



Mexendo com o Subúrbio Ferroviário

Autor: Leandro Jorge Rocha Santos

RESUMO

Este é um projeto de intervenção urbanística na região do Subúrbio Ferroviário da cidade do Salvador.

As propostas aqui apresentadas buscam revitalizar uma área da cidade que passa por um processo de necrose, causados pela falta de investimentos em infra-estrutura e o contínuo empobrecimento da população local.

A intervenção física com a proposta de multiplicidade de usos e funções trará a revitalização do lugar, tendo como consequência o aumento na qualidade de vida da população.

Essa intervenção consiste na construção de uma praça contínua com extensão de 4.800 m, elevada sobre a linha ferroviária da CBTU. Ao longo dessa praça haverá uma ciclovia, uma via de pedestres, mobiliários urbanos e canteiros. Esta praça terá acessos por 15 espaços elevados de convivência e lazer, que passam sobre a Av. Suburbana, chamado de praças pontuais, onde são propostos: equipamentos para prática de esportes; paisagismo temático; canteiros e acesso por rampas.

As formas e referências iconográficas baseadas na identidade da cultura local buscam a apropriação do espaço pela identificação da população, fazendo dela uma agente de preservação e de transformação, permitidos pelo princípio de flexibilidade do projeto.

A intervenção tem como concepção formal uma disposição espacial linear e pontual, implementadas na praça contínua e na praça pontual respectivamente. Esses dois conceitos podem parecer conflitantes ao primeiro olhar, contudo, estão contidos na própria linguagem do subúrbio. Haja vista que o processo de desenvolvimento urbano da região se deu inicialmente de forma pontual em torno das estações de trem e depois linear às margens da Av. Suburbana.

Por se tratar de uma revitalização visando o desenvolvimento local, todos os espaços a serem criados podem-se tornar pontos para um incremento da economia da região, permitindo atividades comerciais e prestação de serviços. Além disso, a região possui um forte apelo turístico por estar localizada na Baía de Todos os Santos, possibilitando a criação de várias atividades de lazer tais como: natação, pesca, navegação, esportes de quadra, skatismo, patinação, caminhada, etc. Com a transformação das condições de infra-estrutura e desenvolvimento urbano, será possível reverter a atual imagem negativa do Subúrbio Ferroviário, geradora de preconceito e exclusão. Isso fará com que o subúrbio volte a pertencer à cidade do Salvador. O resgate do lugar, transformará positivamente a imagem que a cidade possui da população que ali vive.

As intervenções de “Mexendo com o Subúrbio” têm como mote o renascimento de uma área de Salvador tão importante no passado, agora relegada a uma imagem de pobreza e abandono. “Mexer” é revolver, dinamizar, valorizar, renascer, provocar, confluir, mobilizar o Subúrbio Ferroviário para que sua população tenha um futuro mais positivo, respeitando os valores e identidade locais, oportunizando novas atividades produtivas e ampliando oferta de bens e serviços públicos beneficiando a população local e toda a cidade.

Encontros e Despedidas

(Milton Nascimento e Fernando Brant)

Mande notícias do mundo de lá

Diz quem fica

Me dê um abraço

Venha me apertar

Tô chegando

Coisa que gosto é poder partir

Sem ter planos

Melhor ainda é poder voltar

Quando quero

Todos os dias é um vai-e-vem

A vida se repete na estação

Tem gente que chega pra ficar

Tem gente que vai pra nunca mais

Tem gente que vem e quer voltar

Tem gente que vai e quer ficar

Tem gente que veio só olhar

Tem gente a sorrir e a chorar

E assim, chegar e partir

São só dois lados

Da mesma viagem

O trem que chega

É o mesmo trem da partida

A hora do encontro

É também despedida

A plataforma dessa estação

É a vida desse meu lugar

É a vida desse meu lugar

É a vida

SUMÁRIO

1. TEMA

1.1. Área de Intervenção – Parte de Cidade

2. DELIMITAÇÃO DO TEMA

3. HISTÓRICO

3.1. Ferrovia

3.2. Avenida Suburbana

3.3. Praia Grande

3.4. Periperi

3.5. Coutos

3.6. Paripe

4. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

5. OBJETIVOS

5.1. Objetivos Específicos

5.2. Justificativa

5.3. Metodologia

6. DESCRIÇÕES

6.1. Descrição da Intervenção

6.2. Descrição dos Pontos

6.2.1. Ponto 01 – Praça do Convite Infante-Juvenil

6.2.2. Ponto 02 – Praça do Skate

6.2.3. Ponto 03 – Praça do Acolhimento

6.2.4. Ponto 04 – Praça da Estação de Coutos

6.2.5. Ponto 05 – Praça da Exposição

6.2.6. Ponto 06 – Praça do Lazer Esportivo

6.2.7. Ponto 07 – Praça do Estímulo à Convivência

6.2.8. Ponto 08 – Praça da Revelação

6.2.9. Ponto 09 – Praça da Expressão Cultural

6.2.10. Ponto 10 – Praça da Produção Suburbana

6.2.11. Ponto 11 – Praça da Imagem Dinâmica

6.2.12. Ponto 12 – Praça do Pescador

6.2.13. Ponto 13 – Praça da Atividade Infantil

6.2.14. Ponto 14 – Praça das Marisqueiras

6.2.15. Ponto 15 – Praça da Escada Dinâmica

7. POTENCIALIDADES E POSSIBILIDADES

7.1. Turismo

7.2. Atividades Culturais

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. TEMA

Mexendo com o Subúrbio Ferroviário: Intervenções estruturantes com praças elevadas para a periferia de Salvador. O projeto “Mexendo com o Subúrbio Ferroviário” constitui uma proposta de revitalização da área constituída pelos bairros de Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe, para elevação da qualidade de vida da população local. A motivação partiu da necessidade de aproveitamento de uma área com potencialidades turísticas e de lazer, que atualmente passa por um processo de necrose.

No tratamento do tema partimos do princípio da arquitetura sensorial, segundo o método projetual de Giuseppe Terragni referenciado por Enrico Mantero. A imagem associativa é “mexer”, colocar a mão na massa, como um cozinheiro, que continuamente experimenta e acrescentando ou retirando elementos consegue chegar ao melhor resultado. Por isso, uma arquitetura basicamente sensorial.

A partir daquele princípio, as intervenções e ações serão planejadas de maneira articulada, proporcionando uma maior flexibilidade para propor diferentes soluções durante o desenvolvimento do projeto. Dessa forma, pode-se intervir da melhor forma possível nos espaços atendendo às necessidades locais. Essa flexibilidade proporcionará resultados mais eficientes nos produtos finais.

1.1. Área de Intervenção – Parte de Cidade

A escolha da área de intervenção foi feita a partir do conceito de Parte de Cidade. Este conceito é compreendido como um “pedaço” da cidade que contém signos estruturadores de pelo menos duas fases da sua dinâmica urbana na sua história¹. Pois, como em um gráfico de função, a partir de dois pontos podemos traçar uma trajetória e assim projetar cenários, podendo intervir de forma a pensar as conseqüências no espaço e na dinâmica urbanas, mudando e potencializando essa trajetória.

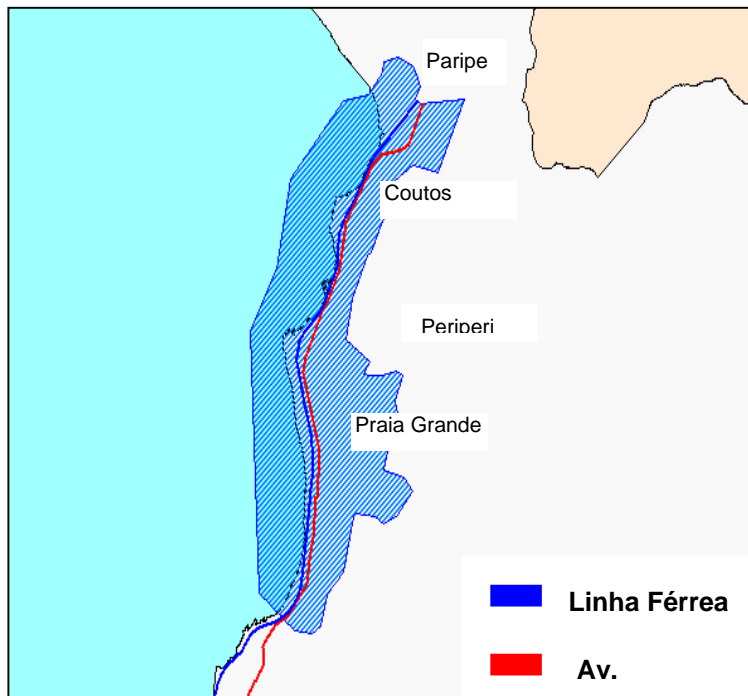
Quando se fala de subúrbio em Salvador não se pensa em outros bairros periféricos se não os que constituem o chamado Subúrbio Ferroviário, composto pelos bairros de Lobato, Novos Alagados, Plataforma, Alto da Terezinha, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe.

Culturalmente já existe uma indução, uma apropriação da palavra subúrbio como forma de designar um lugar específico. Assim, com o nome se carrega uma imagem, uma idéia de lugar, uma identidade.

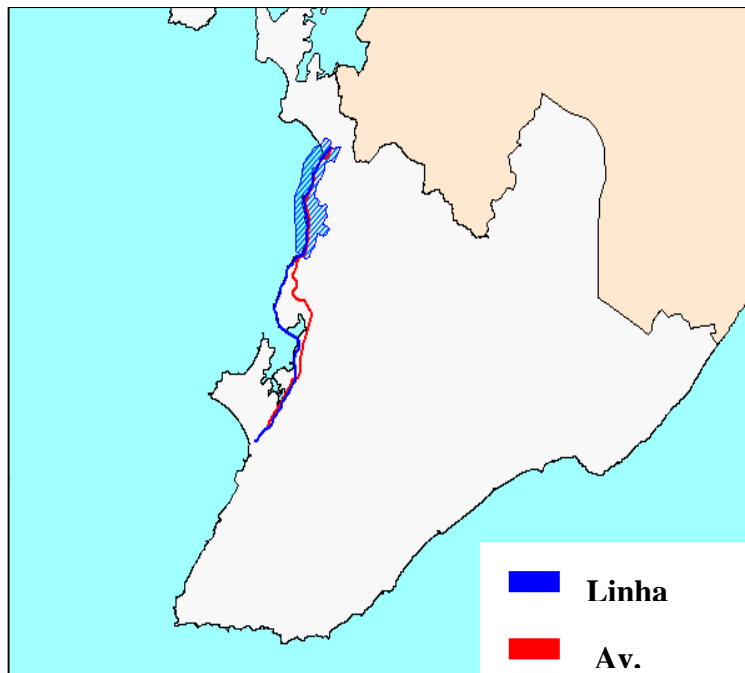
Nessa parte de cidade os dois signos destacados são a linha férrea e a Av. Suburbana, no trecho em que elas se mantêm paralelas e muito próximas.

¹ Conceito desenvolvido a partir daquele de Aldo Rossi; o que implica em ver a arquitetura da cidade como o lugar da experiência de produção cultural.

MAPA DA PARTE DE CIDADE



MAPA DE SALVADOR COM A PARTE DE CIDADE



2. DELIMITAÇÃO DO TEMA

O Subúrbio tornou-se, com o aumento da população, uma “cidade” dormitório, apresentando como maior problema a falta de investimentos em infra-estrutura, meios de transporte de massa e áreas de esporte e lazer. Desse modo, essa intervenção urbanística propõe a geração de diversos efeitos requalificadores, articulados sobre três dos quatro sistemas funcionais urbanos²: lazer, transporte e atividade econômica.

Usamos o termo sistemas, no caso das quatro grandes funções urbanas, justamente porque o desenvolvimento não é estanque, uma intervenção em qualquer uma das quatro funções necessariamente afetará as demais, como se fosse uma malha, um organismo onde cada função é interdependente.

Priorizamos os sistemas de lazer, transporte e atividade econômica, não por consideremos que o sistema habitacional suburbano esteja em um padrão de excelência. Muito pelo contrário. Mas, a partir da análise do contexto, a habitação sofreria um efeito estrutural de requalificação como consequência natural, fruto do resultado da articulação em malha acima citado.

No Subúrbio, os espaços de lazer, social, cultural, esportivo e contemplativo são exíguos. A praia é a principal, e quase exclusiva opção de lazer. A falta de espaços públicos compromete e muito a qualidade de vida da população local, sendo, por isso, um eixo norteador desse trabalho.

No que se refere à atividade econômica, comércio e serviço, uma intervenção vem fortalecer as atividades já existentes, bem como fomentar o surgimento de outras atividades, dentro de uma nova dinâmica. Hoje as ocupações produtivas principais são comércio e serviços de subsistência, a partir da requalificação urbana podem ser incentivados o turismo e serviços diversos advindos deste. Assim, a economia pode ser oxigenada e revertida para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes do Subúrbio Ferroviário.

Por isso, consideramos a nossa intervenção como estruturante, ou seja, intervindo em pontos nevrálgicos do tecido urbano todo este responderia positivamente, como resultado natural de reacomodação ao novo.

Acreditamos que esse tripé sustenta a proposta de requalificação do Subúrbio Ferroviário, para oportunizar uma melhor qualidade de vida para os habitantes da região. Também serão fortalecidos os princípios de cidadania e garantia de direitos básicos dessa população.

² Os quatro sistemas funcionais urbanos são: habitação, lazer, transporte e atividade econômica

3. HISTÓRICO

A história do Subúrbio Ferroviário, área que hoje corresponde a Grande Salvador, é parte da própria história da cidade. À época da colonização, viviam na região diversas tribos indígenas, tais como: Maracá, Tupinaé, Tabajara e Tupinambá. No processo colonizador português os indígenas foram escravizados, expulsos ou exterminados.

A economia da região passou da monocultura de cana de açúcar (período colonial), para a comercialização de diversos produtos do Recôncavo, frutas, peixes, utensílios de barro, cestarias, gêneros alimentícios, dentre outros. Para escoamento dos produtos os meios de transporte utilizados eram barcos, saveiros e animais até a construção da ferrovia no final do séc. XIX. A chegada do trem significou um avanço em termos de acesso àquela região.

No que se refere ao crescimento demográfico do Subúrbio Ferroviário, a partir da década de 40, período do início da industrialização da Bahia, a população aumentou de forma acelerada. Hoje o Subúrbio Ferroviário possui bairros populosos, com um total de habitantes em torno de 600 mil habitantes, maior que de muitas cidades.

Hoje a população continua crescendo, ainda que em um ritmo mais lento, com a consolidação dos núcleos familiares, havendo a verticalização das edificações. Assim, cada vez mais o Subúrbio se torna uma cidade dormitório.

3.1. Ferrovia

Em dezembro de 1853, o governo imperial através do decreto de nº 1299 concede a construção da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, porém, a construção propriamente dita só foi iniciada no ano de 1855. Em 2 de junho de 1860 era inaugurado o primeiro trecho ferroviário que ligava o bairro da Calçada até Paripe, em via singela e bitola de 1.60 m. Os trens eram tracionados por locomotivas a vapor, que percorriam o trecho após uma hora de viagem.

No decorrer do tempo esse trecho passou por uma série de reformas, como a mudança da bitola para 1,00 m por volta de 1910, a aquisição das primeiras automotrizes diesel de fabricação alemã entre 1926 e 1929, a modernização das estações do Subúrbio entre 1936 e 1943, a duplicação da linha e a eletrificação das linhas substituindo as locomotivas a vapor por unidades elétricas entre 1940 e 1950.



O Subúrbio era o portão de entrada da cidade de Salvador e da Bahia. Viajantes chegavam pela estrada de ferro de diversas cidades do interior do estado e do Brasil. Hoje esse importante meio de transporte encontra-se completamente subutilizado.

3.2. Avenida Suburbana

A Avenida Afrânio Peixoto foi construída ao lado da via férrea em 1970 e desempenha um papel fundamental de ligação dos bairros suburbanos com o contexto urbano da cidade de Salvador. Isto ocasionou a valorização de terras à margem da avenida, impossibilitando a aquisição de imóveis por parte da população de baixa renda. Mesmo assim, o número de habitantes na região continua crescendo com a proliferação de invasões urbanas em diversos bairros. A Av. Afrânio Peixoto em pouco tempo passa a ser chamada de Av. Suburbana por passar pelos bairros do conhecido Subúrbio Ferroviário.

Para a implantação da Avenida foi feito um corte na malha urbana, pois, as ruas existentes não eram contínuas. Não foi feito um alargamento destas ruas, a construção em grande parte foi paralela à linha férrea, isto porque 30 metros da sua margem era de propriedade da União, evitando ao máximo indenizações a serem pagas pelo governo.

3.3. Praia Grande

Não foram encontrados registros oficiais que revelassem a sua história, mas, segundo antigos moradores, foi uma das primeiras ocupações do Subúrbio, inicialmente por pescadores, provavelmente antes mesmo da ocupação de Periperi. Uma possível explicação para o seu nome é o fato de sua praia ser uma enseada, criando uma bela visão e também pela vasta faixa de areia que existia, cortada pela linha férrea.

Apesar de hoje acontecer com menos força, uma das grandes heranças dos pescadores é a comemoração do dia de São Pedro, padroeiro dos pescadores, muitas vezes com festividades na praia.

3.4. Periperi

O bairro de Periperi, em particular, conheceu um considerável crescimento demográfico a partir da década de 40, acompanhando, inclusive, o próprio crescimento de Salvador. Neste sentido, Periperi, que tinha 2.251 habitantes no começo da década de 40, passou a concentrar 8.024 no início de 50 e 25.528 na década de 70. Conseqüentemente, ocorreu a expansão do bairro tendo em vista que se inicia a construção de novas casas. Concomitante à função de veraneio que o aglomerado vinha mantendo, começa a mudar, pois, as casas antes apenas ocupadas no verão e nos fins de semana, são agora permanentemente habitadas.

3.5. Coutos

Coutos pertencia ao povoado de freguesia de Paripe, separa-se com a fundação do engenho Santo Antônio em 1714, seu dono era o capitão Victórino de Argolo Mendes. Em 1800 ele recebeu a licença para construir uma capela, ordenada pelo Arcebispo Manteiro da Vide. Teve outros donos como: D. Maria Clara Rufino e José Tavares França.

Coutos se destacava pela sua localização em relação ao mar. É construído um tanque para piscicultura por Álvaro Pinheiro que abria ao povo no dia de Sexta-feira Santa.

Não se tem certeza de quando o lugar assume o nome de Coutos e existem duas possibilidades da origem do nome, uma seria que o engenho teria pertencido a uma família Coutos, e a outra é que o lugar teria sido ponto de esconderijo de escravos fugidos que se “acoitavam”.

3.6. Paripe

No início do século XVII com a invasão dos holandeses, Paripe se tornou local de refúgio dos portugueses, principalmente os civis. Fato similar acontece com as tropas de independência, por volta de 1820, que usavam o Subúrbio como local de passagem, e Paripe como ponto de refúgio.

Também durante a Segunda Guerra os navios e submarinos, brasileiros e de aliados se refugiavam na Base Naval em Paripe, onde recebiam manutenção, e também se construía embarcações da marinha brasileira.

Aos poucos, com a compra de várias fazendas do entorno vai-se tornando a fazenda Paripe pertencente a família Martins.

Paripe também era um ponto de chegada de bois do sertão e de todo Recôncavo, que chegavam em embarcações, e eram levados em tropa ao bairro do Retiro para serem abatidos.

Só em 1951 é que a empresa proprietária da fazenda Paripe, João Martins S.A., firma convênio com a prefeitura para o loteamento da fazenda, constituindo o bairro Paripe.

4. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

Esta parte de cidade teve as suas primeiras ocupações colonizadoras com fazendas e sítios já no início da cidade de São Salvador. Com a implantação da ferrovia e, décadas depois, da Avenida Afrânio Peixoto (Av. Suburbana), houve uma grande explosão demográfica, principalmente pelo êxodo rural, levando a uma ocupação desordenada e sem infra-estrutura, se tornando a primeira grande área suburbana da cidade, o que consagrou o lugar com o nome de Subúrbio, como é conhecido até hoje. O crescimento acabou acontecendo por meio de ocupações desordenadas, decorrendo daí o que se vê hoje: vias com difícil trânsito e exíguos espaços livres e áreas verdes.

A implantação da ferrovia, apesar de ter sido um importante meio de circulação para a cidade, foi um corte na malha urbana³, separando a praia dos moradores. Esta intervenção também levou a crescimentos urbanos pontuais nas proximidades das estações.

Com o advento da Avenida Suburbana, o crescimento urbano tornou-se linear, levando a valorização dos terrenos localizados à margem da avenida e um aumento demográfico muito mais acelerado. Essa avenida se tornou um corte muito mais violento na malha urbana, e o crescimento linear levou a uma conurbação⁴ dos espaços. Ao se percorrer a Avenida Suburbana não se identifica o início e o término de cada bairro, sendo que o não reconhecimento espacial levou a uma perda da identidade de cada lugar.

Há um momento em que se encerra o crescimento pelo êxodo rural. As gerações advindas de pais interioranos começam a estabelecer um tipo de organização familiar baseada em antigos costumes. Neste tipo de organização, os filhos, mesmo constituindo família, permanecem no mesmo território ainda que em unidades habitacionais separadas, formando-se os núcleos familiares. Essa forma de ocupação é praticada também por questões econômicas, onde não se podendo comprar um novo terreno ou casa, amplia-se a casa existente no sentido horizontal onde quase não se tem espaço e depois verticalmente. Assim continua o crescimento demográfico, ainda que mais lento.

Uma outra particularidade é o fato desta parte de cidade estar em uma falha geográfica da Baía de Todos os Santos, que vai até a região do bairro do Comércio, tornando-se praticamente um corredor natural: de um lado o mar e do outro uma encosta. Desse modo, a sua integração com a cidade é limitada, pois, é apenas ligada pontualmente pelas extremidades da Avenida Suburbana ou estação ferroviária da Calçada. Confinada da cidade, torna-se desconhecida e, conseqüentemente, desvalorizada, causando uma discriminação, uma idéia de lugar sujo, feio, miserável ou perigoso, o que leva a um afastamento ainda maior das pessoas a esta parte de cidade, refletindo este pré-conceito sobre os seus habitantes. Isto marca fortemente a qualidade de vida do indivíduo, diminuindo o seu valor, auto-estima, qualidade de vida e o exercício da cidadania no direito ao acesso a bens e serviços.

³ Malha urbana compreendida como o “mapa da cidade” somente do ponto de vista da fisicidade, ou seja a relação entre espaços construídos e espaços livres, espaços viários e espaços verdes, etc.

⁴ Conurbação designa uma extensa área urbana surgida do encontro ou junção de duas ou mais cidades ou bairros. Ao longo do tempo os seus limites geográficos perdem-se em virtude do seu crescimento horizontal.

5. OBJETIVOS

A melhoria do valor do espaço arquitetônico urbano do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

5.1. Objetivos Específicos

- Através da intervenção urbanística contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos suburbanos.
- Provocar novas utilizações do espaço urbano.
- Atrair novas atividades econômicas, levando a uma nova vitalidade.
- Resgatar as utilizações do espaço da orla.
- Valorizando o espaço causar uma desmistificação e melhoria da imagem do Subúrbio.
- Resgatar e fomentar o uso do transporte ferroviário.

5.2. Justificativa

Dentre os principais problemas apontados pelos moradores do Subúrbio, e até por moradores de outros bairros, estão o desemprego, violência e falta de lazer. Os problemas sócioeconômicos nunca são de fácil solução e dificilmente podem ser erradicados, já que dependem de ações maiores que simples ações locais.

No que diz respeito ao lazer, quase inexistem espaços ou equipamentos comunitários, principalmente nos bairros pobres, como no Subúrbio que tem uma densidade demográfica de 24,7m²/hab.⁵, e poucos investimentos públicos. O espaço de lazer gratuito que existe é a praia, mas há o corte da malha urbana pela Avenida Suburbana e pela linha ferroviária. A praia que antes atraía veranistas de toda a cidade hoje é visitada por poucos moradores locais.

É importante lembrar que o capitalismo e o modo de vida urbana moderna têm feito desaparecer algumas formas de lazer tradicionais, ao modificar costumes e as próprias características do lazer, principalmente em bairros onde as ruas eram usadas como extensões das casas.

Segundo pesquisa realizada sobre o lazer em Salvador⁶, os locais prediletos de lazer são as praias, que alcançam a maior preferência, seguido pelas ruas, e em terceiro lugar as praças e jardins. Ainda segundo a pesquisa, as quatro atividades de lazer preferidas pelos entrevistados soteropolitanos e os locais onde habitualmente as praticam são: jogar bola, praticado por 27% dos entrevistados em clubes, estádios e academias; 16% o praticam nas ruas; 14% em quadras de colégios, centros sociais urbanos e

⁵ Informação fornecida pelo Conselho da ARXVI - Subúrbio

⁶ CARVALHO, Maria Lúcia Araújo de. Artigo: A geografia do lazer soteropolitano.

empresas; 13% em praias; 10% em avenidas de vale. Tomar banho, nadar, boiar e tomar sol aparecem como segunda modalidade de lazer mais praticada. Dos entrevistados, 91% gostam de ir a ambientes naturais como praias de mar, rios, lagoas e cachoeiras, onde o litoral norte teve 18% das preferências, a orla atlântica 16%, as praias do centro 18%, as praias Itapagipanas e do Subúrbio Ferroviário 15%, as ilhas 12% e as demais, incluindo rios 21%. Andar de bicicleta, skate ou patins é outro lazer muito usual na área Metropolitana de Salvador: 59% dos entrevistados andam frequentemente de bicicleta nas ruas e avenidas de vale. Já as crianças brincam de patins nas ruas dos bairros populares e está se tornando também um hábito skatistas se reunir nos finais de semana em praças ou ruas bloqueadas. Correr ou andar a pé está virando também um hábito cotidiano em Salvador, entre pessoas de todas as idades e classes sociais, que em sua maioria (63%) usam espaço próximo a casa, podendo utilizar distâncias médias (17%) e grandes distâncias (20%). A conclusão da pesquisa é de que as praias têm um papel preponderante no lazer gratuito soteropolitano, sendo as ruas outro espaço de lazer igualmente utilizado.

Com base em todos os estudos e pesquisas feitos, a intervenção aqui proposta vem proporcionar um ganho de espaço com a criação de áreas elevadas, onde novos espaços destinam-se a diversos usos e atividades. Ela será composta de uma área contínua sobre a linha ferroviária, aqui chamada de praça contínua, com conexão e acesso por praças-passarelas que passam sobre a Av. Suburbana, aqui chamadas de praças pontuais. Nestas novas áreas são propostos diferentes espaços e equipamentos urbanos que atendem às principais demandas dessa parte de cidade, mas flexibiliza para apropriações e surgimento de futuras atividades e usos.

A intervenção torna-se um grande marco, onde o seu principal atrativo é o lazer. Não é uma intervenção feita apenas para a população local, mas, para todos os cidadãos. O acesso de todos é garantido pelo sistema de transporte existente no Subúrbio que contempla linhas de ônibus que circulam por toda a cidade, a linha férrea que passa por todo o Subúrbio e a proposta de resgatar o transporte ferroviário para outros municípios. Assim, não é um cenário montado, mas um espaço para cidadãos e por isso pode-se tornar um ponto turístico, inclusive turismo náutico, pois, está banhado pela Baía de Todos os Santos, caracterizada por belezas e riquezas naturais.

PERCURSO DAS LINHAS DE ÔNIBUS VINDAS DO SUBÚRBIO



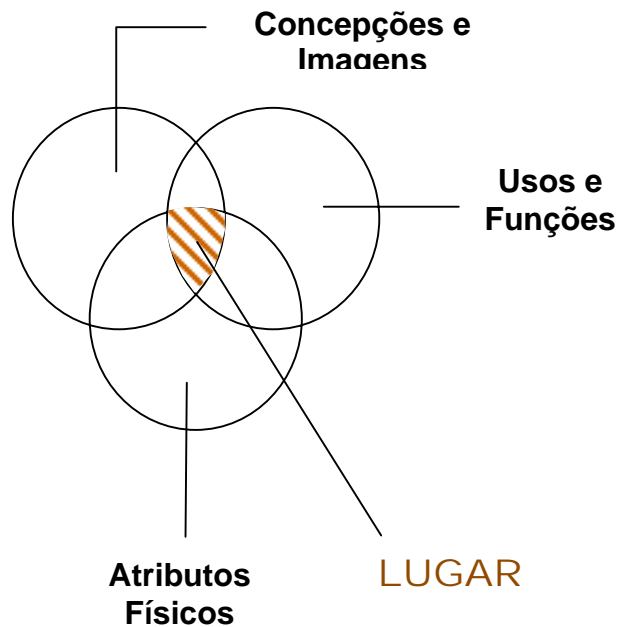
Com o conseqüente aumento da circulação, é previsto o surgimento de novas demandas, atrativos e potencialidades. Como a procura atrai a oferta, este lugar passa a contar com diversas possibilidades de investimentos de capital, favorecendo a economia local e proporcionando oportunidades de novos empregos ou novas formas de renda. É deste modo que a intervenção se torna geradora de vários efeitos requalificadores. Com a oportunidade do aumento da renda familiar e oferta de lazer, a longo prazo a violência tenderá a cair naturalmente, não sendo combatida apenas com repressão policial, mas, favorecendo com que a atuação desta aconteça no âmbito da fiscalização e da prevenção, efetivando na prática os objetivos de uma polícia que se pretende cidadã.

Assim, essa intervenção no Subúrbio Ferroviário, beneficiará toda à cidade.

5.3. Metodologia

Um território consolidado e com costumes e condições socioeconômicas específicas tem uma cultura que marca, modifica, e transforma o espaço. Assim, para que esta seja uma intervenção estruturante, gerando vários efeitos requalificadores do espaço, é necessário conhecer a identidade, para com ela ler o contexto⁷ dessa parte de cidade e formar a linguagem projetual das intervenções, para que haja uma apropriação autêntica dos espaços pelos cidadãos.

Primeiro temos que definir o conceito de lugar.



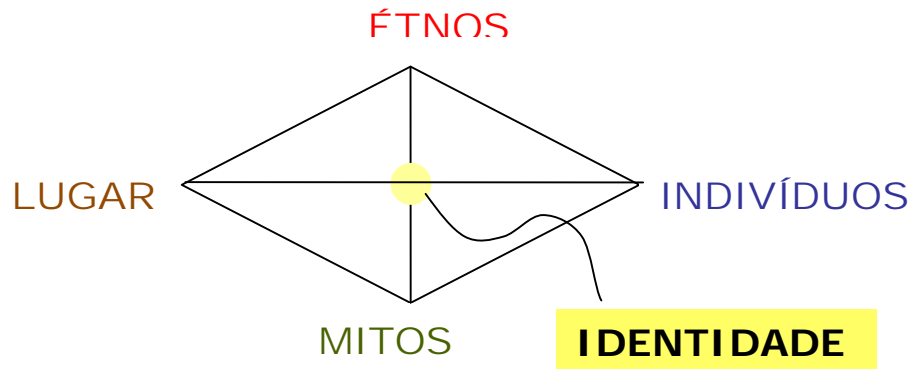
A idéia de Lugar é formada pela intercessão do conhecimento de:

- Concepções e Imagens – compreende as paisagens, com suas cores e formas, claros e escuros, presenças e ausências.

⁷ Contexto visto como o “mapa” da cidade lido e compreendido não só na sua fisicidade, mas também em todas as interações desta com os aspectos sociais, políticos, econômicos, culturais e institucionais.

- Usos e Funções – todas as atividades e práticas realizadas no espaço, nas diversas utilizações, simultânea ou não.
- Atributos Físicos – as condições geográficas e climáticas, com presença ou não de vegetação, rios, lagos, mares.

Definido o conceito de lugar e a parte de cidade onde se pretende intervir, temos que capturar a identidade.



Temos:

Etnos - conjunto de crenças, valores, costumes de uma população e/ou comunidade.

Mitos - todos os deuses, heróis, espíritos, santos, demônios, etc, com as suas qualidades e/ou potencialidades assim como acreditadas e reverenciadas, incluídas as suas diferenças e/ou conflitos por parte dos indivíduos cidadãos.

Indivíduos cidadãos – todas as pessoas ou parte de população, moradores ou transeuntes no espaço, com suas diversas situações econômicas, idades, instruções e condições físicas.

Com o cruzamento desses quatro aspectos: Lugar, Etnos, Mito e Indivíduo cidadão é formada a Identidade. Esta é utilizada na elaboração do projeto como uma lente para ler o contexto e assim poder formar a linguagem projetual. Com esta mesma lente podemos fazer re-leituras do espaço com as propostas arquitetônicas, de forma que se possa intervir levando a um reconhecimento e autêntica apropriação da intervenção pelos indivíduos cidadãos.

Analisando o contexto do desenvolvimento urbano do Subúrbio vemos que inicialmente com a implantação da ferrovia, o crescimento é pontual nas proximidades das estações. E a ferrovia é o primeiro corte na malha urbana.

Depois o desenvolvimento se torna linear com a implantação da Av. Suburbana, sendo o segundo corte e levando à conurbação entre os bairros.

6. DESCRIÇÕES

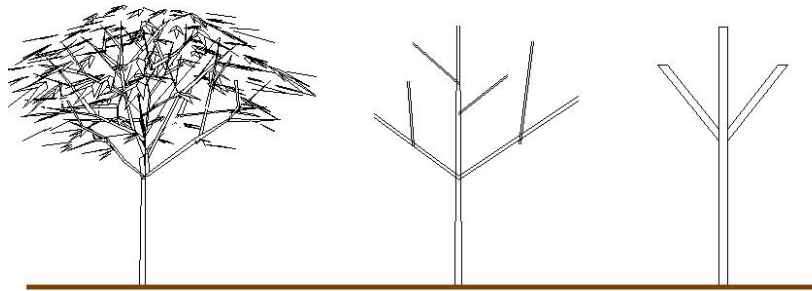
6.1. Descrição da Intervenção

A elaboração da linguagem formal do projeto busca dialogar com dois aspectos espaciais o linear e o pontual, formados pela ferrovia e rodovia as quais representam um corte na malha urbana, condicionando todo o desenvolvimento do lugar.

Essa intervenção consiste na construção de uma praça contínua com extensão de 4.800m e 11m de largura, elevada a 7,5m sobre a linha ferroviária da CBTU. Ao longo dessa praça haverá uma ciclovia, uma via de pedestres, mobiliários urbanos (bancos, quiosques, barracas, sanitários, espaços para reuniões, etc.) e canteiros. Esta praça terá acessos por 15 espaços elevados, a uma altura de 7,5m. Estes serão espaços de convivência e lazer, que passam sobre a Av. Suburbana, chamados de praças pontuais, onde são propostos: equipamentos para prática de esportes; paisagismo temático; canteiros e acesso por rampas. São propostas também rampas que darão acesso à praça contínua pela praia.

A solução arquitetônica proposta é uma estrutura metálica, composta por pilares com mãos francesas, vigas treliçadas e piso de concreto armado. A estrutura metálica dará o efeito plástico desejado à intervenção, além de possibilitar vencer maiores vãos.

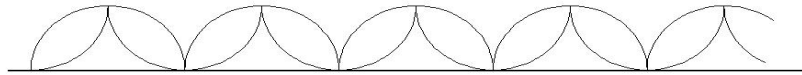
Os pilares de sustentação têm como referência iconográfica a figura da árvore. Esta idéia nos permite harmonizar a intervenção com o local. A nova estrutura brotará da identidade do local, saindo do solo para completar-se ao entorno e sobre a ferrovia. Esses espaços também terão a função de trazer uma nova vida ao lugar, referência à figura da árvore, símbolo de vida, de superação, de força e beleza.



ARQUÉTIPO DA FIGURA DA ARVORE

As vigas treliçadas irão trazer a imagem de ascensão e declínio do processo de desenvolvimento do Subúrbio. Estas serão colocadas nas estruturas, com uma altura de 100cm servindo para vencer grandes vãos e também como guarda corpo.

Colocamos abaixo o desenho escolhido para denotar o movimento dos ciclos de desenvolvimento e decadência:



Nos arquétipos dos ciclos houve uma reformulação do traçado para que pudesse ser feita uma treliça metálica.



Estas referências iconográficas estarão presentes em toda a intervenção como a linguagem comum em todo o Subúrbio. Porém, as estruturas estarão dispostas de forma diferente em cada ponto. A unidade e a diversidade também estarão presentes através dessas referências iconográficas.

Por outro lado a intervenção integrará espaços que hoje estão fragmentados. A praça contínua e as praças pontuais recomporão o acesso à praia devolvendo-a a seus moradores. A intervenção será uma costura no corte causado pela ferrovia e avenida na malha urbana. Além de devolver a orla aos moradores, ainda possibilitará uma nova perspectiva de observação da paisagem. As pessoas ao caminhar pela praça contínua terão a visão da orla marítima, que hoje tem sua visão bloqueada pelas construções e a linha férrea.

Assim, a disposição espacial linear e pontual transcreve a linguagem formal do Subúrbio. O primeiro aspecto com a “unidade” da praça contínua elevada sobre a linha férrea. E o segundo com a múltipla diversidade de praças pontuais. Ou seja, salientamos “unidade” com múltipla diversidade. Estes poderiam ser aspectos conflitantes, mas é a própria linguagem do Subúrbio Ferroviário que é visto como um lugar único, mas é formado por uma variedade de bairros.

A praça contínua sendo um grande espaço sem trânsito de automóveis, terá uma apropriação como a da rua, que são usadas como extensões das casas, como área de lazer e convívio, área para banho de sol e várias outras utilizações. Porém, nesse espaço haverá mais infra-estrutura e segurança. Já as praças pontuais oferecem serviços e usos inexistentes nos locais, sendo um forte atrativo para que os cidadãos utilizarem toda a extensão da intervenção, potencializando a circulação e a convivência.

Na intervenção todos os pontos são independentes, mas articulados, o que possibilita uma implantação em etapas. É importante citar que existem dois pontos que representam o coração da intervenção, quais sejam: Ponto 8 – Praça da Revelação e Ponto 10 – Praça da Produção Suburbana. Fisicamente estão no ponto médio da intervenção, podendo ser a origem para a implantação do projeto.

A relevância do ponto 10 está ligada ao fato que a intervenção propõe um incremento na vida econômica do lugar. A Praça da Produção Suburbana, significa a geração de trabalho e renda para a população local.

Já o Ponto 8 – Praça da Revelação é o local onde se poderá ver toda a extensão da intervenção. Ali a visão da paisagem será privilegiada, pois, dali poder-se-á contemplar toda a orla dessa parte de cidade, a Baía de Todos os Santos, a Ilha dos Frades e Ilha de Maré. Também poderão ser feitas ampliações e benfeitorias do cais, em complementação à praça, sendo local de partida para passeios náuticos;

embarque e desembarque de mercadorias e pescados, já que está próximo a Praça da Produção Suburbana.

Além do que já foi citado, entre os pontos 8 e 10 existe uma antiga oficina de trem, hoje completamente abandonada, com um terreno de 20.000 m² e mais de 6.000 m² de área construída. Esta área poderá ser destinada à exploração do capital privado, com a construção de um hotel à beira mar, uma faculdade, um Shopping, etc. Investimentos desse tipo no local trarão recursos para o projeto, além de agregar mais valor à intervenção e ao lugar.

6.2. Descrição dos Pontos

6.2.1. Ponto 01 – Praça do Convite Infante-Juvenil

A Praça do Convite será uma intervenção na estação ferroviária do bairro de Paripe. Este é um local de grande circulação de pessoas e mercadorias, por se tratar de uma área basicamente comercial.

A proposta é criar acessos fáceis para as pessoas, incorporando a estação que atualmente conta com um único acesso pela Rua da Estação.

Sendo uma área comercial, à noite não existe movimento, ficando o espaço sem utilização. Assim, do lado leste será criado um espaço voltado ao lazer infantil. Em geral as crianças são mais sedentas por espaços de lazer e têm grande força de influência sobre os pais, avôs, tios, fator que favorecerá o deslocamento de adultos para esse novo espaço criado. A intenção é construir um espaço resguardado, como que protegido pelos mobiliários urbanos e vegetação, de forma a não causar competição de espaço entre as crianças e os transeuntes.

No lado oeste já existe um campinho de barro onde pessoas de diferentes idades praticam futebol como forma de lazer. Com a intervenção, o uso do lugar será otimizado pela nova ambientação, podendo os bancos servir para descanso dos trabalhadores e comerciantes, apreciação dos jogos ou encontros diversos, mantendo a mesma idéia de potencializar o uso do espaço à noite.

6.2.2. Ponto 02 – Praça do Skate

O segundo ponto sofrerá uma intervenção voltada para a prática do skatismo e patinação. Os praticantes desses esportes se caracterizam por percorrer grandes distâncias em busca de espaços de lazer. Estando este ponto em um espaço de pouca circulação, o aparelhamento dessa área provocará uma nova dinâmica no local.

Mesmo sendo um esporte que requer a utilização de equipamentos, é acessível a muitos jovens, não sendo assim uma prática que excluirá a população de baixa renda, que é predominante na região.

É comum que skatistas e patinadores de diferentes pontos da cidade promovam encontros para a prática do esporte. O ponto 2 será inicialmente um dos mais fortes atrativos para que toda a cidade possa vir usar a intervenção, pois, com a divulgação do lugar outros públicos podem ser despertados a frequentar a região podendo desfrutar dos demais espaços propostos.

6.2.3. Ponto 03 – Praça do Acolhimento

O ponto 3, a Praça do Acolhimento, é uma área onde se localizam uma escola primária, o convento das beneditinas e o Hospital Caribé, único no Subúrbio. O fluxo de pessoas no local é grande e não existem áreas livres, havendo ali grandes construções. Esse local de intervenção facilitará o acesso de pessoas que vêm de outros bairros da região. Atualmente a população chega a esse ponto caminhando pela Av. Suburbana.

A praça contínua por onde as pessoas poderão caminhar de maneira mais segura e agradável, terá neste ponto um espaço em forma assemelhada a um abraço, simbolizando acolhida aos que chegam através da praça contínua. Para os que sobem pela rampa, o olhar é atraído pela paisagem da enseada de Coutos, que pode ser vislumbrada amplamente, pois, esse ponto está localizado no centro da enseada. A beleza da paisagem é um convite à contemplação. Assim, será um ponto de descanso ou arejamento, beneficiando a população em geral, e mais especificamente aqueles que freqüentam a unidade hospitalar da região, enfatizando a função social do espaço.

6.2.4. Ponto 04 – Praça da Estação de Coutos



O ponto 4 terá em seu entorno a estação de trem de Coutos e um ponto de ônibus, caracterizando-se por ser um local de forte confluência de pessoas.

A intervenção promoverá a convivência entre os moradores e transeuntes, ampliando-se o leque de possibilidades de utilização desse espaço.

São propostos vários ambientes, nos quais as pessoas poderão desfrutar de atmosfera agradável em momentos corriqueiros do seu dia a dia: aguardando alguém que vai chegar, esperando o trem para partir, passando apressadamente, parando para descansar com os volumes que carrega, o namoro noturno, tornando-a o ponto atrativo mesmo nos horários que o trem não funciona.

Esse será um ponto de encontros e despedidas, de chegadas e partidas, mas, sem perder o conforto e a contemplação da beleza da Baía de Todos os Santos.

6.2.5. Ponto 05 – Praça da Exposição



A proposta de intervenção para o ponto 5 é criar um espaço de exposição e ao mesmo tempo de convívio. O mobiliário urbano será multifuncional, ou seja, quando a intenção for expor peças de arte ou artesanato funcionará como expositor; quando a intenção for o convívio, esse mesmo mobiliário funcionará como bancos e mesas. Em ambas as situações haverá o apelo da exposição.

Como a intenção é também o resgate cultural, este local tem um significado especial, pois, ali foram encontrados sítios arqueológicos de tribos indígenas, hoje destruídos; a presença de escravos e seus descendentes marcaram o desenvolvimento urbano e a influenciou nos costumes, pela concentração de terreiros de candomblé.

As duas culturas valorizam e cultuam a natureza, com destaque para o elemento “árvore” que tem singular significado para estas e outras manifestações de fé. Por isso, a rampa de acesso à praça aproveita o declive do terreno, tendo uma proximidade maior com a terra e as árvores colocadas em destaque nas extremidades das rampas, faz com que ao caminhar tenha-se sempre uma árvore.

6.2.6. Ponto 06 – Praça do Lazer Esportivo



Em Coutos será proposta a construção de uma quadra poli-esportiva, que é um ponto de atração muito forte para o espaço, não só de jovens e praticantes de esportes, mas, também aos que querem assistir. Atualmente há pouca movimentação no local e pelo aclave no terreno não existem residências muito próximas, assim, os barulhos durante os jogos não irão importunar os moradores. Após a intervenção, o local terá uma nova dinâmica, tornando-se mais movimentado e conseqüentemente mais seguro.

É uma intervenção que promoverá a convivência entre moradores de diversos bairros, ainda que por meio de disputas esportivas, fortalecendo a unidade do Subúrbio, mas com a consciência da sua diversidade.

6.2.7. Ponto 07 – Praça do Estímulo à Convivência



Esse ponto está localizado em uma rua de penetração na malha urbana, que é utilizada por muitos moradores, tornando-se um acesso direto à intervenção. Será também uma forma de tornar mais forte o convite à apropriação do espaço.

É uma praça onde haverá confluências, possibilitando o surgimento de convivências, como conversas, namoros, jogos de dominó ou baralho, podendo também atrair ambulantes, carros de cachorro-quente ou pipoca, baianas de acarajé, etc. Há, deste modo, uma valorização do convívio, promovendo a liberdade para práticas de inúmeras atividades, nas diversas formas de apropriação.

6.2.8. Ponto 08 - Praça da Revelação



O ponto 8 é o mais peculiar de toda a intervenção, pois, é o único ponto onde a praça contínua terá uma pequena interrupção. Isto porque, entre as enseadas de Praia Grande e Coutos, existe uma península com um morro atravessado pelo túnel do trem. Existe também um corte nesse morro feito para a construção da Suburbana.

Existem duas vias de acesso à intervenção uma pela praça contínua e outra pela Av. Suburbana. O acesso à intervenção por esta avenida será feito através de uma passarela, que ligando os aclives do corte no morro se assemelha a um portal que revela a paisagem do outro trecho desta parte de cidade,

Praia Grande e Periperi ou Coutos e Paripe, demarcando fortemente as diferenças dos espaços, sem colocá-los em conflito.

A passarela já citada leva a um caminho existente, que será melhorado. Este melhoramento consiste no alargamento do passeio, que resultará na valorização do lugar e um possível surgimento de negócios e formas de renda, como pequenas lanchonetes.

Nos platôs propostos nos dois lados da península, pode-se contemplar uma enseada, de um lado a de Praia Grande e do outro a de Coutos, evidenciando claramente os dois trechos desta parte de cidade. O terceiro platô que se localizará no topo do morro possibilitará uma contemplação de toda a intervenção, além de toda a Orla, desde Praia Grande até Paripe, tendo à frente a Baía de Todos os Santos. Esse é o ponto central em uma linearidade, pois, é de onde se vê e se é visto. É neste ponto também que é observada a comunicação da linearidade com a pontualidade, da Av. Suburbana com as estações de trem, da praça contínua com as praças pontuais, mostrando claramente a linguagem projetual escolhida.

A intervenção vai revelar a extensão e beleza da paisagem que hoje não pode ser contemplada de nenhum lugar. Dessa forma a intervenção levará a uma importante descoberta do valor e da beleza que existe no Subúrbio.

6.2.9. Ponto 9 – Praça da Expressão Cultural

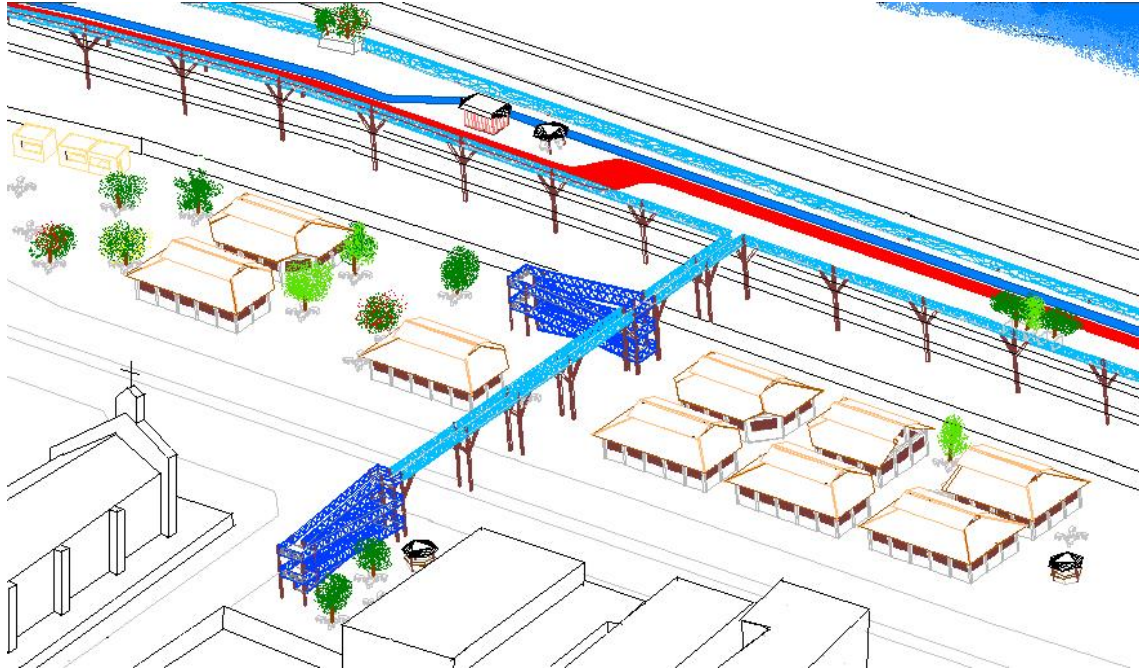


O ponto 9 está localizado no final da conhecida Rua da Glória, palavra comumente usada em manifestações religiosas. Para este ponto é proposto um espaço para diversas manifestações culturais. Ali poderão ser realizadas peças de teatro, apresentações musicais, reuniões comunitárias, exposição de filmes, palestras informativas. Será um espaço livre em suas utilizações que pode remeter ao sagrado, mas sem se tornar um espaço exclusivamente religioso.

Tomando como referência o princípio da fé, que é o do desejo de elevação, iluminação, esclarecimento, libertação, é proposto um espaço amplo, livre, sem aprisionamentos ou exclusões. A estrutura do espaço será composta de um grande pilar central e pequenos pilares laterais, onde será sustentada uma

lona tencionada, não havendo fechamento em alvenaria, permitindo o máximo aproveitamento da iluminação natural.

6.2.10. Ponto 10 – Praça da Produção Suburbana



Este é o ponto mais próximo da área comercial de Periperi, visa criar um complexo de serviços, comércio e produção para micro e pequenas empresas, como pequenos produtores ou prestadores de serviços. Uma questão fundamental para a escolha desse local é a existência da estação de trem, que servirá como meio de escoamento dos produtos e movimentação de trabalhadores e clientes.

Em um pequeno trecho, neste ponto, a linha férrea será deslocada para um desvio existente, antes utilizado em manobras para levar os vagões à antiga oficina, criando uma área livre. Ali serão propostos galpões e áreas de circulação e convívio.

Os galpões foram concebidos na idéia de construção típica do Subúrbio, ou seja, não pela sua forma de ocupação desordenada, mas, pela construção simples e de constante mudança. Os galpões têm uma estrutura articulada e com grande flexibilidade que permite reformulações espaciais para atender às necessidades das empresas. Assim, após as apropriações destes galpões haverá uma mudança na paisagem, podendo ser modificada continuamente, mantendo a linguagem do dinamismo das construções do Subúrbio, mas, sem perder o ordenamento e a qualidade da infra-estrutura.

A edificação dos guichês será demolida, dando mais espaço para a praça. Os guichês serão transferidos para uma edificação construída à época do início da ferrovia, que tem características arquitetônicas muito mais próprias deste resgate do valor e da identidade pretendidos.



EDIFICAÇÃO PARA RELOCAÇÃO DOS GUICHÊS

Serão reestruturadas as barracas existentes onde fica o ponto de táxi, que também será melhorado. Para taxistas e barraqueiros este é um local de trabalho. Como o foco da intervenção é a geração de renda, seria inaceitável remanejá-los. Assim, este ambiente será estruturado e melhorado possibilitando a multiplicidade de usos, oferecendo maior conforto aos clientes e passantes, o que potencializa o serviço e comércio destes taxistas e barraqueiros.

Em todo este ponto é buscada uma boa circulação em ambientes agradáveis, valorizado com bancos e vegetação. Mesmo sendo um local de atividade econômica não deixa de ser um local para o lazer e convívio. Isso potencializa o uso dos espaços em todos os horários, e um ambiente de trabalho agradável eleva a qualidade de vida.

6.2.11. Ponto 11 – Praça da Imagem Dinâmica



A Rua Eustáquio Nazaré, conhecida como a rua do cinema, é a inspiração para a intervenção no ponto 15. O Cine Periperi era o único cinema de toda a região do subúrbio, ficando em funcionamento até

cerca de 15 anos atrás. Ainda hoje ele é uma referência na memória da população, apesar de suas instalações abrigarem atualmente uma Igreja Universal.

Nessa praça elevada é resgatada a memória do cinema, combinando a solução estrutural com uma proposta plástica. A passarela para chegar à praça contínua precisa ficar no meio da rua para dar privacidade às casas existentes dos dois lados. Assim, são propostas traves que sustentam a passarela por tirantes, criando enquadramentos ao olhar do passante. O conceito de movimento da sétima arte será aplicado nessa intervenção. Enquanto no cinema as seqüências de imagens são projetadas dando o movimento, na passarela o olhar do caminhante é a câmera que ao se aproximar / distanciar dos enquadramentos (pilares e vigas) faz da paisagem um movimento.

Na praça são propostos bancos expositores, onde o encosto se torna um local para possíveis exposições ao ar livre. Cada posição dos bancos está pensada para que as perspectivas vistas pelo “sentante” nunca seja igual, possibilitando uma multiplicidade de percepções da paisagem.

6.2.12. Ponto 12 – Praça do Pescador



Praia Grande foi ocupada inicialmente por pescadores, na localidade havia uma capela, que foi demolida para a construção do que hoje é a subestação de bombeamento de esgoto. Nessa capela era celebrado o dia de São Pedro, padroeiro dos pescadores. A manifestação religiosa iniciava na capela e terminava na praia, com a participação da comunidade em geral, demonstrando a importância da figura do pescador na identidade do lugar. Apesar da pesca não ser mais uma atividade produtiva na localidade, a tradição da celebração do dia de São Pedro se mantém.

Até a década de oitenta, nesse local era comum ver barcos ancorados e redes estendidas. Tendo esta imagem como modelo iconográfico, é proposto um espaço de convivência, onde será estendida uma tela, que além de proteção para que vândalos não invadam a subestação de esgoto, remeterá às redes dos pescadores. São propostas também lonas tencionadas que remetem às velas dos barcos e estas podem ser vistas tanto da praça contínua e da Av. Suburbana quanto do mar.

6.2.13. Ponto 13 – Praça da Atividade Infantil

Estando em uma área próxima a escolas, este local reúne muitas crianças que transitam por toda a Av. Suburbana, expondo-se aos perigos que uma avenida movimentada apresenta. É também um ponto de uma escadaria que dá acesso a muitas residências, tornando-se, desse modo, um convite para a intervenção, valorizando o lugar.

A proposta para esse espaço é favorecer o lazer infantil, podendo ser usado pelas escolas como local de atividades e recreação, sendo também uma opção para que as crianças e adolescentes usem a praça contínua como um caminho seguro para casa.

6.2.14. Ponto 14 – Praça das Marisqueiras



Em toda a faixa de praia desta parte da cidade havia as marisqueiras, que tiravam dali a sua refeição e o seu sustento. Com vasilhas ou latas na mão e uma colher iam removendo na maré baixa as ostras. Assim, tendo em mente esta imagem da mão que traz as ostras como alimento, e tirando como arquétipo da ostra uma figura hexagonal, projetam-se no ponto coberturas em lona tencionada, abrigando bancos de onde se pode contemplar todo o entorno.

A intervenção passa a ser um marco importante na Rua Amazonas que é o principal acesso a grande área habitacional ali existente. Serão colocados dois acessos na praça pontual: um pelo passeio da suburbana e outro mais alto na ladeira, permitindo acesso direto dos moradores da parte alta.

Dessa maneira, a rua que até então ficava escondida, sendo a visão dela dificultada pelo raio de curva da via que é como um cotovelo, passa a ser valorizada.

6.2.15. Ponto 15 – Praça da Escada Dinâmica



O local de intervenção do ponto 15 é de pouca circulação e valor imobiliário. É temido por muitos que passam, por ser um local ermo, deserto. Este é o ponto de acesso dos moradores do perímetro e de além Praia Grande para a Intervenção, a exemplo daquelas provenientes do bairro de Escada. Isto provocará uma grande circulação de pessoas. Explorando esta potencialidade, será usado como acesso à praça pontual uma ladeira existente, dinamizando o local e diminuindo o medo. Ao valorizar essa ladeira que leva a muitas outras vielas, tornará mais forte a apropriação da intervenção pelos moradores. Assim, será favorecido um novo olhar sobre o local, olhar este que resulta numa nova percepção do lugar.

Sendo o primeiro ponto a ser visto por quem vem de outras partes da cidade, necessita ser um convite imediato e ao mesmo tempo um objeto com um formato curioso. Assim, esta forma com platôs em níveis diferentes remeterá ao primeiro olhar a uma escada, que convida a subir. Também, Escada é o nome do bairro que faz fronteira com Praia Grande, esta referência da forma de escada favorece uma idéia de continuidade.

7. POTENCIALIDADES E POSSIBILIDADES

O Subúrbio possui clara potencialidade para o turismo, além de existir uma efervescência cultural. Existem diversas atividades que acontecem isoladamente, mas, mostram as riquezas e beleza da cultura suburbanas. Com a intervenção, a vida do lugar ganhará um maior impulso e também será agregado mais valor a intervenção.

7.1. Turismo

É visível o processo de estagnação econômica em que a região do Recôncavo mergulhou. A repetição de velhas práticas de sobrevivência contribuíram para perpetuar o estado de estagnação. Neste contexto de marasmo, o turismo surge como uma notável esperança de nova atividade econômica. O Subúrbio sendo banhado pela Baía de Todos os Santos, apresenta vocação para o lazer. A intervenção poderá favorecer a exploração do turismo náutico, com as suas mais variadas formas de esportes, principalmente num momento em que Salvador está se inserindo na rota de grandes eventos nacionais e internacionais, como regatas, ainda mais tendo o Subúrbio uma grande tradição de relação com o mar.

7.2. Atividades Culturais

No Subúrbio são desenvolvidas várias atividades culturais e sociais, inclusive mantendo parcerias com instituições internacionais. Podemos citar como exemplo a Escola comunitária da Paróquia Nossa S^a da Conceição de Periperi, parceira da comunidade de São Pedro na Alemanha. Outra de nome também internacionalmente conhecido é o Ara ketu (povo de Ketu – cidade africana) que existe desde março de 1980, quando alguns foliões do subúrbio de Periperi decidiram formar um bloco para desfilar no carnaval da Bahia. A banda Ara Ketu, uma das referências da música baiana, preocupada com a situação de crianças e adolescentes realiza um trabalho social nas Oficinas Ara Ketu, que funcionam num grande galpão ao lado da ferrovia. No local são ministradas aulas de teatro, dança, percussão, capoeira angola e regional, corte e confecção, serigrafia e artesanato. As oficinas são freqüentadas em média por 600 aprendizes, com idades variando de 10 a 17 anos.

Ainda uma outra referência é o Retrilhar Educando que promovido pelo grupo ecológico Verde Trem, realiza passeios de trem com jovens e crianças conciliando lazer com informação sobre o meio de transporte considerado mais seguro e econômico e como se constrói um mundo sem agredir a natureza, dando noções de ecologia e cidadania. As apresentações ocorrem nas estações e durante o trajeto com literatura de cordel, música, teatro e muita diversão. Similar ao Retrilhar Educando é o Expresso do Forró comandado pelo Movimento Trem de Ferro que com o Projeto Verde Trem, busca revitalizar a ferrovia no estado, anima o Subúrbio com o passeio de trem entre a Calçada e Paripe, brincando e dançando forró. Todas essas atividades podem se tornar um potencial para o turismo social que é crescente no mundo inteiro. Além de serem boas oportunidades de lazer cultural para os cidadãos soteropolitanos. Até mesmo porque a Cidade, primeiro deve ser feita para os cidadãos e como consequência será agradável ao turista.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mexendo com o Subúrbio Ferroviário como projeto de arquitetura sensorial não pode prescindir da poesia e movimento da vida suburbana. O resgate do lugar e sua requalificação estão prenes de diversas vidas futuras que terão nesta parte de cidade sua identidade respeitada.

A viabilidade econômica do projeto já está bem delineada no corpo do trabalho, mostrando que a intervenção tem como foco o desenvolvimento local no nível econômico e social. A intervenção física não se esgota, até mesmo porque sua apropriação pela população será importante. O subúrbio não será mais vítima de intervenções urbanísticas de projeto exógenos à sua realidade. Essa é uma intervenção voltada para todas as pessoas que devem e precisam ser verdadeiros cidadãos e donos de suas vidas e seu lugar. O subúrbio Ferroviário será somente o encontro e despedida por opção e não pelo avanço da degradação e necrose.

*“A plataforma dessa estação / É a vida desse meu lugar / É a vida desse meu
lugar / É a vida”*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SAMPAIO, Theodoro. *O tupi na geografia nacional*. Câmara Municipal de Salvador. 4ª edição. Comemorativa do 1º centenário do nascimento do autor. 1955, p.304.

FONTES, Antônio Ângelo Martins da. *A produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi*. Salvador: UFBA, 1991. Dissertação (disciplina Prática e pesquisa de campo), Instituto de Geografia, Universidade federal da Bahia.1991.

BACHELARD, Gasten. *A poética do espaço*. Antônio de Pádua Danest (trad.). Rosemary Gosthek Abílio (revisor). São Paulo: Martins fontes, 1993.

FERRARA, Lucrecia d'Aléssio. *Ver a cidade: cidade, imagem, leitura*. São Paulo: Nobel,1988.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

FAROLDI, Emílio. VITTÓRI, Maria Pilar. *Diálogos de Arquitetura*. tradução: Domingos Zamagna. São Paulo: Editora Siciliano, 1997.

DIAS, Luis Andrade de Mattos. *Edificações de aço do Brasil*. São Paulo: Zigurate Editora, 1993.

CHEVALIER, Jean, GHEERBRANT, Alain. *Dicionário de símbolos: mitos, sonhos, gestos, formas, figuras, cores, números*. Coord.: Carlos Sussecking; tradução: Vera da Costa e Silva. 7 ed. Rio de Janeiro: José Olympio , 1993.

CARVALHO, Maria Lúcia Araújo de. Artigo: *A geografia do lazer soteropolitano*. Organizadores: Aldeci Figueiredo Santos e Aracy Losano Fontes. Geografia Agricultura e Meio Ambiente. São Cristóvão, Se: NOGEO/UFS, 1999.

DEUS, Edson de. Artigo: *Baía de Todos os Santos: Bela, exuberante e, de braços abertos, esperando por você!* Revista Velejar e Meio Ambiente. Rio de Janeiro: Ed. Velejar e Meio Ambiente, ano 8, novembro 2004.