hora no centro do caminho, hora nas margens dele, sempre levando em consideração a fluidez do espaço e a altura das copas ao redor. Nas áreas de bolsões e pátios, os postes de luz também foram distribuídos a fim de não permitir áreas sombreadas durante a noite.

Para a aplicação de todas as diretrizes ao longo do trajeto, como ferramenta projetual, a gleba foi dividida em oito trechos segundo uma série de aspectos, como a largura do terreno, a relação com as vias lindeiras, as potencialidades da área e os usos existentes. Todas as divisões usaram as travessas existentes, regularizadas ou não pela prefeitura como delimitadoras dos trechos. A única exceção a essa regra é o trecho 8 que é composto por duas quadras diferentes que, apesar de não serem contínuas, compartilham similaridades em vários dos aspectos citados anteriormente.

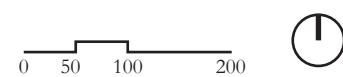
Com isso buscou-se desenvolver um projeto no qual várias modalidades esportivas possam coexistir harmonicamente em um mesmo espaço, como na lembrança de um calçadão à beira-mar, através de um longo e amplo caminho com a presença de vegetação, hora mais densa hora mais rala. Ainda que o interesse do usuário não seja atividade física, mas sim o passeio, o projeto buscou posicionar bancos, espreguiçadeiras e redários para conferir ao local um aspecto também de estar além da vocação esportiva.



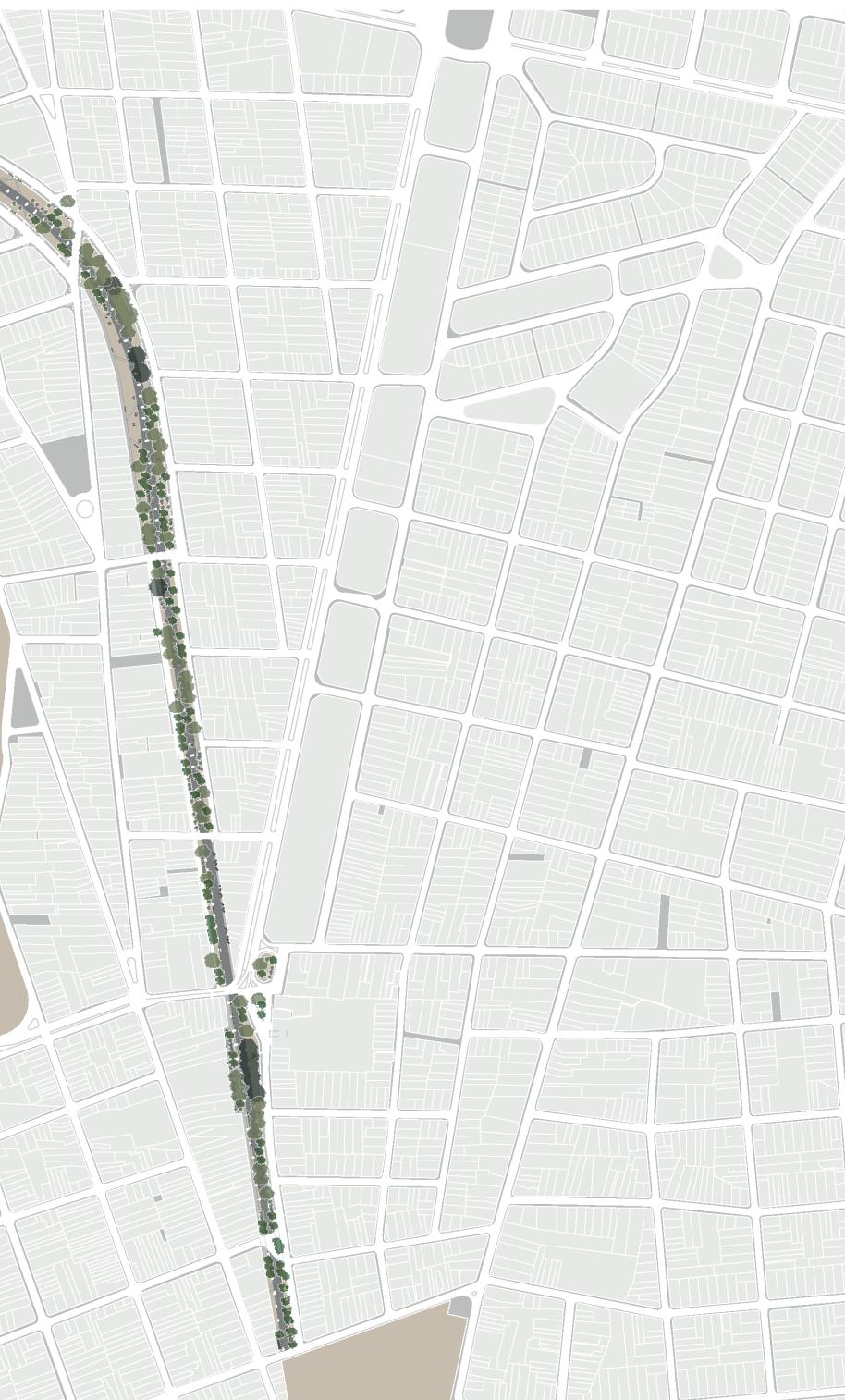




PLANTA EXISTENTE

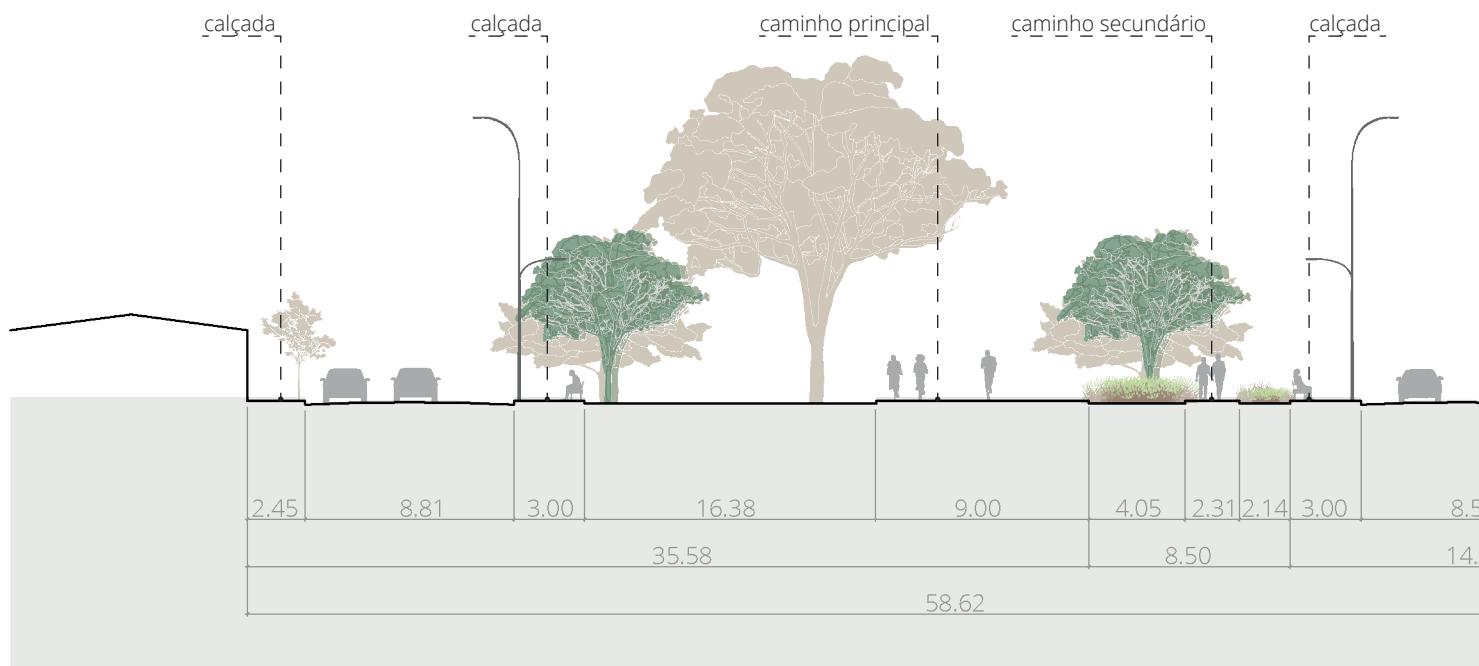




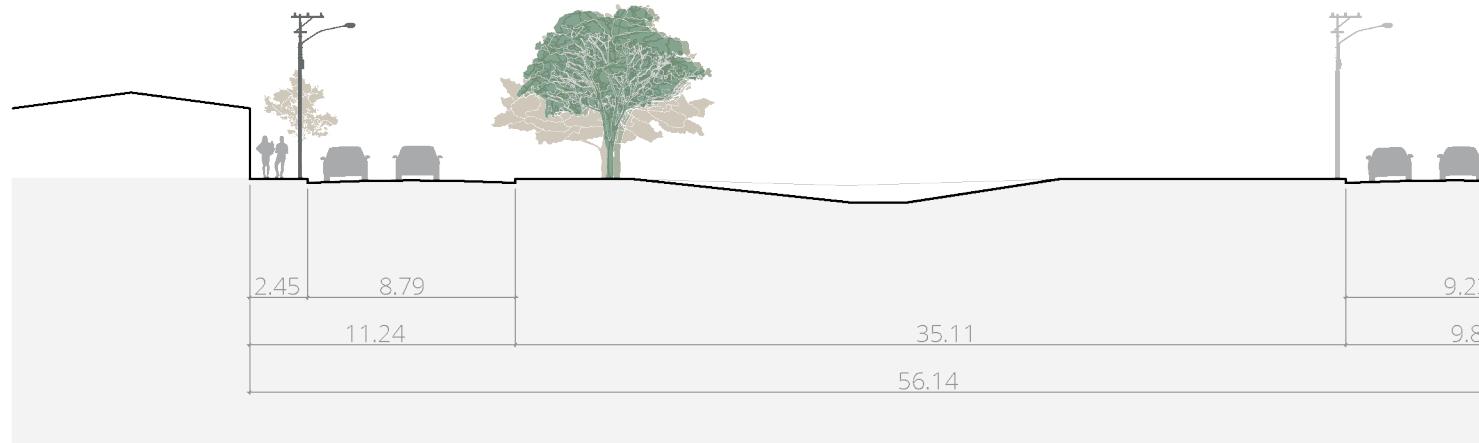


PLANTA PROPOSTA

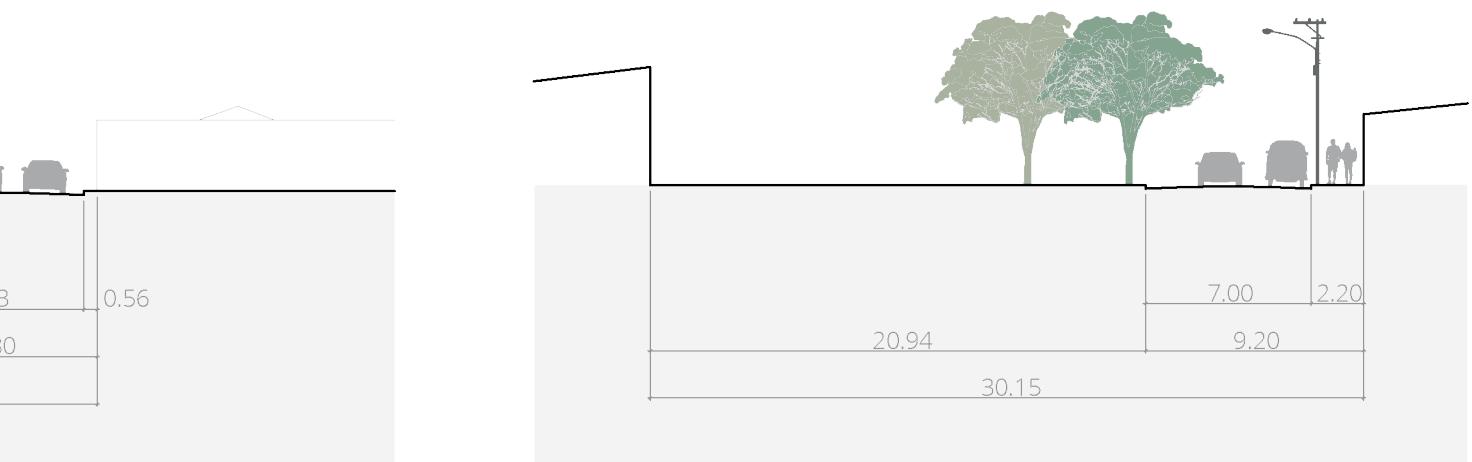
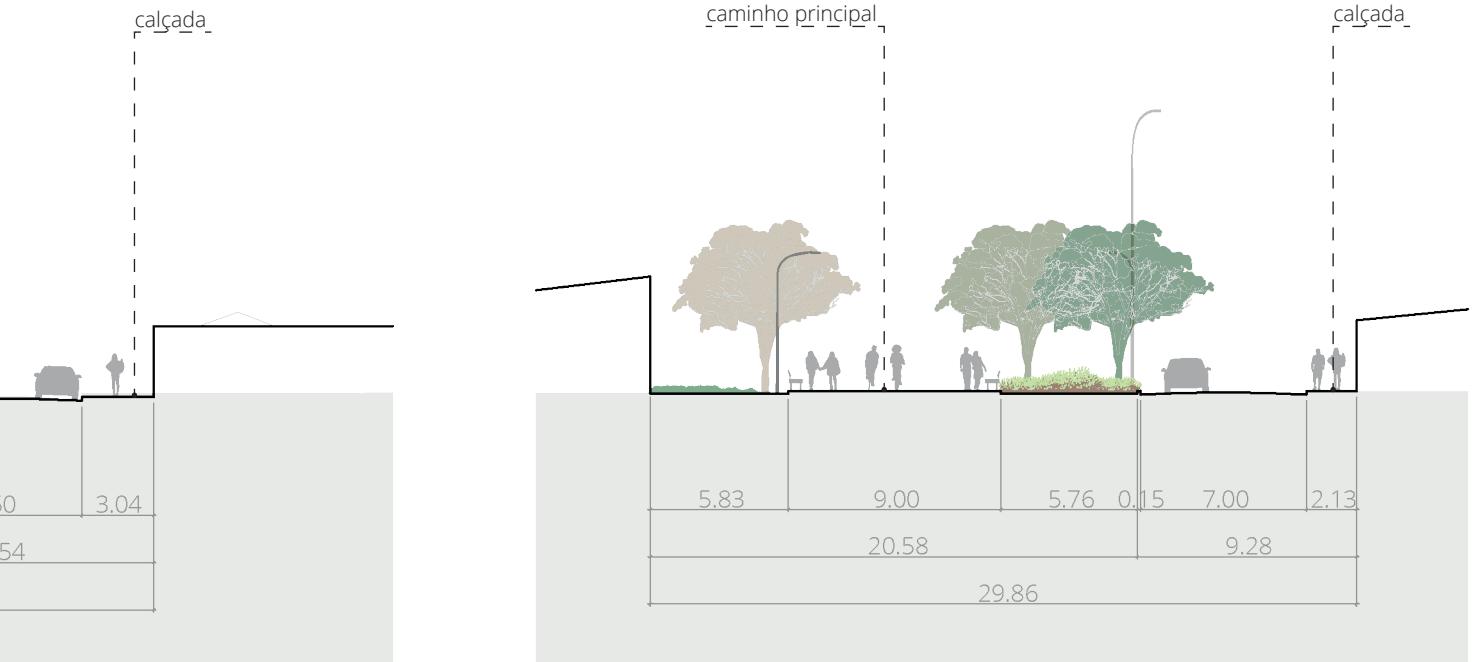




CORTE PROPOSTO - TRECHO 2

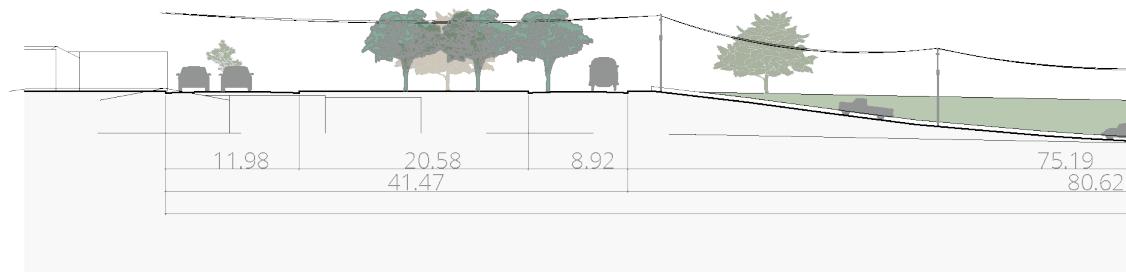


CORTE EXISTENTE - TRECHO 2





CORTE PROPOSTO - TRECHO 4



CORTE EXISTENTE - TRECHO 4





TRECHO 1

O trecho 1, mais ao norte, é o local onde está proposta a maior alteração topográfica. A Rua Dr. Eloy Chaves, que atualmente se eleva em relação ao nível das ruas do bairro, foi nivelada ao restante do terreno ao mesmo tempo em que o rebaixamento produzido para a passagem dos trilhos foi aterrado. Dessa forma produziu-se um terreno plano na mesma cota que as ruas laterais. Com essa modificação foi possível realizar a conexão direta da Av. M15 (via ao norte do terreno) com a Rua Dr. Elói Chaves, e consequentemente aumentar a área da praça existente.

Com a integração da praça à fachada dos lotes existentes, foi proposto o incentivo à fachada ativa com a possibilidade de utilização da área da praça, próxima ao comércio, para a colocação de mobiliário móvel.

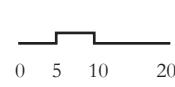
Ao sul do terreno havia dois canteiros remanescentes do período em que a Avenida Paulista possuía dois sentidos de tráfego, porém após a determinação de fluxo em apenas um sentido esse trecho de viário perdeu o uso. Dessa forma foi proposta a integração dos canteiros existentes ao terreno do parque e a retirada da via, aumentando assim a área do trecho inicial e proporcionando a criação de um gramado ensolarado com coqueiros e mesas de piquenique.

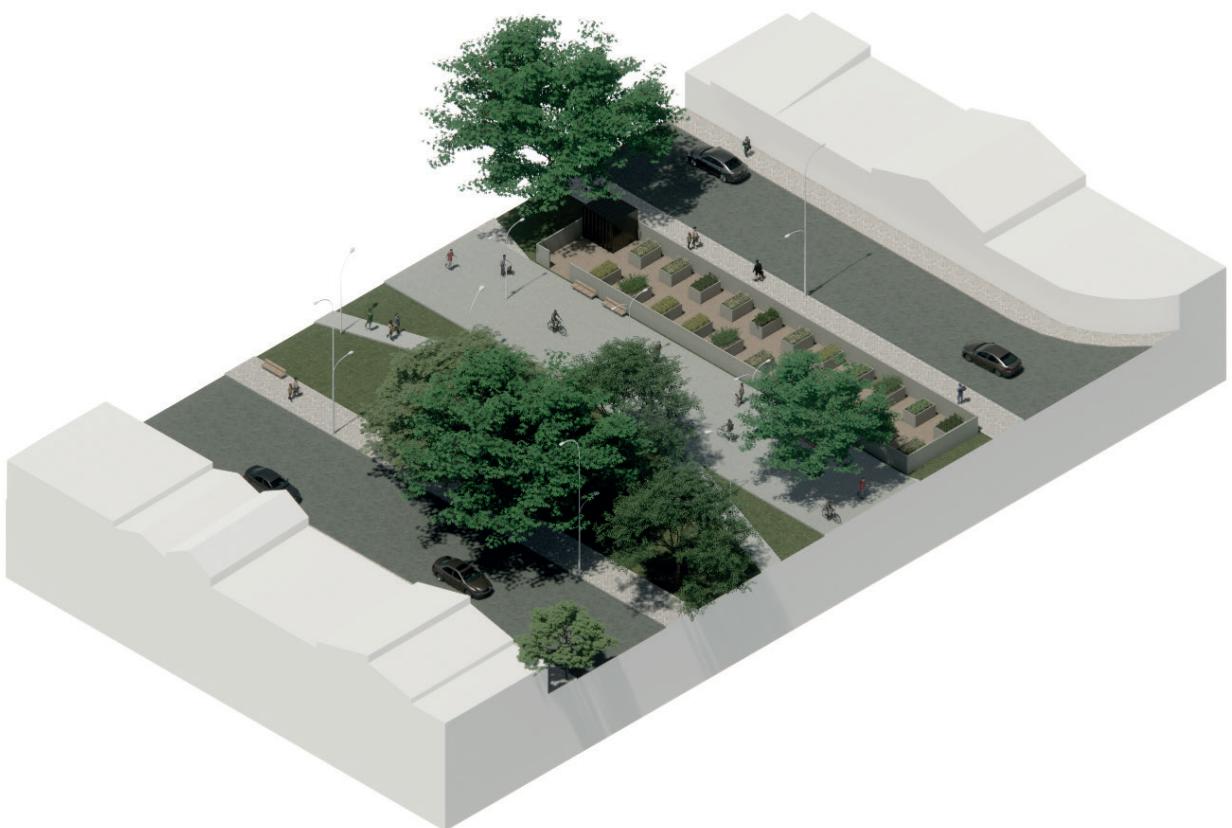
Na face do terreno voltada para a Rua Dr. Eloy Chaves foi proposto um ponto de ônibus em baia recuada para substituir a atual parada que acontece cerca de 100m a norte. A nova localização evita que o ônibus execute a frenagem e aceleração na frente das residências como ocorre atualmente.

Além disso, foi projetado um bicicletário coberto, a partir do prolongamento da cobertura do ponto de ônibus, onde seria possível desenvolver um ponto de locação ou de empréstimo de bicicletas.

Para o trecho 1, por ser o início do caminho, foi proposta uma baia com equipamentos de alongamento e equipamentos de ginástica para a terceira idade e para o público PDC.







TRECHO 2

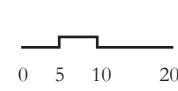
No trecho 2 a principal intervenção proposta foi a construção de uma horta comunitária, composta de uma área cercada com entrada controlada, um contêiner de 10 pés para o armazenamento de ferramentas e outros insumos necessários para o plantio e manutenção das plantas, e canteiros elevados do chão de 1,2m x 2m de dimensão.

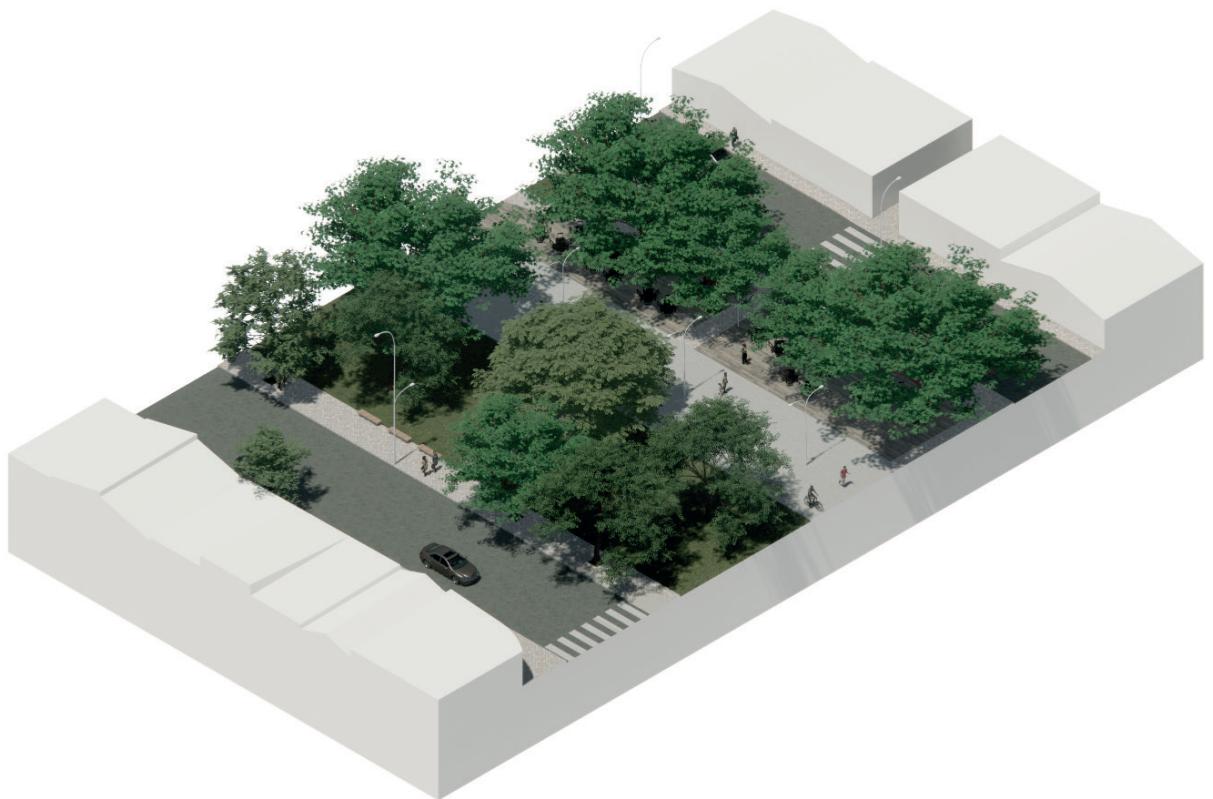
Além do canteiro, foi proposto para o trecho 2 a implantação de um playground cercado próximo à Rua 3JPort reforçando o uso atual do local.

Próximo ao trecho 1 foi realizada a transformação da demarcação de faixas do leito carroçável em canteiro com a possibilidade de plantio de árvores e forragens.









TRECHO 3

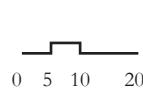
Para dois pontos do trecho 3 é proposto uma área de deck para a colocação de mobiliário móvel a fim de atender o comércio existente, e reafirmar o uso atual da área.

Assim como no trecho 2, no trecho 3 é proposta a construção de uma horta comunitária. Diferente da anterior, a horta do trecho 3 possui dimensões superiores, com a disponibilidade de maior quantidade de canteiros, e um contêiner de 20 pés para servir de apoio aos usuários.

Também faz parte do trecho 3 uma área isolada, próxima a UPA do Cervezão, que possui apenas uma vegetação densa, sem a presença de mobiliário.









TRECHO 4

No trecho 4, por ser o momento de inflexão do terreno, foi proposta a centralidade do parque.

Existe, atualmente, uma transposição onde ocorre a conexão entre as Av. M15 e Av. Paulista através de duas vias separadas por canteiro central que se rebaixam e passam sob a ferrovia.

Para esse trecho foi realizado o uso da estrutura existente no local para fazer o caminho principal sobre os pilares de sustentação da ferrovia ao mesmo tempo em que o desnível para a passagem das ruas foi transformado em uma pista de skate do tipo bowl. Dessa forma aproveitou-se o desnível existente para criar um espaço de prática esportiva e ainda preservar a relação existente de visual de um caminho elevado sustentado por pilares cilíndricos maciços.

Como continuidade dessa área, é proposta, ao lado do bowl, um complexo de rampas e obstáculos que juntas configuram uma pista do tipo street.

Ao norte do parque, na quadra já ocupada por dois equipamentos de saúde, uma UPA e uma UBS, e dois equipamentos de educação, uma creche e uma escola estadual de ensino fundamental e médio, existe um terreno da prefeitura desocupado. Para essa área não foi realizado projeto, porém propõe-se a construção de um complexo de piscinas públicas que possam atender os dois equipamentos de educação que dividem muro com o terreno, e também, aos finais de semana, funcionar com atividades voltadas para a comunidade.

Já ao sul do parque há uma praça onde atualmente existe uma quadra de areia e bancos de concreto, ambos sem manutenção. Para essa área propõe-se a instalação de uma quadra aberta, poliesportiva de 14m x 27m seguindo o modelo presente no Plano de Ações Articuladas do FNDE.



Com o projeto e sugestão desses três equipamentos foi possível criar no trecho um eixo dedicado ao esporte com uma área para esportes aquáticos, esportes radicais e esportes de quadra, podendo ser utilizado tanto pela comunidade quanto pela escola presente na região.

Além dos equipamentos de esporte, ao norte do bowl foi proposta uma grande área pavimentada para receber feiras livres e outros eventos, e em conjunto foi criado ao lado, em uma área sombreada por árvores, um espaço de mobiliário móvel. Como apoio desse espaço foi criado também um banheiro público acessível entre o caminho principal, a pista de skate e o pátio.

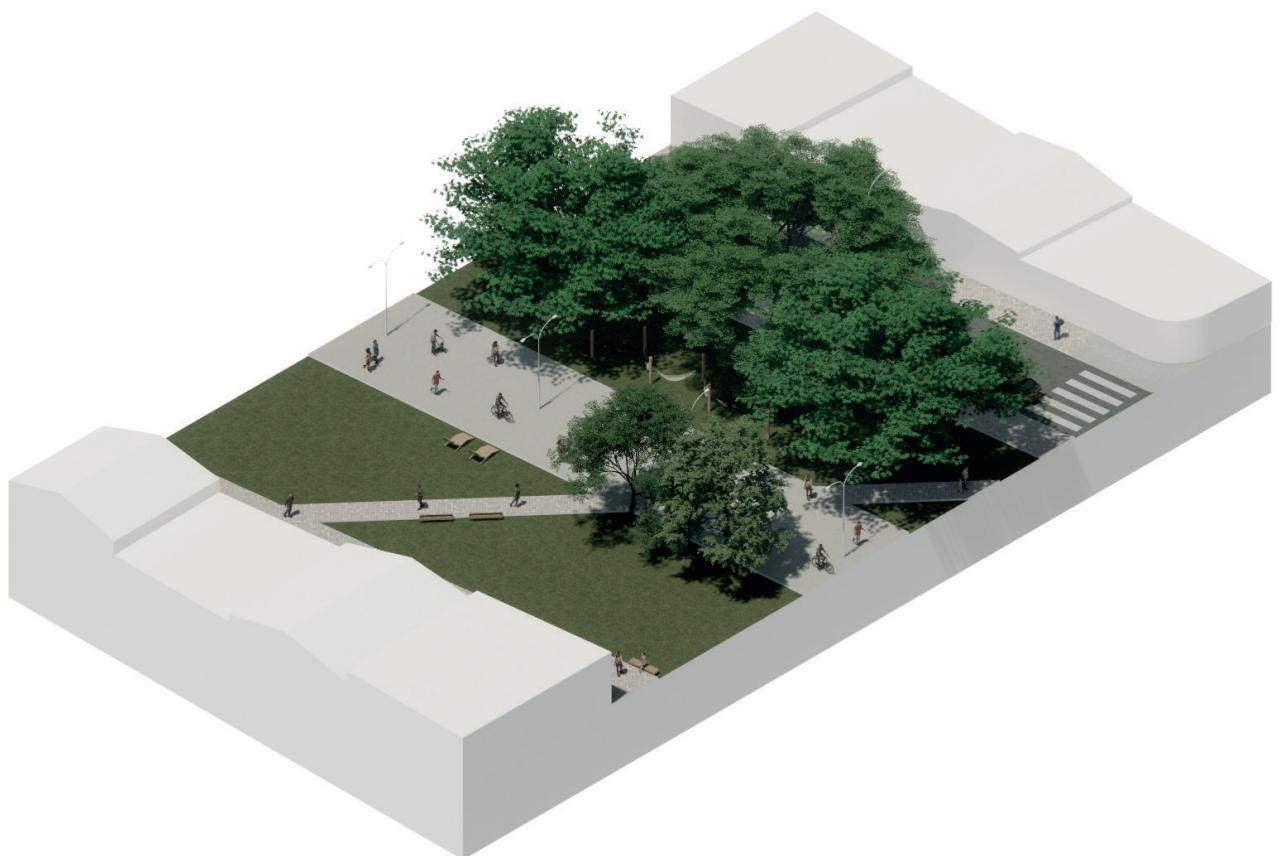
Ainda no trecho 8 foi desenhado um playground na triangulação entre a creche, o pátio e o caminho principal.





0 5 10 20





TRECHO 5

O trecho 5, logo após a inflexão do terreno, é o primeiro trecho onde há fundo de lotes voltados para o terreno e o leito carroçável está presente em apenas uma das margens.

A partir dessa característica e pela possibilidade de abertura de novas fachadas voltadas para o parque, foi proposta a criação de uma área pavimentada junto aos lotes, paralela ao caminho principal, para permitir o acesso dos moradores aos lotes.

A nova área de fachada foi entendida como área mista, com o uso principal para pedestres e ciclistas e com o acesso eventual de veículos.

O trecho 5, por não possuir avenidas em ambas as margens, adquire um aspecto mais intimista, algo que se reflete no projeto do parque. Para a área são propostas regiões de vegetação mais densa e regiões de clareiras, sempre com a presença de bancos, espreguiadeiras e redários.







0 5 10 20

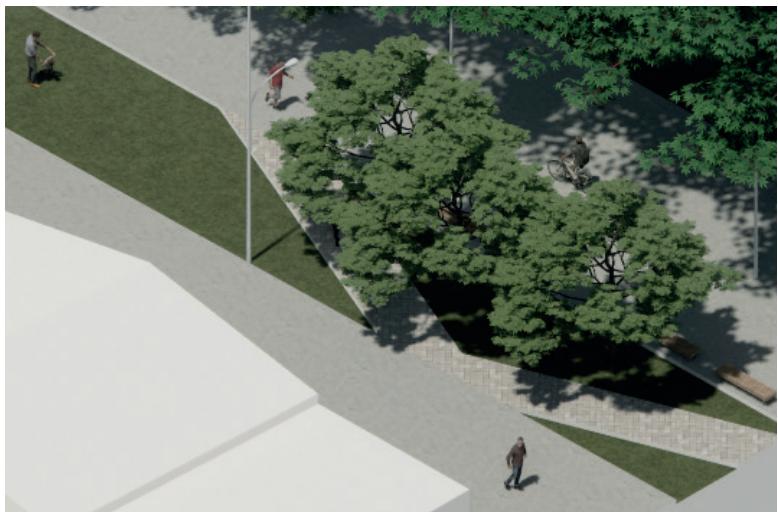


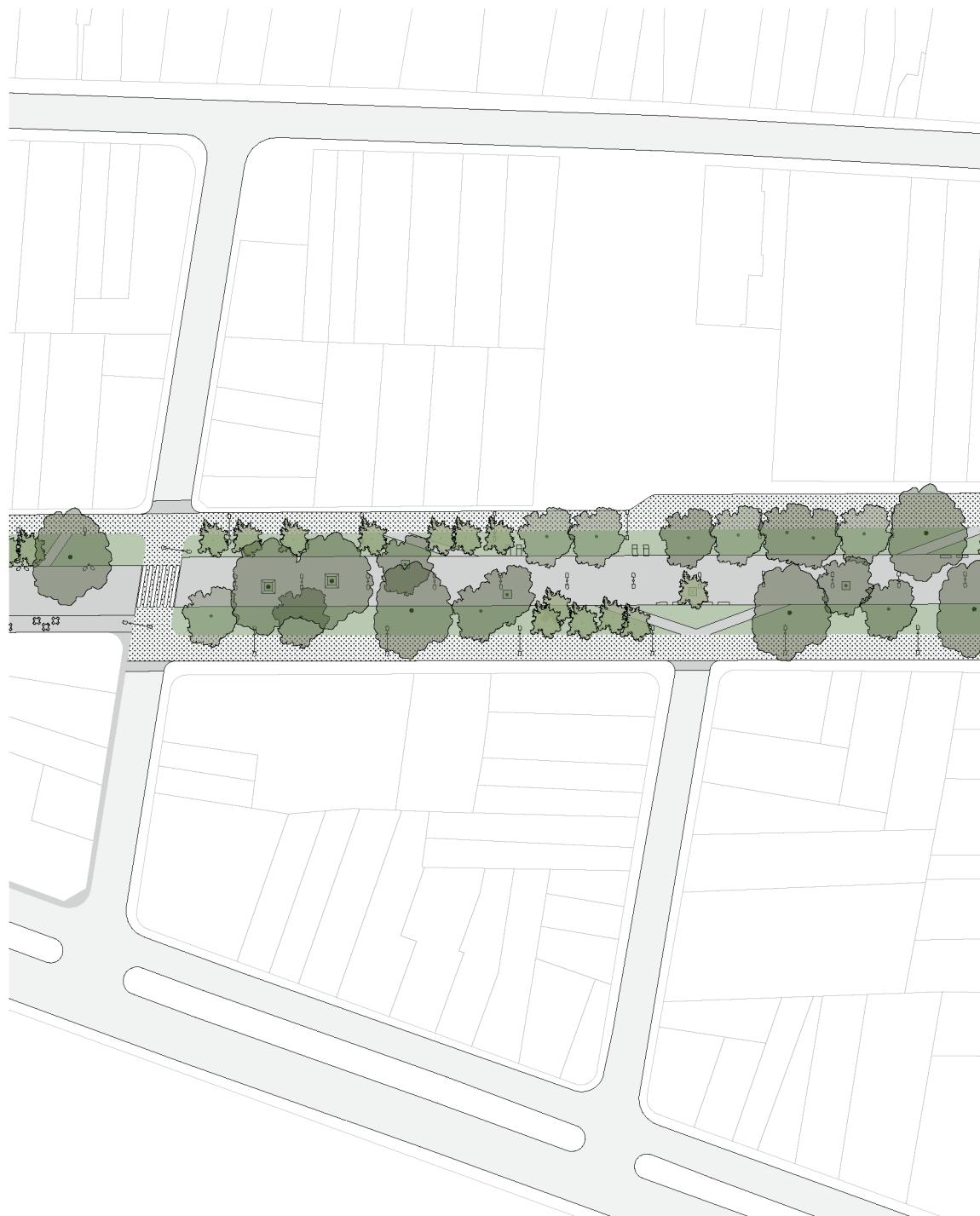


TRECHO 6

O trecho 6 volta a ter leito carroçável nas duas margens do parque, porém, ao mesmo tempo, é o trecho mais estreito do terreno, com apenas 18m de largura de área livre, e 35m de distância entre as fachadas das edificações.

Com tais dimensões ficou impossibilitada a implantação do caminho principal, dos canteiros e das calçadas mínimas permitidas na cidade dentro do terreno, dessa forma foi realizada a transformação das ruas laterais em vias de uso misto para realizar a função de calçada, e na área de canteiros foi proposta a instalação de redários e espreguiçadeiras.

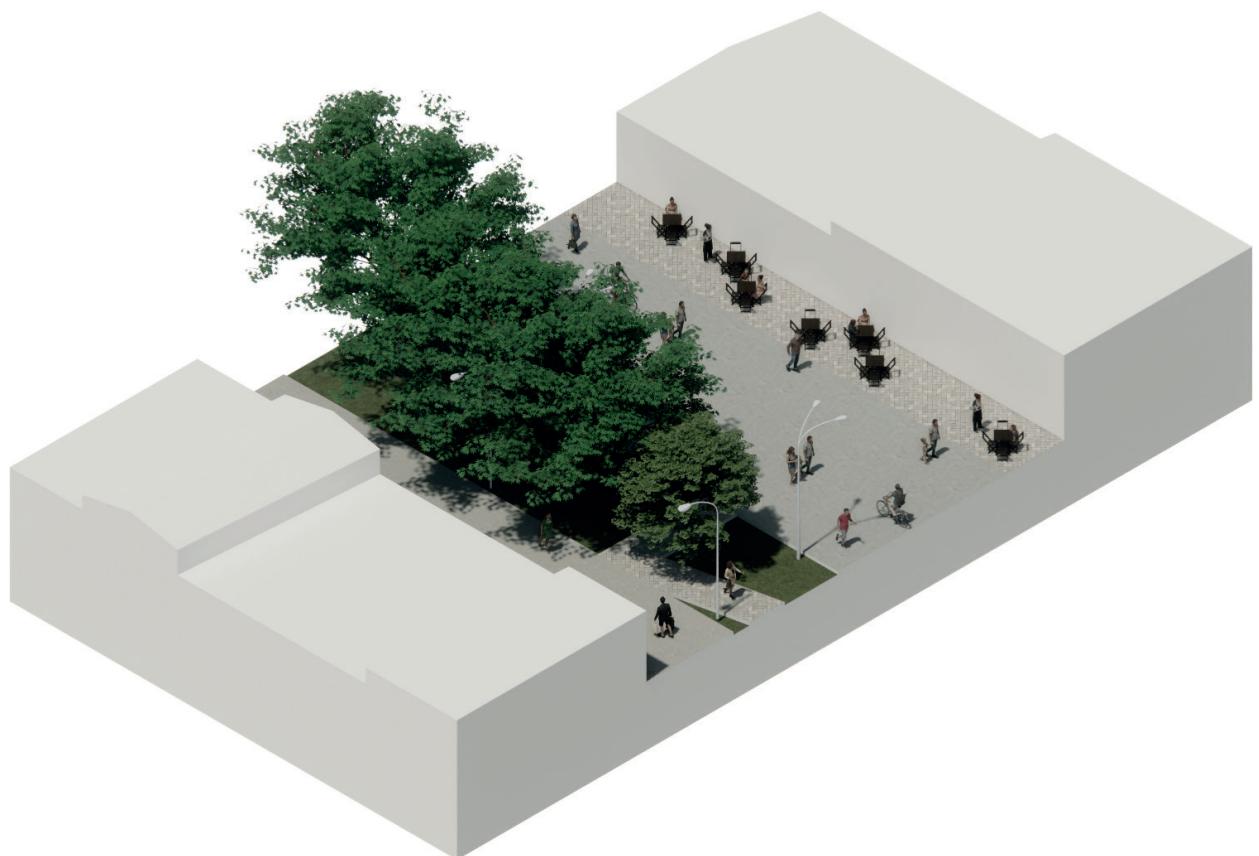






0 5 10 20





TRECHO 7

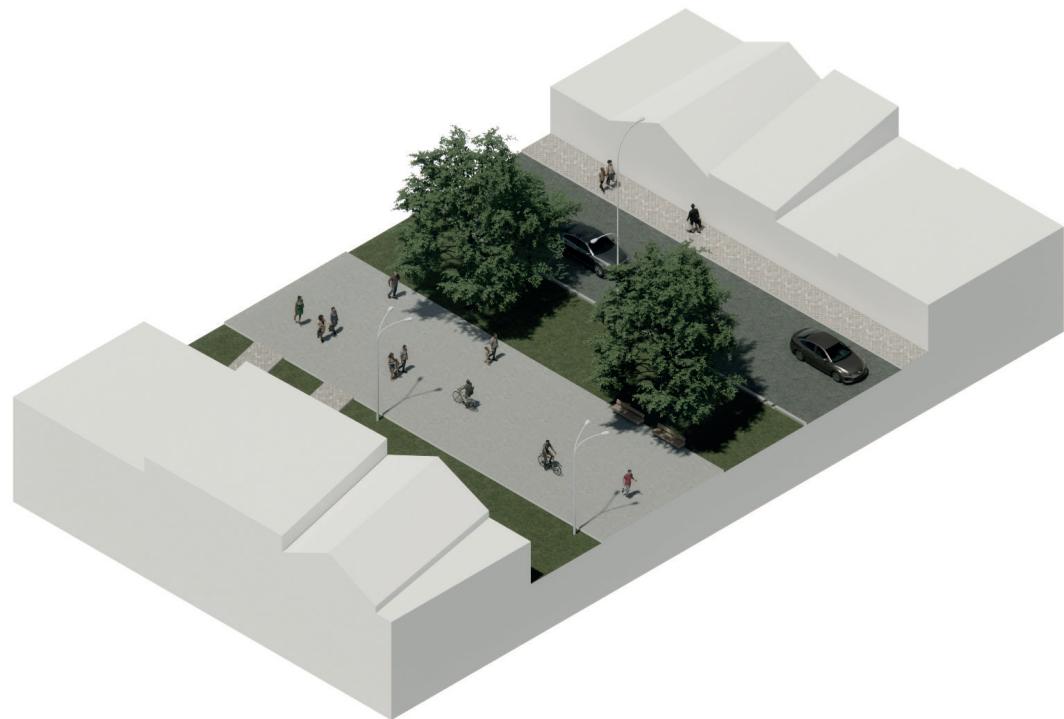
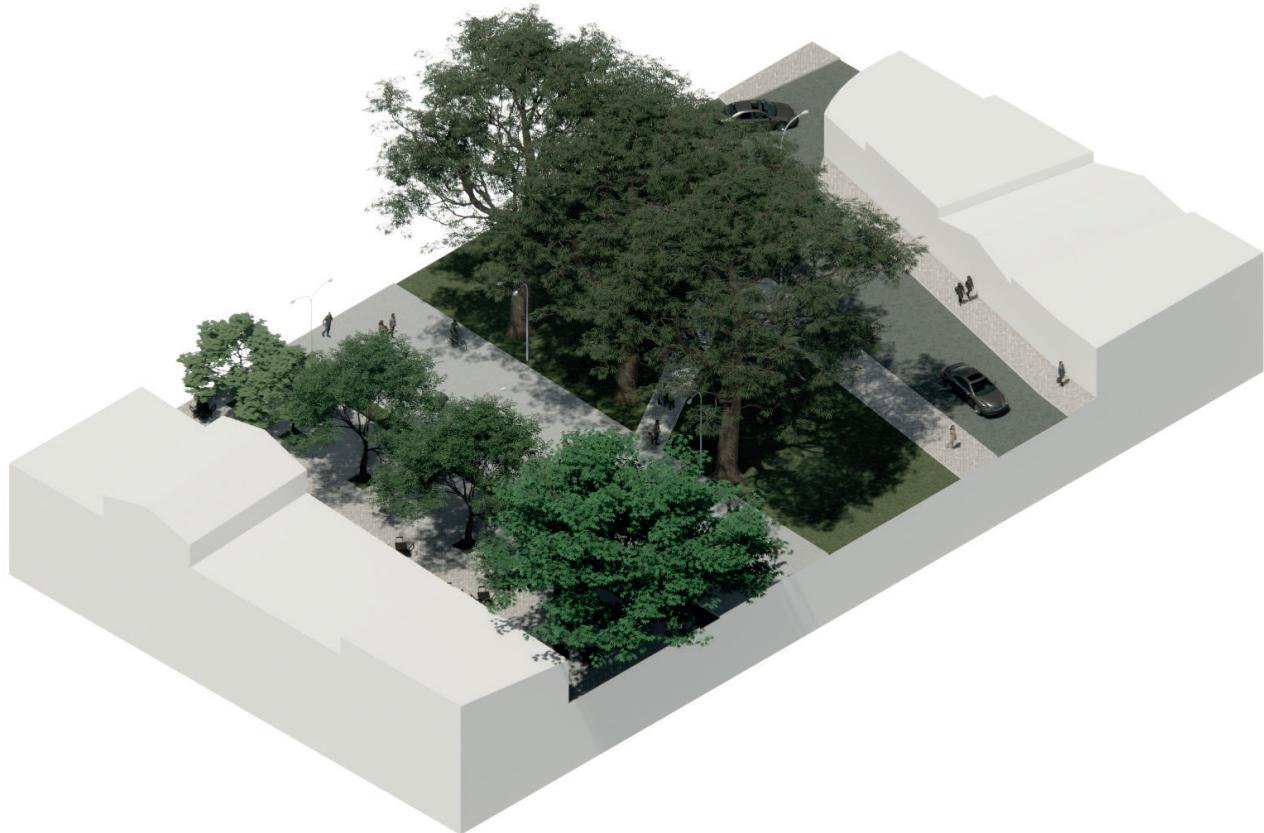
Das duas ruas mistas existentes no entorno do trecho 6, apenas uma segue no trecho 7.

A área, assim como ocorre no trecho 5, possui uma das margens voltada para o leito carroçável e a outra voltada para o fundo dos lotes do casario, porém atualmente já existem algumas fachadas voltadas para o trecho. Dessa forma, busca-se reafirmar o uso comercial e a fachada ativa no local com a criação de uma área de fachada entre o caminho principal e o limite dos lotes com a finalidade de servir como área de apoio ao comércio.









TRECHO 8

O trecho 8 é o único cortado por uma travessa mas, ainda que possua algumas diferenças de dimensões ao longo do terreno, possui similaridades de uso, de entorno e de características físicas.

Na porção norte do trecho há dois canteiros que foram integrados ao projeto devido à proximidade com a área, sendo que um deles se conecta ao parque servindo de ilha de refúgio de pedestres ao longo da travessia, e o segundo possui apenas uma conexão visual com a área.

Ainda na porção norte do trecho, na área de maior alargamento, há um recuo na fachada dos lotes voltados para o terreno do parque. Nesse recuo foi proposta fachada ativa principalmente para bares e restaurantes e uma área de fachada pavimentada para a colocação de mobiliário móvel na sombra das árvores.

Assim como no trecho 5, na porção norte do trecho 8 é proposta a implantação de uma área pavimentada, paralela ao caminho principal e separada por canteiro, com a finalidade de atender as entradas dos lotes.

Já na porção sul, diferentemente do trecho norte, não há a presença da pavimentação na área de fachada; a conexão acontece através dos caminhos secundários que ligam o caminho principal à entrada das casas atravessando os canteiros que chegam até o limite dos lotes.

Por se tratar do trecho final do parque há outro bicicletário similar ao proposto para o trecho 1: coberto, com espaço para funcionário e com a possibilidade de uso para empréstimo ou aluguel de bicicletas. A existência de outro ponto igual se justifica pela possibilidade de retirada e devolução dos equipamentos nas extremidades do parque, colaborando para que o uso não se restrinja ao uso recreativo, mas também alcance as necessidades de deslocamento por esse trecho.





0 5 10 20



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto de parque linear proposto ao longo deste trabalho não é um projeto fixo. Pelo contrário, é um projeto que se propõe a ser algo mutável de forma que possa evoluir conforme os usos e as demandas da população.

Alguns exemplos de potencialidades de modificações existente é o prolongamento do parque em ambas as extremidades: ao norte seria necessário produzir estudos de impacto sobre a área de fundo de vale presente na região, além de repensar o loteamento das áreas lindeiras com o foco na produção de HIS, principalmente; já na região sul, com a futura e ainda incerta remoção da garagem, oficina e trilhos do centro da cidade, seria necessária a realização de estudos urbanísticos para compreender os fluxos e as possíveis linhas de desejo dos usuários para propor novas vias, além de estudos voltados para a questão da habitação popular no centro.

Em ambos os casos, a disponibilidade de grandes áreas livres em meio ao tecido urbano, cria um cenário propício para o investimento em habitação de interesse popular e em áreas livres de qualidade de maneira que os espaços que um dia funcionaram como barreiras físicas e sociais possam ganhar novas funções e qualificar o tecido urbano da cidade.

CONCLUSÃO

A área escolhida para o ensaio projetual de parque linear segue desocupada por mais de 20 anos, e foi possível, a partir do estudo, constatar o desinteresse público em transformar uma área de tanta potencialidade para suprir a demanda apontada por Pacheco (2019) em uma via de trânsito rápido.

Portanto, através do projeto foi possível apresentar uma das inúmeras possibilidades para a área que seja capaz de buscar soluções para questões históricas como a barreira física e social presente ainda hoje no tecido urbano.

Além disso, a proposta de parque linear foi capaz de trazer uma qualificação para a área respeitando a memória do local, os usos existentes, a vegetação e as potencialidades individuais de cada uma das zonas do terreno, propiciando sempre a conexão com o entorno.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COELHO, Eduardo Cândido (org). Plano de mobilidade urbana de Rio Claro: relatório final. Rio Claro: Tectran, 2018. 354 p

DUNCAN, Skye (org). Global Street Design Guide. São Paulo: Senac, 2016.

FERREIRA, Monica Cristina Brunini Frandi. URBANIZAÇÃO E FERROVIA: implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de rio claro/sp. In: VI COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. São Paulo: Iphan, 2012.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em: estacoesferroviarias.com.br/r/rioclaro.htm. Acesso em: 03 dez. 2021.

GUIA de áreas protegidas: FE Edmundo Navarro de Andrade. FE Edmundo Navarro de Andrade. Disponível em: guiaareasprotegidas.sp.gov.br/ap/floresta-estadual-edmundo-navarro-de-andrade/. Acesso em: 03 dez. 2021.

LANDIM, Paula da Cruz. Desenho de paisagem urbana: As cidades médias do interior central paulista. Paisagem e Ambiente: Ensaios, São Paulo, n. 16, p. 109-133, 2002.

PACHECO, José Pedro Scarpel. Gestão do esporte e do lazer: mapeamento e análise dos espaços públicos no município de Rio Claro - SP. 171 p. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Biociências, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2019.

QUEIROZ, Alessandra Natali et al. Os sistemas de espaços livres e o processo de produção da forma urbana nas cidades de Limeira, Piracicaba e Rio Claro. Paisagem e Ambiente: Ensaios, São Paulo, v. 33, p. 97-108, 2014.

RIO CLARO (Município). Constituição (2017). Lei Complementar nº 0128, de 07 de dezembro de 2017. Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Rio Claro. Rio Claro, SP.

SAKATA, Francine Gramacho. Parques Urbanos no Brasil: 2000 a 2017. 348 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

SAKATA, Francine Gramacho; GONÇALVES, Fábio Mariz. Um novo conceito para parque urbano no Brasil do século XXI. Paisagem e Ambiente: Ensaios, São Paulo, v. 30, n. 43, p. 1-21, 2019.

SANTOS, Adriano et al (org). Manual técnico de arborização urbana. São Paulo: Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, 2015.

