

**PAULA LIMA:** CENTRO CULTURAL  
E ESPORTIVO EM SÃO JOSÉ DO RIO PARDO (SP)



ESTA OBRA É DE ACESSO ABERTO. É PERMITIDA A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,  
DESDE QUE CITADA A FONTE E RESPEITANDO A LICENÇA CREATIVE COMMONS INDICADA

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Lima, Eduardo Galbes Breda de  
PAULA LIMA: Centro Cultural e Esportivo em São  
José do Rio Pardo (SP) / Eduardo Galbes Breda de  
Lima. -- São Carlos, 2024.  
103 p.

Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura  
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2024.

1. Patrimônio Ferroviário. 2. Centro Cultural e  
Esportivo. 3. São José do Rio Pardo. 4. Equipamento  
Público. 5. Arquitetura da Paisagem. I. Título.

## BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Gisela Cunha Viana Leonelli

Profa. Dra. Carolina Akemi Martins Morita Nakahara

Ana Maria Tagliari Florio

# PAULA LIMA: CENTRO CULTURAL E ESPORTIVO EM SÃO JOSÉ DO RIO PARDO (SP)

EDUARDO GALBES BREDA DE LIMA

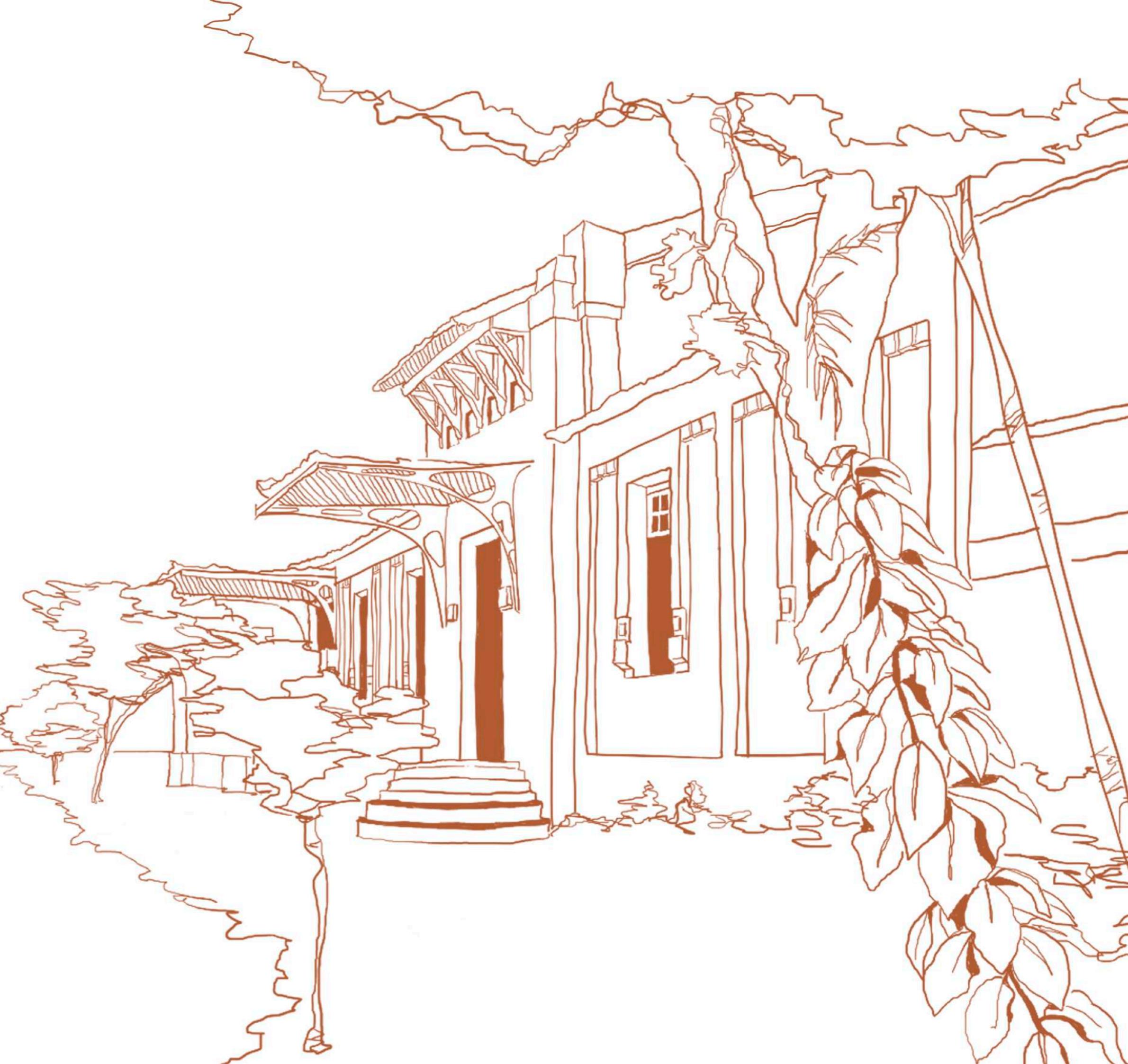
TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO

apresentado ao Intituto de Arquitetura e Urbanismo da USP - Campus São Carlos

Comissão de Acompanhamento Permanente (CAP): Prof. Dra. Gisela Cunha Viana Leonelli, Prof. Dr. Joubert José Lancha

Orientadora do Grupo Temático (GT): Prof. Dra. Carolina Akemi Martins Morita Nakahara

São Carlos, 2024



## AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais e a minha irmã, João, Sueli e Nathália, por todo o apoio e amor incondicional.

Agradeço aos os meus amigos, que me acompanham desde o início dessa jornada, em 2018: Naiara, Laura, Cecília, Gabrielle e Botasso.

Muito obrigado aos meus orientadores Gisela, Carolina e Joubert, por todos os ensinamentos neste ano.

Gostaria também de agradecer meus avós, João e Philomena, que me acolheram em São José do Rio Pardo nos natais e finais de ano desde minha infância. Gostaria que pudessem ver este trabalho finalizado.

Deixo, por fim, meu muito obrigado a todos que me ajudaram neste processo.

## RESUMO

Este trabalho propõe a criação de um Centro Cultural e Esportivo na cidade de São José do Rio Pardo (SP), na área da Estação Paula Lima, construída em 1917, patrimônio ferroviário que se encontra em estado de completo abandono atualmente. Por meio da proposta, busca-se não apenas recuperar o edifício, mas também atender a população local com a geração de novos usos, na constituição de um espaço para atividades variadas de lazer, convívio e descanso. Destaca-se o uso de elementos simbólicos e materiais que reforçam a memória e linearidade da linha férrea no território, historicamente parte do Ramal do Rio Pardo da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, além de referenciar a própria materialidade do edifício preexistente na proposição de uma linguagem única que compõe o projeto final. Por fim, o projeto visa promover um uso prolongado e contínuo dos habitantes da cidade com o espaço do remanescente histórico, ativando, no processo, o seu entorno.

# SUMÁRIO

<b>1.0. QUESTÕES INICIAIS.....</b>	P. 11
1.1. PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.....	P. 12
1.2. A CIDADE: SÃO JOSÉ DO RIO PARDO.....	P.15
1.3. RAMALE E ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO RIO PARDO.....	P.17
<b>2.0. ANÁLISE DA ÁREA.....</b>	P.25
2.1. PANORAMA CULTURAL.....	P.26
2.2. PANORAMA ESPORTIVO.....	P.30
2.3. BAIRRO PAULA LIMA.....	P.34
2.4. ESTAÇÃO PAULA LIMA.....	P.38
<b>3.0. O PROJETO.....</b>	P.45
3.1. SÍNTESE DO LEVANTAMENTO.....	P.46
3.2. PARTIDO PROJETUAL.....	P.45
3.3. MATERIALIDADE.....	P.50
3.4. QUESTÕES CENTRAIS.....	P.52
3.5. PROPOSTA PROJETUAL.....	P.55
3.6. REFERÊNCIAS PROJETUAIS.....	P.98
REFERÊNCIAS.....	P.102

# QUESTÕES INICIAIS

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E HISTÓRIA DA CIDADE

# 1.1. PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Com o intuito de estabelecer um contexto teórico para o projeto que será discutido neste caderno, apresentam-se algumas questões iniciais sobre o **patrimônio ferroviário**, que constitui um dos aspectos abordados da proposta projetual.

Apesar de ser parte fundamental da história de diversas cidades no Brasil e no mundo, a arquitetura ferroviária do final do século XIX e início do XX inicialmente não era considerada patrimônio arquitetônico. De acordo com Choay, foi aos poucos que o campo das ciências humanas permitiu a expansão de seu campo cronológico para incluir as obras, cultura e invenções da **era industrial**, incluindo as mesmas como patrimônio, apesar de mais próximas do período atual e não possuírem, até então, o mesmo reconhecimento histórico de produções de outras épocas<sup>1</sup>.

Essa **ampliação do que é considerado bem cultural** é relativamente recente, ocorrendo **principalmente após os anos 1960**, após a demolição de importantes edifícios que foram parte integrante da industrialização na Inglaterra, revelando como esses testemunhos arquitetônicos corriam sérios riscos de serem gradualmente destruídos.<sup>2</sup> Vale ressaltar que desde as origens desse

1 - “As descobertas da arqueologia e o refinamento do projeto memorial das ciências humanas determinaram a expansão do campo cronológico no qual se inscrevem os monumentos históricos. As fronteiras de seu domínio ultrapassam, especialmente a jusante, os limites considerados intransponíveis da era industrial, e se deslocaram para um passado cada vez mais próximo do presente. Assim, os produtos técnicos da indústria adquiriram os mesmos privilégios e direitos à conservação que as obras de arte arquitetônicas e as laboriosas realizações da produção artesanal.” (CHOAY, 2001, p. 209)

2 - “O tema ganhou maior vigor e atraiu a atenção de público mais amplo sobretudo a partir dos anos 1960, quando importantes testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização foram demolidos, a exemplo da Estação Euston em Londres, destruída em 1962. Naquele mesmo ano foi também iniciada a demolição do Coal Exchange, para o alargamento de uma avenida. (...) Esses edifícios, ou inteiros complexos, estavam (e estão) sob constante ameaça pela sua obsolescência funcional, pelo crescimento das cidades e pela pressão especulativa imobiliária” (KÜHL, 2009, p. 38)

3 - “Apesar das diferenças existentes entre, por exemplo, uma estação ferroviária e uma indústria siderúrgica, entende-se que esses elementos sejam partes integrantes de um processo. Por isso, os escritos sobre o tema são em geral estruturados de forma a tratar indústrias e meios de transporte conjuntamente, analisando-os, porém, por tipologias.(...) Desse modo, ao se abordarem os “monumentos da industrialização”, examinam-se as construções ligadas aos processos produtivos e aos meios de comunicação, transporte e produção de energia - a “arquitetura industrial” - e, ainda, edifícios pré-fabricados de variadas tipologias.” (KÜHL, 2009, p. 40)

4 - “Isso mostra que o patrimônio industrial, apesar de décadas de discussão sobre o tema, ainda não tem seu valor efetivamente reconhecido, e são constantes as investidas deformadoras e desinformadas ou, ainda, destruidoras.” (KÜHL, 2009, p.43)

5 - “Os instrumentos teóricos-metodológicos e técnico-operacionais da restauração - que são aplicáveis na prática - têm, pois, o objetivo de fazer com que os bens sejam usufruídos no presente e transmitidos ao futuro da melhor maneira possível - com pleno respeito pelos seus aspectos materiais, documentais e de conformação, pelas suas várias estratificações e pelas próprias marcas da passagem do tempo -, sem desnaturalizá-los nem falseá-los, de modo que possam, de fato, continuar a exercer seu papel primordial: ser documentos fidedignos e, como tal, servir como efetivos suportes do conhecimento e da memória coletiva.” (KÜHL, 2010 p. 30)

debate, a arquitetura ferroviária foi incluída como parte constituinte do campo do **patrimônio industrial**, compreendendo a mesma como parte de um processo maior de industrialização, que abrange meios de transporte e produções decorrentes das demandas desses novos meios.<sup>3</sup>

Segundo Kühl, apesar do avanço da discussão desse período até os dias atuais, o patrimônio industrial e, por consequência, também o ferroviário, **ainda correm frequentes riscos** de serem apagados ou modificados inadequadamente, por um lado, devido ao não reconhecimento pleno de seu valor<sup>4</sup>, e, por outro, pelas ameaças imobiliárias do constante crescimento das cidades. Esse perigo iminente é consideravelmente intensificado em casos de edifícios históricos que não passaram pelo processo de tombamento ou não possuem qualquer proteção em termos patrimoniais, considerando, ainda, a obsolescência funcional de muitas dessas construções nos dias de hoje.

A preservação de edifícios patrimoniais ferroviários ou industriais é algo fundamental para a conservação adequada de seu valor histórico e cultural. As medidas de restauro adotadas devem, idealmente, certificar que o edifício continue um **documento fidedigno para a memória coletiva e o conhecimento das novas gerações**, evitando apagamentos ou alterações indevidas de suas características e elementos, que devem, também, manter estratificações e sinais de passagem do tempo de sua história<sup>5</sup>.



## A CIDADE: SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

# 1.2.

São José do Rio Pardo teve o início de sua ocupação motivada pela proximidade com um corpo de água abundante, que toma parte do nome da cidade - **Rio Pardo** - além de fornecer recursos hídricos suficientes para o cultivo de cana-de-açúcar, cultura agrícola inicialmente implantada por colonizadores mineiros que se estabeleceram na área no início do século XIX. Aos poucos, o território atraiu mais migrantes, principalmente do sul de Minas Gerais, interessados em suas terras férteis e próprias também para outras atividades como a cafeicultura e a criação de gado.

Situada em território próximo da divisa entre São Paulo e Minas Gerais e a oeste da formação geológica da Serra da Mantiqueira, a cidade teve seu **início marcado em 1865**, com o início do processo de construção de uma capela no território pertencente, até aquele momento, à Casa Branca. De acordo com relato de 1866 de João Batista Blandim (apud REZENDE, 2019), a paisagem de então era bastante simples, caracterizada por residências esparsas com cobertura de sapé e uma pequena capela que estava sendo construída, o maior referencial do local, apesar de sua humilde escala. **Essa imagem dos entornos foi rapidamente alterada** com a chegada, no território, das **estações ferroviárias** e da **cafeicultura**, destacando esta última como **principal motor da expansão** de São José do Rio Pardo no início do século XX.

Segundo Rezende (2019), acredita-se que a introdução do cultivo do café no território tenha acontecido na segunda metade do século XIX, por ser este o mesmo período em que a cafeicultura começou a ser realizada em larga escala nas terras de Casa Branca, município vizinho a São José do Rio Pardo e com áreas de plantio justapostas. Vale ressaltar que **o desenvolvimento da cidade foi, certamente, condicionado pela economia cafeeira** que se estabeleceu na região, principalmente após a década de 1870, momento em que a produção de café ultrapassou a de cana de açúcar, assumindo, portanto, posto de principal cultura agrícola local<sup>6</sup>.

Rapidamente, já no ano de 1886, foi registrada em São José do Rio Pardo a produção de 3.000.000 quilos de café ou 50.000 sacas de 60 quilos, com cada vez mais produtores se dedicando ao cultivo cafeeiro. No entanto, quanto mais distantes os centros de produção agrícola se encontravam em relação ao porto de Santos, maiores eram as dificuldades em escoar o que era produzido<sup>7</sup>: **era necessário dinamizar o transporte da mercadoria**, tendo em vista que o carregamento empregado na época, por meio de mulas e carros de boi, era demasiadamente prolongado. Nesse sentido, os cafeicultores e comerciantes do café participaram ativamente no **processo de implantação e expansão das linhas férreas**, como uma forma de garantia de seus próprios interesses (MONBEIG, 1998, apud REZENDE, 2019; MENEGALDO et al., 2020).

**MAPA DE CHEIOS E VAZIOS:** Na página anterior, mapa indicativo dos cheios e vazios representando São José do Rio Pardo, uma cidade de cerca de 55 mil habitantes (conforme senso de 2012 do IBGE).

**Fonte:** autoria própria, com base em mapa fornecido pela prefeitura da cidade.

**6** - “As condições que ensejaram a consolidação do núcleo urbano tiveram como prelúdio as transformações da década de 1870 quando o café se firmou como produto ascendente na região, ultrapassando o cultivo da cana-de-açúcar como principal atividade agrícola. (...). Este relato deixa transparecer que a falta de um engenho minimizava a produção de cana-de-açúcar que a partir daquele momento era suplantada pelo café que dominaria quase todo o município. As condições existentes de mercado, meios de transporte e rede de caminhos, mesmo que precários em um primeiro momento, foram recursos disponíveis que atraíram fazendeiros para a região.” (REZENDE, 2019, p. 54)

**7** - “Conforme a produção de café se expandia e se distanciava do porto de Santos, maiores eram as dificuldades no escoamento da produção. A solução encontrada foi o desenvolvimento das vias férreas que, sem seguir “um plano sistemático, antes foi conduzido pelos interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes de café” (MONBEIG, 1998, p. 175, apud REZENDE, 2019, p. 55).

## RAMAL E ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO RIO PARDO

1.3.

A **Companhia Mogiana de Estradas de Ferro** foi criada em 1872 com membros majoritariamente participantes desse grupo de interesse, sendo produtores de café da região de Campinas, com desejo de integrar o local com as cidades de Mogi Mirim e Amparo e, posteriormente, estender o transporte para a região da divisa de São Paulo e Minas Gerais, atingindo, finalmente, os municípios de Casa Branca e Franca. Inicialmente, a Companhia declarou que **não possuía interesse no prolongamento dos trilhos** até São José do Rio Pardo, o que motivou os fazendeiros do local a procurar outros meios de concretizar a vontade de ter a passagem do transporte ferroviário por suas terras<sup>8</sup>.

Seguindo os interesses dos produtores e comerciantes de café, que certamente visavam uma valorização da produção pela passagem de trilhos em São José do Rio Pardo, em 1884 foi fundada a Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo. O processo de estabelecer um traçado para a linha férrea no território foi desafiador, devido aos interesses conflituosos de distintos fazendeiros, que preferiam que os trilhos passassem por suas terras, além da dificuldade em conciliação com a Companhia Mogiana, que não estava de acordo com a chegada dos trilhos em sua linha em Casa Branca<sup>9</sup>. No en-

tanto, apesar dos empecilhos, em **1887 foi inaugurada a linha férrea** e construído o edifício da Estação Central da cidade.

Após a instalação dos trilhos da Mogiana no município e a construção da **Estação Central** de São José do Rio Pardo em 1887, a produtividade da cafeicultura no território foi significativamente valorizada, gradualmente aumentando seu número total anual em mais de cinco vezes. Prova disso se encontra nos registros da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, que em 1901 registrou um número total de 280.464 sacas de café saindo de estações no interior do município. Dessa forma, São José assumiu, na época, uma posição de destaque na produção cafeeira do interior paulista, ao lado de outros municípios como Ribeirão Preto (268.241 sacas) e Cravinho (193.241 sacas) (REZENDE, 2019).

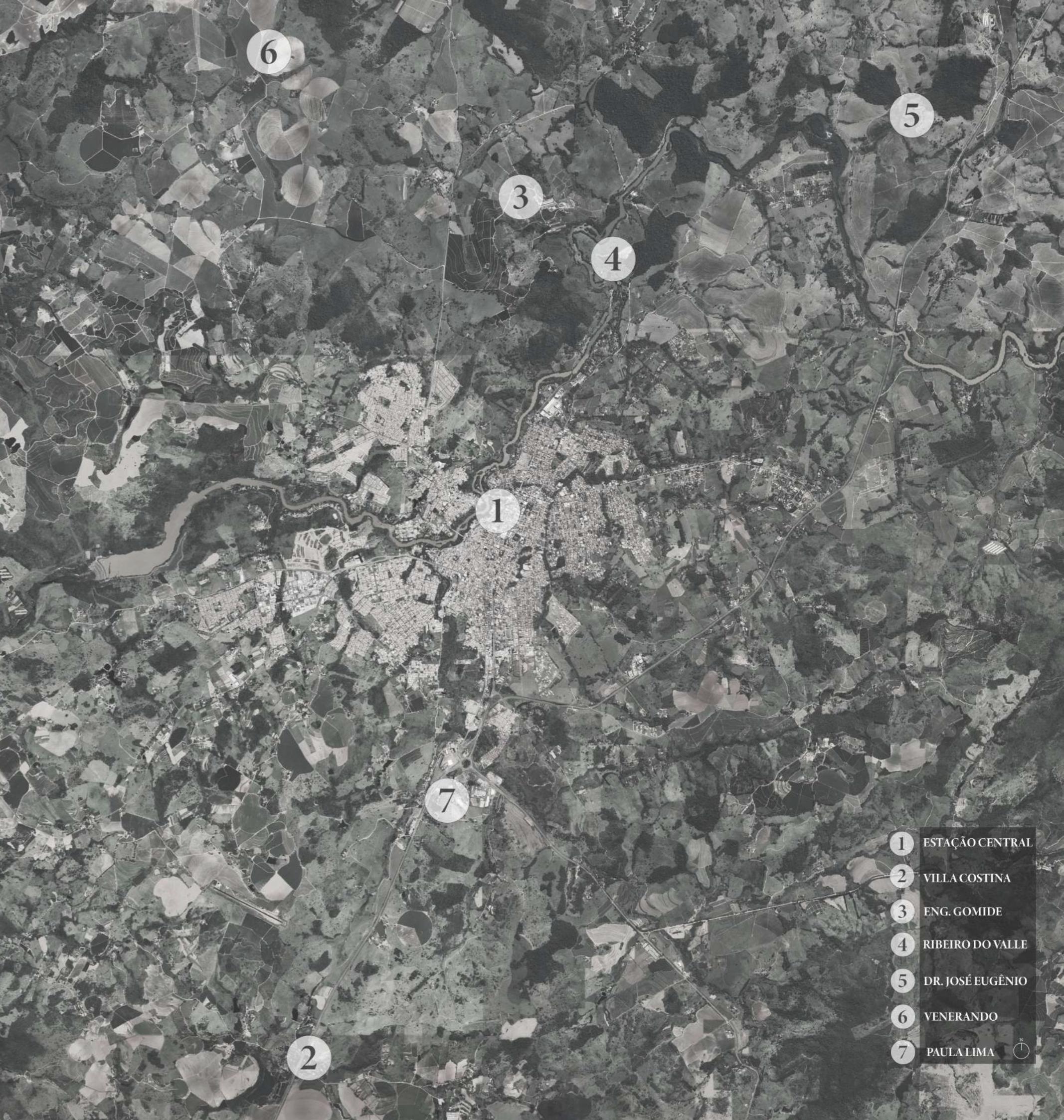
Nesse período, além da Central, já haviam sido construídas duas outras estações em São José do Rio Pardo, que receberam os nomes de **Villa Costina**, construída em 1889, e Engenheiro **Gomide**, do mesmo ano. Efeitos como o gradativo crescimento populacional e a oportunidade de valorizar as terras e o poder dos cafeicultores da região motivaram, certamente, a criação de outras estações intermediárias ao longo do Ramal do Rio Pardo<sup>10</sup>.

Dessa maneira, no total, foram construídas sete estações no município, além das três já mencionadas: **Ribeiro do Valle** (1890); **Dr. José Eugênio** (1906); **Venerando** (1909); e **Paula Lima** (1914).

**MAPA DE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS:**  
Na página ao lado, mapa indicativo da posição das sete estações ferroviárias em São José do Rio Pardo.

**Fonte:** autoria própria, com base em mapa de REZENDE (2019, p. 63)

**10** - “Como destacou Missura (2003) no contexto rio-pardense, a ferrovia representou um grande avanço, pois se percorrermos os primórdios da existência da cidade veremos que desde a sua fundação em 1865 até 1887 data da chegada da ferrovia, o vilarejo não representou nenhum desenvolvimento significativo. Esse cenário muda com a chegada da ferrovia.” (MISSURA, 2003, p.64-65 *apud* REZENDE, 2019, p. 646)





11 - “Logo, morar no centro de São José do Rio Pardo significava pagar um valor considerável de taxas de instalação e manutenção de serviços urbanos prestados. Para além da área central pouco se fez em termos de melhoramentos urbanos, uma vez eram nessas regiões que a população mais pobre ocupava.” (REZENDE, 2019, p. 157)

**FIGURA 1:** ao lado, desenho à mão livre da Estação Central de São José do Rio Pardo.  
**Fonte:** autoria própria.

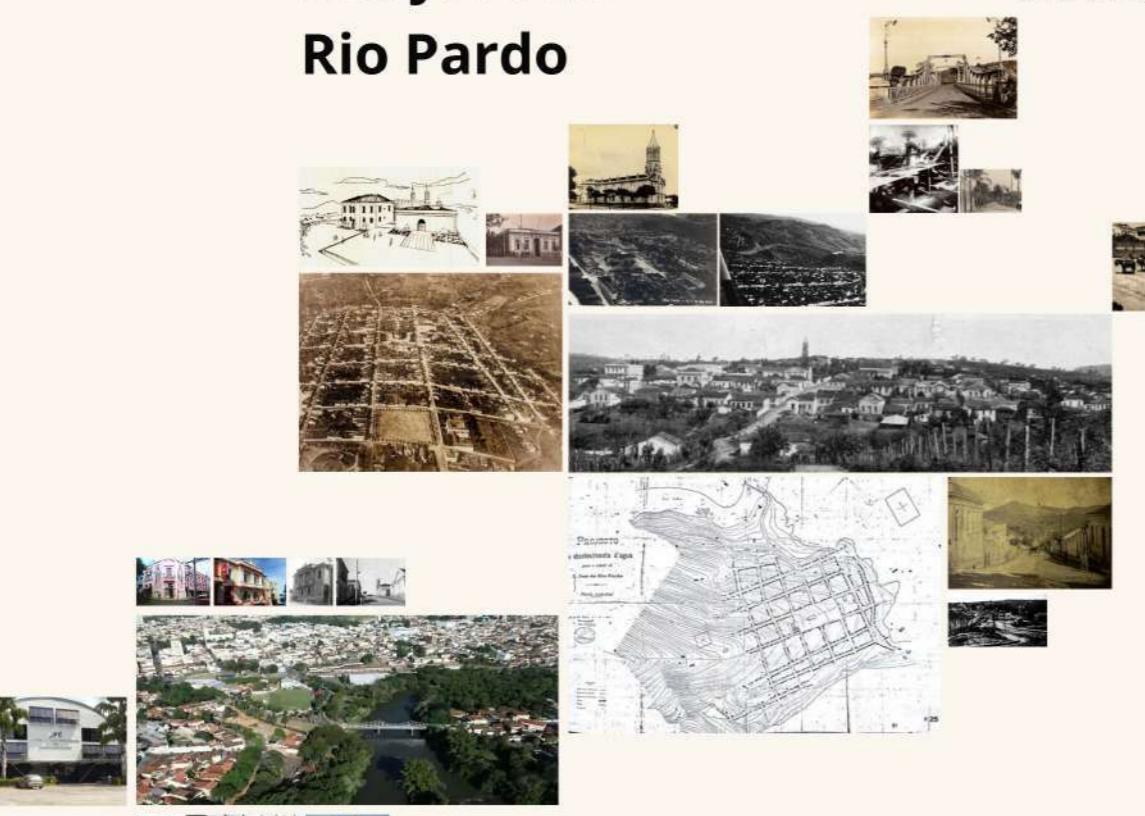
De acordo com Kühl (1998), já em meados do século XIX, as estações ferroviárias assumiram, por vezes, papel de porta de entrada das cidades em que eram construídas. Dessa forma, o que era visto pela janela do trem antes de sua parada e a própria estação em que os passageiros chegavam contribuíam inicialmente, para a formulação de uma primeira impressão da cidade visitada. A **Estação Central** de São José do Rio Pardo necessitava, portanto, ser uma boa representação da cidade que se expandia como um dos centros regionais de produção cafeeira no final do século XIX e início do século XX.

O valor dado a essa primeira visão da cidade era tamanho que, entre o final do século XIX e início do século XX, o antigo Matadouro existente próximo à Estação foi transferido a outro local por solicitação de Euclides da Cunha, figura responsável pela construção da ponte metálica que se tornou um dos marcos da cidade. A remoção desse edifício simboliza parte do **intuito de promover um espaço agradável e embelezado na principal entrada da cidade da época**, uma vez que o Matadouro estava tradicionalmente associado a uma noção de insalubridade que não ia de encontro com o desejado na época para o local de chegada e recepção de visitantes.

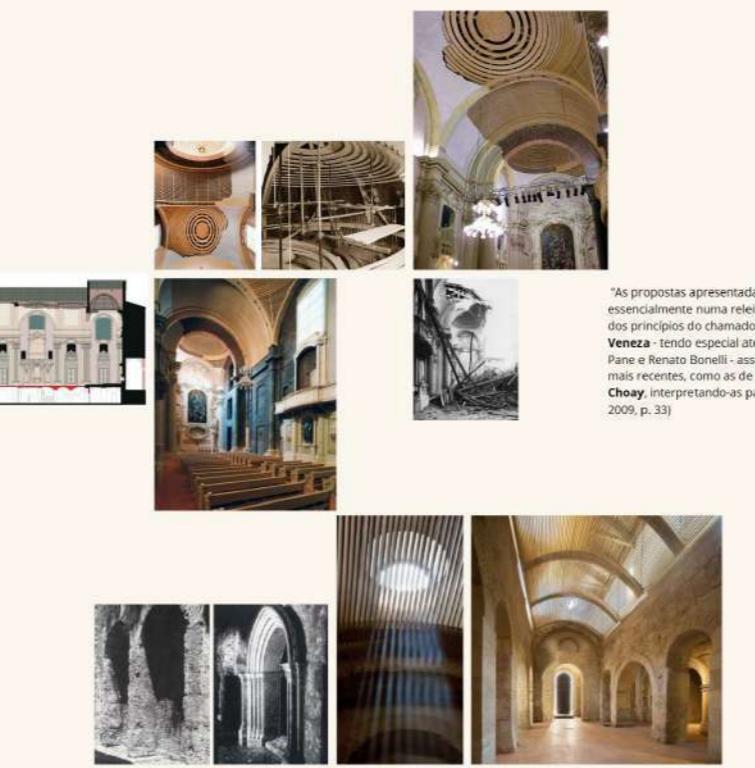
Nota-se, portanto, o **empenho histórico em fornecer às áreas centrais da cidade a maior infraestrutura**, com espaços tidos como agradáveis e embelezados, enquanto os espaços tidos como insalubres ou indesejáveis eram deslocados para a periferia<sup>11</sup>.

# São José do Rio Pardo

o contexto de boa parte dessas cidades do interior paulista, como é o caso de São José do Rio Pardo, a província significou uma transformação histórica ao consolidar a inserção na rota do café." (REZENDE, 2019, p.59)



**"Muito embora o quadro geral dos equipamentos públicos de esporte e lazer seja preocupante, é possível se instituir uma política pública a fim de se planejar e revigorir cada um dos locais estudados. Além disso, colocando-os em funcionamento é possível construir um novo panorama no que se refere às práticas esportivas." (KOCIAN, 2018, p. 208).**



## Restauro

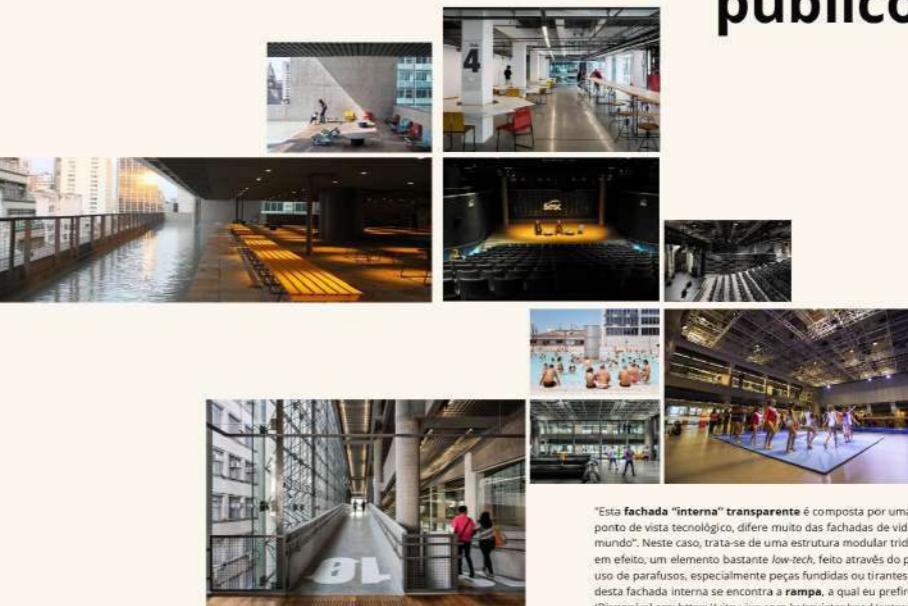
*"Restoration interventions are based on critical hypotheses and proposals which can be always modifiable, without changing in a irreversible way the original." (CORRADINI, 2022, p. 18)*

# Estação Ferroviária

"Apesar das diferenças existentes entre, por exemplo, uma **estação ferroviária** e uma indústria siderúrgica, entende-se que esses elementos sejam partes integrantes de um processo. Por isso, os escritos sobre o tema são em geral estruturados de forma a tratar **indústrias e meios de transporte conjuntamente**, analisando-os, porém, por tipologias."



## Equipamento público



chada "interna" transparente é composta por uma estrutura de aço que, do lado visto tecnológico, difere muito das fachadas de vidro comuns no "primeiro mundo". Neste caso, trata-se de uma estrutura modular tridimensional em aço soldado: um elemento bastante low-tech, feito através do processo de soldagem e sem o uso de parafusos, especialmente peças fundidas ou tirantes de aço inoxidável. (...) Atrás dessa interna se encontra a rampa, a qual eu preciso chamar de *rue sem fin*." (ídem) <http://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/19.075/7107?page=2>

## Cultura, Lazer e Esporte



## Preexistência



# ANÁLISE 2.0

ESTUDO DA CIDADE E DA ÁREA DE INTERVENÇÃO



## 2.1. PANORAMA CULTURAL

Em relação ao seu panorama cultural, São José do Rio Pardo possui uma **concentração** significativa de equipamentos públicos voltados para atividades culturais em seu **centro urbano**. Essa distribuição focalizada não é recente, possuindo raízes históricas que se estendem desde a construção dos primeiros edifícios do gênero na cidade, como o antigo Theatro São José (1905), demolido para dar espaço ao atual Cine Theatro Colombo (1935).

**FIGURA 3:** Recanto Euclidiano em São José do Rio Pardo, um dos principais pontos turísticos da cidade. Em primeiro plano, redoma de vidro em torno da cabana de zinco em que Euclides da Cunha escreveu “Os Sertões”, em 1902. Ao fundo, Ponte Metálica também construída pelo autor e engenheiro na mesma época.

Fonte: fotografia própria

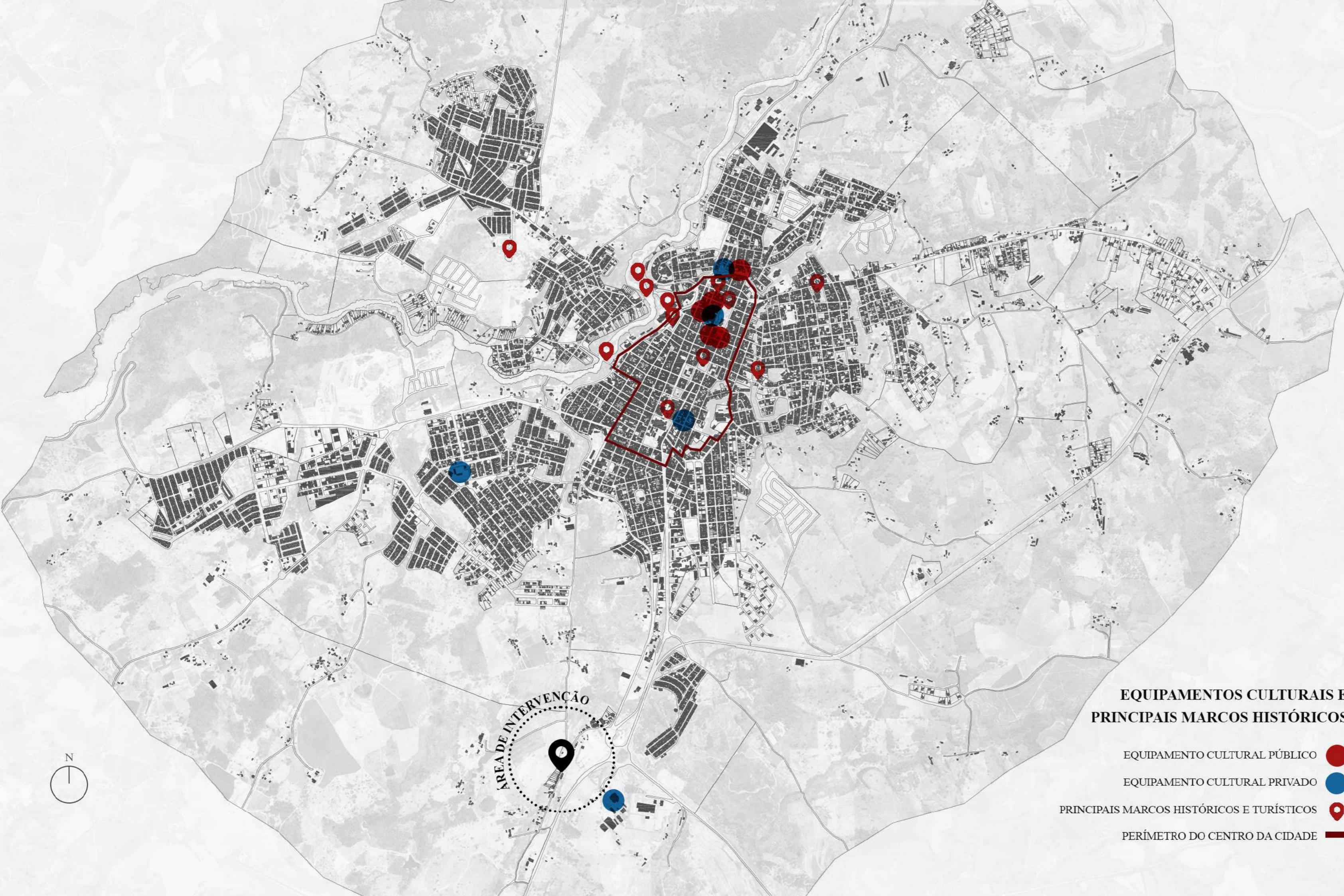
12 - “Apesar de até o início dos anos 1900 São José do Rio Pardo não ter sala de cinema, conheceu o cinematógrafo a partir de ambulantes que usavam o salão da Sociedade Italiana para transmitir os filmes. Del Guerra (2003) destacou que foi o ambulante alemão Kahurt quem trouxe pela primeira vez esse aparelho em 29 de setembro de 1899. Também não havia teatros, mas uma reportagem do jornal O Rio Pardo de 15 de fevereiro de 1900 apontou a existência de um projeto elaborado pelo arquiteto italiano Carlo Sada, mas por dificuldades financeiras a obra orçada em aproximadamente 300 contos de reis foi inviabilizada.” (REZENDE, 2019, p. 86)

13 - Vale ressaltar que São José do Rio Pardo possui cerca de 55 mil habitantes, não sendo, portanto, um grande centro urbano. No entanto, analisando os equipamentos existentes no município, foi possível notar uma escassez de equipamentos culturais na cidade, principalmente, além de se localizarem notavelmente em seu centro urbano.

Vale ressaltar, no entanto, que a construção de teatros e cinemas não ocorreu em São José até o início do século XX, apesar da existência de projetos que visavam mudar esse cenário (REZENDE, 2019)<sup>12</sup>. Dificuldades financeiras impediram, no entanto, a construção de edifícios do tipo até 1905, com a construção do já mencionado Theatro São José, que foi seguido por obras como o Cine Pavilhão XV de Novembro (1910), o Cine Theatro Império (1930), e o Cine Theatro Colombo (1935), também citado anteriormente.

Esses dois últimos edifícios foram feitos após maiores investimentos na área cultural na década de 1930, algo que ocorreu em outras cidades na época. Nesse período, algo recorrente nas cidades do interior paulista foi a **construção de casas de espetáculos por meio de iniciativa privada**, um bom negócio para locais carentes em espaços e equipamentos de lazer, como era o caso de São José do Rio Pardo (GUIRARDELLO, 2010, apud REZENDE, 2019).

Atualmente, a **cidade não possui um teatro municipal**, sendo que muitos dos teatros e cineteatros construídos no início do século XX foram, lamentosamente, demolidos. Como resquício desse passado, o Cine Theatro Colombo permanece atualmente no centro histórico da cidade, funcionando até os dias de hoje como cinema. No entanto, **são poucos os outros espaços culturais na cidade**, podendo ser citados apenas alguns museus, uma biblioteca e algumas oficinas culturais.<sup>13</sup>



No mapa ao lado, é possível verificar como a maior parte dos equipamentos culturais da cidade, públicos ou privados, estão inseridos no interior da poligonal histórica do centro da cidade, mostrando como a histórica concentração desses espaços ainda permanece nos dias atuais. Além disso, como camada adicional de análise, nota-se que os principais marcos históricos e turísticos da cidade também se encontram no interior ou nos entornos da área central da cidade, sendo um espaço concentrado para quem procura atividades culturais em São José.

Como contraponto desse cenário, é significativa a ausência desses espaços nas periferias do tecido urbano, resultante de um **processo histórico de circunscrição de melhorias e equipamentos públicos no centro histórico da cidade** (REZENDE, 2019). Isso ocorre a partir de uma tendência segregacionista em relação às áreas periféricas, que historicamente abrigaram indivíduos que não participavam da elite local e, distantes do perímetro central, não possuíam - e ainda não possuem - espaços públicos suficientes visando o lazer e a celebração de sua cultura.



## 2.2. PANORAMA ESPORTIVO

O **panorama esportivo** de São José do Rio Pardo se difere em relação ao cultural, primeiramente, por possuir uma distribuição menos concentrada no núcleo histórico da cidade. Nesse sentido, segundo Kocian (2018), a distribuição dos equipamentos do gênero segue a seguinte distribuição urbana: Região Central - 3 equipamentos; Região Sul - 3 equipamentos; Região Oeste - 7 equipamentos; Região Norte - 0 equipamentos; Região Leste - zero

**FIGURA 4:** Ginásio Adhemar Machado de Almeida, também conhecido popularmente como “Tartarugão”. Trata-se de um dos principais equipamentos esportivos da cidade, oferecendo atividades como academia de musculação, aulas de karatê, defesa pessoal, futsal, ginástica artística, handebol, voleibol, entre outros.

Fonte: fotografia própria

**MAPA DE EQUIPAMENTOS CULTURAIS E PRINCIPAIS MARCOS HISTÓRICOS** - Na página anterior, o mapa retrata como os equipamentos culturais públicos se encontram circunscritos na região central da cidade, resultando em uma ausência desses espaços nas periferias de São José.

Fonte: autoria própria.

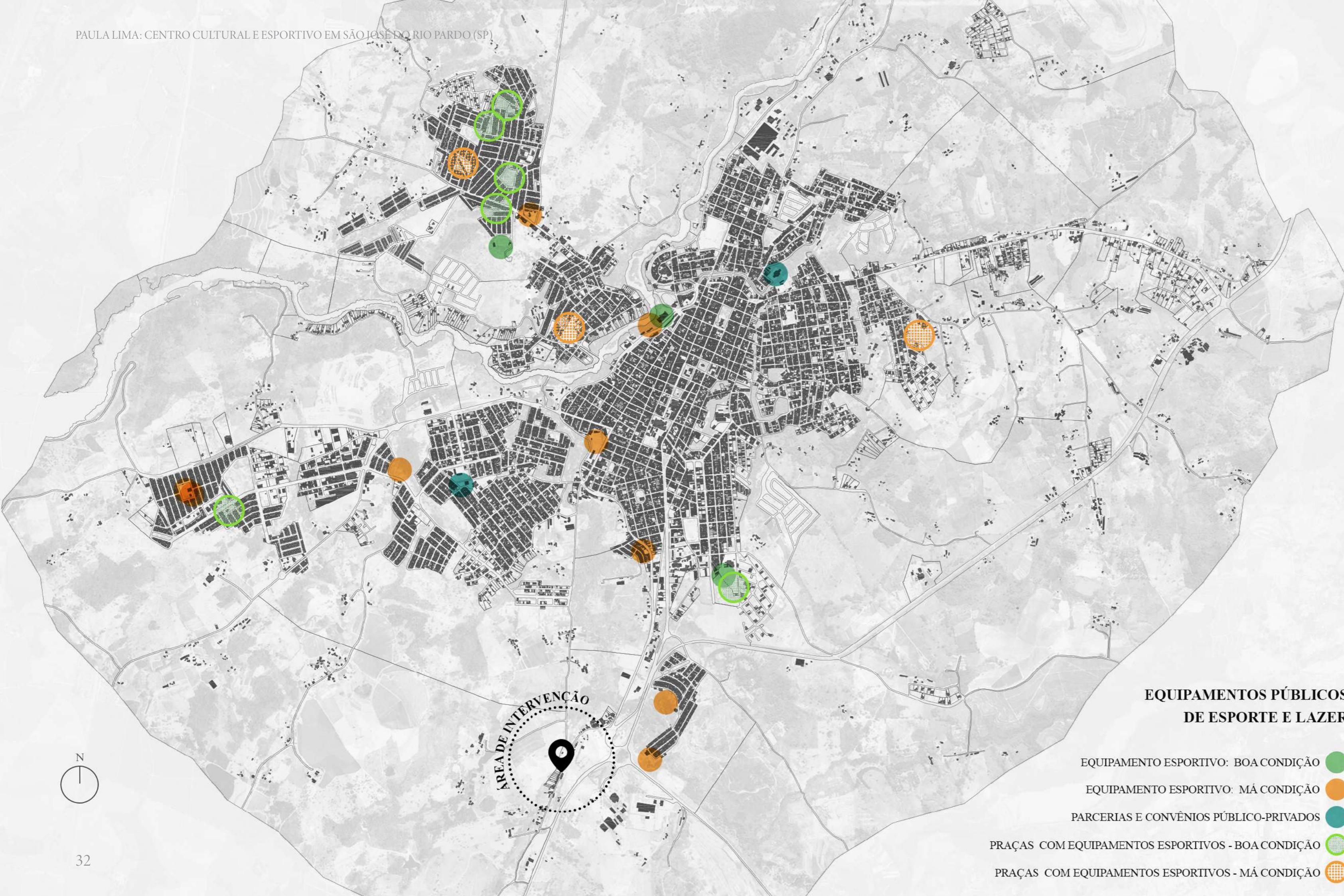
13 - “Em 2015, São José do Rio Pardo sediou a 59ª edição dos Jogos Regionais com um discurso de legado esportivo para a população do município. (...). Ocorreram investimentos e melhorias que poderiam sinalizar um legado esportivo efetivo e um incentivo às práticas de lazer. Entretanto, ao visitar os locais, percebe-se que o poder público municipal não desempenhou atividades de manutenção básica. Em alguns casos, como na pista de BMX, acredita-se estar mais próximo do “largoado” esportivo devido ao estado de abandono, deterioração e falta de manutenção adequada.” (KOCIAN, KOCIAN, JÚNIOR, 2018, p.1)

equipamentos. Nesse sentido, apesar da maior quantidade dos espaços de lazer e esporte não se encontrarem no centro, é necessário analisar também **qual é a condição dos mesmos** e se realmente estão aptos para uso adequado da população atualmente.

Desde o início do século XX, foram construídos em São José do Rio Pardo um número considerável de clubes esportivos privados, como o Sport Club Euclides da Cunha (1910), Aurora (1914), Operário (1914) e o Rio Pardo Futebol Clube (1914) (REZENDE, 2019). As atividades de lazer em espaços fechados ainda continuam em clubes como o Rio Pardo Futebol Clube até os dias de hoje. No entanto, quando analisados os equipamentos públicos da cidade, é notável a situação precária em que muitos deles se encontram.

Apesar da cidade ter recebido um evento esportivo regional em 2015, acarretando em uma série de melhorias para os equipamentos públicos, atualmente muitos deles se encontram completamente **sem manutenção adequada** por parte da prefeitura.<sup>14</sup>

A partir de uma análise dos **equipamentos públicos de esporte e lazer** na área urbana, é possível compreender de forma mais aprofundada o panorama de São José do Rio Pardo nesses dois aspectos. Nesse sentido, o mapa a seguir visa abordar de maneira abrangente a situação desses espaços, não apenas os apresentando, mas também distinguindo quais deles estão, atualmente, em **boas condições de uso** e **quais precisam de melhorias** em sua estrutura para serem realmente aproveitados pela população local.



Ademais, se encontram pontuados no mapa as **praças** que possuem algum equipamento esportivo, como quadras e campinhos de futebol, além de espaços com **parceria público-privada** na cidade, que permitem o uso livre e gratuito, por parte da população, de espaços particulares em determinadas ocasiões. Para esse levantamento, foi de fundamental importância o trabalho de Kocian (2018), que registrou e classificou de maneira detalhada a situação de cada um desses locais na cidade.

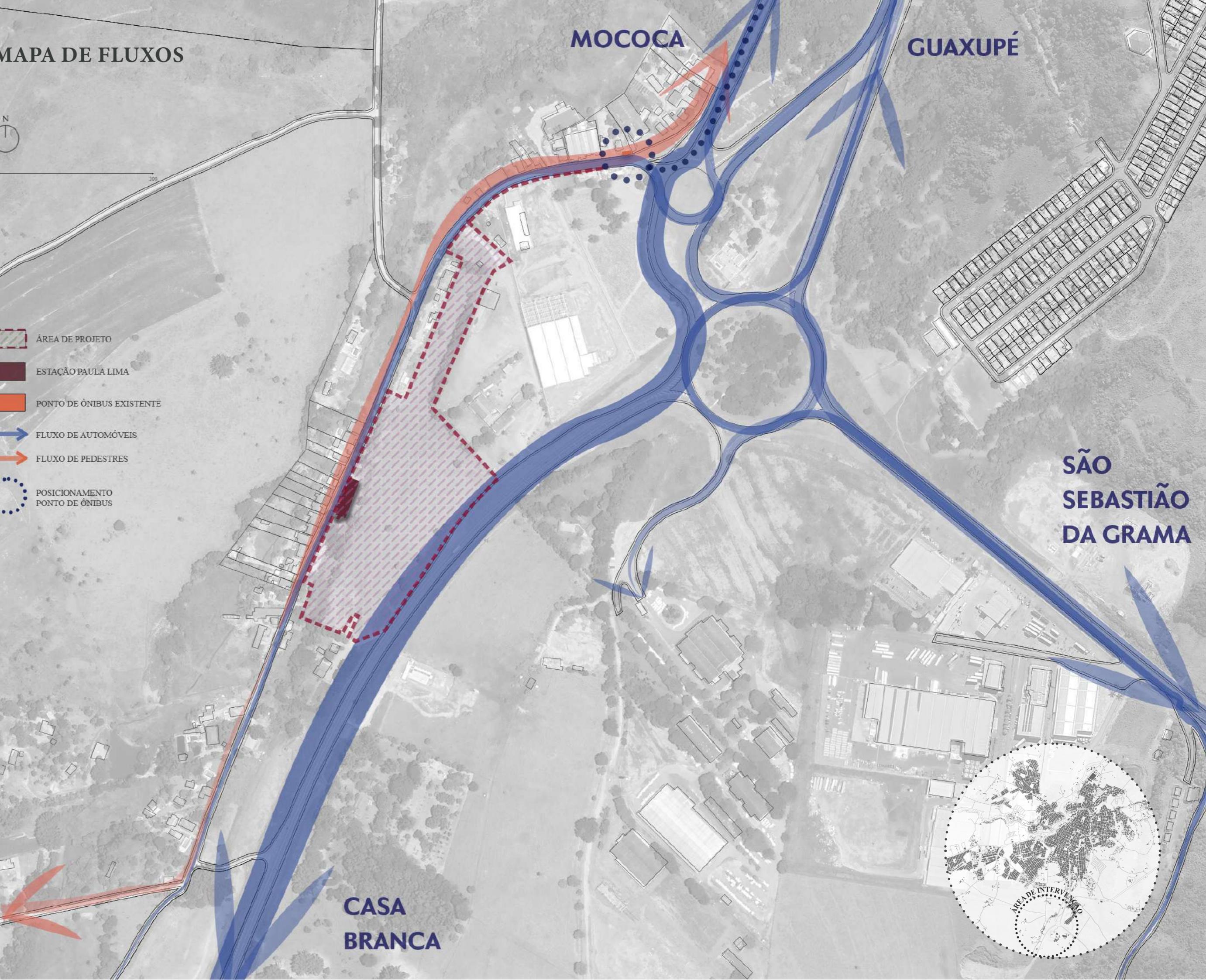
Apesar desses equipamentos se encontrarem mais dispersos na cidade quando comparados com os culturais, nota-se uma **grande quantidade de locais públicos que não estão em boas condições de uso**, mas que muitas vezes continuam sendo usados pela população por necessidade. É notável a necessidade de espaços mais adequados para a prática esportiva e o lazer na cidade, que apesar de fundamentalmente ser um direito de todos, muitas vezes, na prática, se mostra reduzido àqueles que podem pagar o custo de se tornarem sócios de clubes pagos.

## 2.3. BAIRRO PAULA LIMA

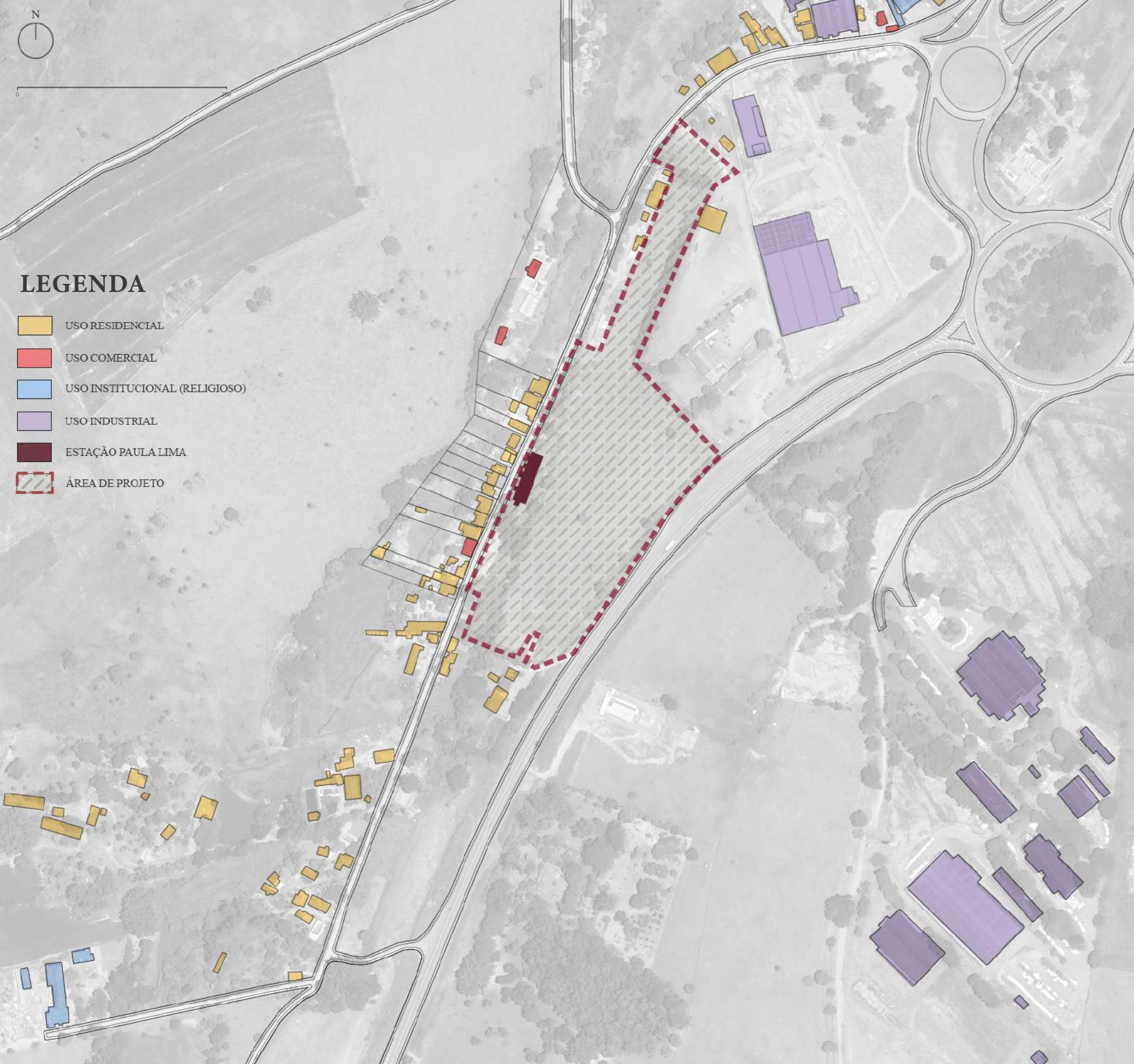
O bairro Paula Lima está situado na região sul de São José do Rio Pardo, e recebe o mesmo nome da estação ferroviária construída em 1914. Apesar não se encontrar distante dos limites do perímetro urbano, seu posicionamento é **próximo de um local movimentado pelo fluxo de automóveis** de chegam e saem da cidade constantemente. Isso se deve às rodovias adjacentes conduzirem a uma das principais entradas da cidade, com eixos que conectam São José com **Casa Branca, Mococa, Guaxupé e São Sebastião da Gramá**.

Mesmo com essa grande movimentação de automóveis na região, no interior do bairro, o movimento é **limitado pelos habitantes do local e alguns poucos transeuntes**. No mapa de fluxos ao lado, é possível notar como a circulação de carros e pessoas é escasso quando comparado com a intensidade da passagens nas rodovias.

Portanto, como medida essencial do projeto, é necessário que o projeto ganhe uma **visibilidade no local** em que está inserido, sendo também notável para as pessoas que chegam na cidade pelas rodovias. Nesse sentido, é possível notar como a área do projeto se estende, ganhando também dimensões urbanas.



## MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO



Por fim, de acordo com o Plano Diretor de São José do Rio Pardo, o bairro está inserido em uma **Macrozona Industrial**, sendo possível verificar alguns grandes galpões na área, com a construção de novos locais para a atividade desse setor. No mapa de uso e ocupação do solo ao lado, é possível visualizar as construções de uso industrial no local.

No entanto, é necessário destacar como o bairro é **majoritariamente habitacional e pouco adensado**. Nota-se, ao andar pela rua, habitações simples espaçadas pela área, com algumas chácaras, igrejas e comércios pontuais. O edifício da estação Paula Lima, no entanto, não possui qualquer uso atualmente, e apenas marca sua presença no bairro por sua aparência histórica.

## 2.4. ESTAÇÃO PAULA LIMA

Entre as sete estações ferroviárias localizadas no município de São José do Rio Pardo, Paula Lima foi a última a ser construída, inaugurada apenas no ano de 1914. Suas características estruturais, formais e construtivas são similares a outras localizadas fora do centro histórico, como as estações Engenheiro Gomide e Ribeiro do Valle, finalizadas em 1890 e 1889, respectivamente. Podem ser destacados nesses três edifícios o **uso de alvenaria de tijolo aparente**, a cobertura em duas águas de **telha cerâmica** com estrutura de madeira, e, finalmente, a **organização retangular da planta**, sendo esta última reconhecida por Kühl (1998) como a solução mais natural a ser adotada para estações intermediárias e de passagem.

Nesse sentido, vale ressaltar que, historicamente, a Estação Central de São José do Rio Pardo tem sua presença e relevância marcada na paisagem urbana, se estruturando como principal parada no município. As demais estações, no entanto, se aproximam do perfil de estações de passagem, construídas afastadas do núcleo histórico da cidade e mais próximas das terras produtivas de lavoura do café, facilitando o carregamento de cargas nos trens que transitavam pela região, sendo este, também, o caso da estação fer-

**FIGURA 6 e 7:** Fotografias da Estação Paula Lima do lado externo, em que é possível visualizar a fachada frontal em dois diferentes ângulos. Em ambas, é possível verificar como a estação e a base de sua escada de acesso estão acima do nível da topografia original.

**Fonte:** fotografias próprias





**FIGURA 8:** Fotografia do maior cômodo da estação em área, onde é possível verificar sinais de descarte de lixo inadequado e ocupação de pessoas em situação de rua. Também é possível verificar como a vegetação invade as áreas do edifício.

Fonte: fotografia própria

**FIGURA 9:** Fotografia do espaço de coleta de bagagens, no interior da estação ferroviária. No interior da abertura, é possível ver o crescimento de vegetação e madeiras carbonizadas, que caíram da cobertura após um incêndio no local.

Fonte: fotografia própria



Apesar de sua similaridade formal e construtiva com outras estações do Ramal do Rio Pardo, Paula Lima se destaca das demais fora do núcleo urbano por possuir um **maior nível de detalhe** e complexidade de seus **elementos ornamentais** (REZENDE, BORTOLUCCI, 2017). Apesar de todo o conjunto de estações ferroviárias ser representativo de grande importância histórica para a cidade de São José, esta última foi selecionada para o trabalho por um conjunto de fatores. Primeiramente, vale ressaltar que a estação está localizada no interior do perímetro urbano, diferentemente de algumas realizadas após a construção da Central, em 1887.

Além disso, apesar de ser a estação intermediária mais próxima da Estação Central e do núcleo urbano, Paula Lima se encontra em **estado de abandono atualmente**, sendo afetada por depredação, incêndios, descarte de lixo e ocupação temporária de indivíduos em situação de rua. Esse cenário já ocorre por um período prolongado de tempo, apesar das reclamações constantes de moradores da região e habitantes da cidade, que acreditam que o edifício poderia ser restaurado e aproveitado para usos culturais e turísticos locais.

A memória e a história da estação possuem um risco significativo de serem perdidas gradualmente, dependendo, muitas vezes, de relatos individuais da memória local de moradores e transeuntes para remontar o que ocorreu no local. Um exemplo disso é o relato abaixo, registrado digitalmente em um blog, por um visitante que

fotografou a estação inicialmente em 1999, e, após dez anos, revisitou o local, que continuava em situação semelhante:

“Desci do carro, e fui cercado por várias crianças que moravam, ali, na estação, com seus pais. Eles viram que eu ia fotografar o prédio, e perguntaram se eu era da televisão. Eu disse que não, mas eles continuaram interessados em posar nas fotos. Eu tirei algumas e eles saíram numa delas, descalços, sorrindo com um dos meninos carregando uma grande bola de plástico. Para eles, foi uma festa. (...).

Dez anos depois, eu estive ali outra vez. Não achei os meninos, claro. Afinal, se eles estivessem ali, eu não os reconheceria. Nada mudou, pelo menos para melhor. Paula Lima continua mais esquecida do que nunca, a não ser por seus moradores.” (GIESBRECHT, 2009).

A partir desse relato, é possível notar como muito não foi mudado atualmente. Quinze anos depois, a estação continua em estado de abandono, e frequentemente sendo utilizada como moradia temporária de indivíduos em vulnerabilidade social. Atualmente, a cidade se expande em direção ao sul, onde o edifício está situado, com a construção de novos bairros de perfil predominantemente residencial. Sabe-se que a maioria das estações ferroviárias de São José do Rio Pardo **não possuem qualquer proteção patrimonial**, podendo ser potencialmente subjugadas aos interesses do setor imobiliário (REZENDE, BORTOLUCCI, 2017). A Estação Paula Lima, no entanto, é tombada a nível municipal, o que não vem garantindo, no entanto, sua proteção adequada, uma vez que a deterioração de seu conjunto avança cada vez mais.

**FIGURA 10:** Fotografia registrada a partir do interior do hall principal da estação. Nela, é possível observar o enquadramento da visão de uma árvore do terreno, no sentido à rodovia que atravessa adjacente a parte posterior do terreno  
Fonte: fotografia própria

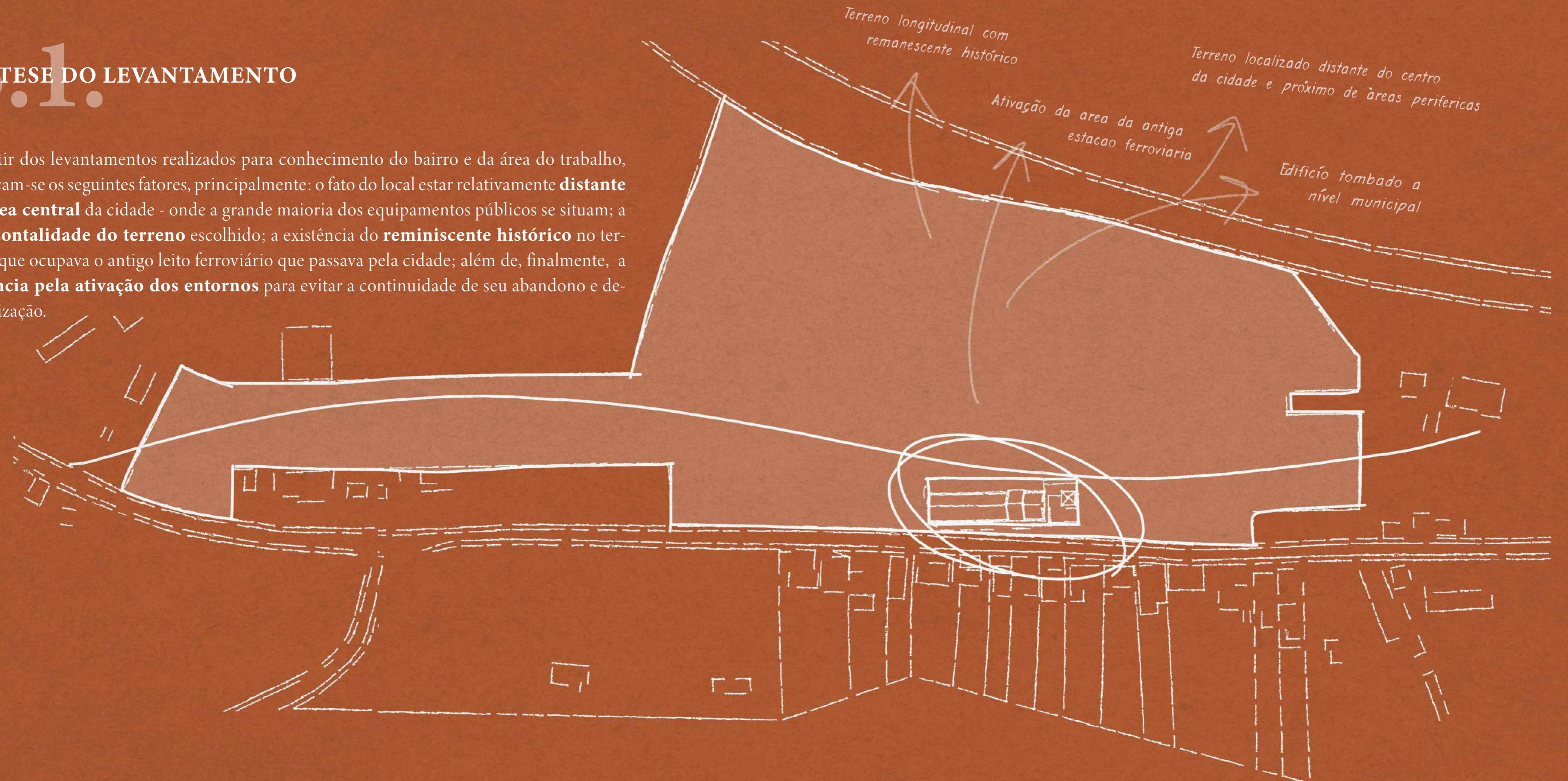


o 3.º projeto

INTERVENÇÃO PROJETUAL E DIAGRAMAS DE ESTUDO

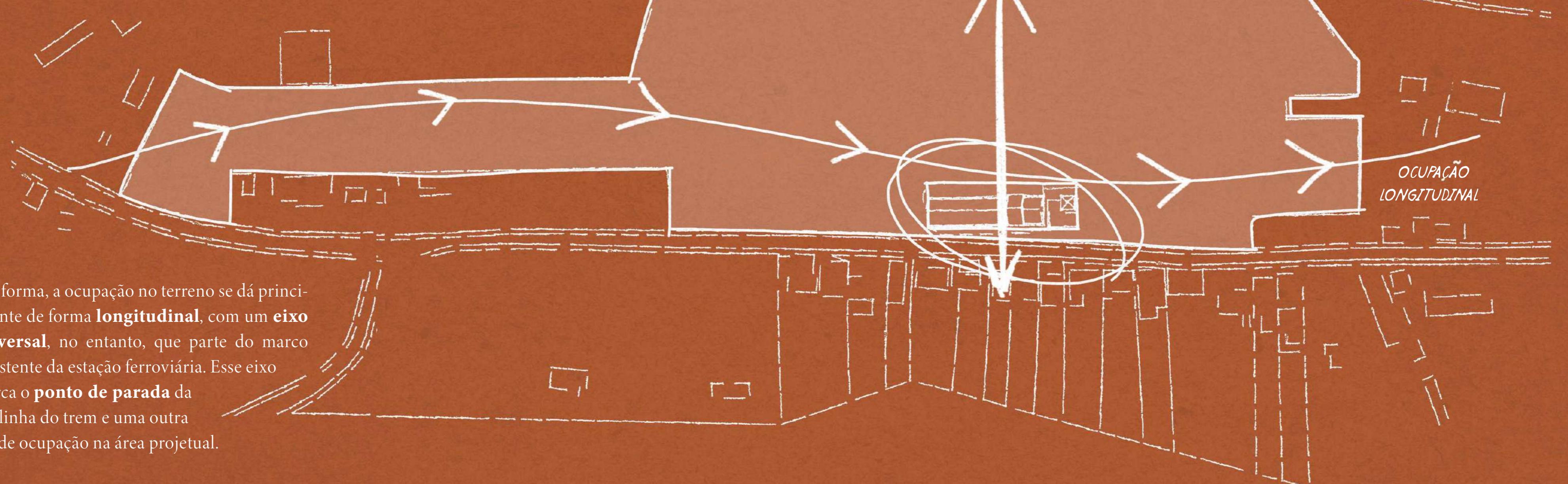
## 3.1. SÍNTESE DO LEVANTAMENTO

A partir dos levantamentos realizados para conhecimento do bairro e da área do trabalho, destacam-se os seguintes fatores, principalmente: o fato do local estar relativamente **distante da área central** da cidade - onde a grande maioria dos equipamentos públicos se situam; a **horizontalidade do terreno** escolhido; a existência do **remanescente histórico** no terreno, que ocupava o antigo leito ferroviário que passava pela cidade; além de, finalmente, a **urgência pela ativação dos entornos** para evitar a continuidade de seu abandono e deteriorização.



## 3.2. PARTIDO PROJETUAL

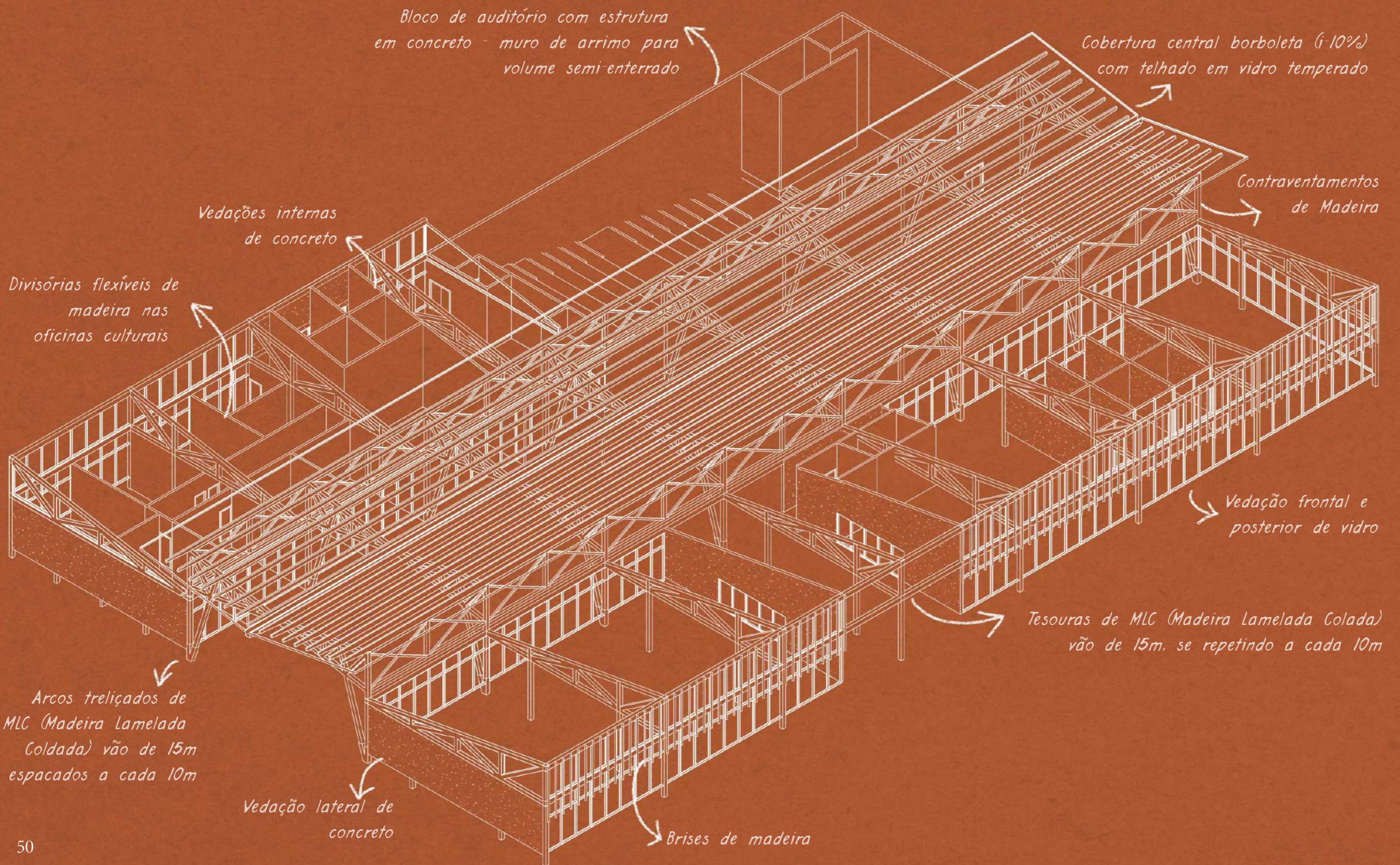
Em relação ao partido projetual, nota-se a necessidade pela **definição de usos** que não sejam esporádicos, mas sim **acessíveis e contínuos para a população local**, principalmente dos bairros próximos à área projetual. Além disso, busca-se trabalhar a **memória ferroviária** existente no local a partir da **linearidade** da implantação do projeto no terreno e a **materialidade** escolhida, que tem como referência elementos presentes na própria estação ferroviária e na cidade de São José do Rio Pardo.



Dessa forma, a ocupação no terreno se dá principalmente de forma **longitudinal**, com um **eixo transversal**, no entanto, que parte do marco preexistente da estação ferroviária. Esse eixo demarca o **ponto de parada** da antigalinha do trem e uma outra formade ocupação na área projetual.

# 3.3.

## MATERIALIDADE



Quanto à materialidade dos espaços do projeto, a foi o material empregado para a maior parte das estruturas propostas. O uso deste material foi inspirado por elementos existentes na fachada da Estação Paula Lima, além de dialogar com espaços de São José do Rio Pardo que empregam o mesmo recurso, principalmente em algumas das pontes que cruzam o Rio Pardo.

A escolha do MLC ao invés da madeira serrada se dá pelas qualidades do material possibilitar grandes vãos, que são adotados em diferentes espaços do projeto. Além disso, se destaca o uso vidro temperado para algumas vedações, conferindo leveza a determinados espaços, enquanto em outros casos é adotado o concreto como vedação e estrutura. No caso do edifício ao lado, as treliças vencem vãos de 15 metros, com repetição de seus elementos a cada 10 metros. Os pilares de madeira são protegidos em sua base por concreto, o que protege o material escolhido da umidade.

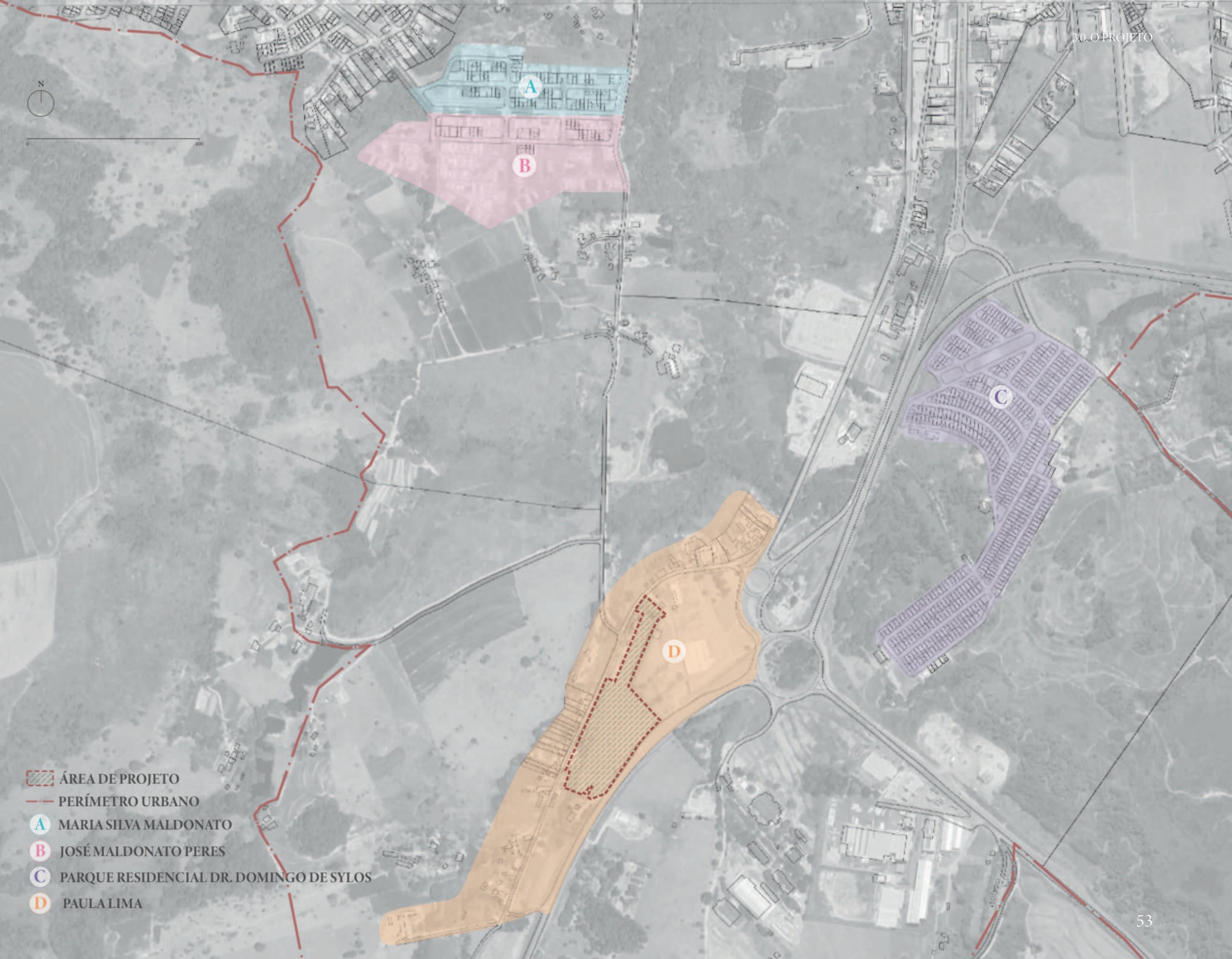
## 3.4. QUESTÕES CENTRAIS

A partir da análise da atual conjuntura cultural, esportiva e de lazer em São José do Rio Pardo, considerando no processo também suas significativas latências, **o projeto propõe um novo equipamento de cultura e esporte** na cidade, buscando atender principalmente um público que não é suficientemente contemplado pelas políticas públicas: os habitantes da periferia do espaço urbano.

A proposição desse equipamento também considera o local e o bairro em que o terreno se insere, uma vez que seu uso e ocupação do solo, apresentado anteriormente (ver item 2.5.), revela uma **ausência de espaços de lazer públicos para seus habitantes**.

Além do bairro Paula Lima, que é, em si, reduzido, levam-se em consideração os bairros próximos Maria Silva Maldonado e José Maldonado Peres (ver mapa ao lado), que retratam uma expansão gradual e recente em direção ao sul da cidade, e o Parque Residencial Domingo de Sylos - já mais consolidado na cidade - com quadras esportivas e espaços de lazer que, apesar de constantemente utilizados, estão em más condições.

Vale ressaltar que essa proposição como um todo teve início com o próprio abandono da Estação Ferroviária Paula Lima, que ocorre



centro de São José, quando em comparação com as demais estações secundárias na cidade. A questão fundamental de **como ativar o uso desse patrimônio arquitetônico e revelar sua importância** para a população riopardense - **mesmo após anos de abandono** - foi um aspecto que permeou constantemente a ação projetual, encontrando, no programa de um centro cultural e esportivo, uma possibilidade que também atende as necessidades locais.

Apesar da expansão da cidade em direção ao sul e a criação de novos bairros na área, o bairro em que o terreno está inserido está próximo dos limites do perímetro urbano, conforme mostrado pelo mapa de bairros, e não possui uma grande movimentação de pessoas além das que moram no local, devido ao seu perfil majoritariamente residencial. Nesse sentido, a proposta do projeto se expande além das dimensões arquitetônicas para ganhar também uma presença urbana e paisagística, ganhando os contornos de um **parque**, com o intuito de ter sua visibilidade garantida não apenas para a população local, principal público alvo do projeto, mas também para quem chega na cidade, considerando seu posicionamento em uma das principais **entradas da cidade** (ver item 2.5.).

**MAPA DE BAIRROS:** Na página anterior, o mapa apresenta quais bairros foram selecionados para um entendimento mais aprofundado na área. Indicados por cores e letras, temos: A) bairro Maria Silva Maldonato; B) bairro José Maldonato Peres; C) bairro parque residencial Dr. Domingo de Sylos e, por último, D) bairro Paula Lima, onde o projeto está inserido e destacado por uma hachura. Além disso, é destacado o perímetro urbano, ressaltando como esses bairros estão na periferia sul da cidade.

Fonte: autoria própria

**11** - Como ponto principal de chegada ao terreno do projeto, a Estação Paula Lima preserva sua volumetria atual, mas passa por um processo de restauro que preserva grande parte das características originais do edifício. Essa intervenção foi responsável por selecionar e substituir apenas as partes do edifício que foram afetadas de forma irreparável, como partes da estrutura de madeira do telhado, carbonizadas pelo incêndio que ocorreu no prédio (ver capítulo 2.5.) e os forros e pisos que cederam ao longo dos anos sem manutenção.

Com base no **partido projetual** apresentado (item 3.2.), o projeto foi pensado a partir de uma **implantação longitudinal** no terreno, dialogando tanto com o próprio formato da área como com o simbolismo da linha férrea que, apesar de removida do local, marcou a história do bairro, com a criação da Estação Paula Lima<sup>11</sup>. Esta última, no entanto, marca o principal ponto de parada no percurso do projeto: além de ser, historicamente, uma parada do Ramal do Rio Pardo, ela inaugura um eixo transversal que interrompe a ocupação primordialmente horizontal no terreno.

A partir dela foram criados dois volumes, paralelos, espaçados entre si por um pátio coberto: de um lado nota-se a biblioteca do complexo, enquanto do outro, um auditório e oficinas para aulas diversas. Nota-se, portanto, que trata-se de um **eixo cultural**, em que estão concentradas as principais atividades relacionadas com esse uso no projeto. Entre os dois volumes e a Estação, no entanto, conserva-se um respiro de aproximadamente 25 metros, distanciando respeitosamente os novos edifícios do remanescente histórico local.

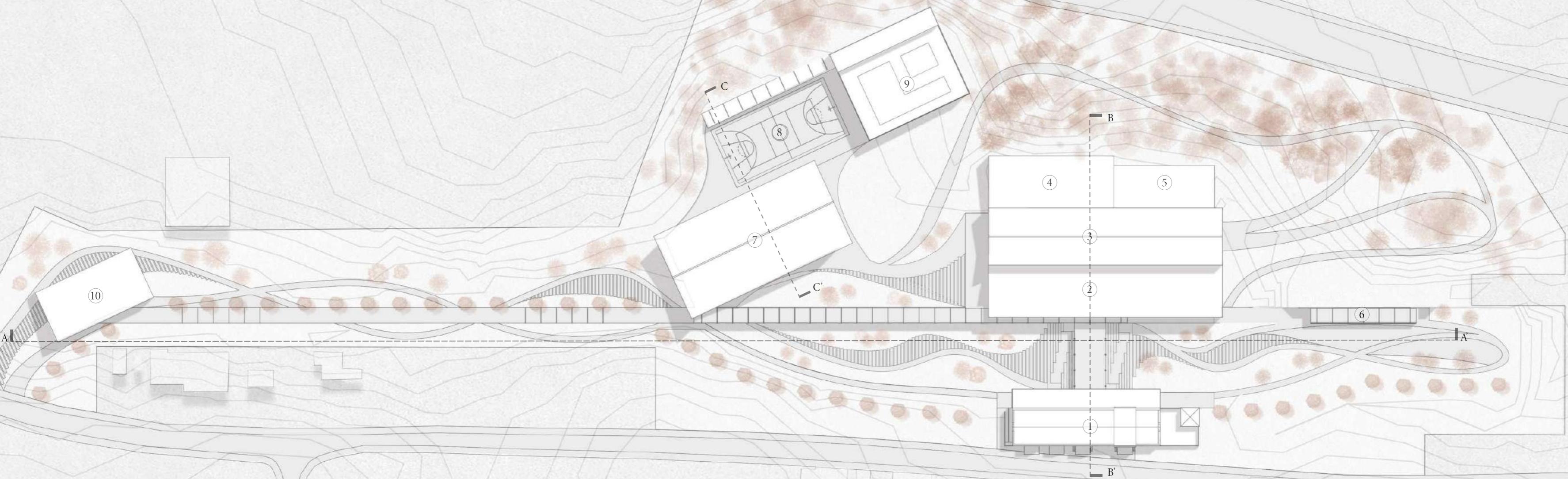
Esse espaço é ocupado por uma **faixa sinuosa** que atravessa e conecta todo o projeto. Isto é, além de demarcar a ocupação longitudinal da área projetual, esse elemento é responsável por interligar toda a proposta.

## PROPOSTA PROJETUAL 3.5

## IMPLEMENTAÇÃO GERAL

0 10 20 50 100

N



## LEGENDA

- |   |                    |    |                    |
|---|--------------------|----|--------------------|
| 1 | ESTAÇÃO PAULA LIMA | 6  | RESTAURANTE        |
| 2 | BIBLIOTECA         | 7  | QUADRA COBERTA     |
| 3 | PÁTIO COBERTO      | 8  | QUADRA DESCOBERTA  |
| 4 | OFICINAS           | 9  | PISCINAS           |
| 5 | AUDITÓRIO          | 10 | PAVILHÃO DE FEIRAS |

## PLANTA DE PISOS

0 10 20 50 100



## LEGENDA

Projeção de edifícios	
Grama	
Piso concreto	
Espelho d'água	
Piso pedriscos	

## PLANTA DE VEGETAÇÃO

## LEGENDA



Projeção de edifícios	
Grama	
Piso concreto	
Espelho d'água	
Piso pedriscos	
Vegetação - grande porte	
Vegetação - médio porte	
Ipês amarelos	
Vegetação - rasteira	





A partir da implantação geral e sua perspectiva aérea, nota-se que a ocupação longitudinal do terreno é demarcada por outros volumes adicionais que inauguram outros usos no projeto, além dos culturais já mencionados. Próximo ao eixo cultural, interligado por um caminho suave que parte do pátio coberto, localiza-se o **conjunto esportivo**, composto de dois volumes principais: a quadra coberta e o volume das piscinas. entre eles localiza-se uma quadra descoberta com uma arquibancada, usada por aqueles que assistirão os jogos esportivos do local.

Esses espaços já citados, além de concentrarem os usos culturais e esportivos do programa, estão localizados num núcleo mais próximo à estação ferroviária. No entanto, considerando a ocupação longitudinal do terreno já mencionada no partido, era de interesse do projeto que os visitantes tivessem pontos de atração nas duas extremidades do terreno e, dessa forma, tivessem interesse de cruzar e passear pelo local linearmente, de maneira semelhante ao **percurso da linha férrea** pré-existente.

Dessa forma, na extremidade direita do terreno foi criado um **restaurante** que, além de atender as pessoas que passam o dia no local, poderá ser mais um atrator para as pessoas da cidade que procuram um local próximo à natureza para ter uma refeição - não necessariamente as mesmas que realizam atividades culturais e esportivas no complexo.

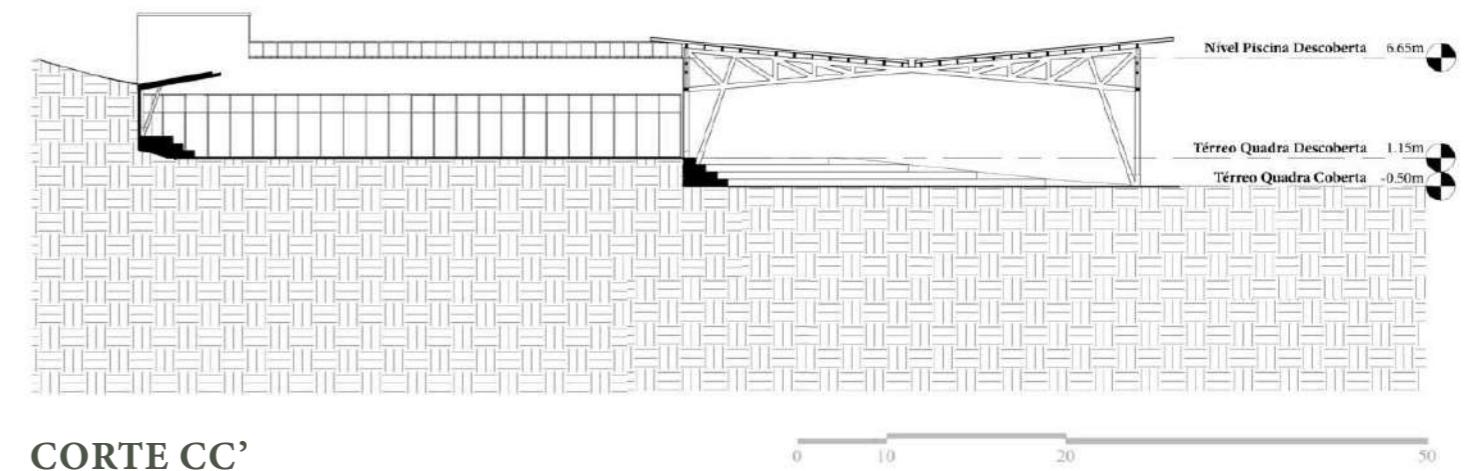
Já na extremidade esquerda do projeto, localiza-se uma segunda entrada do projeto além da própria estação ferroviária, mais próxima daqueles que chegam ao projeto pelo ponto de ônibus do bairro (ver mapa de uso e ocupação do solo - item 2.3.). Nesse espaço é recuperado um uso tradicional de São José do Rio Pardo: as feiras de produtos naturais próximas à Estação Central. Na cidade é bastante comum aos fins de semana ocorrerem essas feiras que atraem pessoas de diferentes bairros da cidade, nem sempre próximos ao local.

No caso da Estação Paula Lima, essa atividade ainda não foi implementada próxima ao local, e possibilita a atração de pessoas de bairros próximos ao local para realizar compras de hortaliças, verduras e legumes semanalmente, que podem utilizar da ocasião para conhecer o complexo do Centro Cultural e Esportivo Paula Lima. O resgate dessa tradição é promovido por meio de um outro volume nessa entrada do projeto, o **pavilhão de feiras**, que promove um espaço coberto para esse uso na área projetual.

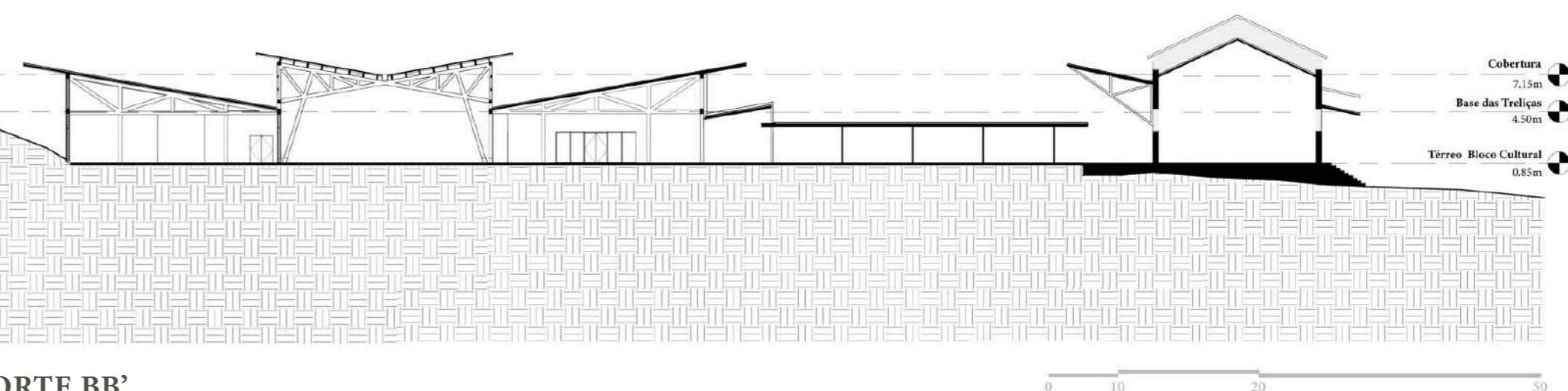
Os cortes ao lado apresentam algumas relações espaciais do eixo cultural, do complexo esportivo e uma visão geral da implantação dos edifícios longitudinalmente no terreno.



CORTE AA'

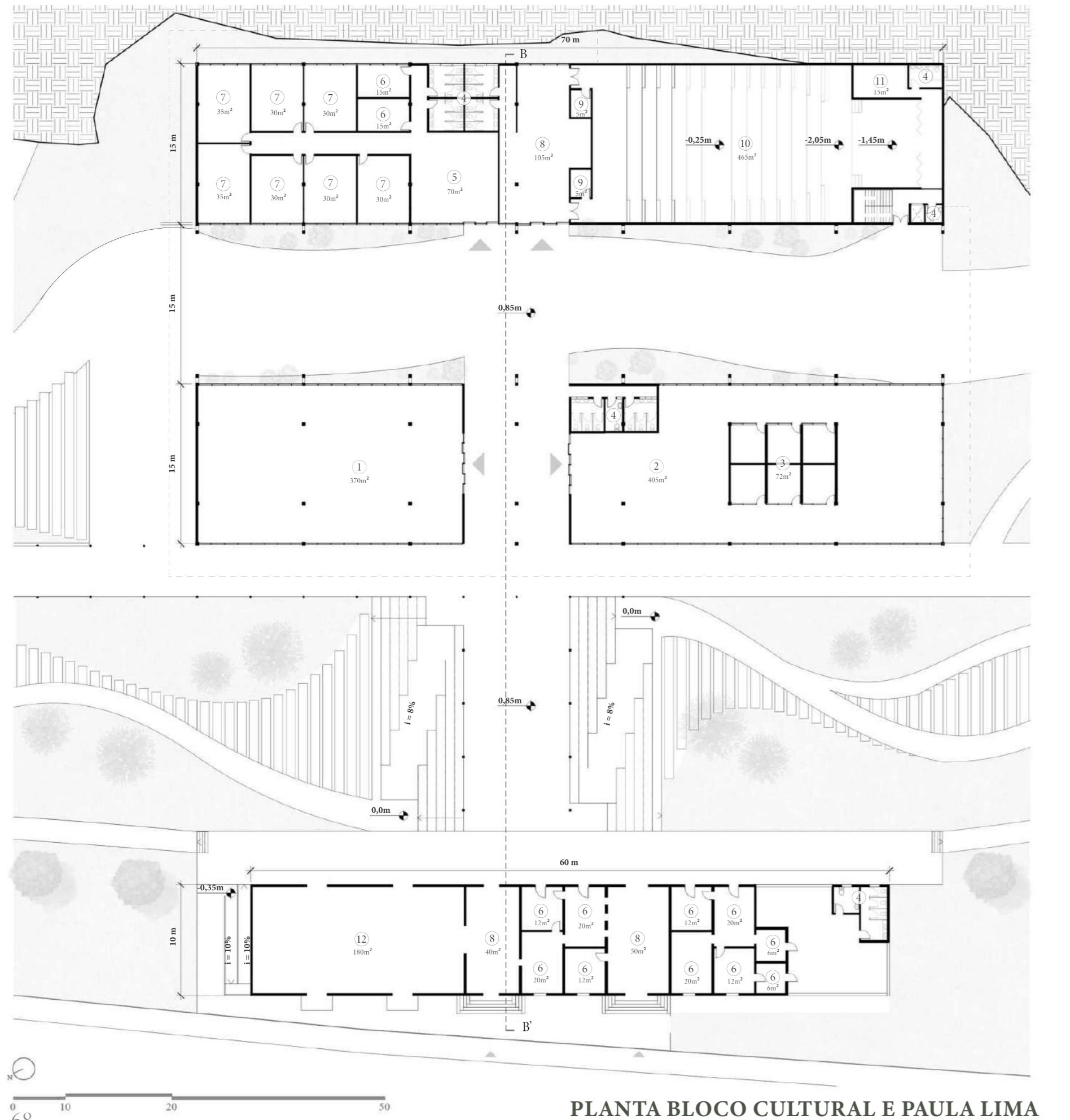


CORTE CC'



CORTE BB'

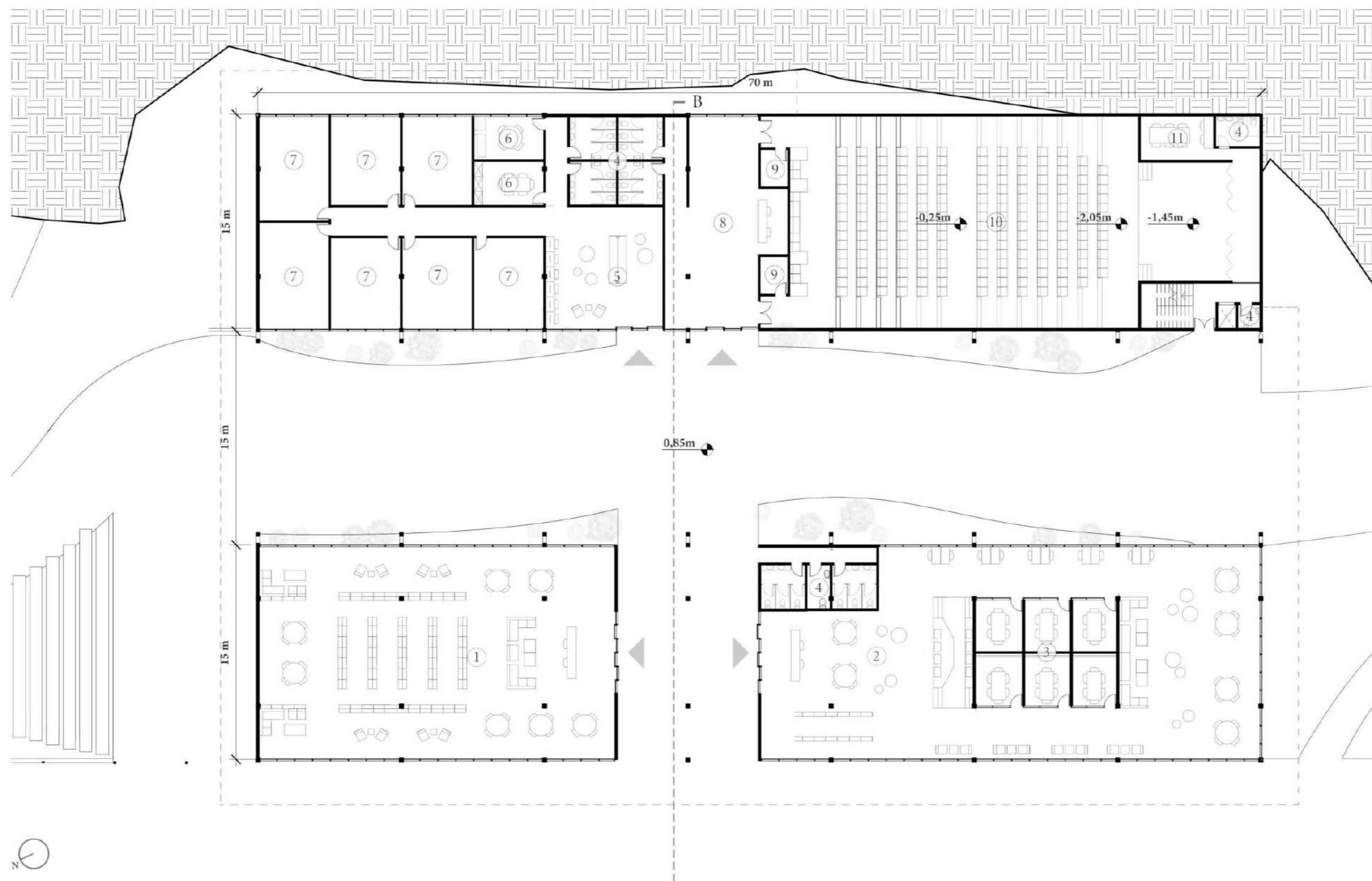




12 - Considerando esse espaço como um centro de distribuição, possivelmente o mesmo se tornaria como uma grande passagem, fugindo dos intuios desejados do projeto. Nesse sentido, foram pensados novos usos que poderiam estimular um maior tempo de presença dos visitantes no interior do edifício.

Abordando de maneira mais aprofundada cada espaço do projeto, ao lado é possível verificar a planta baixa do eixo cultural, composto pela **estação, biblioteca, oficinas e auditório**. No caso da estação ferroviária, após recuperada, além de principal ponto de acesso ao terreno, a estação assume a função de centro distribuidor da proposta, onde os visitantes se dividem para ir para seus distintos ambientes. Ademais, o edifício também abriga salas administrativas e uma cafeteria. Este último ambiente se localiza em uma das maiores salas da estação, no intuito de promover o uso do edifício além das salas administrativas e da passagem para outros locais, visando, por fim, estimular o contato e maior tempo de permanência da população no interior do remanescente histórico<sup>12</sup>.

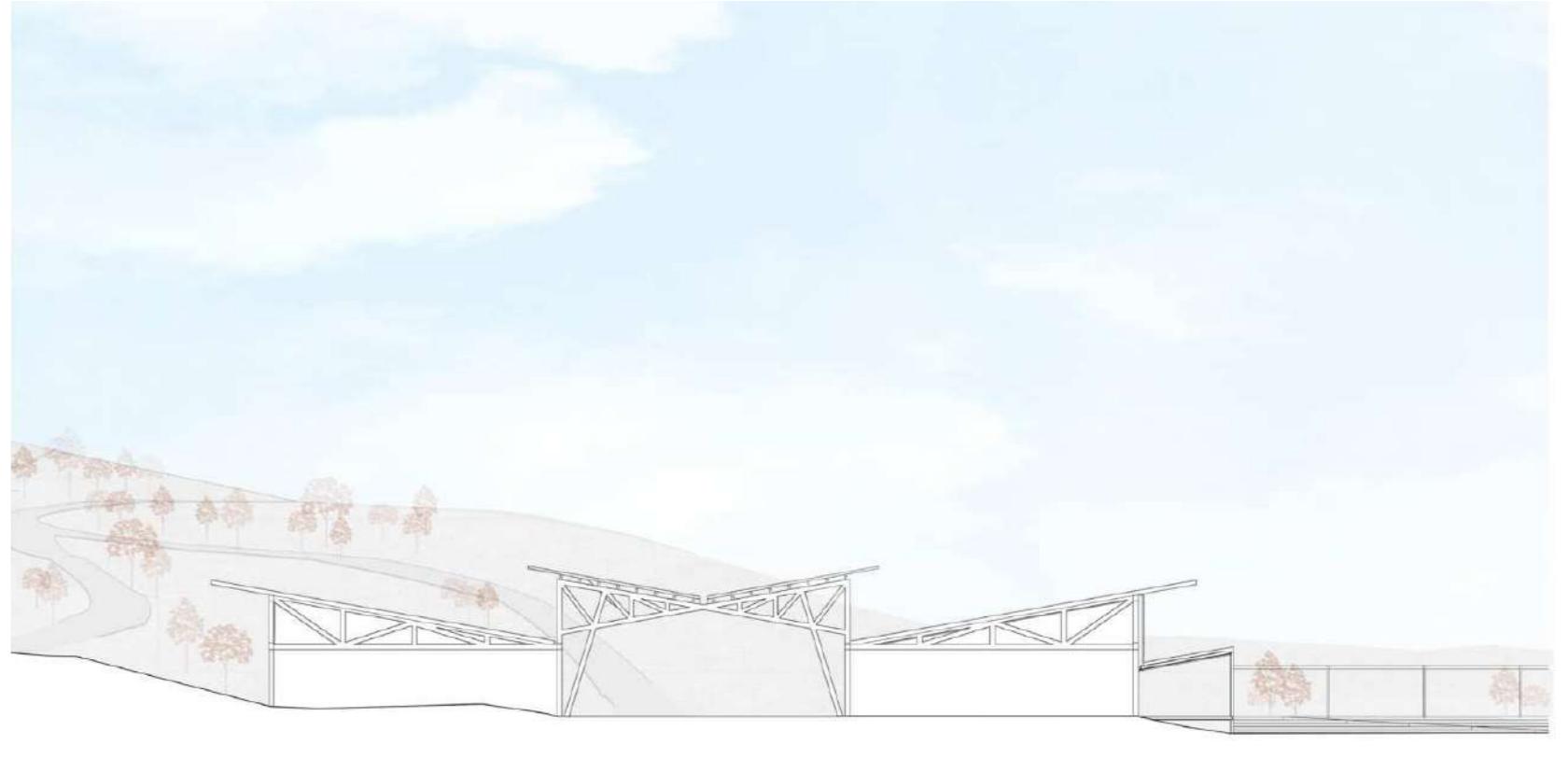
A biblioteca se divide em dois núcleos: o acervo, à esquerda, e o espaço coletivo de leitura e estar, à direita. Vale ressaltar que ambos possuem espaços de apoio para consulta e leitura dos livros, no entanto, o núcleo da direita possui como principal foco ser essa área de conforto para leitura e estudo, uma vez que a biblioteca da cidade não possui um espaço dedicado de estar para as pessoas que a visitam. Mais ao fundo, à esquerda se localizam as salas de oficinas, em que são ministradas aulas diversas para a população da cidade, como informática, costura, pintura, teatro, entre outros. Essas atividades se associam e extendem as já existentes da Fábrica de Expressão, escola de artes municipal de São José do Rio Pardo. Vale ressaltar que as divisórias das salas são removíveis, possibilitando a flexibilidade de criar espaços maiores ou menores para as aulas, dependendo da demanda do curso. Já à direita, no mesmo bloco, se localiza o auditório do conjunto, capaz de abrigar 215 pessoas.





FACHADA NOROESTE

0 10 20 50



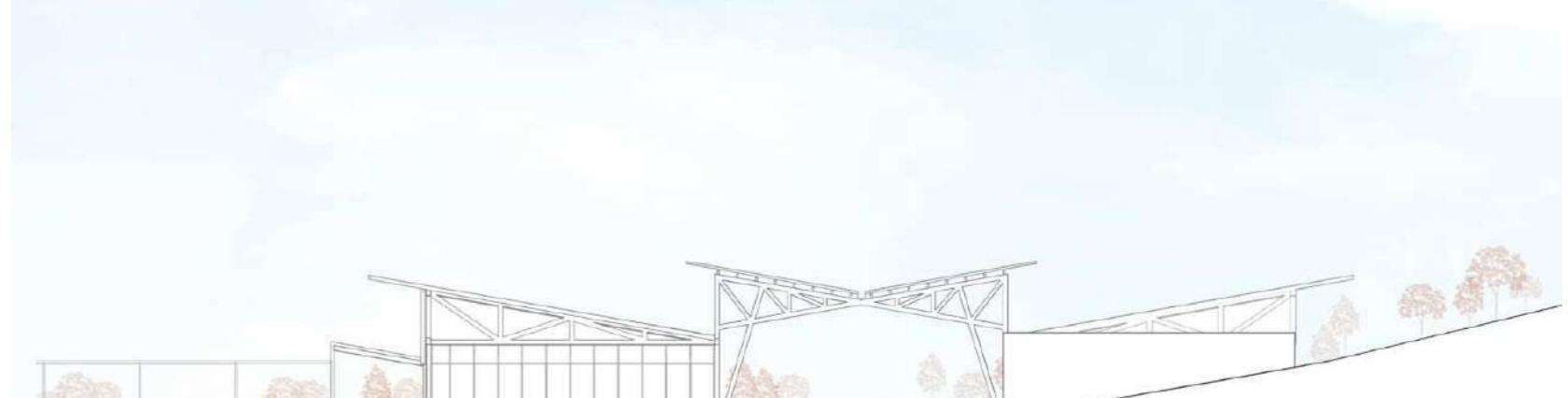
FACHADA NORDESTE

0 10 20 50



FACHADA SUDESTE

0 10 20 50

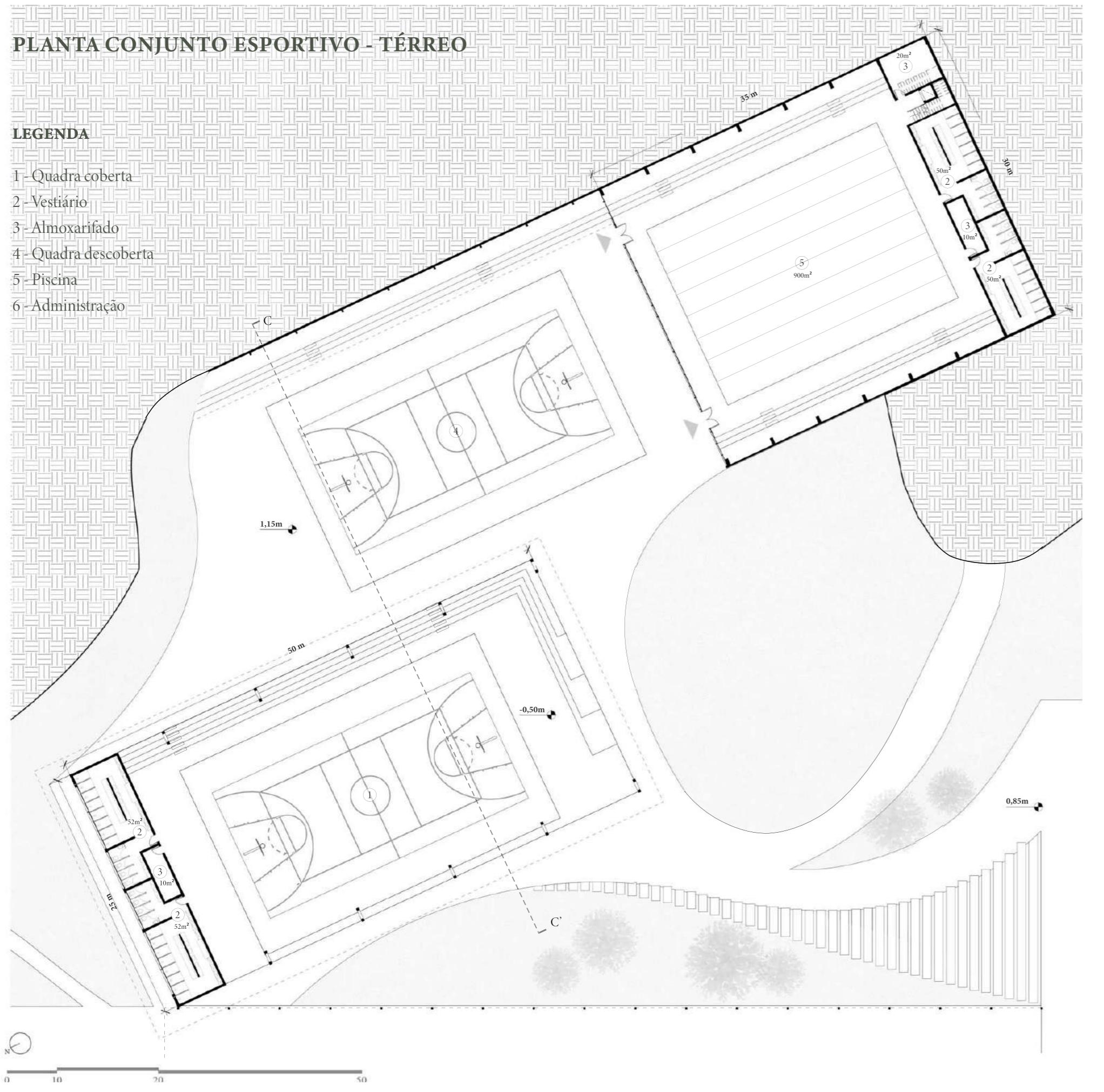


FACHADA SUDOESTE

0 10 20 50

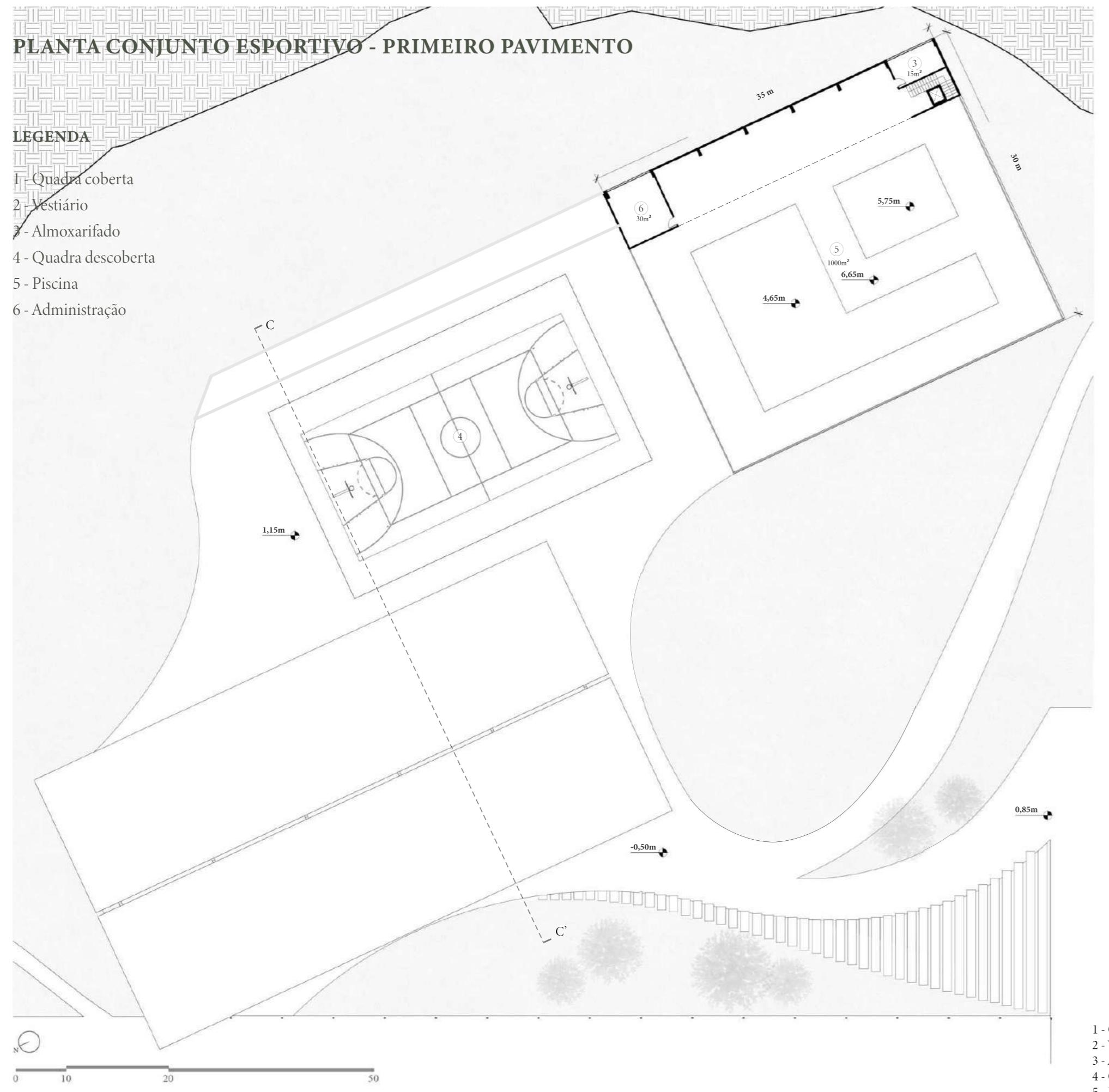






Um dos pontos a ser ressaltado do eixo cultural é a ligação entre a biblioteca e a Estação Paula Lima. Nela se cria uma passagem coberta que se associa a uma rampa, que, por sua vez, se integra com o desenho das escadas até atingir o nível do solo, onde se desenvolve o desenho sinuoso que percorre todo o projeto, acompanhado de um caminho de **ipês amarelos** espaçados de maneira regular. Nesse percurso, se situam alguns bancos que surgem a partir do desenho do piso e permitem tanto o descanso como a exploração de crianças ao subir e brincar com o mobiliário. A escada associada com a rampa, por sua vez, possui um desenho sutil de integração entre os dois elementos e degraus largos, que promovem o uso da mesma como espaço de estar e descanso. Outro espaço que deve ser destacado é o pátio coberto do eixo cultural, um espaço multifuncional para atividades culturais, podendo abrigar exposições artísticas, feiras de livro, entre outros.

Ao lado é possível visualizar a planta baixa do térreo do complexo esportivo, que inclui quadra e piscina cobertas e descobertas, além de seus respectivos vestiários e espaços de apoio, como almoxarifados para depósito de equipamentos esportivos. Um dos elementos que chama atenção é a arquibancada da quadra coberta, que vence um desnível de 1,65m (ver corte CC') e também se associa com uma rampa, que conecta o seu nível com o bloco das piscinas e da quadra descoberta. De maneira semelhante ao pátio coberto do eixo cultural, a estrutura da quadra é **arcos treliçados de estrutura de madeira**, que enquanto no pátio as mesmas vencem um vão de 15m, na quadra o vão corresponde a 25m, medida necessária para abrigar uma quadra poliesportiva.

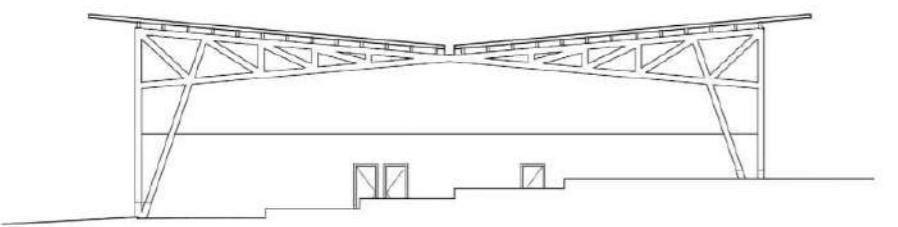


Uma característica marcante da quadra coberta é que a mesma é bastante aberta, possibilitando o cruzamento de pessoas de forma direta para a quadra descoberta, a vista dos entornos vegetados e a visibilidade da outra quadra, no patamar acima. Essas características podem ser verificadas na perspectiva da página a seguir.

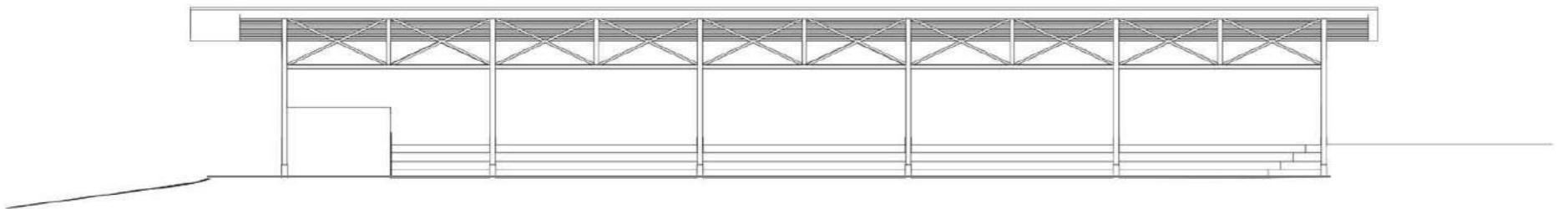
Já o **bloco de piscinas** possui **estrutura em concreto**, escolha feita pela melhor adequação com a umidade do espaço e conciliação com os muros de arrimo necessários, uma vez que o bloco se encontra semi-enterrado no desnível do terreno. O uso de vidro na fachada em frente à quadra descoberta, no entanto, permite a entrada de luz para a piscina coberta (ver corte CC').

No nível acima se encontra a piscina descoberta, que além de possibilitar o banho de sol dos visitantes do complexo, também possui a função de **mirante do projeto**, com uma vista ampla para a vegetação do entorno e do próprio projeto, como mostram as próximas perspectivas. Nesse nível é possível ver os dois conjuntos de arcos treliçados do projeto, ambos sustentando coberturas em borboleta. A materialidade é bastante parecida, com estrutura e contraventamentos em madeira, no entanto a cobertura do pátio é translúcida, permitindo a passagem filtrada de luz, enquanto a da quadra coberta é completamente opaca. Deste ângulo também é possível visualizar a passagem coberta que conecta o eixo cultural com o complexo esportivo, um percurso coberto com pilares espaçados a cada 5m (em um diálogo com o ritmo do eixo cultural, com treliças e pilares a cada 10m). Esse ritmo também evoca simbolicamente o ritmo dos trilhos da antiga linha férrea.

**FACHADAS - QUADRA COBERTA**



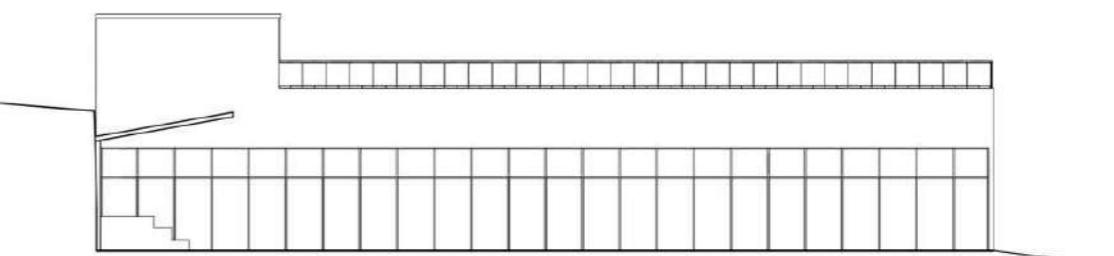
**FACHADA SUL**



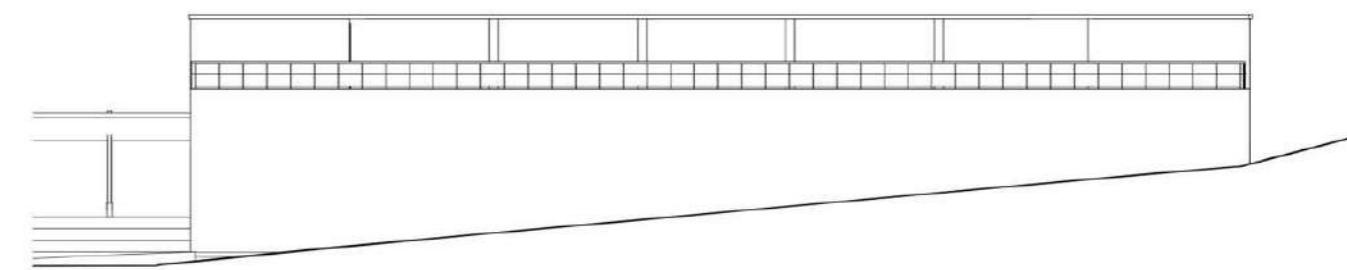
**FACHADA OESTE**

0 10 20 50

**FACHADAS - BLOCOS PISCINA**



**FACHADA NORTE**

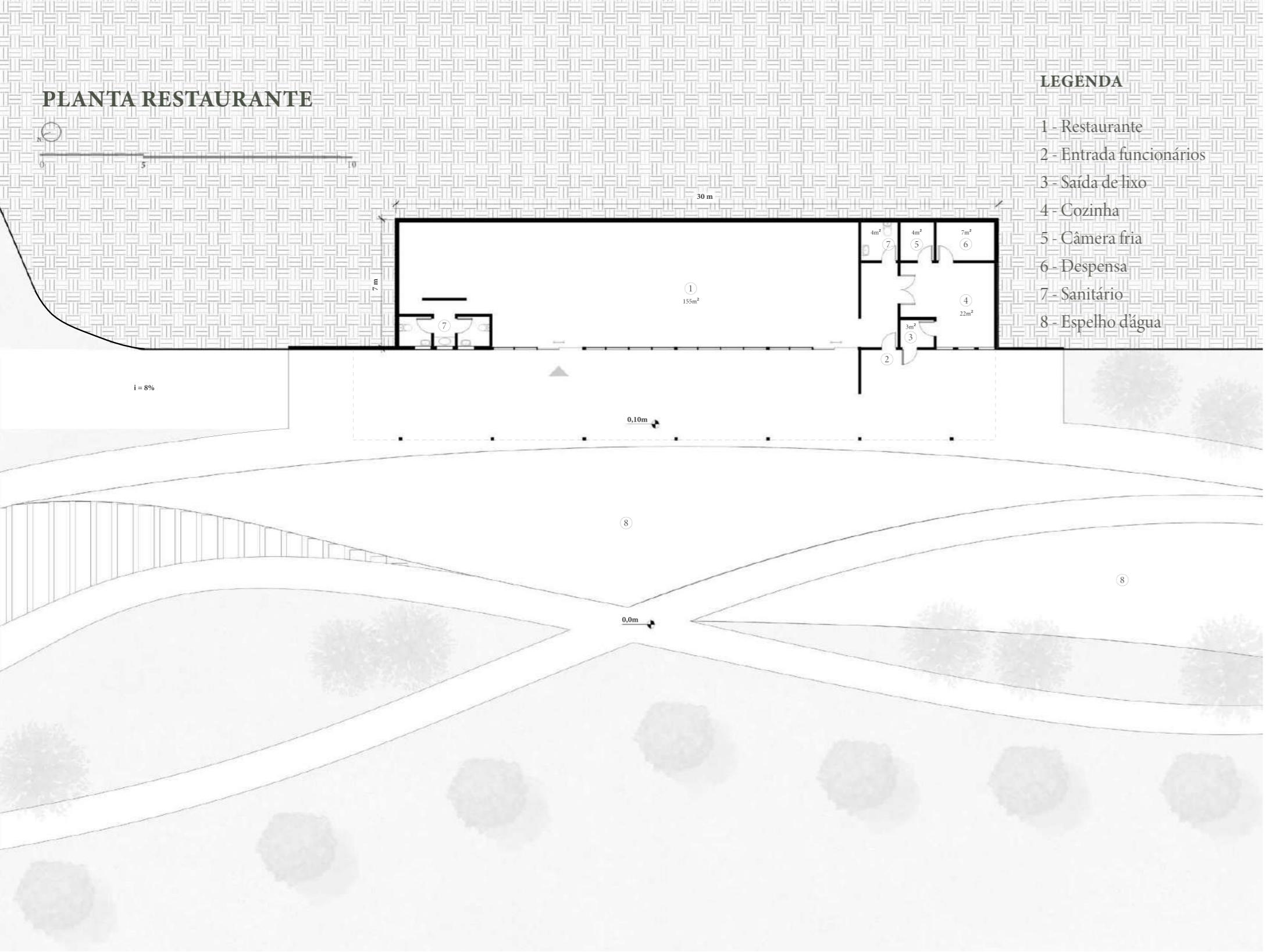


**FACHADA OESTE**

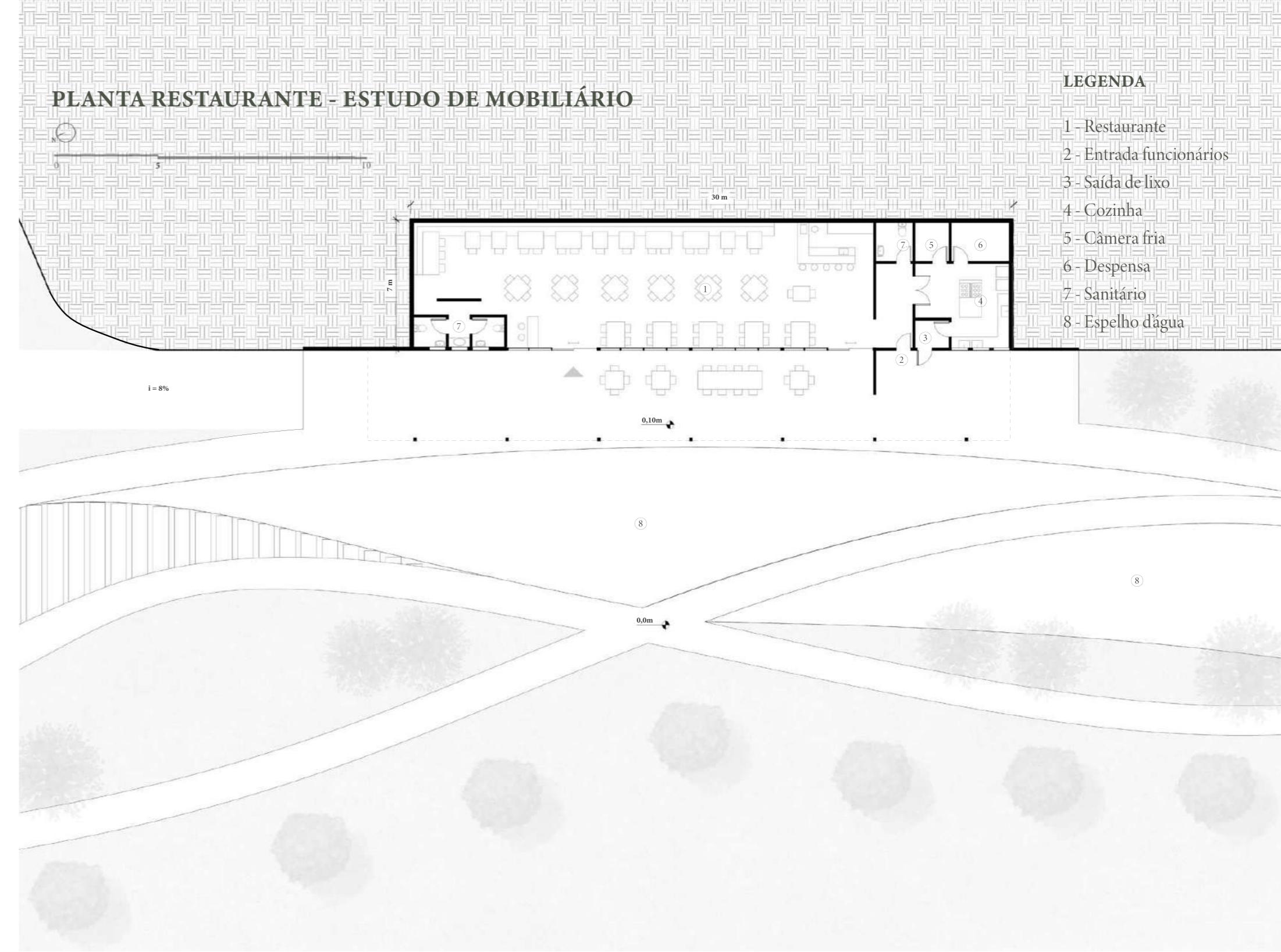
0 10 20 50







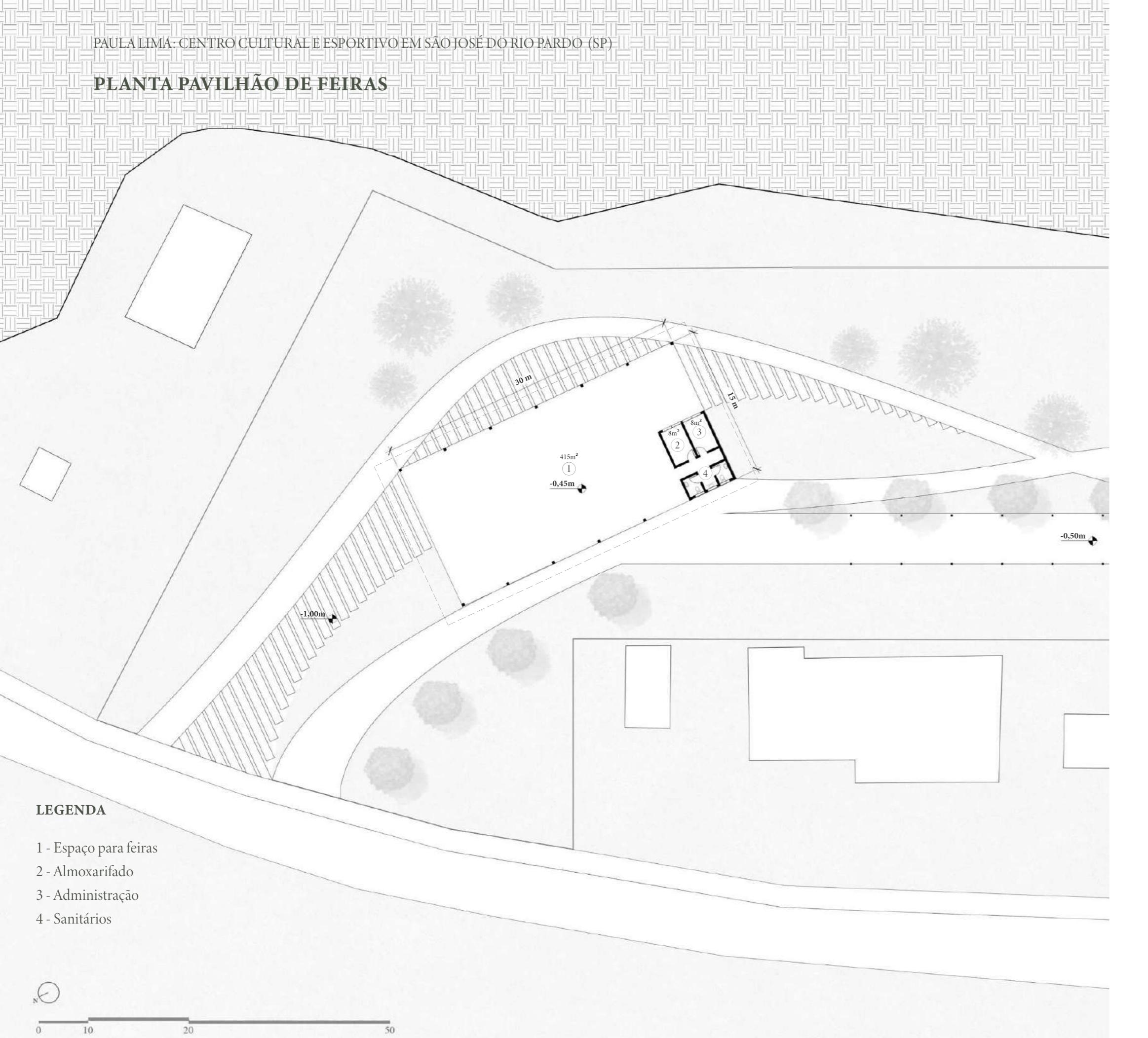
A partir do caminho fluido que percorre o projeto, é possível chegar, em uma das extremidades, até o restaurante. Nesse espaço, optou-se por realizar um volume bastante discreto, **enterrado no desnível** do terreno, com a fachada desenterrada com vedação de vidro, permitindo tanto a entrada de luz quanto a vista para o espelho d'água. Além disso, a fachada envidraçada permite a reflexão da paisagem dos entornos vegetados dos arredores do lago. Em frente ao restaurante existe uma área coberta, possibilitando a colocação de mesas no espaço exterior em dias mais quentes ou para visitantes que preferem estar mais próximos da natureza.



Essa cobertura externa é alinhada com a cobertura que serve de passagem entre o eixo cultural e o complexo esportivo, além de seguir o mesmo ritmo de espaçamento a cada 5m e mesma materialidade, permitindo a conexão visual e a referência simbólica ao leito ferroviário novamente. Quanto à organização espacial do restaurante, a entrada dos visitantes é separada da entrada dos funcionários, que também possuem banheiros separados. A cozinha possui despensa, câmera fria, além de saída distinta das outras para a saída de lixo, com uma antecâmara própria.



## PLANTA PAVILHÃO DE FEIRAS

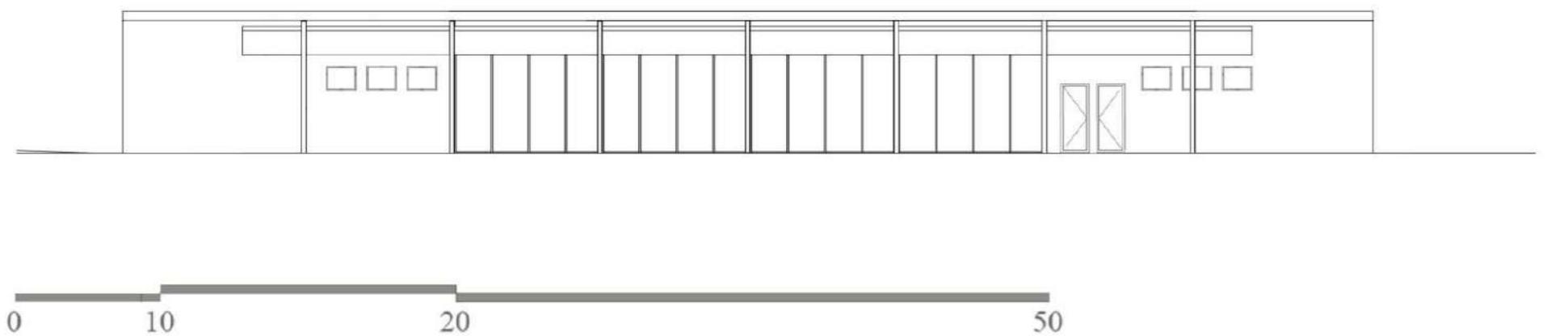


O restaurante ainda se conecta com um percurso que se apresenta na parte posterior do terreno, amplamente e densamente vegetada, que separa o projeto da rodovia que percorre a parte superior da área de projeto. Esse espaço de passeio, por sua vez, também se conecta a outra extremidade da proposta, possibilitando um **círculo** para quem deseja apenas caminhar em um ambiente vegetado. Nessa outra extremidade se situa o **pavilhão para feiras**, como mencionado anteriormente, onde se expande a tradição já existente em São José do Rio Pardo de realizar feiras de produtos naturais próximos à estação ferroviária. Dessa forma, no caso do projeto, o público alvo é principalmente as pessoas que moram nos bairros próximos à área de projeto, uma vez que os mesmos não possuem um espaço próprio para feiras nas proximidades.

Vale ressaltar mais uma vez que o percurso que se inicia nessa ponta do terreno é acompanhado por um **caminho de ipês amarelos**, árvore muito presente e popular em São José do Rio Pardo, fazendo referência a elementos da natureza local. A estrutura do pavilhão de feiras é também de madeira, dialogando com o mesmo formato de treliças existentes nos volumes da biblioteca e das oficinas, com mesmo desenho e inclinação. Isso constitui um vocabulário formal do projeto, que é reforçado por suas próprias construções.

Por fim, o projeto busca oferecer um novo espaço de lazer, cultura e esporte para a cidade e para a população local, que não possui muitos pontos de atração públicos semelhantes. Busca-se ativar essa área para impedir mais uma vez o abandono deste importante reminiscente histórico ferroviário, a Estação Paula Lima.

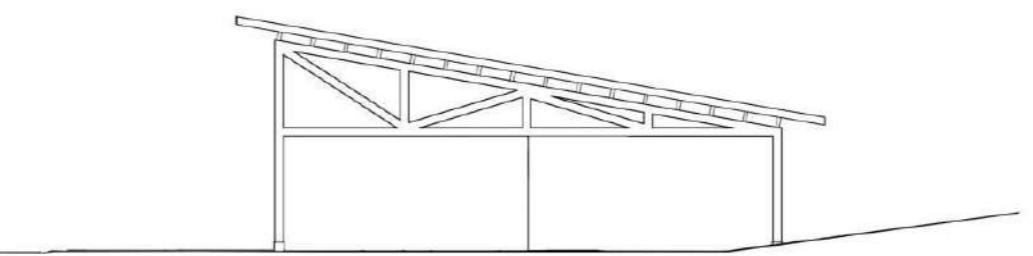
FACHADA - RESTAURANTE



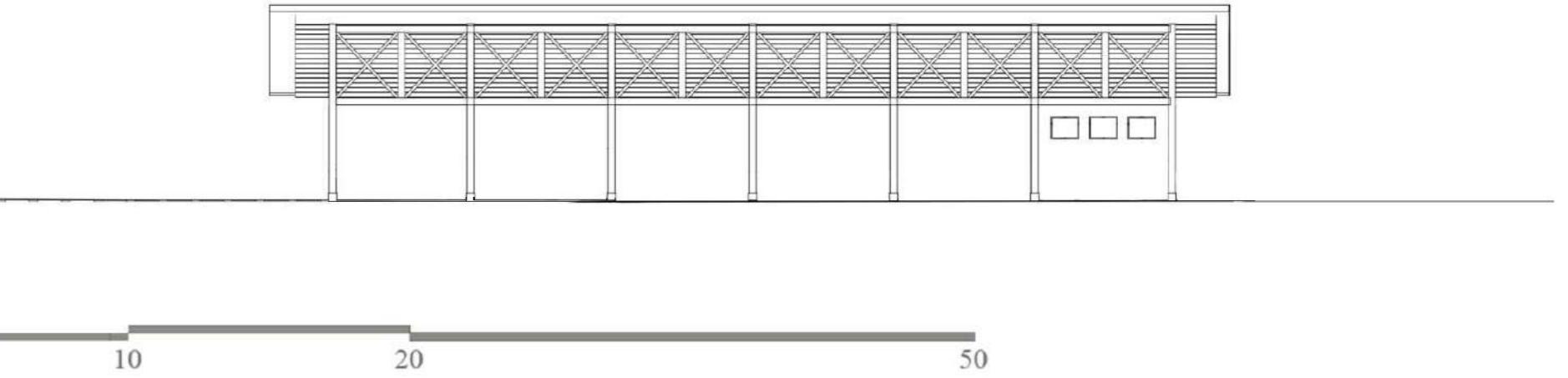
FACHADA NOROESTE

FACHADAS - PAVILHÃO DE FEIRAS

FACHADA SUL



FACHADA OESTE







## 3.6. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Como principais referências projetuais, é possível destacar o **Kimbell Art Museum Expansion**, por Renzo Piano, que cria um volume adicional paralelo à preexistência, a obra de Louis Kahn de 1972. Ademais, cria-se um espaçamento respeitoso entre os edifícios, possibilitando um respiro ao original. O novo edifício dialoga com o original de maneira delicada, reinterpretando elementos de seu ritmo e composição em uma concepção mais contemporânea.

**FIGURA 11:** Imagem do Kimbell Art Museum Expansion, de Renzo Piano, ao lado do Kimbell Art Museum de Louis Kahn.

**Fonte:** Fotografia por Nic Lehoux, Robert Laprelle, Robert Polidori, Aerial Photography, Inc (2013).

**FIGURA 12:** Imagem da Casa em Baião, por Eduardo Souta de Moura. Na foto, é notável como o volume se insere de maneira discreta no terreno, semi-enterrada, e o uso das esquadrias de vidro na única lateral livre permite o reflexo da paisagem na fachada da casa, quando os vidros são fechados.

**Fonte:** Fotografia por Gabriel Botasso (2024).

Já a obra de Eduardo Souta de Moura, com a **Casa em Baião** (1993) se insere de maneira muito discreta no terreno, semi-enterrada, e o uso das esquadrias de vidro na única lateral livre permite o reflexo da paisagem na fachada da casa, quando os vidros são fechados. Esse tipo de implantação discreta inspirou o a forma que o volume do restaurante foi proposto no presente projeto, permitindo sua inserção no terreno de desnível acentuado de maneira muito discreta.



Em relação ao programa escolhido para o projeto, é possível destacar o Sesc 24 de Maio e o Sesc Guarulhos. Primeiramente, como aspectos fundamentais do projeto do **Sesc 24 de Maio** que influenciaram o projeto, o projeto utiliza edifícios preexistentes para um projeto de um edifício que abriga um equipamento cultural e esportivo.

É importante destacar que, no entanto, neste caso, é um único bloco que abriga todas as funções do programa. No projeto desenvolvido, as funções se espalham pelo terreno da área projetual.

**FIGURA 13:** Imagem do Sesc 24 de Maio e sua rampa articuladora. É possível visualizar também a transparência do espaço e a grande entrada de luz, aspectos que influenciaram o projeto.

Fonte: Fotografia por Nelson Kon

**FIGURA 14:** Imagem do Sesc Guarulhos. Na figura, é possível ver o pátio coberto do edifício, com aspecto parecido com o da proposta do Centro Paula Lima.

Fonte: Fotografia por Nelson Kon

O projeto do **Sesc Guarulhos**, de maneira semelhante, abriga as funções do programa em um único volume, servindo de referência em um primeiro momento para o projeto. O que permaneceu como referência projetual, no entanto, foi a grande permeabilidade, com seu pátio coberto multifuncional que articula os espaços do projeto, além da vegetação existente nesse local que amarra diferentes ambientes.

Ambos projetos seguem o programa de um Sesc, que também se assemelha com a proposta desejada para o Centro Paula Lima em São José do Rio Pardo, por seu perfil cultural, esportivo e de lazer, de maneira simultânea.

## REFERÊNCIAS

CHOAY, F. **A Alegoria do Patrimônio**. Capítulo VI. São Paulo, UNESP. 2001, pp.205-258.

GIESBRECHT, R. Os meninos de Paula Lima e o trem do governador. **Blog do Ralph Giesbrecht**, 2009. Disponível em: <https://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2009/05/os-meninos-de-paula-lima-e-o-trem-do.html>. Acesso em: 14 março 2024.

KOCIAN, R. **O uso de ambientes virtuais para formulação de políticas públicas para os equipamentos de lazer esportivo de São José do Rio Pardo/SP**. 2017.

KOCIAN, R. C.; KOCIAN, L. L. R.; VENDITTI JÚNIOR, R. Legado? ou “Largado”?! Análise da Manutenção dos Equipamentos de Lazer Esportivo de São José do Rio Pardo/SP após os Jogos Regionais de 2015. **LICERE - Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, Belo Horizonte, v. 21, n. 3, p. 272–298, 2018. DOI: 10.35699/1981-3171.2018.1870.

KUHL, B. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos do restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

MENEGALDO, A., et al. OS RAMAIS DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO EM CAMPINAS-SP E SÃO JOSÉ DO RIO PARDO-SP: SIG histórico e novas narrativas sobre os agentes modeladores do território e da cidade. In: V CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO “Os legados para nosso futuro”, 2020, Campinas. **Anais** [...]. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas e Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2020. p. 164-173.

REZENDE, N. **A cidade de São José do Rio Pardo e as moradias do Centro Histórico (1865-1940)**. 2019. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2019. doi:10.11606/D.102.2019.tde-07062019-114956.