

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

Bruno Eduardo Satin

Transcurso: Projeto de estação ferroviária em Mogi Guaçu

Trabalho Final de Graduação, sob
a orientação do Prof. Antônio Carlos
Barossi para o curso de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de São Paulo

SÃO PAULO
2017

NOME

Bruno Eduardo Satin

BANCA

Prof. Dr. Antonio Carlos Barossi

Prof^a. Dra. Helena Ayoub

Prof. Dr. João Sodré

TÍTULO

Transcurso: Projeto de estação ferroviária em Mogi Guaçu

RESUMO

O objeto de trabalho deste TFG consiste no projeto arquitetônico de uma estação ferroviária para o município de Mogi Guaçu.

A trajetória histórica desta cidade é, assim como diversas outras cidades do interior do estado de São Paulo, marcada pela passagem da linha férrea. A chegada do trem transformou a paisagem da região e permitiu o acesso da cidade ao porto durante o ciclo cafeeiro, fundamental para transformar completamente o modelo de desenvolvimento que o município vinha seguindo até então. Foi ainda um importante meio de transporte de passageiros, estabelecendo-se como um elemento marcante do modo de vida das pessoas.

A linha férrea que antes passava no centro da cidade, assumiu um novo traçado e se encontra deslocada em relação à sua antiga posição, estando pouco à vista hoje. Os veículos de carga apenas passam sem se deter no município, enquanto que, desde o abandono completo do transporte de passageiros em 1997, o deslocamento intermunicipais é feito exclusivamente por meio de rodovias, e a única forma de transporte coletivo é por meio dos ônibus intermunicipais. Dessa forma, tratar de um projeto público de infraestrutura de transporte para Mogi Guaçu permite abrir uma nova possibilidade de deslocamentos interurbanos, além de resgatar um trecho de sua história em processo de esquecimento.

O trabalho se encontra dividido em quatro partes: primeiramente, foi abordado o município de Mogi Guaçu. O objetivo foi tratar do processo histórico da cidade desde seu nascimento até o surgimento das economias de exportação, as quais serão responsáveis por atrair a ferrovia ao município. Surgindo a partir de acampamentos nas redondezas da chamada Cachoeira de Cima, o município foi um dos primeiros do estado de São Paulo a surgir e ter algum desenvolvimento, uma vez que por ali passaram as bandeiras de exploração, o que logo levou ao desenvolvimento da região como entreposto comercial para estes aventureiros. Assim permanece por pouco mais de um século, até seu ingresso na economia exportadora de produtos primários.

O segundo item do trabalho discute mais especificamente a questão da ferrovia. Um breve histórico aborda o nascimento da modalidade de transporte sobre trilhos na Inglaterra e sua eventual chegada ao Brasil, principalmente em São Paulo, com o crescimento do modal lado a lado com a cultura do café do século XIX. Os traçados rapidamente penetraram o interior do estado por meio da São Paulo Railway, e, em seguida da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Finalmente, é criada aquela que leva seus trilhos até Mogi Guaçu: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

O terceiro item, tem por finalidade apresentar mais especificamente o caso da linha de ferro de Mogi Guaçu através da Companhia Mogiana. É abordado aqui o surgimento da companhia, e seu impacto sobre o município, que agora passa a se desenvolver mais dinamicamente ao participar da ativa economia do café. A partir de então a cidade cresce e desenvolve outras atividades econômicas, notadamente as indústrias cerâmicas. Porém a partir dos anos 1930, as ferrovias definham juntamente com a economia cafeeira. Uma vez construídas sem qualquer planejamento, simplesmente conectando propriedades aos portos, nunca foi desenvolvida uma rede e sequer havia qualquer padronização entre as diversas linhas. São desativados diversos ramais e o transporte de passageiros é abandonado finalmente pela Companhia em 1997.

Por fim, há a apresentação do projeto da estação ferroviária de Mogi Guaçu, que busca recuperar essa modalidade e essa história. Esse capítulo é pontuado pela escolha do terreno, definição do programa de necessidades e o projeto arquitetônico propriamente dito.

FICHA TÉCNICA

O objeto deste trabalho, para além de uma estação ferroviária, se constitui como uma estação intermodal, congregando outros modais presentes na cidade. O partido do projeto se apoia sobre a construção de uma rua elevada que cruza o parque e faz a transposição da linha férrea, unindo os dois lados da cidade rasgada pelos trilhos. Ao longo do parque um corpo destinado a oficinas e usos múltiplos, um bicicletário, e o estacionamento para

veículos automotivos convergem para o corpo da passarela. Finalmente um volume de maior porte abriga a estação ferroviária propriamente dita e o terminal de ônibus.

Ao lado norte desta edificação, em contato direto com a via que permite o acesso à mesma, encontra-se o terminal rodoviário que articula municípios próximos e distritos mais afastados à ferrovia. Quanto ao espaço destinado à estação ferroviária em si, este se constitui como uma grande praça, na qual três conjuntos de volumes em concreto marcam eixos de circulação e constroem vazios de diferentes categorias.

Um primeiro conjunto abriga depósitos de malas e bagagens e sanitários destinados ao público, enquanto que um segundo volume é destinado aos guichês de distribuição de passagens e comércio e um terceiro compõe o setor de administração e funcionários, com escritórios, vestiários e copa. Com isso, tem-se a marcação de três vazios, destinados à espera para embarque/desembarque do terminal rodoviário, à espera para o embarque/desembarque dos trens, e um espaço de estar que contempla um quiosque e se conecta mais diretamente com o parque em que o projeto se insere.

No primeiro pavimento, há uma área de uso cultural - um espaço destinado à exposição de um material que conte a história dessa ferrovia, recuperando essa memória que aos poucos vem se esvaindo - e um restaurante, interligados por um caminho que se encontra ainda com a grande rua do projeto. Esse caminho se prolonga e se expande em uma nova área que serve de marquise para a porção sul das plataformas e ainda permite o acesso e a passagem entre estas e o parque.

Por fim, uma estrutura de pilares metálicos delgados independentes sustenta uma grande cobertura que unifica o conjunto ferroviário. Esta cobertura ora permite a passagem da luz indireta por meio de um material translúcido, e ora de luz direta por meio de vidro. A esta cobertura se acoplam os brises metálicos que formam as fachadas do conjunto, protegendo-o das intempéries.

ARTIGIANI, Ricardo. Mogi Guaçu – Três séculos de história. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

BEM, Sueli Ferreira de. Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas – volume I. São Paulo: Dissertação de Mestrado, USP, 1998.

FRANCISCO, Rita de Cássia. As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: Arquitetura de um complexo produtivo. São Paulo: Dissertação de Mestrado, USP, 2007.

HAFFNER, Caio César Assenço. Vida urbana, mercado interno e tributação na Região Mogiana (1898-1913). Um estudo comparativo da evolução dos municípios Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Franca e Ribeirão Preto. Campinas: Dissertação de Mestrado, Unicamp, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação. São Paulo, Ateliê/FAPESP/SEC, 1998.

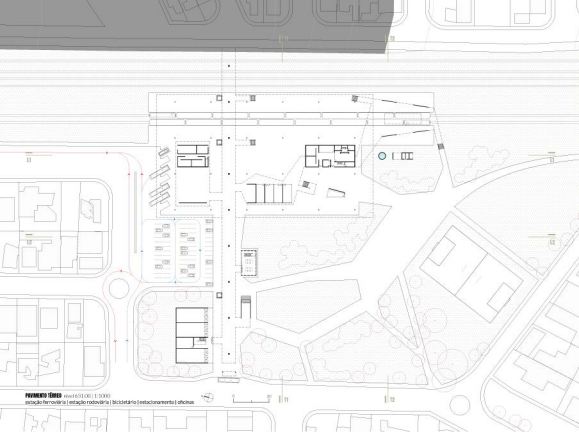
LEGASPE, Augusto César Bueno. Moji Guaçu – breve relato histórico. Pinhal: Gráfica Pinhal, 1993.

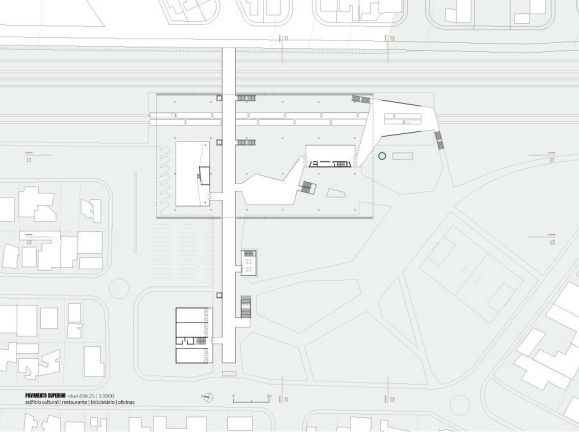
MATOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

MILLIET, S. O Roteiro do Café. São Paulo: s. ed., 1938.

RAMOS JR, J. A. S. Mogi Guaçu Champion – A colheita dos melhores frutos. São Paulo: Pancrom Indústria Gráfica Ltda., 1995.

- 001 Pavimento Térreo _estação ferroviária, estação rodoviária, bicicletário, estacionamento, oficinas
- 002 Pavimento Superior _edifício cultural, restaurante, bicicletário, oficinas
- 003 Cobertura
- 004 Cortes Longitudinais
- 005 Cortes Transversais
- 006 Perspectiva
- 007 Perspectiva
- 008 Modelo físico
- 009 Modelo físico
- 010 Modelo físico





PAVIMENTO SUPERIOR nivel 636.25 / 1:1000
edificio cultural / restaurante / bicicletario / oficinas

