



# — memória e patrimônio

complexo ferroviário em Rio Claro — SP



# memória e patrimônio

complexo ferroviário em Rio Claro – SP

Maria Clara Cardoso

trabalho de graduação integrado II

Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (IAU-USP)

comissão de acompanhamento permanente | CAP

Profa. Dra. Aline Coelho Sanches (orientadora)

Profa. Dra. Camila Moreno de Camargo

Profa. Dra. Luciana Bongiovanni Martins Schenk

grupo temático | GT

Prof. Dr. Miguel Antônio Buzzar

São Carlos, dezembro de 2023

Maria Clara Cardoso

# memória e patrimônio

complexo ferroviário em Rio Claro – SP

Trabalho de Graduação Integrado apresentado ao Instituto de Ar-quitetura e Urbanismo da USP – Campus de São Carlos.

## banca examinadora

Profa. Dra. Aline Coelho Sanches

Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP – Campus de São Carlos

Prof. Dr. Miguel Antônio Buzzar

Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP – Campus de São Carlos

Convidado Externo

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

C268m	Cardoso, Maria Clara Memória e patrimônio: complexo ferroviário em Rio Claro - SP / Maria Clara Cardoso. -- São Carlos, 2023. 171 p.
	Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2023.
	1. Patrimônio. 2. Memória. 3. Ferrovia . I. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:  
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

Aprovado em: 13/12/2023

## agradecimentos

À meus pais, Rita e Valdir, e ao meu irmão, Mateus, cujo apoio e amor são pilares essenciais em minha vida.

À minha avó, Lourdes, responsável por todas as boas memórias que me conectam a essa cidade.

Ao meu avô, Antônio, inspiração deste trabalho, a quem levo comigo no coração.

Ao meu namorado, Marcelo, por estar sempre ao meu lado.

Aos amigos que estiveram comigo, em especial Gabriela, a quem agradeço por compartilharmos tantos momentos, tornando tudo mais leve.

Aos meus professores, pelo conhecimento transmitido e atenção dedicada, em especial a Aline e Miguel por todo o apoio ao longo deste trabalho.

## definições.txt

Saudade é uma fotografia  
É o sentimento num retrato  
Que permanece intacto  
Num pedaço de papel

Saudade é algo que se sente  
Independente da distância  
É algo que ficou  
Quando tudo se escapou

Saudade é esquecimento  
É aquilo que o tempo  
Se esqueceu de levar  
Com seu passar

[...]

Amanda G. Dumit



# introdução

O trabalho apresentado é desenvolvido ao redor da temática da memória e do patrimônio, trazendo questionamento sobre a importância do estabelecimento e fortalecimento de vínculos entre as pessoas e os espaços patrimoniais na perspectiva da preservação desses bens.

Os questionamentos partem do contato com o tema por meio de um projeto de iniciação científica, cujos aprendizados trouxeram um novo olhar sobre a importância das experiências vividas e das memórias construídas no processo de formação de um sentimento de pertencimento, responsável pelo estabelecimento de vínculos e por incentivar o desejo de preservação do bem patrimonial.

Em busca de explorar as questões apontadas, escolheu-se a cidade de Rio Claro, no interior de São Paulo, baseando-se em experiências pessoais exatamente relacionadas a construção de vínculos com os lugar e o sentimento de pertencimento. Associando o projeto as perspectivas de valorização e preservação patrimonial, foi escolhido o complexo ferroviário, localizado na parte central da cidade, como área de estudo e de desenvolvimento do trabalho. A escolha respaldou-se na importância da presença da ferrovia nos processos de formação e crescimento de Rio Claro e no entendimento do subaproveitamento da área do conjunto, situado em local rico de potencialidades trazidas por uma região central.

Assim, a seguir serão apresentadas perspectivas históricas gerais e análises do território no qual o complexo ferroviário está inserido. Baseado nessas leituras e nos entendimentos do tema, será proposto um plano geral de massas para região, visando a valorização do patrimônio e a integração do espaço ao tecido urbano, com a proposta de novos usos que respondam as necessidades da população e que incentivem uma nova vitalidade. Em seguida, será realizado um recorte da área, mais especificamente no trecho referente ao pátio de manobras do complexo, em que serão desenvolvidos mais detalhadamente os programas propostos.

sumário

premissas	12
cidade e ferrovia	18
complexo ferroviário	30
leituras	54
propostas	68
intervenção	92
plano geral	108
recorte	126
bibliografia	164



# 01 premissas

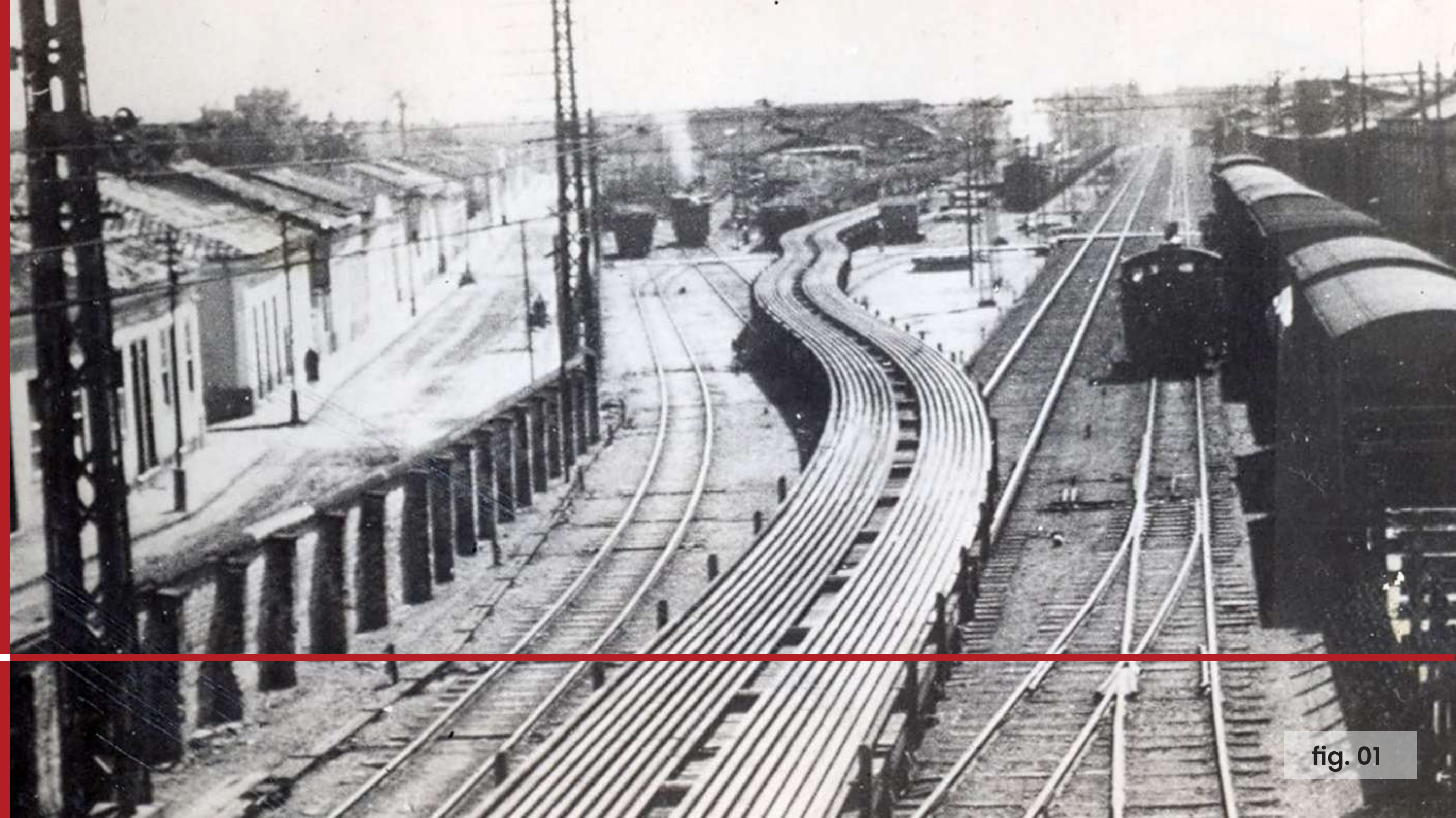


fig. 01

## preservação e memória

As questões relacionadas à preservação de bens históricos ganharam destaque no período entre o final da Segunda Guerra Mundial (1935-1945) e o início do pós-guerra, caracterizado pela destruição e degradação de vários bens afetados durante o conflito. Globalmente, o conceito de patrimônio e as políticas de preservação começaram a ser delineados na Conferência Internacional de Atenas, realizada pela ONU e pela UNESCO em 1931. Durante o evento, foi elaborada a chamada Carta de Atenas, abordando aspectos legais, técnicos e construtivos para a conservação e restauro de monumentos e edifícios históricos (MOREIRA; ROCHA; MARTINS, 2007).

No Brasil, o processo de preservação de bens culturais passou por distintos períodos. Com a evolução da compreensão sobre o patrimônio, seus significados e valores, as oportunidades de preservação e tombamento se ampliaram, abrangendo não apenas os elementos materiais, mas também os imateriais.

O entendimento do patrimônio foi expandido com os Art. 215 e 216 da Constituição de 1988 (BRASIL, 1988), incorporando a dimensão imaterial e reconhecendo como integrantes do patrimônio cultural brasileiro os bens que remetem à identidade, à ação e à memória dos diversos grupos formadores da sociedade.

No âmbito da definição dos bens patrimoniais, Choay (2014) promove debates sobre a concepção de monumento, cuja especificidade está relacionada à sua influência na memória, recordando o passado e contribuindo para a manutenção e preservação da identidade de uma comunidade. O monumento possui em sua “função antropológica” sua essência, estabelecendo conexões com o tempo vivido e a memória.

Pierre Nora (1993, apud Nunes, 2015, p. 66) destaca a importância do respeito ao passado e à compreensão do sentimento de pertencimento de um grupo no processo de entender a cultura coletiva, ou seja, compreender as relações entre a memória e a identidade.

Dessa forma, Nunes (2015) aponta que o patrimônio cultural também se constitui dos testemunhos e experiências, tanto coletivas como individuais, que permitem lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um lugar.

A força da memória como parte essencial do patrimônio dá início aos questionamentos que norteiam o desenvolvimento deste trabalho, na medida que se busca compreender os processos de criação e de fortalecimento de conexões entre o patrimônio e a sociedade. O entendimento do elemento patrimonial como parte da identidade da comunidade é parte integrante da construção de um sentimento de pertencimento, responsável por estimular o interesse na preservação e colaborar com a perpetuação da memória.



## patrimônio ferroviário

Dentro da temática da preservação e da memória, o patrimônio ferroviário destaca-se como objeto de interesse em um processo investigativo que busca compreender as relações das vivências, dos testemunhos e dos objetos edificados como parte da construção de uma memória e identificação coletiva com o lugar e com a história.

O desenvolvimento da ferrovia pelo país, em especial no período associado a produção cafeeira, foi responsável pelo surgimento e desenvolvimento de diversas cidades que cresceram as margens dos trilhos. Ribeiro (2019, p. 210) destaca que as estações ferroviárias e todo o seu complexo são mais que referências materiais, mas “estruturas responsáveis por reaproximar lembranças de um determinado grupo, caracterizar uma época e referenciar uma região”.

Ao longo dos anos, observa-se uma perda do valor social das estações ferroviárias, que se encontram fragilizadas materialmente, alienadas socialmente e fora de discussões políticas e culturais. As circunstâncias atuais desconsideram as características desses espaços que poderiam impactar a qualidade urbana dos locais nos quais se inserem, uma vez que são áreas posicionadas em pontos privilegiados da cidade, passíveis de recuperação e incorporação de novas funções, dispondo de grandes espaços livres que, na maioria dos casos, não cumprem suas funções sociais (RIBEIRO, 2019).

Bardese (2011) destaca que áreas de patrimônio industrial, ao qual inclui-se o patrimônio ferroviário, demandam cuidados especiais no seu processo de integração a escala urbana, uma vez que, por se tratarem de grandes áreas centrais, sua relação com o tecido urbano contemporâneo requer análises precisas. Dessa forma, as intervenções realizadas não podem ser desvinculadas da realidade na qual se encontram, e os novos usos propostos devem ser compatíveis com a integração ao tecido, as questões econômicas e legislações vigentes, ao mesmo tempo que levam em consideração as questões relacionadas ao campo da preservação e da cultura.

Nesse contexto o presente projeto se debruça sobre o complexo ferroviário localizado na cidade de Rio Claro - SP, estabelecido em área central e de grandes dimensões, que atualmente apresenta potencialidades de uso pouco exploradas na perspectiva desta pesquisa. As questões a serem levantadas se colocam no sentido de investigar o cenário geral no qual o patrimônio se encontra e a possibilidade da sua integração ao tecido urbano, colocando em foco e sua importância para história da cidade e seu papel na memória coletiva.

Dessa forma, busca-se analisar possíveis ações projetuais capazes de fortalecer os vínculos da sociedade com o espaço, explorando o papel da arquitetura e do urbanismo no processo de integração do patrimônio ferroviário as novas demandas contemporâneas, visando sua preservação, a perpetuação da história e o estabelecimento de relações com as novas gerações no sentido de seu reconhecimento como elemento essencial da perpetuação da identidade da comunidade.



# 02 cidade e ferrovia



fig. 02



## rio claro

Localizada no centro-leste do Estado de São Paulo, Rio Claro é uma cidade de médio porte com uma população de 206.950 hab. segundo dados do IBGE de 2022. Está inserida na região da bacia hidrográfica do Rio Corumbataí, com uma geomorfologia de declividades baixas a moderadas.

Rio Claro inicia-se no séc XIX, por volta de 1821, como ponto de pouso de tropa a beira da estrada, nas margens do Córrego da Servidão. Em 1825 há o aparecimento das primeiras casas juntamente ao início de um arruamento em malha ortogonal. As terras férteis permitiram a plantação de cana de açúcar e outros cultivos ao redor do povoado. A fama do progresso e do lucro foram responsáveis por atrair novos colonos.

Entre os anos de 1836 a 1970 suas terras foram tomadas pela cultura do café, fator econômico que contribuiu para o crescimento urbano e o estabelecimento de comércios. O fato do transporte da produção até o porto de Santos ser realizado em cargueiros no lombo de mulas levava a uma demora que encarecia o produto. A Câmara e a população então recorrem aos acionistas da Companhia Paulista solicitando a extensão da linha férrea de Campinas até o Município e em agosto de 1876 estava na plataforma da estação o primeiro trem.

Posteriormente, ocorre a construção do trecho em direção a São Carlos em concessão a Cia. Rio Claro. A empresa influenciou de forma considerável a urbanização devido a presença de sua sede na cidade que, junto ao fato de Rio Claro ter se tornado um entroncamento, levou ao aumento da demanda de trabalhadores na região.

Depois de sucessivas vendas, a Cia. Rio Claro foi adquirida pela Cia. Paulista de Estrada de Ferro que se estabelece em Rio Claro aproveitando as instalações existentes e inaugurando, em 1892, a Oficina de Reparos. O crescimento gerado deu nova dinâmica a cidade, passando pela crise do café, sobrevivendo de pequenas indústrias e da oficina, que absorvia grande mão de obra local e demanda por bens e serviços.

A partir de 1920, a cidade começa a passar por uma retração das atividades agrícolas e um incremento do desenvolvimento industrial e da população ligada as atividades industriais. No período de 1940 a 1967 ocorre um forte avanço da urbanização vinculadas as questões industriais, principalmente após a Segunda Guerra Mundial com a abertura do capital, trazendo grande crescimento da população urbana e da mão de obra empregada nas indústrias.

Nos anos que se seguem temos a continuidade do processo de aumento da população no perímetro urbano e uma produção industrial que se torna muito atrelada ao polo cerâmico da região.

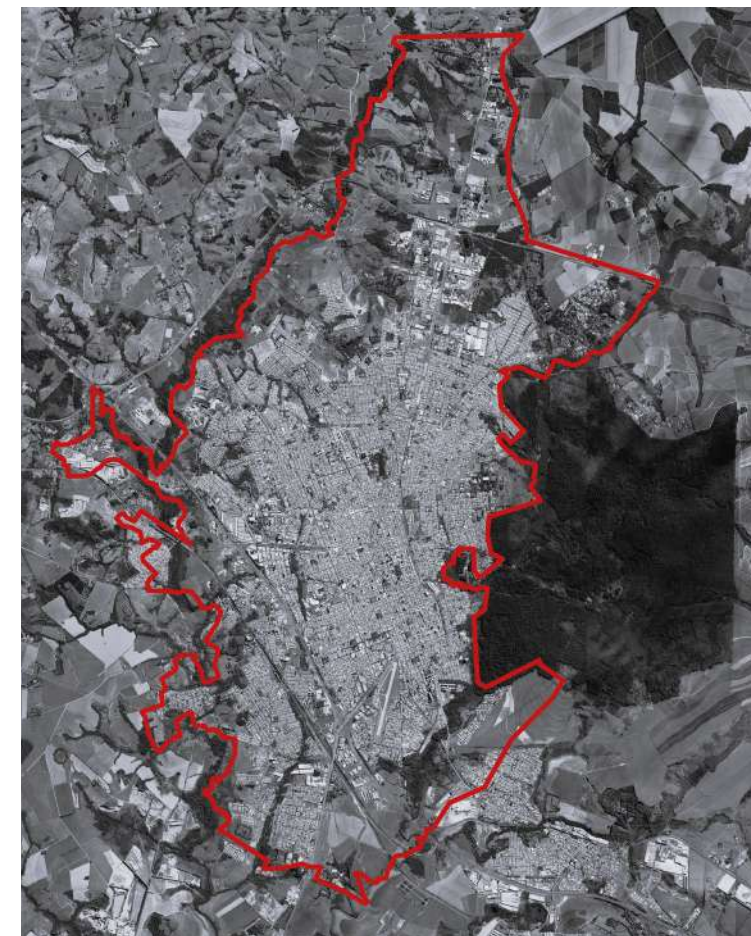


fig. 03 - cidade de Rio Claro no mapa do Estado de São Paulo

fig. 04 - perímetro urbano da cidade de Rio Claro

## Processos de expansão

A partir do ponto em que foram estabelecidas as primeiras residências, a cidade expandiu-se principalmente nas direções norte e sul entre os anos de 1835 a 1900. Esse crescimento estava associado principalmente ao cultivo de açúcar e, posteriormente, ao café, além da chegada da ferrovia à cidade. O crescimento, inicialmente, fundamentou-se na expansão do aglomerado inicial, ajustando-se às bordas do complexo ferroviário e da linha do trem.

De 1901 a 1945, com a constância do crescimento urbano, começaram a surgir expansões para além da linha férrea, com a formação dos primeiros bairros na parte posterior à Estação da Estrada de Ferro. De maneira geral, a cidade então passou a expandir-se nas direções leste e oeste.

No período de 1940 a 1967, com o processo de industrialização, houve um aumento significativo da população na área urbana, que começou a superar a população rural, impulsionando a expansão nas direções norte e oeste.

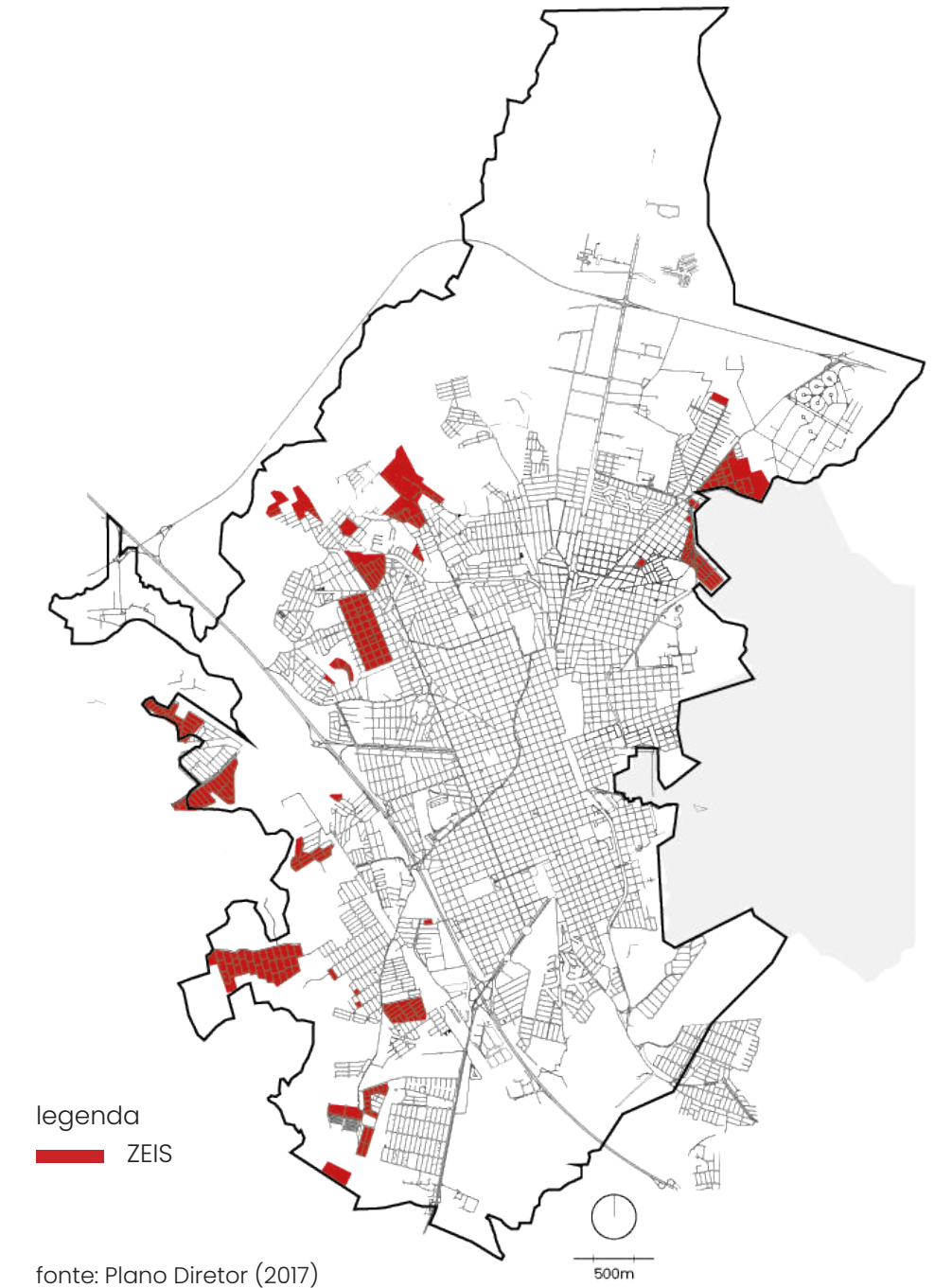
Também vinculado a esse processo, de 1965 a 1975, observamos um dos maiores índices de expansão urbana e o contínuo crescimento em direções norte e oeste, pois não havia obstáculos físicos significativos. O crescimento em direção leste foi limitado pela presença da Floresta Estadual (FEENA), e ao sul, pelo limite do município de Rio Claro com Santa Gertrudes.

A partir de 1970, ocorreu o loteamento de áreas nas direções norte e sul sem a implementação da infraestrutura necessária, resultando em intensa especulação imobiliária. Nesse mesmo período, observou-se um processo de periferização nas regiões a oeste, com a ocupação por população de baixa renda através de loteamentos clandestinos e com baixo nível de infraestrutura.

## expansão urbana



## zonas especiais de interesse social





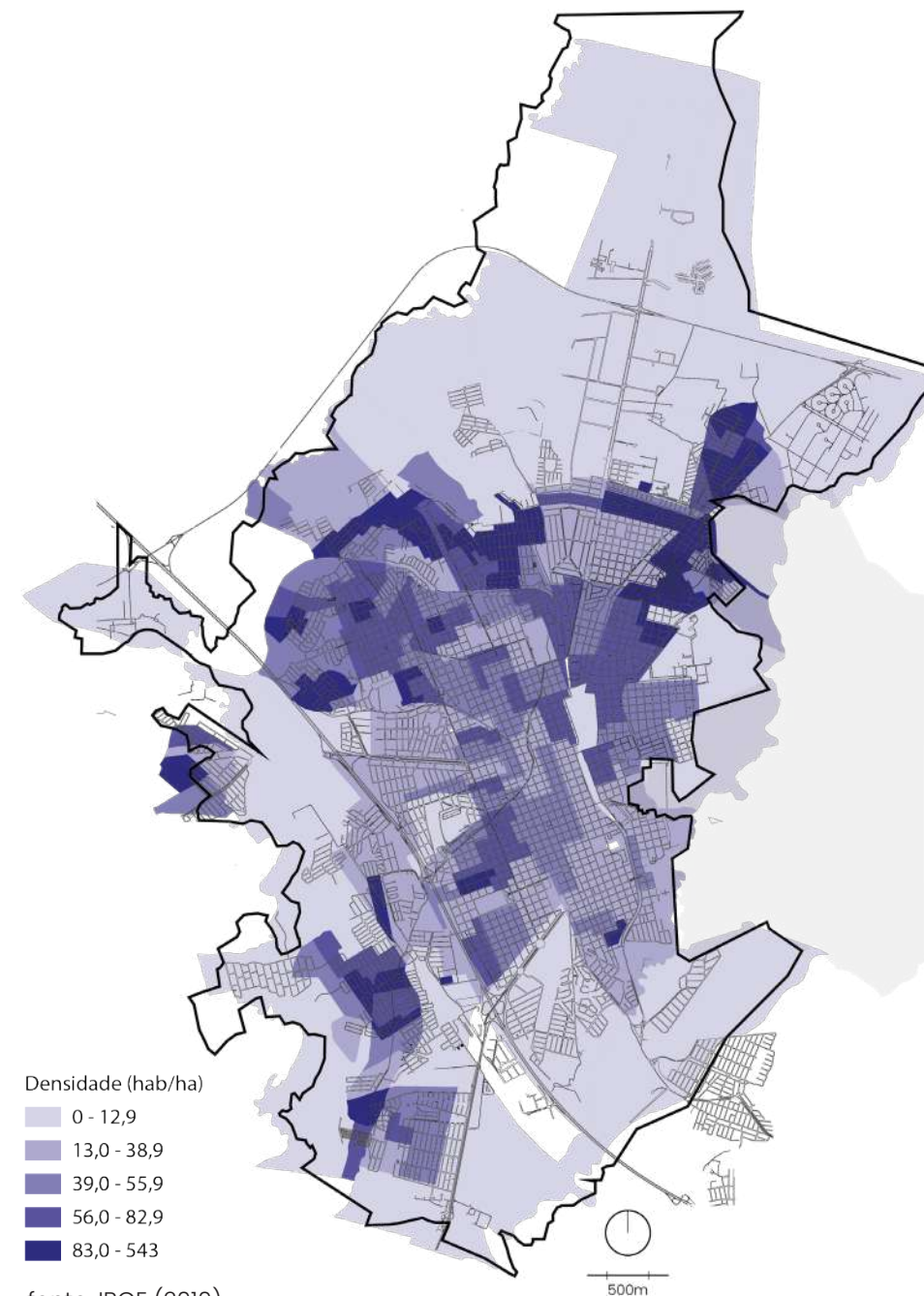
“A expansão da malha urbana de Rio Claro ocorreu desorganizada-mente, sem critérios, sem um planejamento crítico que orientasse essa expansão com vistas a minimizar os problemas citados oriun-dos do crescimento acelerado, consequências do capitalismo que continuou ditando as normas de “evolução” das linhas que formam essa ampla rede geográfica.” (SILVA, 1994 apud CARMO, 2006, p. 38)

Atualmente, a previsão estabelecida pelo plano diretor de 2017 defi-ne a continuidade da expansão do perímetro urbano, principalmente nas direções norte, noroeste e sudoeste.

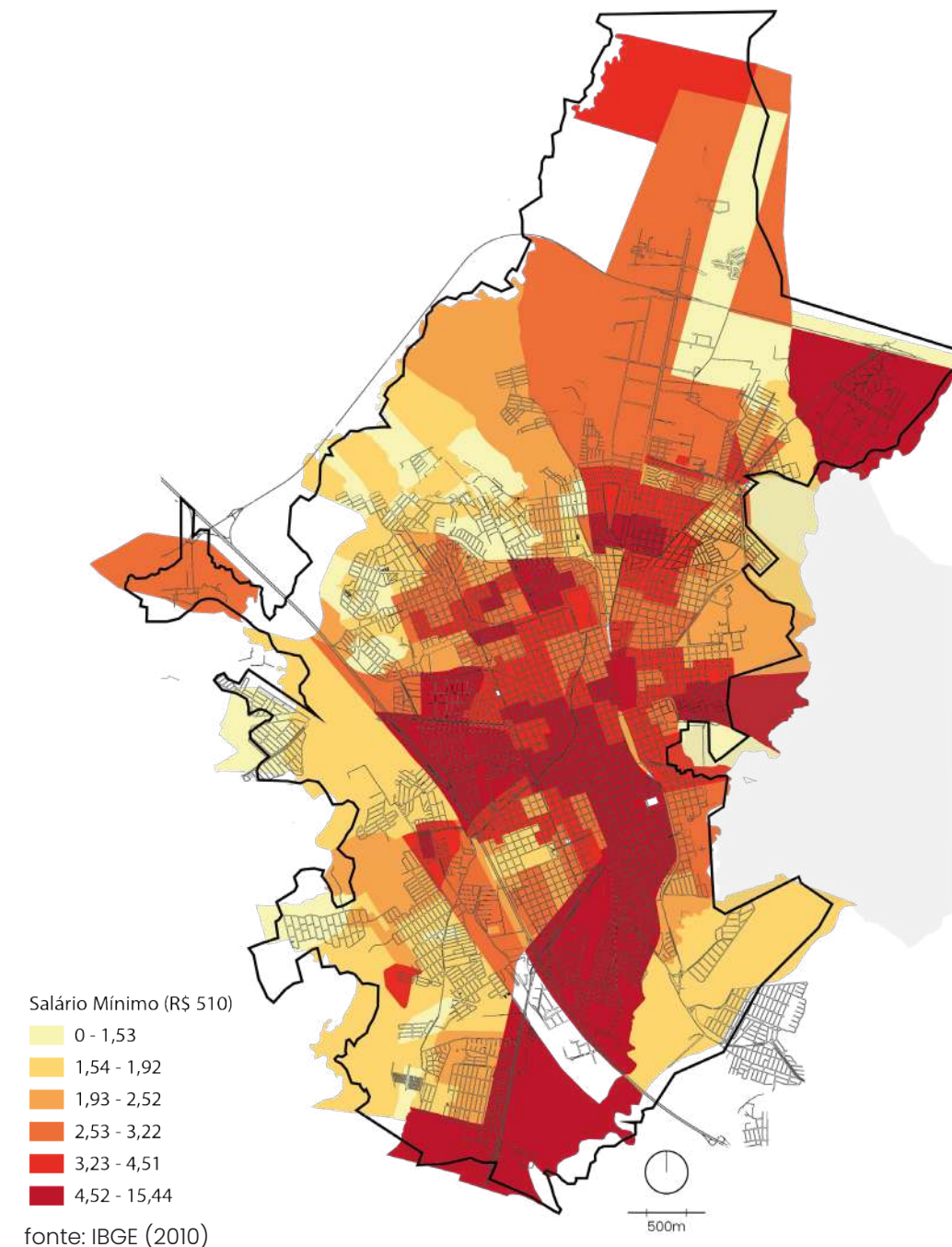
Os fatores mencionados refletem nos mapas de densidade e renda, nos quais se observa, na região central, mais antiga, e na região sul, resultado do processo de especulação imobiliária na construção de condomínios de alto padrão, as maiores taxas de renda associadas às menores densidades habitacionais. Já as regiões norte e oeste, ocupadas durante o processo de industrialização, rápido crescimen-to urbano, ocupações de lotes irregulares e forte especulação imo-biliária, apresentam baixo percentual de renda e elevada densidade habitacional.

Assim, no cenário atual, as perspectivas de expansão e as próprias áreas designadas pela prefeitura como zonas especiais de interesse social acabam por reforçar o afastamento das populações de menor renda da zona central, local essencial em relação a equipamentos, serviços e empregos, aumentando as distâncias necessárias a serem percorridas para permitir esses acessos.

— densidade



— renda



## ferrovia

**1876** a primeira estação Rio Claro é inaugurada, época em que a cidade é ponta de linha-tronco da Companhia Paulista.

**1884** com a inauguração da linha da Cia. Rio Clareense rumo a São Carlos, a estação passa a ser ponto de baldeação tanto de passageiros quanto de carga, vindos de São Paulo ou São Carlos.

**1892** a Cia. Rio Claro é comprada pela Cia. Paulista e ocorre a instalação da Oficina de Reparos, que viria a operar em confecções ou manutenção de vagões, locomotivas, entre outros.

**1911** a estação original é demolida e realiza-se a inauguração do novo prédio, cuja construção havia sido iniciada em 1909. A estação tem grande importância, uma vez que na cidade encontrava-se as oficinas, o Horto Florestal e propriedades da Cia. Paulista.

**1941** o trecho entre Analândia e Visconde do Rio Claro é desativado, nesse período a estação então funciona como uma bifurcação entre o trecho Rio Claro e Analândia e o trecho Rio Claro até Itirapina. Posteriormente, em 1966, o ramal remanescente que conectava Rio Claro a Analândia também é desativado.

**1980** é aberta uma nova estação na cidade, a estação Rio Claro-Nova, também chamada de Guanabara, nome do bairro em que se localiza. A estação está a beira da recém inaugurada linha Santa Gertrudes – Itirapina. Nesse momento, ambas as estações da cidade funcionam com transporte de passageiros a depender do trecho feito. Nesse mesmo ano a linha entra Batovi e Itirapina (trecho que se conectava a estação Rio Claro) é fechado.

**1999** a empresa Ferrobán passa a operar os trens de passageiros e apenas a estação Rio Claro-Nova é utilizada, contudo sendo desativada como estação e funcionando apenas como plataforma pra embarque e desembarque. A estação Rio Claro permanece fechada, sem uso da linha antiga.

**2001** a linha entra Santa Gertrudes e Camaquã é desativada com o fim dos trens de passageiros. A estação Rio Claro-Nova, até então ponto de embarque e desembarque, é demolida em 2008.

**2002** remoção dos trilhos entre a estação Rio Claro e a junção perto de Camaquã (trecho que seguia em direção a Itirapina passando por Batovi). O trecho entre Rio Claro e Santa Gertrudes torna-se somente um ramal de acesso as oficinas. A estação Rio Claro passa a ser centro de eventos.

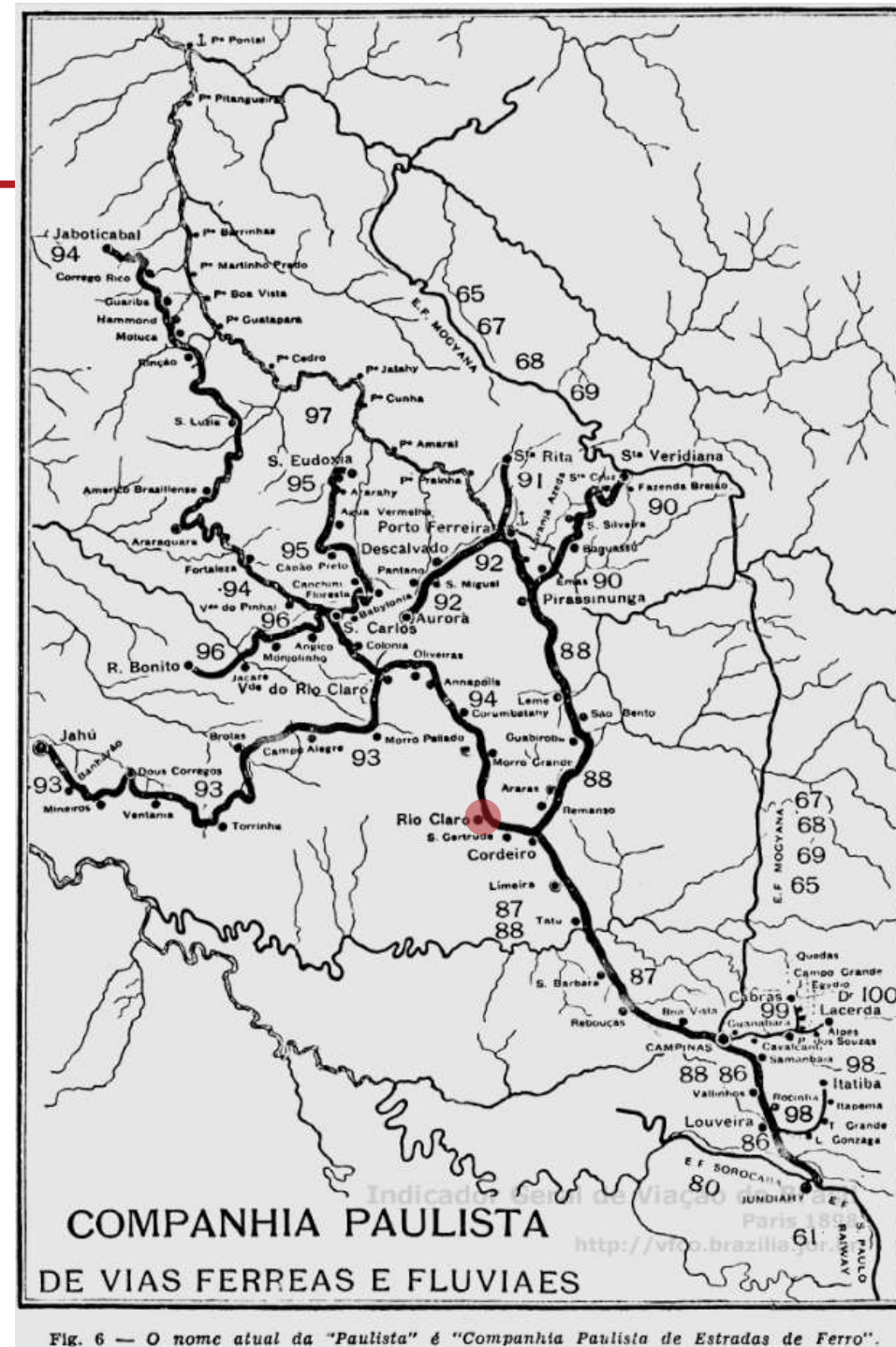
**2012** os trilhos que davam acesso a parte interna da gare da estação Rio Claro é removido, transformando a área em um espaço para eventos esporádicos. Movimentações de terra no pátio de manobras planejavam transformar a área em parque, projeto que não chegou a ser executado

**2023** os trilhos que passam dentro da cidade seguem com a função unicamente de acesso a área da oficina de reparos, que segue funcionando sob administração da empresa RUMO

complexo ferroviário  
trilhos de acesso a oficina  
trilhos removidos

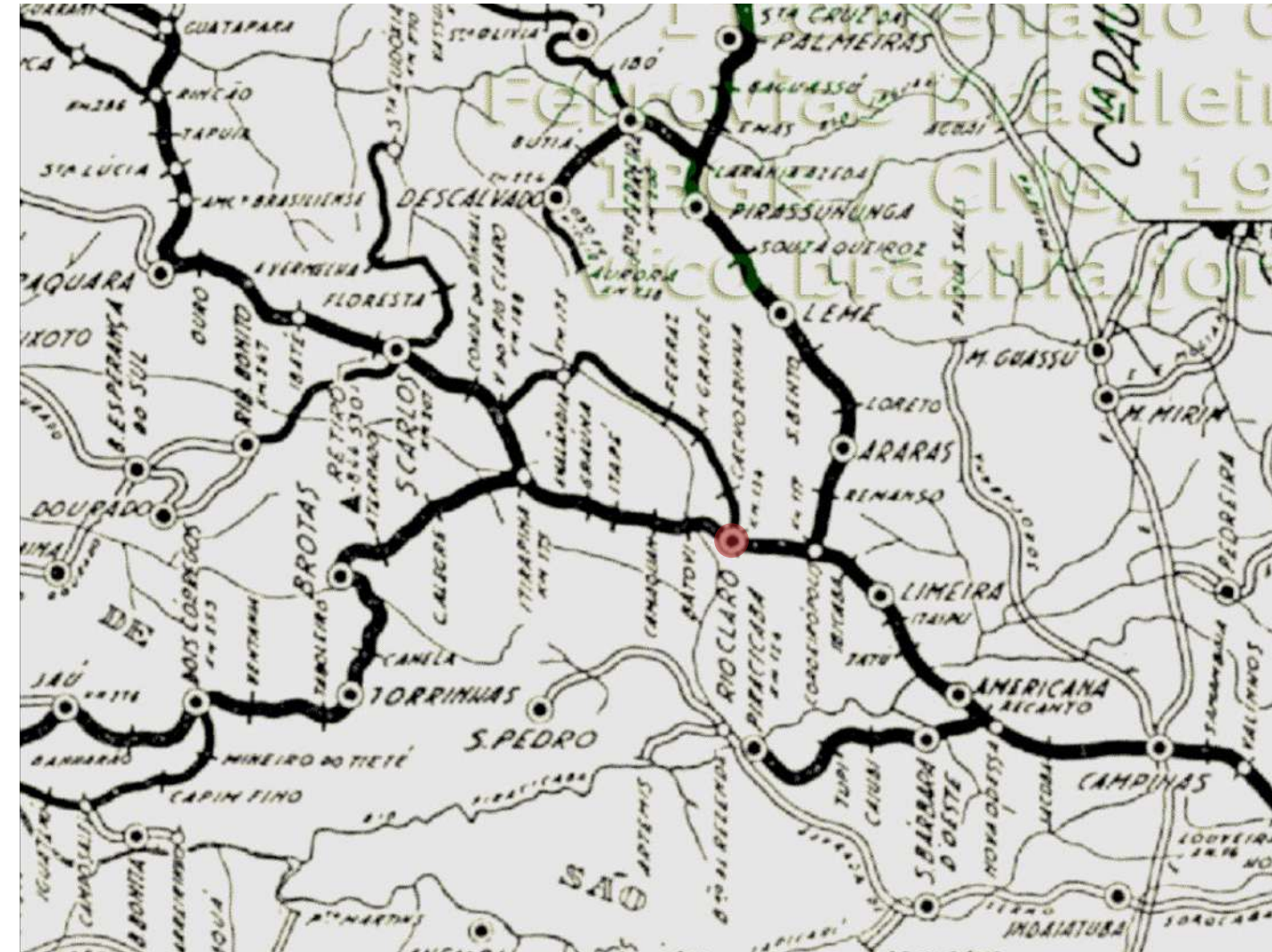






Mapa ferroviário 1898

fig. 05

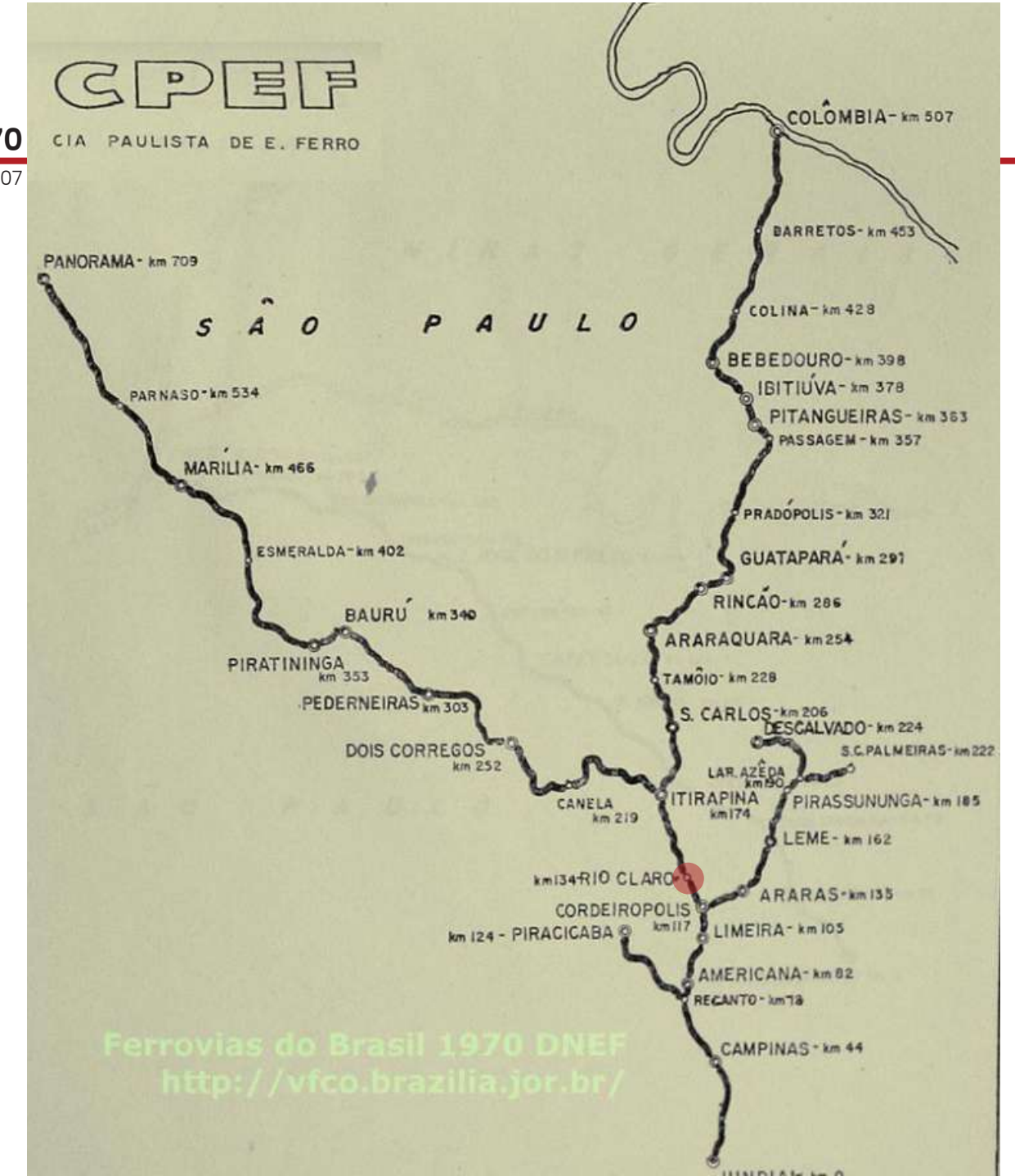


Mapa ferroviário 1954

fig. 06

Mapa ferroviário 1970

fig. 07





# 03 **complexo ferroviário**

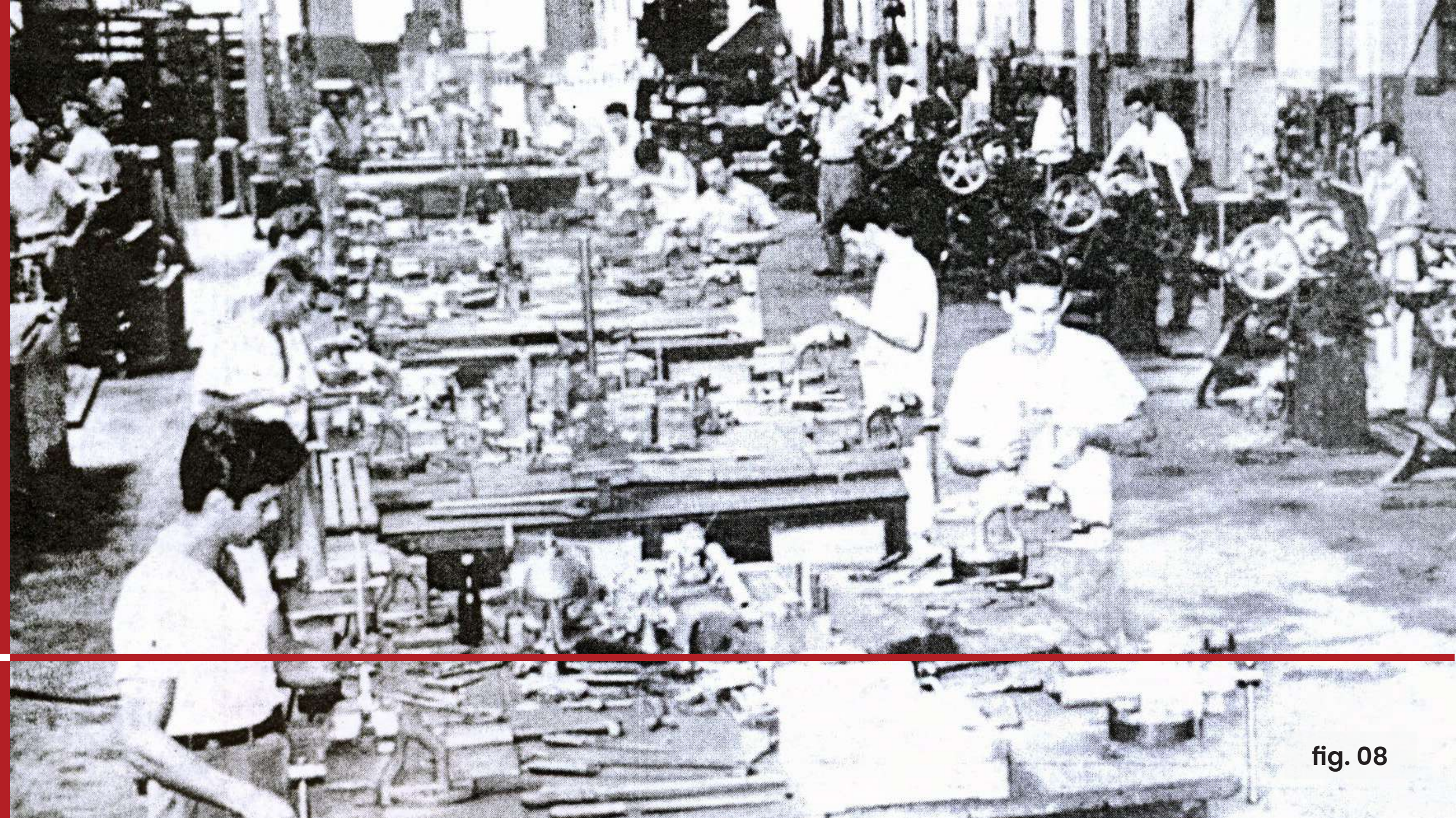


fig. 08



Localizado na região central da cidade de Rio Claro - SP, em uma área de propriedade do município, o complexo ferroviário pode ser compreendido como duas partes principais: uma ocupada pela oficina de vagões, atualmente sob administração da empresa RUMO, e outra que abrange o antigo pátio de manobras, a estação ferroviária Rio Claro e um galpão anteriormente destinado ao armazenamento do café. Ambas as áreas constituem a região escolhida para ser estudada na realização deste projeto.

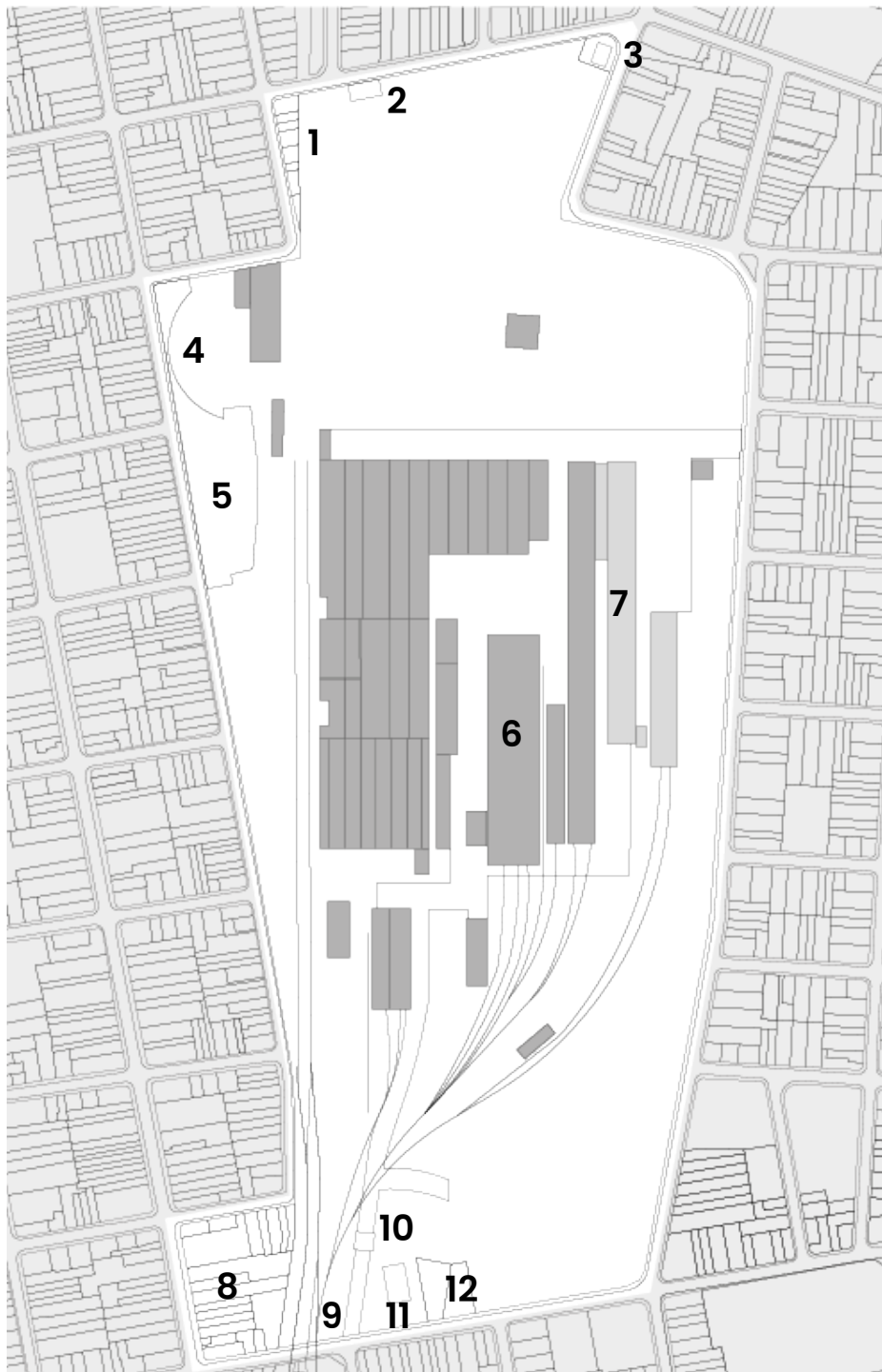
Devido a divergências entre a classificação de uso da oficina e os usos previstos para a área no plano diretor, estão em curso negociações para a realocação das instalações para outra área, processo com previsão de ser concluído até o ano de 2025. A nova área prevista seria o Jardim Guanabara, local onde anteriormente encontrava-se a estação Rio Claro-Nova, junto à atual rota de passagem dos trens da linha Santa Gertrudes - Itirapina.

A perspectiva de alteração do uso da região é antiga, com concursos públicos e propostas de implantação de um parque linear já levantadas, mas ainda não concretizadas. Contudo, a proximidade da data limite para a realocação das oficinas reaviva a possibilidade da implementação de um projeto na área que busque recuperar as memórias e preservar o espaço do complexo.



fig. 09





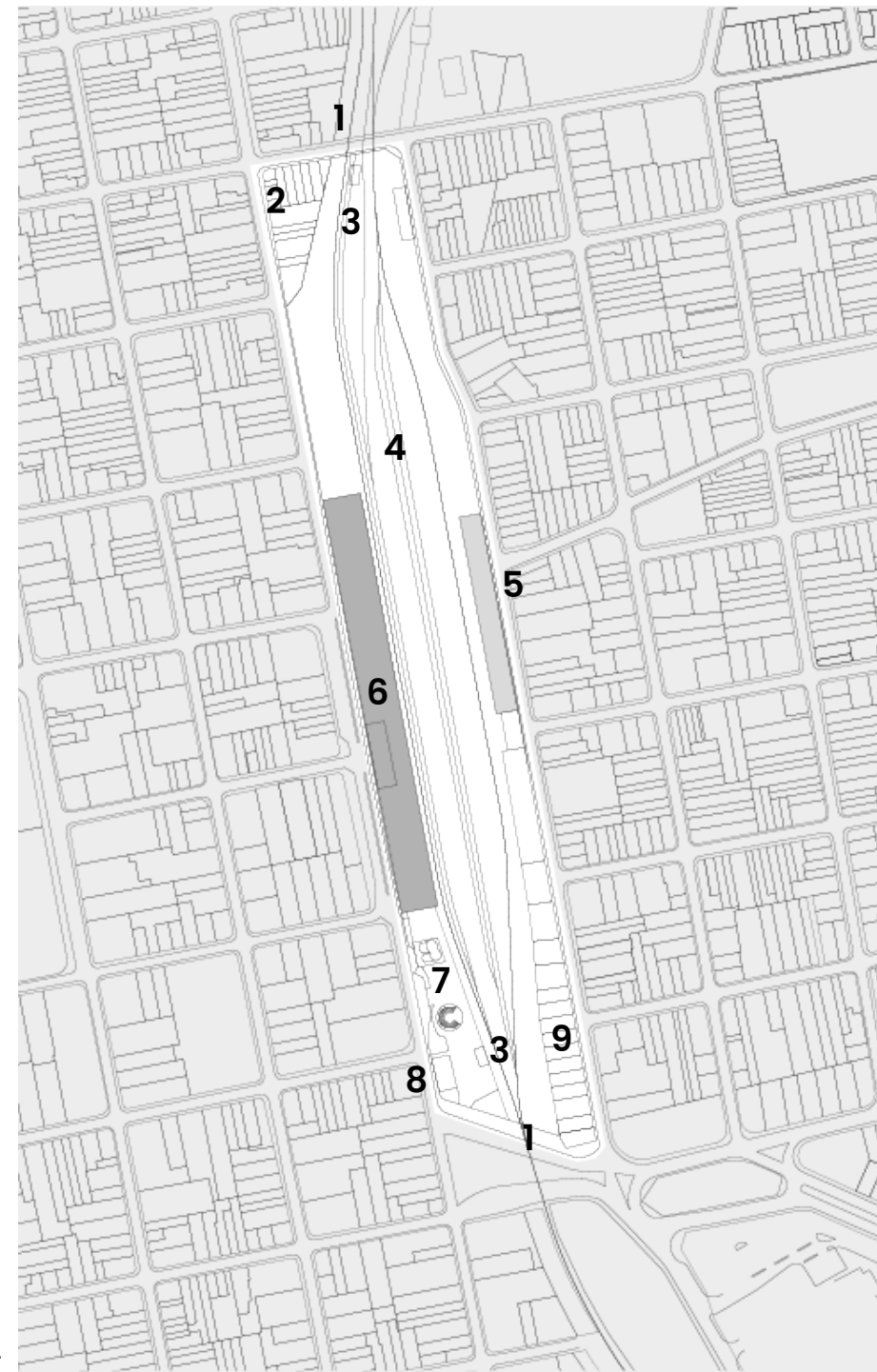
### oficina ferroviária

1. habitações e comércio
2. depósito
3. habitação
4. antiga associação dos ferroviários, hoje permanece um campo de futebol com espaço de apoio
5. escola particular Colégio Eduq
6. galpões da oficina ferroviária (■)
7. galpões da oficina ferroviária de construção mais recente (■)
8. habitações e comércio
9. ponto de acesso a oficina
10. portaria da oficina
11. estacionamento de funcionários
12. habitações



### pátio de manobras, estação e galpão

1. pontos de acesso ao pátio de manobras
2. habitações e comércio
3. cabine de observação da época do funcionamento da ferrovia
4. pátio de manobras
5. galpão (■)
6. estação ferroviária e gare (■)
7. praça dos ferroviários
8. casa desocupada de uso periódico para eventos
9. habitações e comércio





## estação ferroviária

A primeira estação Rio Claro foi inaugurada em 1876, funcionando como ponta de trilho. Após a compra da Cia. Rio Claro pela Cia. Paulista, que passa a assumir o trecho até São Carlos, a antiga estação é demolida e em 1909 inicia-se a construção de um novo prédio para a estação ferroviária (prédio atual), inaugurado em 1911.

O prédio, em estilo eclético, conta com um corpo único formado por uma área de acesso central que separa dois conjuntos de salas laterais. A construção é realizada em alvenaria revestida, cobertura da estação em telha cerâmica e a gare em estrutura metálica. O edifício foi tombado pelo CONDEPHAAT no ano de 1985, com área envoltória de raio de 300 metros.

Apesar da Cia. Paulista não realizar classificações das estações, segundo análise de tipologia realizada por Silva (2014) e interpretação deste projeto, a estação Rio Claro enquadra-se na categoria de estações de grande porte, sendo destaca as características:

- \_ Instaladas em locais de relevância da cidade, áreas limítrofes e altas;
- \_ Corpo único de formato retangular e simétrico implantado com o maior lado paralelo aos trilhos;
- \_ Cobertura da gare que prolonga-se para além da plataforma, cobrindo também os trilhos, feita em estrutura metálica e cobertura de duas águas;
- \_ Centro do edifício bem marcado na fachada, com prolongamento da cobertura e maior ornamentação.

Quanto ao programa, contava com funções básicas que orientavam a planta, separando áreas de passageiros e de funcionários, além de organizar os movimentos de embarque, desembarque e despacho de bagagens.

O bloco destinado a estação conta com uma área de aproximadamente 521 m². Já a parte da gare, tem dimensões aproximadas de 272 metros de extensão e área de 6656 m².

Atualmente o prédio abriga a Secretaria de Turismo da cidade e uma sala pequena destinada ao Museu Ferroviário, mas que encontra-se desorganizada e fechada para acesso do público. Na parte da gare, uma das regiões de antigo acesso do trem foi readequada para realização de shows e no restante da área são realizados eventos em períodos esporádicos, como exposições, convenções e celebrações religiosas.

Em frente a estação, na rua 1, ao longo de toda a extensão da gare, instala-se o terminal central de ônibus de Rio Claro. Já ao lado, como parte do processo da Prefeitura de ocupação das áreas do complexo ferroviário, foi inaugurada em 2016 a Praça dos Ferroviários, que conta com áreas livres, uma pista de skate e um teatro de arena.

fig. 10 – Primeira estação ferroviária, demolida posteriormente



fig. 11 – Estação ferroviária atual inaugurada em 1911



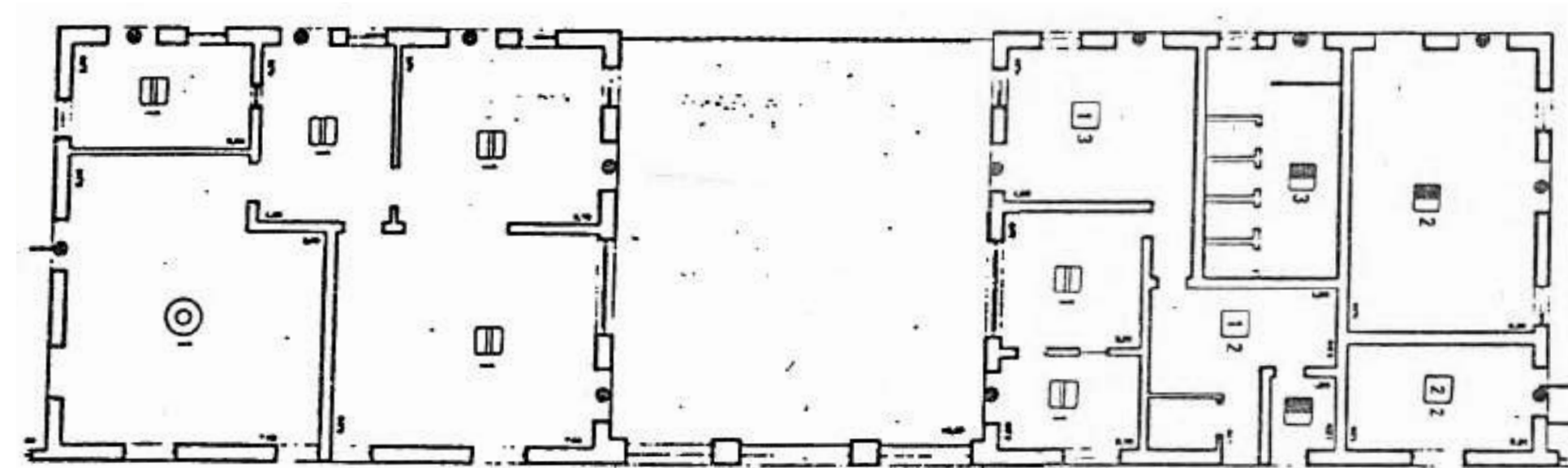
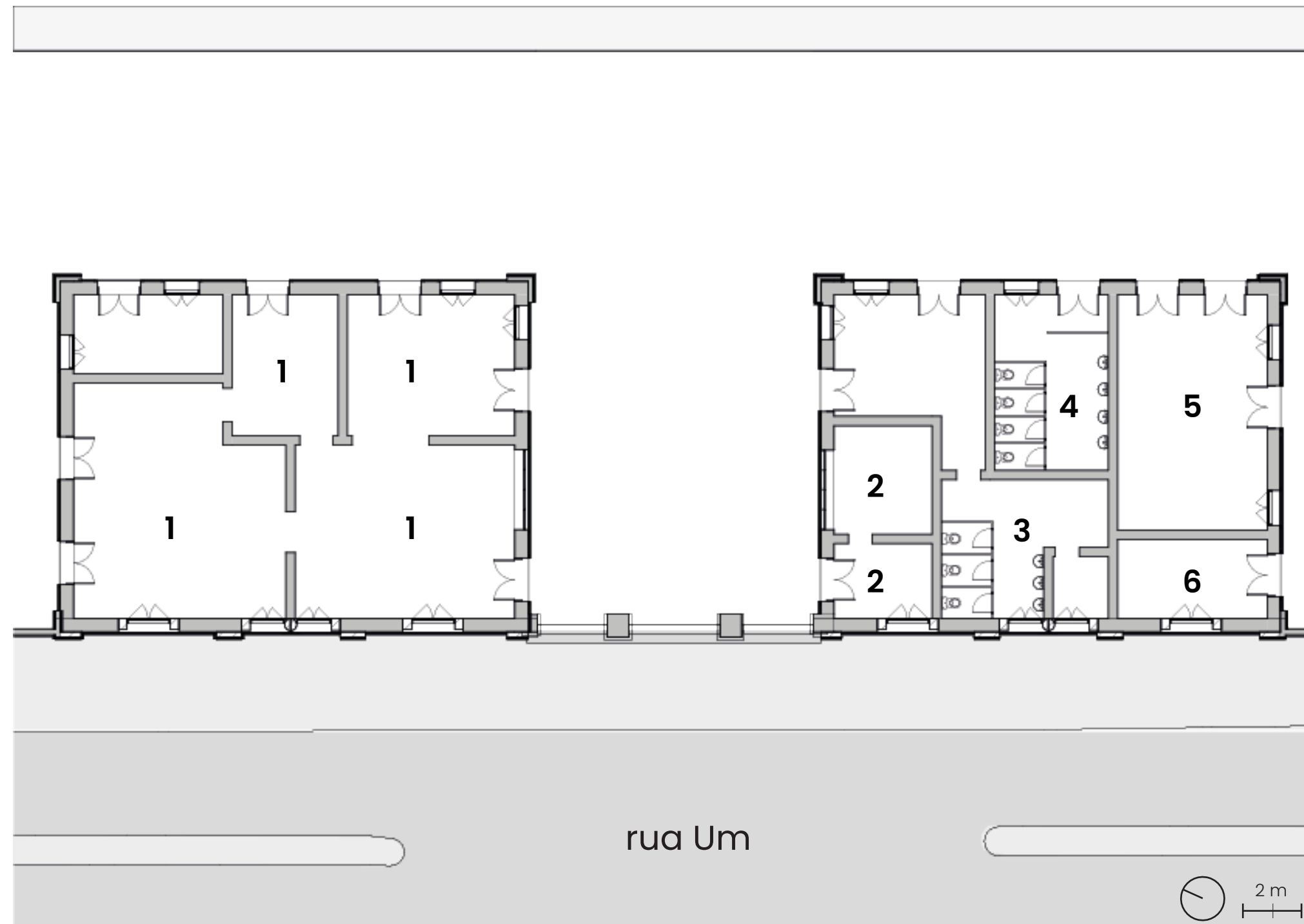


fig. 12 - Planta do prédio da estação ferroviária disponível no relatório de estudo de tombamento (1982)

Com base na planta presente no documento de “Estudo de Tombamento da Estação FEPASA em Rio Claro” (1982) e levantamentos realizado em visitas ao local, constitui-se a planta atual do prédio da Estação Ferroviária.

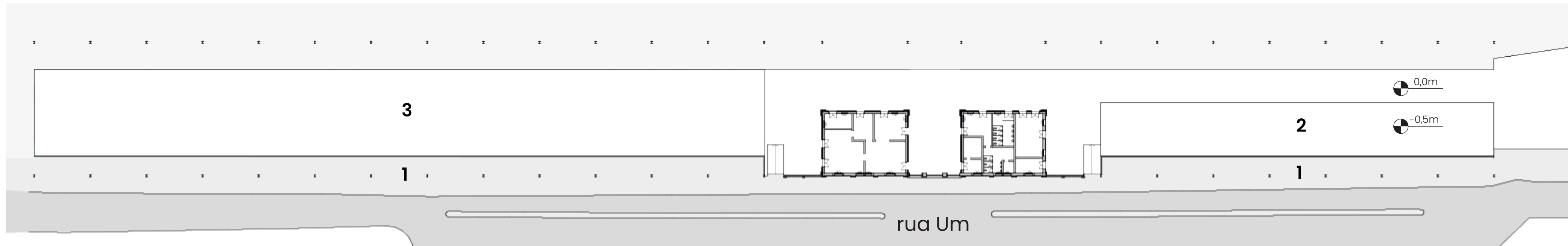
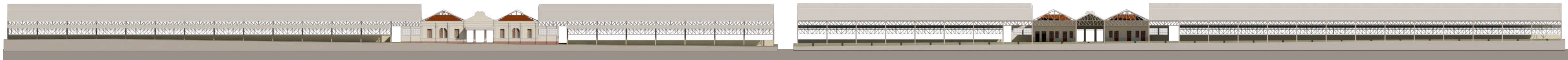
#### **prédio da estação ferroviária (usos atuais)**

1. áreas administrativas da Secretaria do Turismo
2. depósito e armazenagem de equipamentos de som
3. banheiro feminino
4. banheiro masculino
5. depósito - museu ferroviário
6. cozinha de apoio para os motoristas de ônibus



— elevação frontal – rua Um

— elevação posterior – pátio de manobras



**gare**

- 1. terminal de ônibus urbano
- 2. espaço de shows
- 3. área de eventos







fig. 16



fig. 13

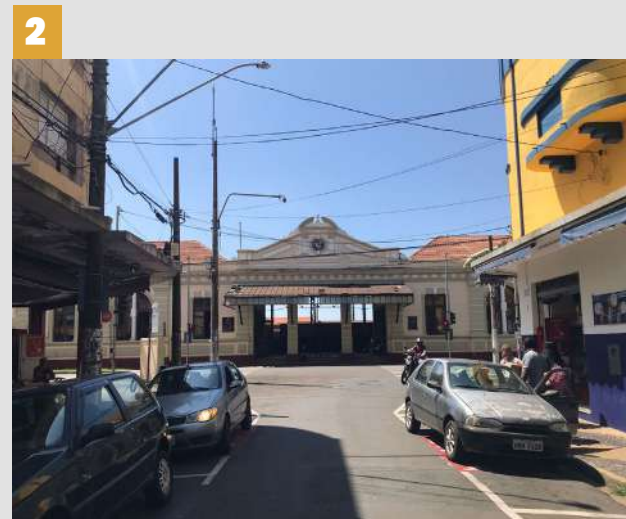


fig. 17



fig. 14



fig. 18



fig. 15

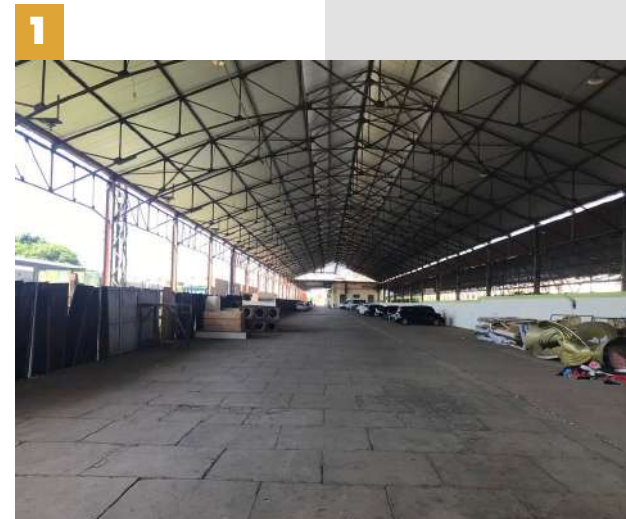
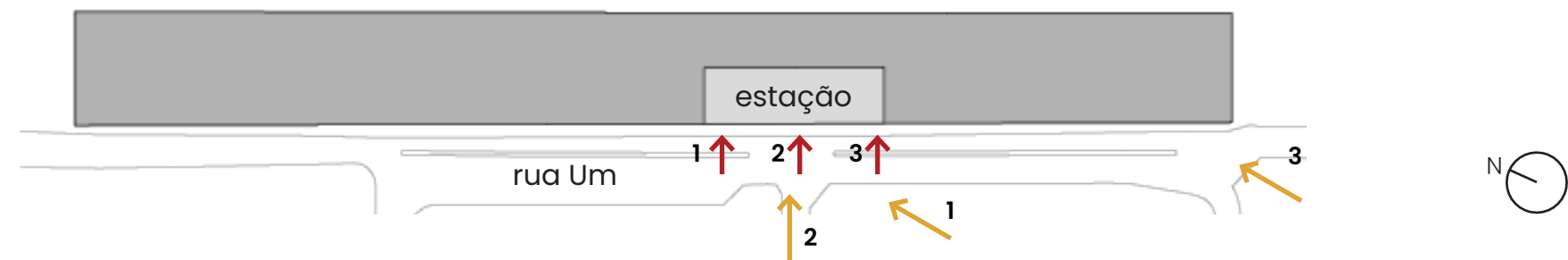


fig. 22



fig. 19



fig. 23



fig. 20



fig. 24



fig. 21





## pátio de manobras e galpão

O pátio de manobras e o galpão, que no período de atividade da ferrovia no transporte cafeeiro, funcionava como armazém de mercadorias, fazem parte do conjunto que, junto com a estação ferroviária, compõe esse trecho do complexo.

Atualmente, o pátio de manobras, ocupando aproximadamente uma área de 40.703 m<sup>2</sup>, faz parte do caminho percorrido pelos trens que acessam a oficina de reparos, bem como serve de estacionamento para os vagões que esperam pelos consertos. Representa uma área de certa insegurança para os pedestres, uma vez que não existe um fluxo constante de pessoas devido à movimentação dos trens, resultando em certo isolamento do espaço em relação ao entorno, fator que favorece a ocorrência de assaltos na região.

Já o antigo galpão de armazenamento, de área aproximada de 1838 m<sup>2</sup>, abriga hoje a orquestra filarmônica da cidade, o bazar beneficente, as oficinas de jiu-jitsu, de circo e de boxe, a área de armazenamento de equipamento da Secretaria do Turismo e a banda dos ferroviários.

Vale ressaltar que o espaço por muito tempo ficou abandonado pela Prefeitura e pelas secretarias responsáveis, e a presença das oficinas, que permitem o acesso à cultura e ao esporte, atraindo pessoas de diversas partes da cidade, foram fruto de ocupação e resistência. A continuidade do programa se dá sem apoio dos órgãos municipais, e existem dificuldades com relação à falta de espaço e acústica, bem como a ausência de pontos de água adequados e com um único banheiro que atende a todas as oficinas.

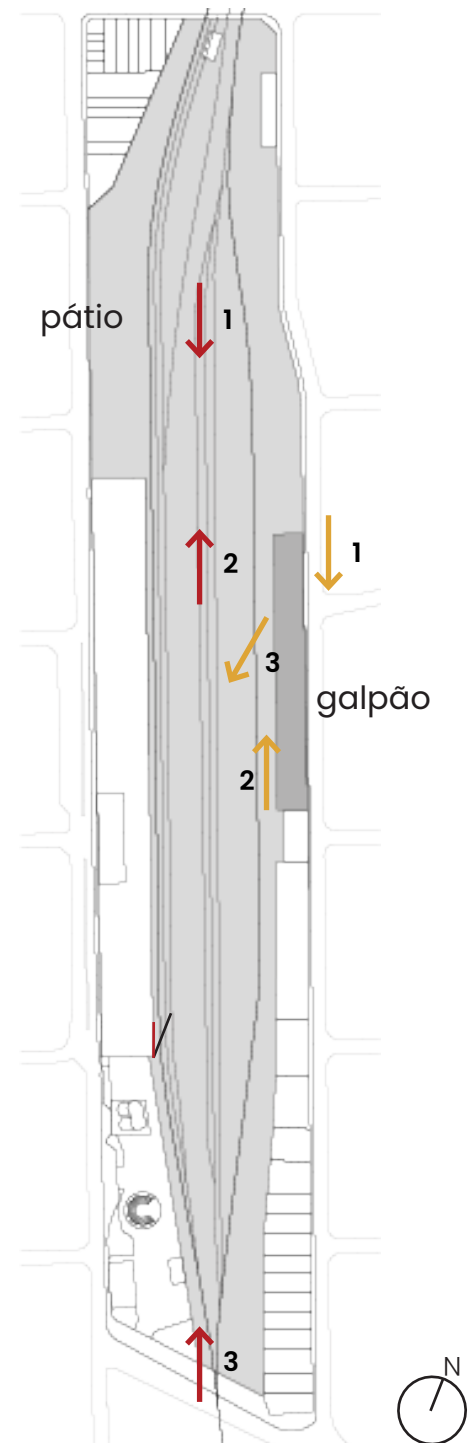


fig. 25



fig. 27



fig. 29



fig. 26



fig. 28



fig. 30

— elevação frontal – rua Um B



— elevação posterior – pátio de manobras



Baseado em planta referente a uma proposta de reforma de 1985, levantamentos realizados e conversas com usuários do espaço, foram obtidos dados para a formulação da planta geral do galpão.

O espaço estrutura-se por meio de uma modulação de pilares espaçados em 4 metros. As aberturas de portas e janelas sofreram alterações ao longo do tempo de uso, fato que afetou o ritmo das mesmas, sendo aqui representadas sua configuração atual.

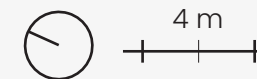
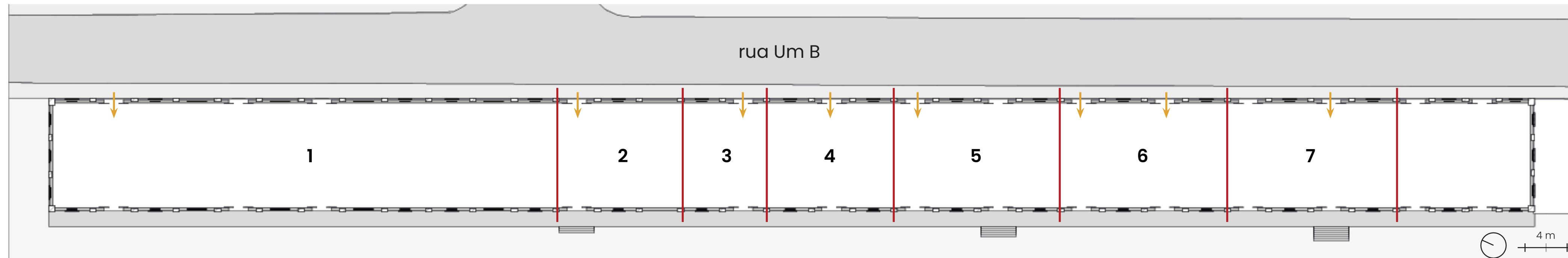
Pelas elevações, é possível observar o desnível entre a plataforma em que o galpão está construído e o perfil do terreno, levando a dificuldades de acesso devido à ausência de rampas ou escadas, principalmente pela rua Um B, à medida que a diferença de nível torna-se mais acentuada.

legenda

- divisão entre os usos
- pontos de acesso

## galpão

1. orquestra
2. bazar
3. oficina de jiu jitsu
4. oficina de circo
5. oficina de box
6. armazém da Secretaria do Turismo
7. banda dos ferroviários





## oficina de vagões

Em 1892, a Cia. Paulista estabelece sua sede administrativa na cidade e, junto a ela, é realizada a instalação das oficinas ferroviárias, que viam a operar na confecção ou manutenção de vagões, locomotivas, máquinas, guindastes e redes de energia para a rede paulista.

A presença das oficinas teve grande influência no crescimento da cidade, atraindo muita mão de obra para a região. As experiências e as memórias dos operários, principalmente do período de administração pela Cia. Paulista e pela FEPASA, são partes importantes da história do conjunto ferroviário.

Atualmente, as oficinas são administradas pela empresa privada RUMO, responsável por grande parte da operação ferroviária do país. Como comentado, existem planos de alteração de local da oficina para o Jardim Guanabara, próximo ao atual trecho da linha de transporte de carga.

A área ocupa, considerando espaços livres e edificados, uma região de aproximadamente 226.013 m<sup>2</sup>. Por meio de uma sequência de imagens de satélites, é possível perceber que o espaço foi se deteriorando ao longo do tempo, com galpões abandonados ou demolidos e espaços livres tomados pela alta vegetação e transformados em depósitos de antigos vagões.

fig. 31



2005

fig. 32



2016

fig. 33



2023





1



fig. 34

2



fig. 35

3



fig. 36

4



fig. 37

1



fig. 38



## o lugar e a memória

O complexo ferroviário tem grande importância como marco da presença da ferrovia e como ancora de memórias, principalmente daqueles que presenciaram o período de transporte de passageiros e mercadorias ou também trabalharam no conjunto.

Como aponta Nunes (2015), após análise de entrevistas realizadas com moradores de Rio Claro de novas gerações e ex-ferroviários, existe um entendimento coletivo da importância da estação ferroviária para o progresso da cidade, representando um ponto de referência comum.

Nunes (2015) destaca que as memórias dos ex-ferroviários estão muito ligadas ao trabalho, ao orgulho da profissão e a acontecimentos marcantes, compreendendo o conjunto ferroviário como representação de uma época de prosperidade e demonstrando tristeza com seu estado atual. Em complemento, Garcia (1992) traz relatos marcados pelas memórias das longas rotinas de trabalho, da importância das escolas profissionalizantes para os cargos na oficina e a estabilidade trazida por seus empregos.

*“Se pensar em tudo, vai dar saudades porque é um tempo que não volta mais e era o melhor que a gente podia viver na época, com o que a gente tinha. A Paulista ajudou muito a gente a construir a casa, a não ficar sem trabalho (...)”* (F.L. em entrevista concedida a NUNES, 2015, p. 92)

Aqueles que vivenciaram a presença da ferrovia e o transporte de passageiros também se conectam ao lugar, em especial a estação ferroviária, por memórias da espera do trem, do som ao chegar na estação e das viagens realizadas para conhecer lugares e visitar amigos e parentes.

*“Eu lembro de quando era pequena de ir andando com a minha mãe de casa até a estação, bem cedinho, antes do sol nascer. Naquele tempo não era perigoso. Íamos pegar o trem para São Paulo, era o jeito da gente ir ver meu irmão que tinha ido morar lá. Eu gostava muito desse meu irmão então esses dias eram especiais pra mim.”* (L.C. em relato sobre a estação ferroviária)

Já os relatos das novas gerações, Nunes (2015) aponta que abordam memórias de familiares, a relevância do patrimônio, a importância da ferrovia para cidade e momentos cotidianos como os eventos culturais na estação e a própria espera do ônibus.

O autor destaca que as memórias coletivas são construídas por diversos atores, passando por eventos vividos pessoalmente e aqueles vividos por pessoas com quem nos identificamos. Assim, acredita que mesmo as gerações mais novas não tendo vivenciado os fatos marcantes relacionados a ferrovia, as memórias dos familiares e o contexto social em que vivem refletem na construção de uma memória coletiva aos moradores de Rio Claro.

Dessa forma, compreende-se a importância da preservação do conjunto ferroviário e da sua integração a cidade de forma a fortalecer os vínculos com o lugar. A construção de fatos marcantes, a passagem das memórias entre as gerações, bem como a promoção de um ambiente que gere novas experiências, colabora com a construção de um olhar que entende a importância da preservação do patrimônio e da história a ele associada.

# 04 leituras



fig. 39



## dinâmicas do entorno

O conjunto ferroviário e a extensão dos trilhos (tanto aqueles ainda presentes quanto o trecho removido) percorrem a cidade em um longo trajeto iniciado ao sul, passando por regiões centrais, e rumando em direção a oeste. Ao longo desse percurso permeia-se uma quantidade diversa de bairros com características e dinâmicas urbanas distintas.

Entender a relação que a ferrovia tem com esses espaços parte de um processo de compreensão de seus aspectos gerais, de forma a colaborar na identificação de potencialidades que possam ser exploradas por meio de ações projetuais e que colaborem com a integração do espaço ferroviário não somente ao tecido urbano, mas às suas comunidades.

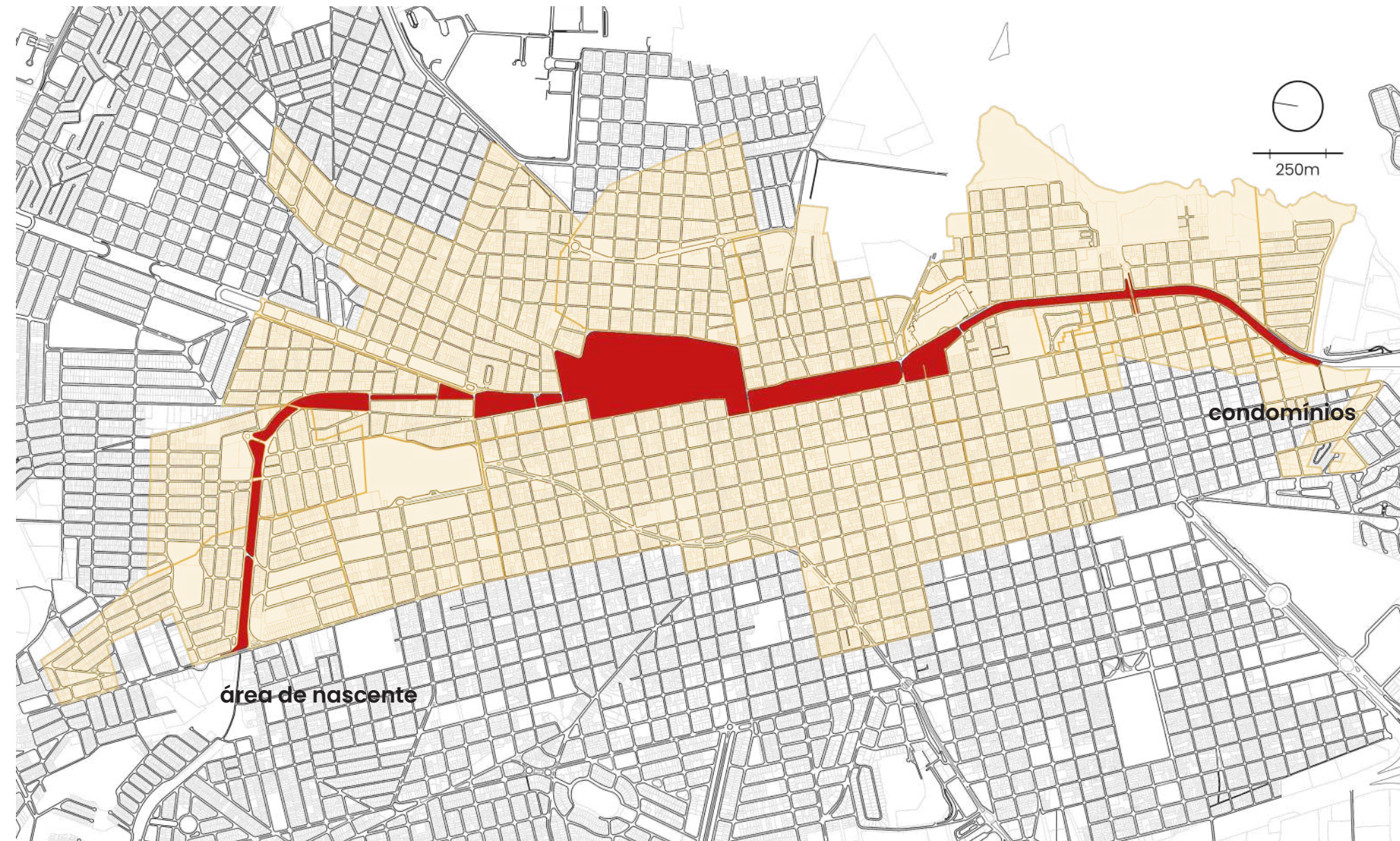
Para tal, delimitou-se um recorte como área de estudo que engloba o conjunto ferroviário, os trechos por onde passa e passavam os trilhos e suas áreas livres lindeiras. O trecho até a parte sul da cidade foi recortado a partir do ponto em que a delimitação perceptível das áreas lindeiras começa a se perder devido à proximidade ao fim do perímetro urbano, região onde temos uma grande concentração de condomínios de alto padrão. Já o trecho que rumo ao oeste foi recortado no ponto anterior ao início de uma área de preservação, na qual temos a presença de uma nascente.

Com relação aos bairros, demarcam-se aqueles que apresentam contato direto com a região dos trilhos ou do conjunto ferroviário por apresentarem influência mais direta e pela própria necessidade de delimitação de recorte, pois compreende-se que os demais bairros adjacentes também fazem parte do contexto geral de compreensão da dinâmica da área.

## — delimitação da área de estudo

legenda

- área de estudo
- bairros do entorno





## processos de expansão do entorno

A cidade de Rio Claro passou por períodos distintos no seu processo de expansão urbana e que, de forma geral, podem ser associados ao crescimento agrário (1827 a 1900), ao início da industrialização (1940 a 1967) e ao forte processo de especulação imobiliária (a partir de 1970).

Esses períodos refletem nos aspectos e características da formação de cada um dos bairros, sendo aqui destacados aqueles que se encontram dentro da área de estudo delimitada.

A zona central, que faz borda com todo o complexo ferroviário, tem sua formação muito atrelada ao desenvolvimento trazido na época da chegada da ferrovia e do auge do café. Atualmente é um bairro que apresenta uma elevada renda atrelada a uma baixa densidade habitacional.

Do outro lado do complexo ferroviário, englobando partes que se estendem para os trilhos, temos bairros com origem entre o período do café e do início da industrialização. Surgiram com características de bairros operários e hoje apresentam renda média e uma densidade habitacional entre média e alta.

O conjunto de bairros próximos à linha dos trilhos que rumam a oeste e os que se encontram ao fim do trecho ao sul são bairros de formação associados ao processo de especulação imobiliária, responsável por loteamento de áreas sem a mínima infraestrutura necessária e, em alguns casos, em espaços irregulares. Tais bairros apresentam uma baixa faixa de renda atrelada a uma elevada densidade habitacional.

## análise dos bairros do entorno

1827 a 1900 – produção de cana e posteriormente café

1940 a 1967 – forte processo de industrialização

a partir de 1970 – especulação imobiliária

legenda

1827 a 1945

1946 a 1953

1965 a 1975

1901 a 1945

1954 a 1964

1977 a 2010





## centralidades

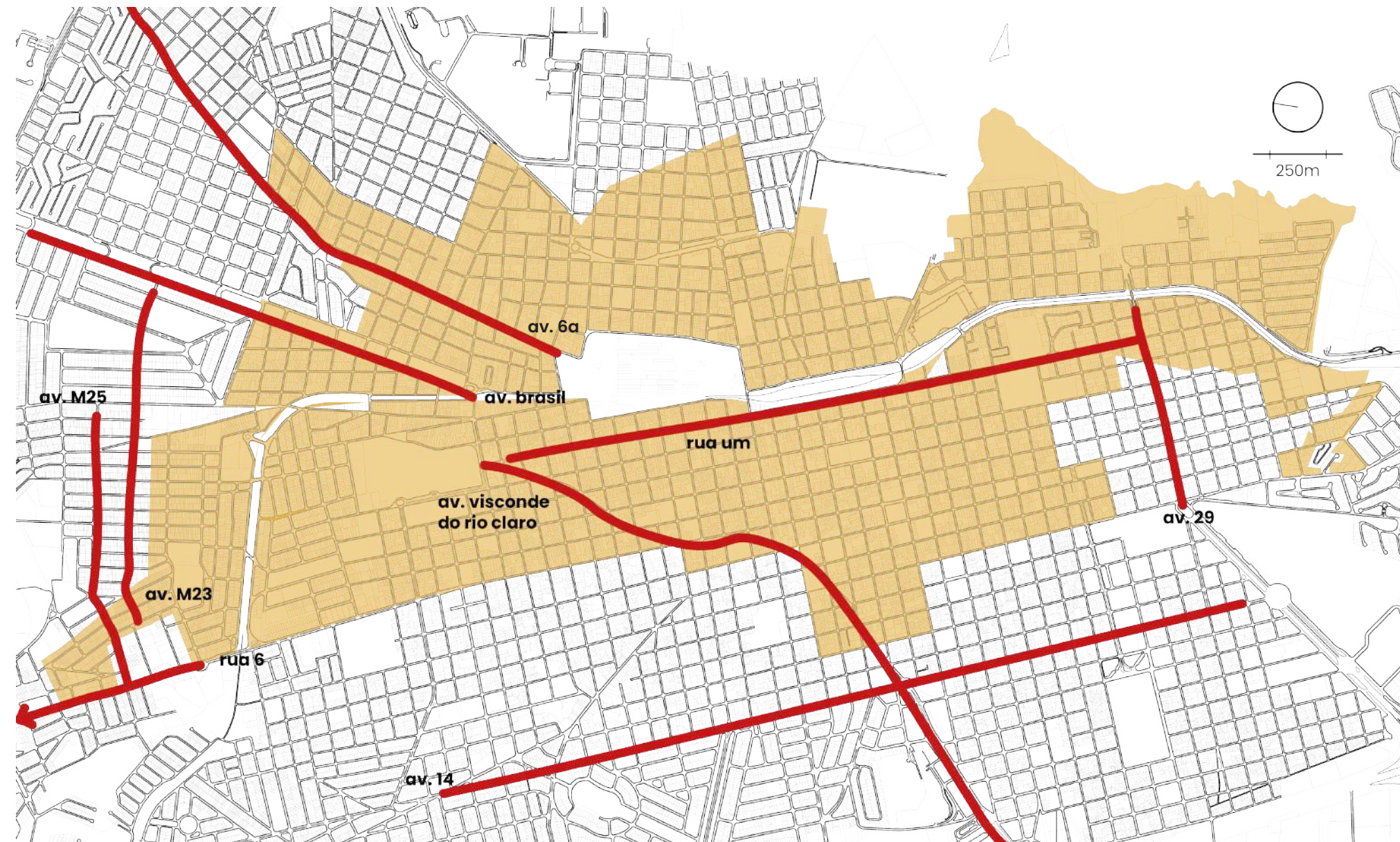
Devido à forma da expansão urbana e às dinâmicas dos novos bairros, Carmo (2006) aponta que ocorre o aparecimento de novas centralidades, geradas pela instalação de estabelecimentos comerciais, como o shopping, ou pela constituição de ruas comerciais nos bairros que se formaram mais afastados do centro tradicional. Essas ruas, em sua maioria, são caracterizadas pela presença de comércios e serviços de caráter diversificado, ajudando a reduzir a dependência dessas populações das áreas centrais.

Com relação à região central, Carmo (2006) aponta que o atrativo populacional na área só ocorre durante os dias da semana, havendo um forte esvaziamento das ruas nos períodos noturnos. A concentração de pessoas acontece, em sua maioria, perto de bares e restaurantes, que não estão efetivamente agrupados no centro, mas sim distribuídos em ruas distintas.

## centralidades do entorno

legenda

- ruas de centralidades
- bairros do entorno





## disponibilidade de equipamentos

Como parte do processo de compreensão das necessidades e potencialidades de projeto, realizou-se um levantamento sobre a disponibilidade de alguns tipos de equipamentos públicos e espaços de lazer. A área de recorte, complexo ferroviário e trilhos, manteve-se a mesma das análises anteriores, mas agora considerando todo o espaço urbano dentro dessa região e não mais somente os bairros do entorno.

### esporte, lazer e cultura

Com relação a praças e parques, os mapas apresentados pela Prefeitura que localizam esses espaços demarcam uma grande quantidade de canteiros, rotatórias e espaços vazios, transmitindo a impressão de considerável disponibilidade. Para aprimorar a leitura, o mapa ao lado apresenta apenas aqueles que cumprem a função proposta; dessa forma, nota-se uma escassez desses espaços em vários pontos da cidade, especialmente nas regiões próximas à área da oficina ferroviária.

O levantamento de espaços culturais foi feito com base nos locais apresentados pela Secretaria de Cultura da cidade, e por meio dele observa-se que a disponibilidade desses equipamentos é reduzida, concentrando-se principalmente em uma região da área central.

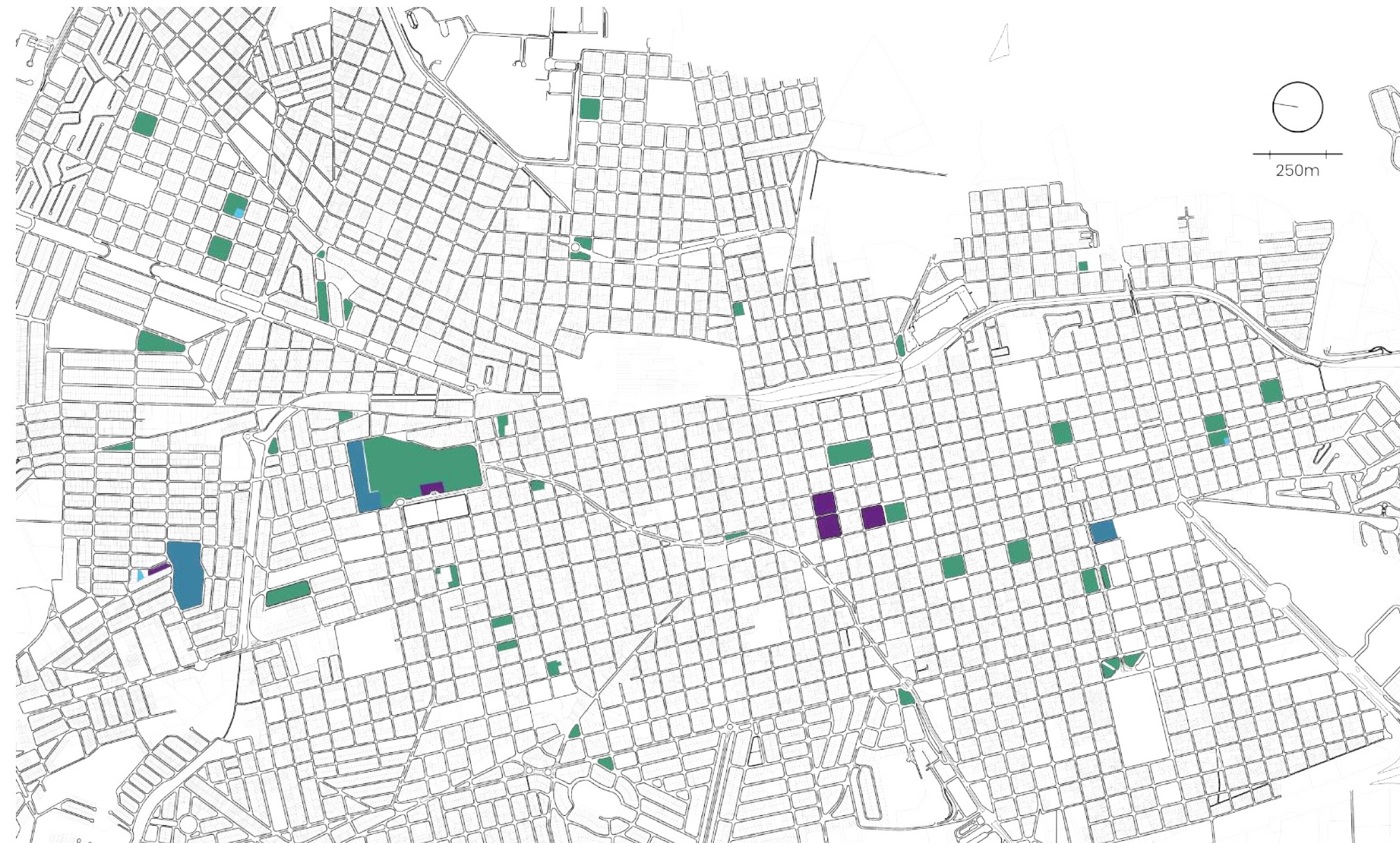
Os espaços culturais marcados na região central referem-se ao Gabinete da Leitura (biblioteca), à Pinacoteca, ao Casarão da Cultura (eventos culturais, oficinas de arte e exposições) e à Sociedade Filarmônica (espaço de eventos). Já à esquerda do mapa, temos o Centro Cultural (teatro, biblioteca e sala de exposição) associado a uma extensa área verde que inclui um parque e uma pequena biblioteca.

Os equipamentos esportivos públicos são os que se destacam pela maior escassez, com apenas três locais dentro da área de recorte. A maior parte dos equipamentos esportivos na cidade, em escala geral, é de uso privado, dentro de clubes ou outras propriedades.

### equipamentos de esporte, lazer e cultura

legenda

- praças e parques
- esportes
- espaços culturais
- espaços de esporte improvisados em praças





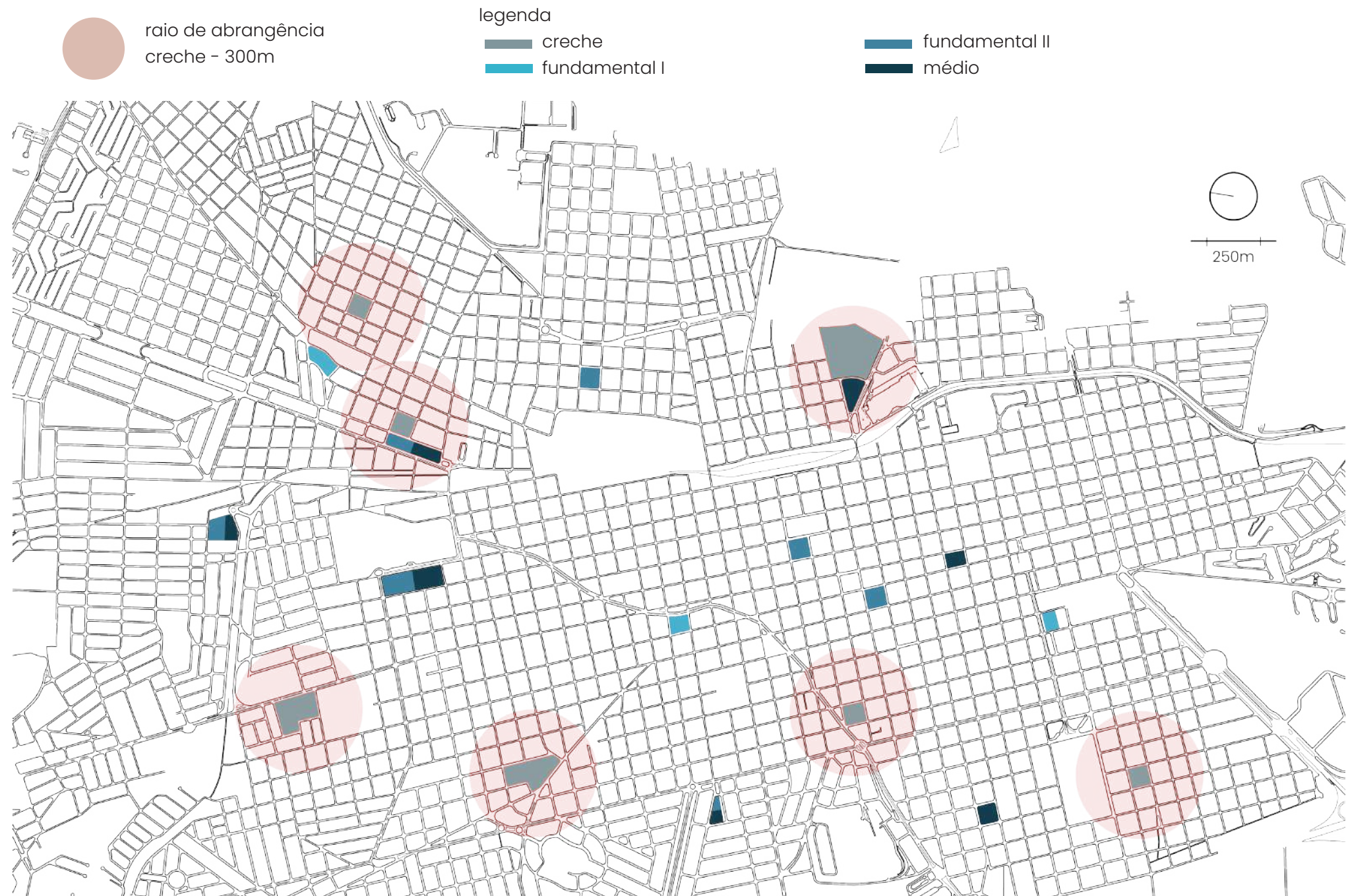
## educação

O levantamento dos equipamentos educacionais públicos foi realizado com base no mapa disponibilizado pela Prefeitura, sendo organizados de acordo com o período letivo atendido.

A leitura traz destaque a presença das creches uma vez que, considerando um raio de abrangência de aproximadamente 300m para um acesso adequado, podemos observar vários vazios dentro do recorte analisado. Atrelado a isso, o número de crianças atendidas por instituição costuma ser baixo, chegando no máximo a 120 crianças<sup>1</sup> em período integral para cheches maiores. Ambos os fatores indicam um problema de quantidade e distribuição desses equipamentos nos bairros dessa região.

<sup>1</sup> baseado nos modelos de projeto do programa federal Programa Nacional de Reestruturação e Aquisição de Equipamentos da Rede Escolar Pública de Educação Infantil (Proinfância)

## equipamentos de educação





## saúde

O levantamento dos equipamentos de saúde tomou por base o mapa disponibilizado pela Prefeitura, contudo, durante as pesquisas, observou-se que alguns pontos marcados como de atendimento médico não estavam mais no local indicado ou correspondiam a espaços administrativos.

A leitura da distribuição dos equipamentos existentes evidencia diversos vazios de abrangência, com destaque para o grande vazio na faixa central do mapa. Nas demais regiões, a quantidade de equipamentos se mostra muito pequena, com uma única unidade de saúde sendo responsável por extensas áreas.

## equipamentos de saúde

legenda

hospital

ubs

presentes no mapa da prefeitura mas não existem

usf

upa





# 05 proposta



fig. 40



## ponto de partida

Inicialmente, identificam-se três áreas com potencial de projeto: as áreas livres lindeiras à região dos trilhos, a oficina ferroviária e a região do pátio de manobras com o galpão e a estação ferroviária. Todas as partes estabelecem um conjunto que perpassa áreas importantes da cidade, conectando pontos distintos do tecido urbano e com potencialidades de intervenção específicas.

Para o presente trabalho, optou-se por duas regiões, aquelas que correspondem ao complexo ferroviário, ou seja, a área da oficina e a região da estação ferroviária. Vale ressaltar que, para as áreas livres lindeiras aos trilhos, serão apontadas possibilidades de projeto, mas que não serão o foco de desenvolvimento deste TGI.

A escolha do complexo ferroviário para desenvolvimento dos estudos se deu devido ao desejo de valorização da memória e do patrimônio cultural, aqui representado pelo conjunto do patrimônio ferroviário, que ao longo dos anos vem se deteriorando na região das oficinas e sendo pouco aproveitado na região da estação. Essa possibilidade vai ao encontro da perspectiva da saída da empresa RUMO da área e da oportunidade de apropriação desses espaços para o uso da população, pensando em formas de integrar toda a região e reativar o espaço do pátio de manobras, que hoje representa uma área de insegurança para os pedestres.

Dessa forma, trabalhar com ambos os espaços de forma a conectá-los e integrá-los ao contexto urbano em que se encontram seria parte da expectativa de preservação da memória e do aproveitamento das estruturas preexistentes para atender às demandas das áreas próximas e da cidade como um todo. Acredita-se que, por meio de programas que atraiam e envolvam a comunidade, seja possível criar e fortalecer vínculos com o lugar, fator essencial para sua valorização e preservação.

Localizada em uma região central, cercada por uma grande disponibilidade de equipamentos e inserida em um tecido urbano já consolidado, o desenvolvimento da proposta parte do entendimento da importância e da dimensão da área com a qual se está trabalhando.

O programa e as diretrizes propostas baseiam-se no desejo de valorização do patrimônio ferroviário presente e na importância da memória como parte integrante da construção e preservação do espaço. Dessa forma, destacam-se alguns princípios:

### **desenvolvimento da memória como vínculo com lugar**

“(…) as estações ferroviárias, assim como todo o complexo ferroviário, são também estruturas responsáveis por reaproximar lembranças de determinado grupo, caracterizar uma época, referenciar uma região.” (RIBEIRO, 2019, p.210)

### **integração das partes do tecido urbano adjacente**

“O fato de tratarem de grandes áreas centrais faz com que sua preservação faça parte de um planejamento urbano, que atenda as necessidades locais de forma a integrá-los ao tecido envoltório.” (BARDESE, 2011, p.173)

### **usos que atendam as necessidades da população e integrem o patrimônio**

“(…)a preservação desses conjuntos industriais deve ser feita por meio de intervenção fundamentada e justificável, que permita de fato a valorização dos seus aspectos materiais, formais e documentais, adequando-os para novos usos (….) que atendam às demandas da sociedade contemporânea (….)” (BARDESE, 2011, p.173)



## áreas lindeiras aos trilhos

As áreas relacionadas aos trilhos abrangem o trecho onde foram removidos (trecho 1) e o trecho onde ainda ocorre a passagem dos trens para acessar a oficina ferroviária (trecho 2), ambos considerados dentro do recorte de leitura apresentado anteriormente. Esses trechos possuem áreas livres adjacentes com grande potencial de uso devido às suas dimensões consideráveis, com larguras que variam entre 15 e 30 metros e comprimentos que acompanham vários quarteirões. Visando o aproveitamento e a integração dessas áreas, são realizadas propostas para novos usos e conexões.

### sistema de espaços livres

Observando os trechos demarcados no mapa, destaca-se a potencialidade da criação de um sistema de espaços livres que conectam as áreas dispostas ao longo do percurso dos trilhos.

Atualmente, os espaços livres adjacentes foram apropriados pela população em alguns pontos, por meio da instalação de pequenos bancos ou funcionando como estacionamento irregular. No entanto, na sua maioria, permanecem como grandes áreas vazias. Portanto, a definição de uso e a revitalização desses trechos se apresentam como uma forma de contribuir para a construção da paisagem e do lazer desses bairros, integrando os espaços ao tecido urbano e valorizando a presença e a memória da passagem dos trilhos.

### áreas livres

legenda

áreas livres lindeiras aos trilhos

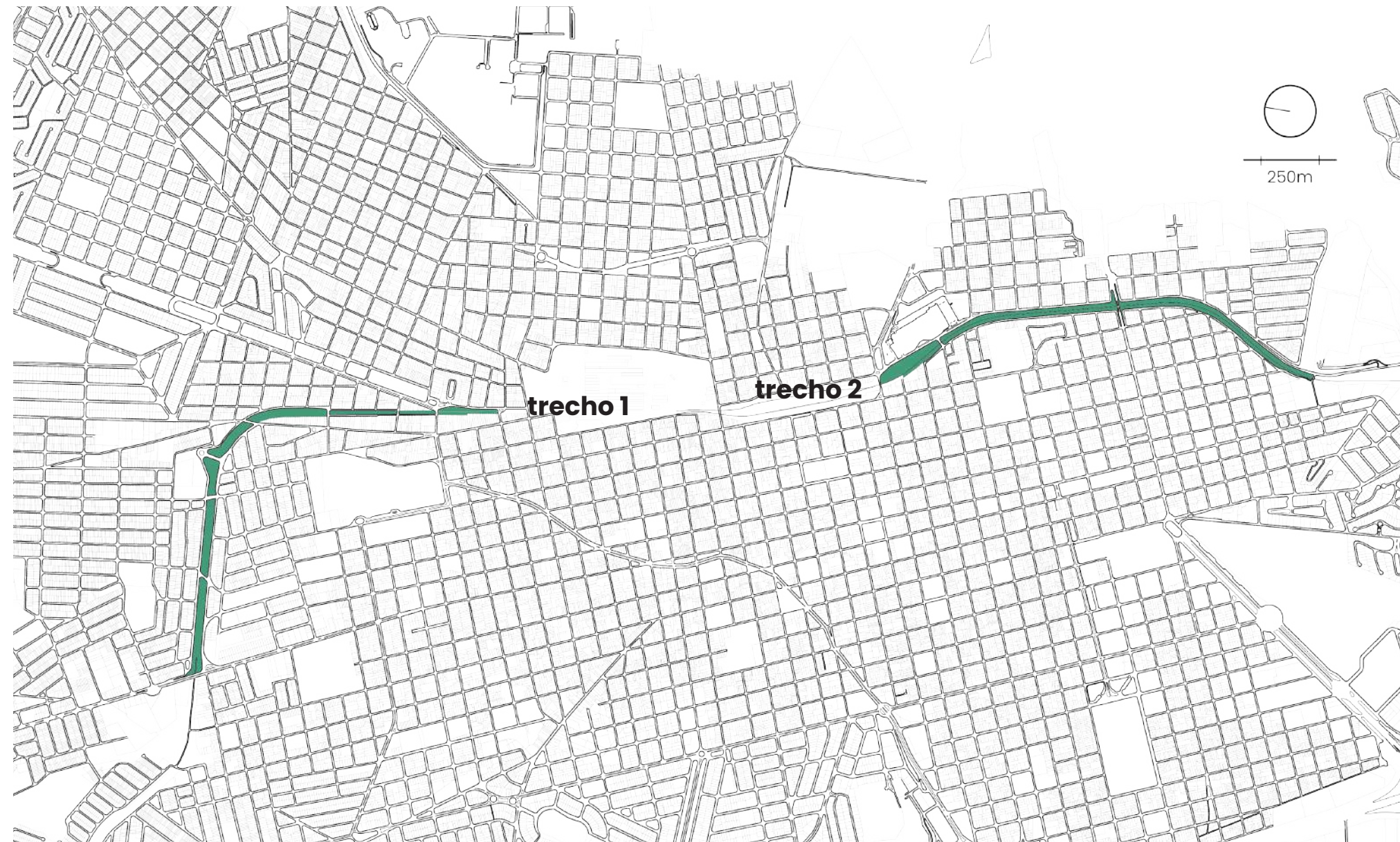






fig. 43



fig. 44



fig. 45



fig. 46



## percursos e conexões

As áreas adjacentes aos trilhos percorrem regiões de interesse ao longo do tecido urbano, passando por espaços de lazer preexistentes, como o Parque Lago Azul e a Floresta Estadual, além da área de intervenção desse projeto.

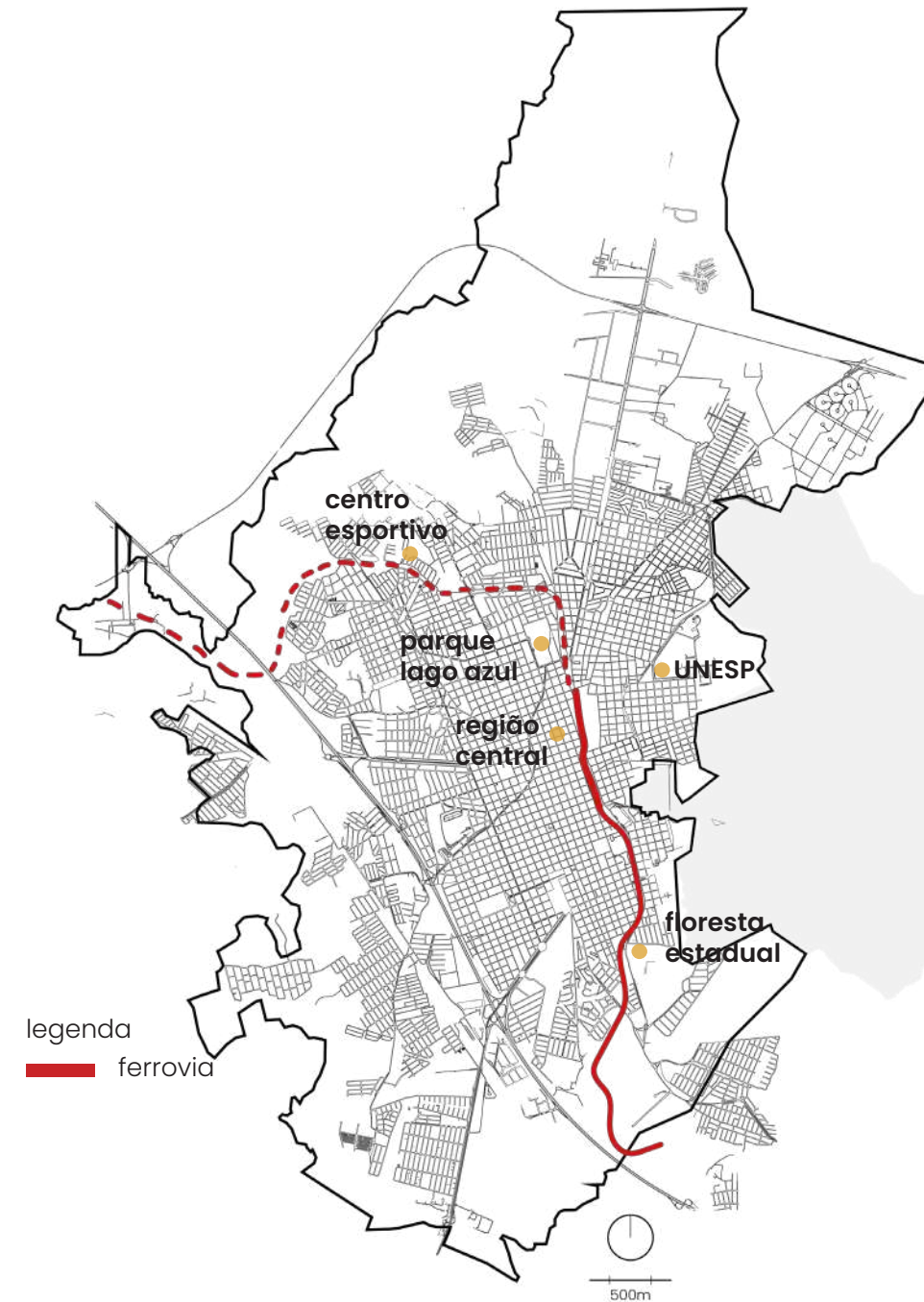
Observa-se pelo mapa o potencial atrativo de deslocamentos das regiões próximas, com destaque para o grande fluxo produzido pela área central da cidade.

Para estabelecer um vetor de conexão entre os pontos destacados, é de interesse reforçar as possibilidades de transporte e acesso ao longo dos trechos. Assim, propõe-se a criação de um percurso que envolva o deslocamento de pedestre, ciclovias e o uso do transporte público, promovido pela instalação de um veículo leve sobre trilhos (VLT).

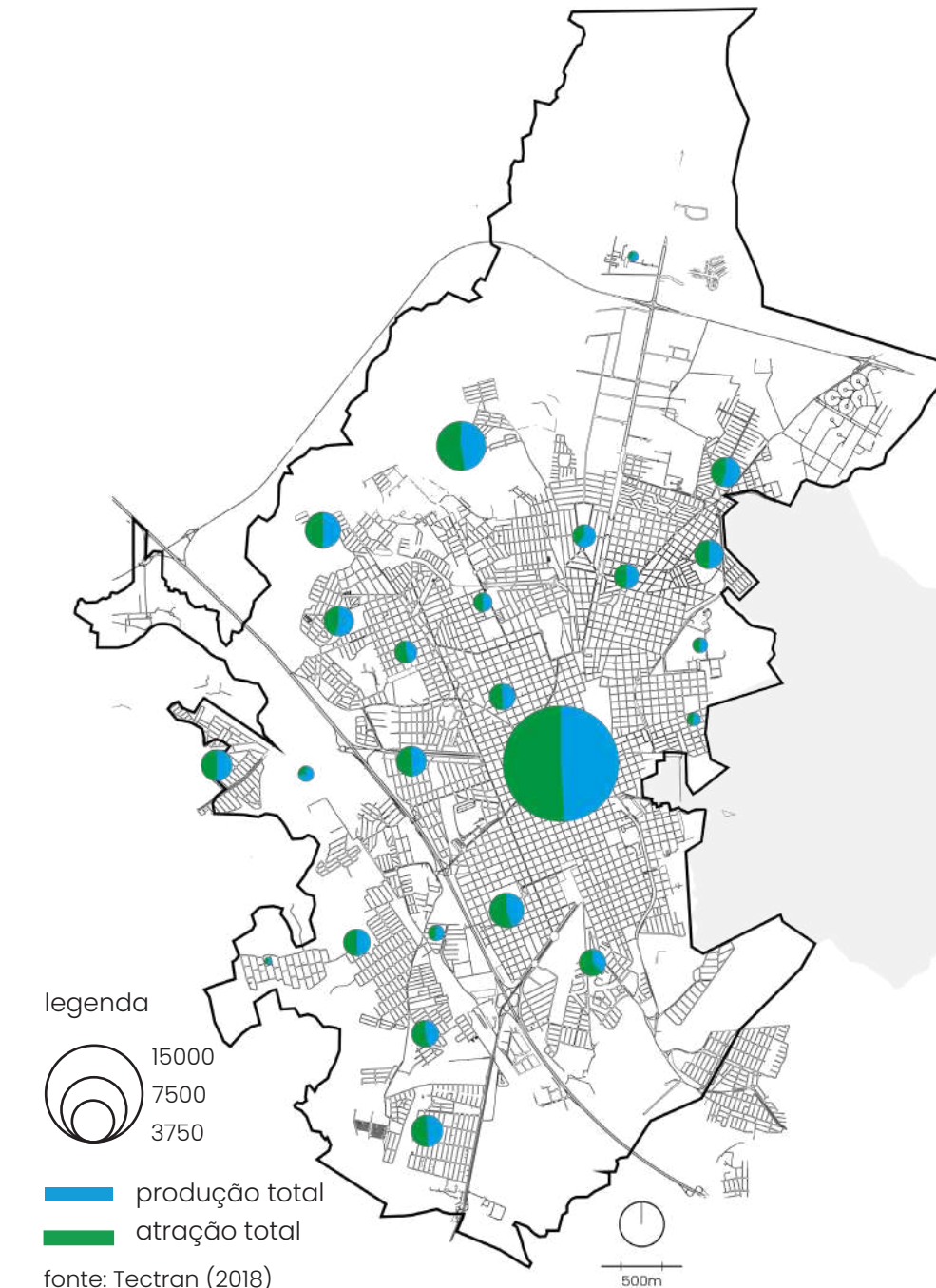
Considerando a topografia plana da cidade, a bicicleta é um meio de transporte recorrente na vida da população, sendo a criação da ciclovia uma forma de trazer mais qualidade e segurança ao percurso. Já o VLT visa contribuir com os serviços de transporte público oferecidos e estabelecer uma associação, pela presença dos trilhos, com o uso durante a época de funcionamento da ferrovia.

Dessa forma, objetiva-se incentivar a população a percorrer esses lugares, visando facilitar o acesso de regiões mais distantes até as áreas centrais e consequentemente a região do complexo ferroviário, foco deste TGI.

## proximidades

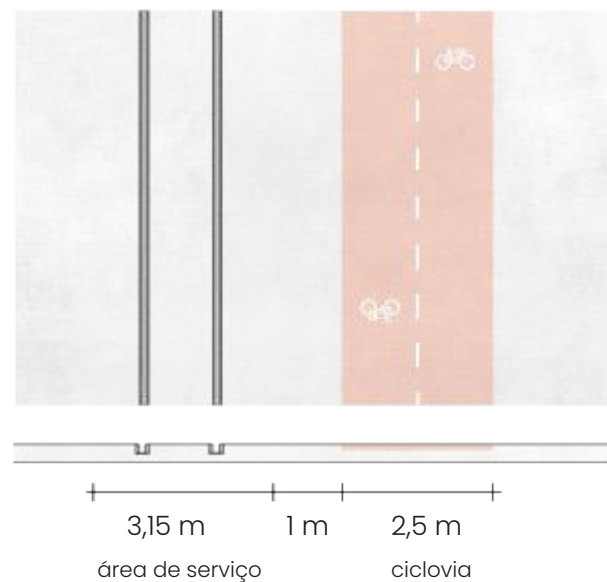


## deslocamentos - transporte público

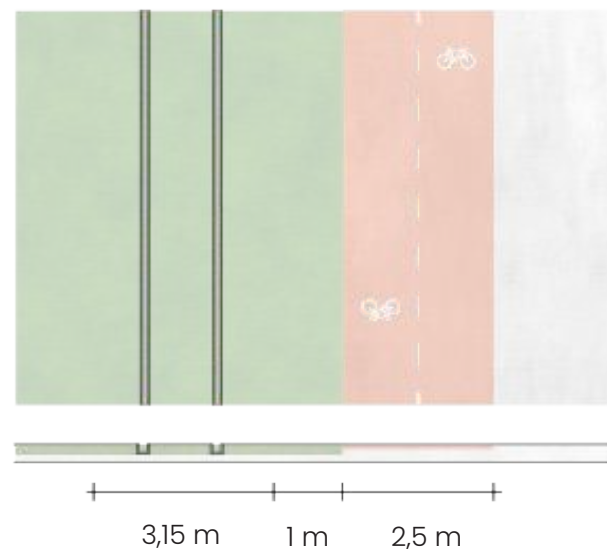




— trechos com calçamento



— trechos com canteiro



O percurso realizado pelo VLT seguiria o trajeto anteriormente feito pelos trens de transporte de passageiros. Para o desenvolvimento dessa proposta, o trecho de análise segue delimitado pela região de recorte.

As estações principais seriam posicionadas nas extremidades da linha e na gare da estação ferroviária, reativando esse espaço com um uso que estabelece relação direta com as memórias do mesmo. Tais pontos, como observado no mapa de deslocamentos, também estão associados a regiões importantes de produção e atração de viagens, justificando seu posicionamento.

Os pontos de parada seriam realizados a cada 400 m, visando, além da distribuição de fluxo pela cidade, o acesso aos locais de lazer levantados, bem como o acesso direto ao complexo da área da oficina que compõe a proposta deste projeto.

A passagem da ciclovia e do percurso peatonal ocorreria de forma paralela aos trilhos do VLT, respeitando o espaçamento da faixa de serviço e garantindo a segurança. Os trilhos, tanto em trechos com calçamento quanto em trechos de canteiro, seriam embutidos no piso, ou seja, sua passagem não se mostraria como um obstáculo à travessia de pedestres.

Vale ressaltar que entende-se a necessidade de maiores estudos para correta implementação desse tipo de projeto de mobilidade, questão que não se coloca no escopo deste trabalho, sendo aqui somente apresentado o desejo e levantada a possibilidade de sua aplicação.

## — proposta de linha de VLT

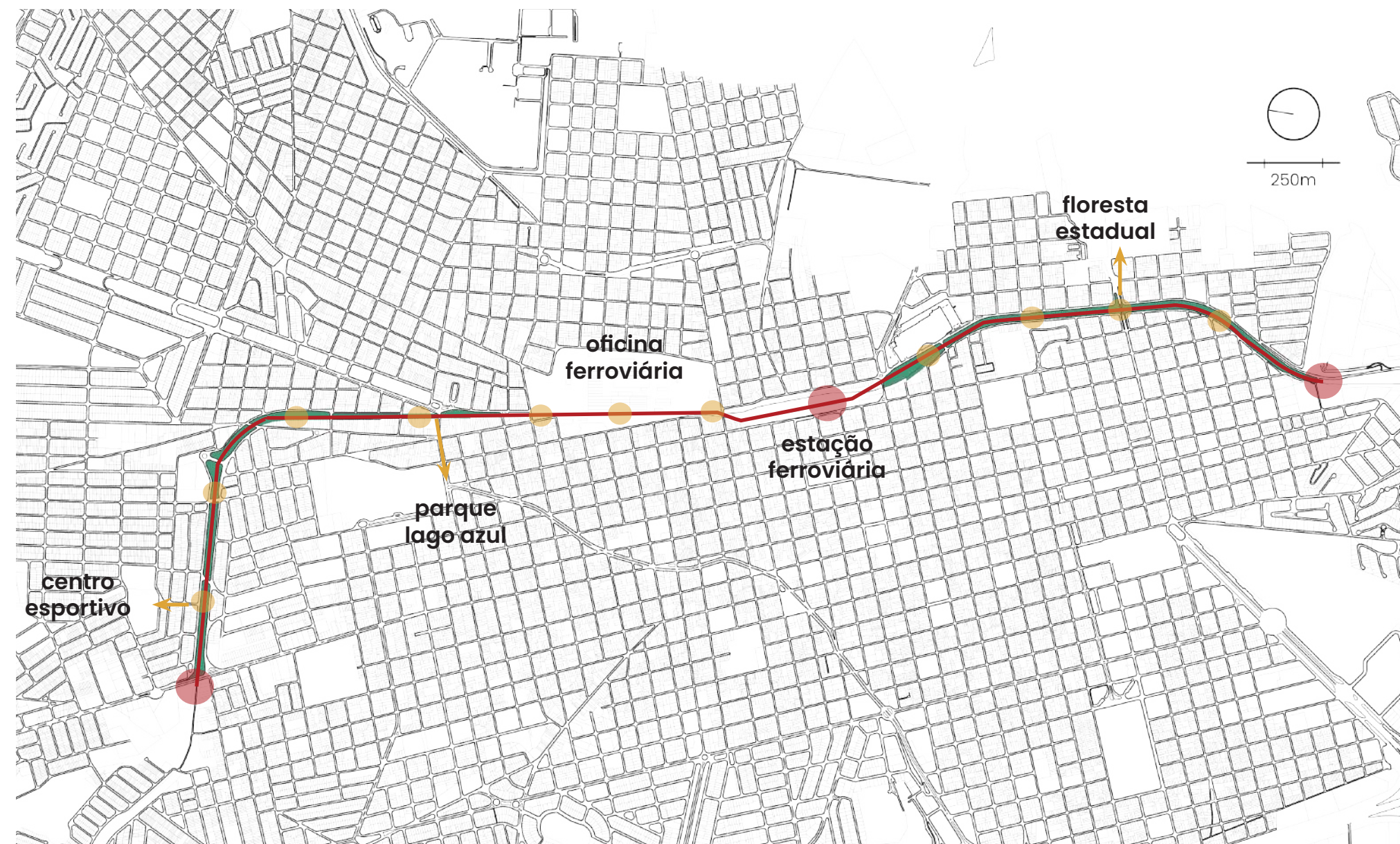
legenda

— áreas livres lindeiras aos trilhos

— trajeto proposto para o VLT

● estações

● pontos de parada (a cada 400m)





## complexo ferroviário

### condições gerais

A proposta a ser realizada engloba a região da oficina ferroviária e do pátio de manobras, com o galpão e a estação. Serão trabalhadas tanto a região das áreas livres quanto designado usos para o aproveitamento das estruturas dos galpões preexistentes, com a definição posterior de uma área de recorte na qual será trabalhada a intervenção no interior das edificações.

Dessa forma, com base em visitas a campo e imagens aéreas, realizou-se um levantamento para compreender o estado geral das edificações, sendo no caso da oficina considerados principalmente a aparência externa e da cobertura para classificação.

Como apresentado no mapa ao lado, a grande maioria dos galpões encontra-se em bom estado, ou seja, aparentam contar com estruturas conservadas, somente demandando pequenos reparos. Os edifícios marcados como deteriorados são aqueles cuja cobertura e estrutura aparentam estar mais danificados, dificultando a possibilidade de reparos. Vale ressaltar que a definição apresentada não está associada a perspectivas de remoção desses edifícios, mas somente a delimitação daqueles que apresentam potencial para o recebimento de novos programas.

Com relação aos espaços livres, o mapa evidencia a grande disponibilidade de regiões não edificadas, apontando potencialidades de projeto que visem integrá-las entre si e ao entorno.

condições dos edifícios



áreas livres





## características do entorno

Os bairros do entorno apresentam uma característica de grande ocupação dos lotes, principalmente na região oeste do mapa, onde localiza-se a área central da cidade de Rio Claro. Os gabaritos são baixos, em sua maioria entre 1 e 2 pavimentos, cenário que contrasta com a presença dos galpões ferroviários de altura aproximada de 12 metros.

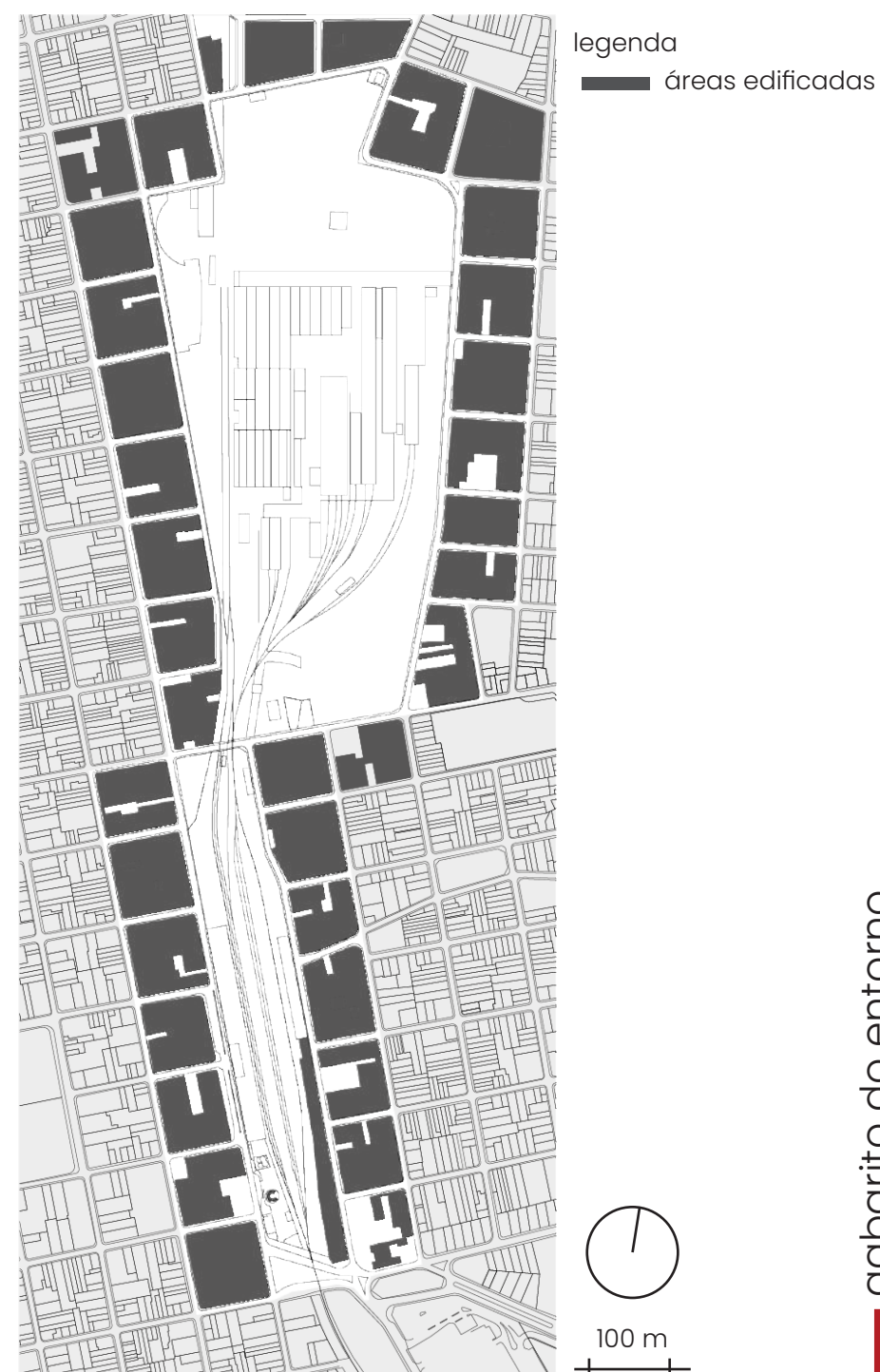
É possível observar uma ocupação majoritariamente residencial na área de entorno da oficina ferroviária, bem como no trecho leste da região do pátio de manobras, estabelecendo forte contraste com o trecho oeste, no qual temos predominância de comércios e serviços associados ao centro da cidade.

O tecido urbano apresenta traçado ortogonal, com descontinuidade em alguns pontos devido ao encontro com a área do complexo ferroviário. Os quarteirões, em sua maioria, contam com dimensões de 90x90 metros e as ruas têm largura aproximada de 11 metros.

### — uso e ocupação do solo



### — cheios e vazios do entorno



### — gabarito do entorno





## perspectivas para a área

Baseado nas leituras apresentadas no capítulo anterior e nas preposições de uso para a área, foram estabelecidas algumas perspectivas a serem trabalhadas e nas quais o programa será baseado:

### esporte

Colaborar com o aumento de espaços públicos destinados as práticas esportivas na cidade.

### lazer

Parque urbano como uma possibilidade de integração das partes do tecido da cidade;

Potencial de vitalidade no espaço pelas características da região central;

Alternativa de lazer para períodos de fim de semana, colaborando com a ativação da região fora do horário comercial.

### cultura

Aumentar a disponibilidade de espaços culturais públicos na cidade;

Propostas anteriores da prefeitura já visavam o uso dos espaços do complexo ferroviário para áreas de atividades culturais, porém não foram colocadas em prática;

Forma de estabelecer e fortalecer as conexões entre as pessoas e o espaço, promovendo o cultivo das memórias.

## habitação

Aproximar a população das áreas centrais;

Alta disponibilidade de equipamentos e serviços, buscando o aproveitamento desses usos e a redução das distâncias de deslocamento necessários para acesso;

Aproveitar área disponível na região central;

Colaborar com a ativação desses espaços em períodos fora dos horários comerciais.

### creche

Suprir demanda já existente e seu aumento pela proposta de habitações.

### educação

Atrelar a parte educativa ao programa de esporte sugerido;

Proposta de uma nova ETEC – Expandir o acesso, uma vez que, apesar de já presente na cidade, tem quantidade de vagas e espaço físico limitados, já demandando novas unidades.

### unidade de saúde

Suprir demanda aparentemente já existe e intensificada pela proposta de habitações.



## programa

Partindo das perspectivas para a área, foram definidos programas a serem implantados entre a região da oficina (galpões e áreas livres) e do pátio de manobras (pátio, estação ferroviária e galpão).

### oficina

- Oficinas esportivas e culturais (continuação do programa já existente no galpão próximo a estação, mas realizando sua relocação para um galpão de maiores dimensões)
- Escola Técnica Estadual (ETEC)
- Teatro
- Orquestra e escola de música (continuação do programa já existente no galpão próximo a estação, mas realizando sua relocação para um galpão de maiores dimensões)
- Comércio de apoio (papelarias, lanchonetes e outros usos relacionados ao programa)
- Espaço livre para eventos e feiras, com apoio e área administrativa
- Quadras poliesportivas com ponto de apoio para as atividades
- Habitação de interesse social
- Creche
- Unidade Básica de Saúde
- Bolsão de estacionamento

### pátio de manobras

- Museu da Ferrovia
- Cafés, restaurantes e bares
- Espaço para shows
- Estação de VLT

---

Atrelado ao estabelecimento do programa, algumas ações são propostas:

- Retirada do muro de todo o entorno da região das oficinas e do pátio de manobras;
- Realocação do terminal de ônibus, atualmente localizado em frente a estação ferroviária, para área próxima, sendo sugerida a área livre lindeira aos trilhos ao lado do pátio de manobras;
- Realocação da Secretaria de Turismo, hoje localizada no edifício da estação ferroviária, sendo sugerido o edifício, atualmente desocupado, localizado na Praça dos Ferroviários;
- Realocação dos usos atuais do galpão na região do pátio de manobras para área com mais espaço, sendo sugerido o uso dos galpões da área das oficinas, como parte do programa proposto;
- Incorporação da praça ao lado da estação ferroviária, a Praça dos Ferroviários, ao projeto com a realização de intervenções mínimas para sua adequação, uma vez que sua construção trata-se de uma obra recente.
- Incorporação do campo de futebol da antiga associação de ferroviários ao uso esportivo do programa proposto.



## projetos de referência

### parque da juventude

**localização** Av. Cruzeiro do Sul, 2630 – Carandiru, São Paulo – SP

**projeto** Aflalo & Gasperini Arquitetos e Rosa Grena Kliass

**ano** 2002 (início do projeto) a 2007 (conclusão da obra)

O parque é resultado de um concurso para transformação da área onde anteriormente localizava-se o antigo Complexo do Carandiru em um espaço público que atendesse às necessidades da comunidade. O projeto desempenha um papel importante na ressignificação da memória de um local de grande sofrimento, tornando-o um ambiente de trocas e inclusões.

Na constituição do espaço, são definidas três grandes regiões de dinâmicas distintas, todas conectadas por um eixo de percurso peatonal. A primeira região está associada ao grande fluxo proveniente da linha de metrô e de uma área de alto fluxo da cidade, razão pela qual nela estão concentrados os edifícios institucionais. Em continuidade, no cruzamento do córrego dos Carajás, temos a região de arborização mais densa e caráter contemplativo, na qual ocorre a apropriação das ruínas do antigo complexo prisional como parte do projeto. Por fim, chega-se à região esportiva, fortemente associada ao bairro próximo, com uma grande concentração de quadras organizadas ao longo do eixo principal.

As ações paisagísticas propostas por Kliass são o foco da observação da referência, principalmente na organização da arborização associada ao grande eixo, os pontos de adensamento de caráter contemplativo, a construção das praças de chegada, seus pontos de contato com a cidade e a forma como se distribuem os percursos ao longo do parque, associados aos programas propostos.



fig. 47



fig. 48



fig. 49



fig. 50



## SESC pompéia

**localização** R. Clélia, 93 – Água Branca, São Paulo – SP

**projeto** Lina Bo Bardi

**ano** 1977 a 1982

O SESC Pompéia está localizado na área da antiga fábrica de tambores dos Irmãos Mauser. Em linhas gerais, o projeto promove a readequação dos antigos galpões, juntamente com a construção de outros dois blocos e uma torre cilíndrica, todos em concreto aparente, configurando um centro de lazer que abriga o programa do SESC.

O projeto traz um componente popular que se reflete na formulação de uma programação abrangente, incluindo propostas de rua aberta exclusiva para pedestres, exposições, restaurante público e atividades ao ar livre, culminando com a “praia do paulistano” no deck de madeira que marca a passagem de um córrego canalizado, o Córrego das Águas Pretas.

A reabilitação dos galpões e a nova dinâmica promovida dentro e fora deles são o foco da observação da referência. Ao intervir no espaço, que marca a memória do trabalho e do testemunho humano desse período, Lina recupera e evidencia as técnicas construtivas, com o cuidado de deixar todos os vestígios da antiga fábrica evidentes aos olhos dos frequentadores.

fig. 51



fig. 52



fig. 53



fig. 54





# 06 intervenção

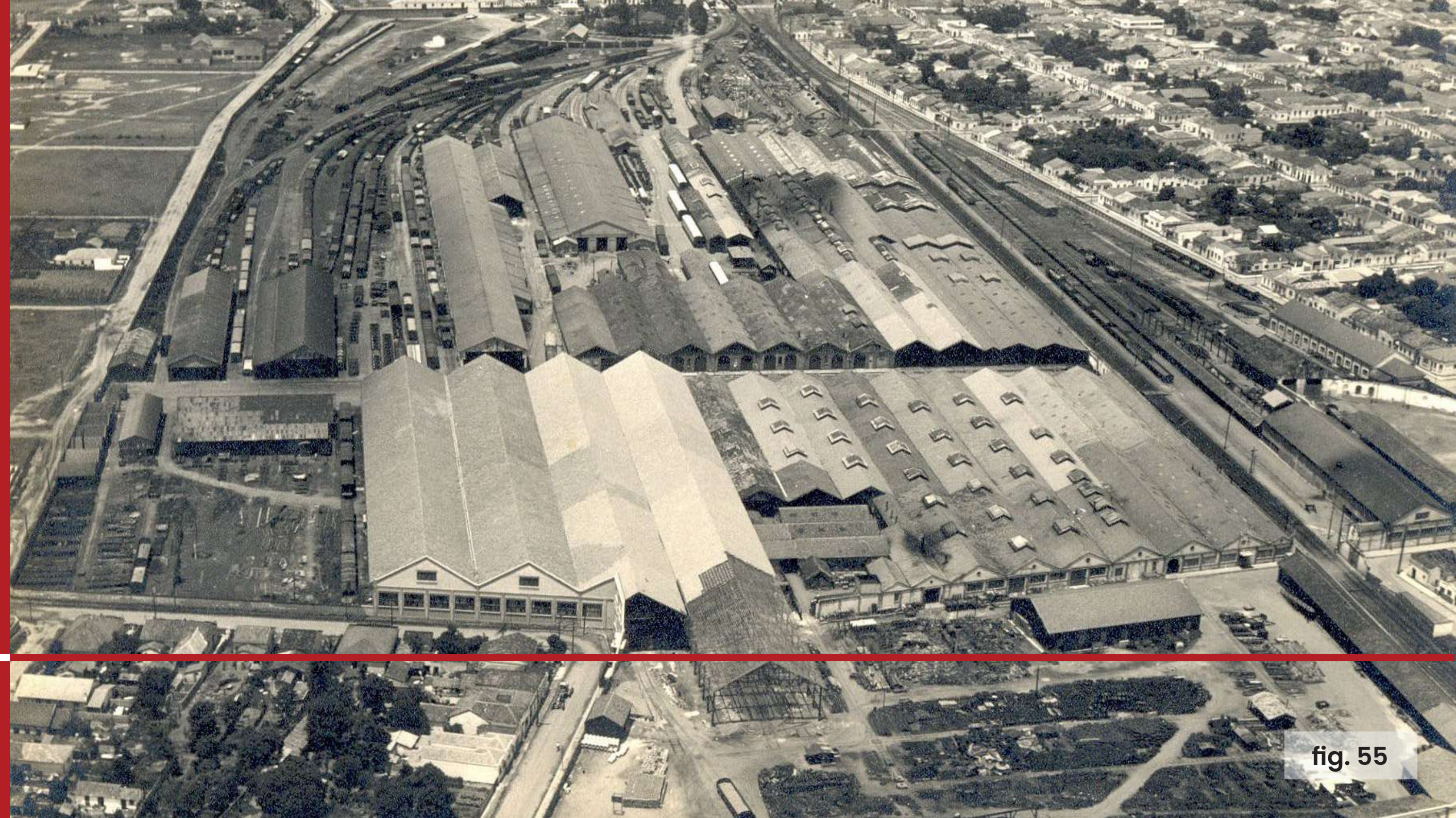


fig. 55



## o projeto

O projeto desenvolvido caracteriza-se, em uma primeira parte, como um plano geral de massas para as áreas que compreendem todo o complexo ferroviário, ou seja, a região referente às oficinas e a região onde se encontra o pátio de manobras, a estação ferroviária e o galpão de armazenamento. Nessa etapa, serão estabelecidas a distribuição do programa e as diretrizes gerais de estruturação do espaço na sua configuração como um parque urbano, responsável por conectar os usos e estabelecer relação com a cidade.

Em seguida, para o aprofundamento das questões propostas, será realizado um recorte da área geral, mais especificamente na região que compreende o conjunto do pátio de manobras, com uma aproximação de escala para o desenvolvimento do projeto dos programas ali propostos no interior das edificações. A escolha da região foi feita com base na maior possibilidade de acesso, disponibilidade de informações sobre a planta dos edifícios, bem como pela maior proximidade com o bem tombado.

A proposta parte de uma ideia de cidade que respeite suas temporalidades e as camadas que constituem seu tecido urbano, ao mesmo tempo em que são consideradas as questões de preservação do patrimônio ferroviário, da valorização da memória a ele relacionada e da integração da área com o entorno, atendendo às demandas da sociedade.

As ações projetuais levam em consideração proposições de autores apresentadas por Kühl (2007, p. 199), que a partir dos anos 20 passam a compreender o restauro como um ato histórico-crítico, “o qual deve respeitar as várias fases por que passou a obra e preservar as marcas da própria translação da obra no tempo”. Também são observadas as cartas patrimoniais, com destaque para a Carta de Nizhny Tagil (2003), que aborda as questões do patrimônio industrial e a partir da qual compreende-se que as intervenções realizadas devem preservar a identidade do conjunto, uma vez que dela depende sua conservação.

“Não se trata de conservar tudo, nem, tampouco, de demolir ou transformar radicalmente tudo. É inviável e mesmo indesejável conservar tudo indiscriminadamente, e é necessário fazer escolhas conscientes, baseadas em conhecimento aprofundado, para que os bens mais significativos possam ser preservados e valorizados.” (KÜHL, s.d., p. 5)

Baseado nas questões apresentadas, foram estabelecidas duas diretrizes principais para nortear as intervenções no espaço:

### percursos

Tem como ponto de partida o desejo de estabelecer trajetos que permitam a conexão entre as áreas que compreendem o conjunto ferroviário e o tecido urbano preexistente. Dessa forma, objetiva-se o estabelecimento de fluxos que estruturem os usos e guiem os percursos pelos pontos de interesse, estabelecendo relações claras entre os espaços e permitindo uma percepção geral do complexo patrimonial.

### visuais

A compreensão da distribuição dos edifícios no espaço e da forma como se estrutura o complexo ferroviário norteia o estabelecimento de linhas de visuais e espaços livres de transição que permitam a percepção das relações entre os edifícios e a paisagem. Dessa forma, a diretriz está diretamente relacionada com a maneira de organização das áreas livres, a distribuição da vegetação no espaço e a escolha dos materiais utilizados nas intervenções. Traz relação direta com a diretriz anterior, uma vez que os percursos são fatores importantes no direcionamento de perspectivas visuais.



## análises e relações

Como parte inicial da distribuição dos programas no espaço, partiu-se da formulação de um diagrama de relações que analisa as dinâmicas dos usos, elencando aqueles que devem ser colocados próximos com base nas relações que estabelecem entre si.

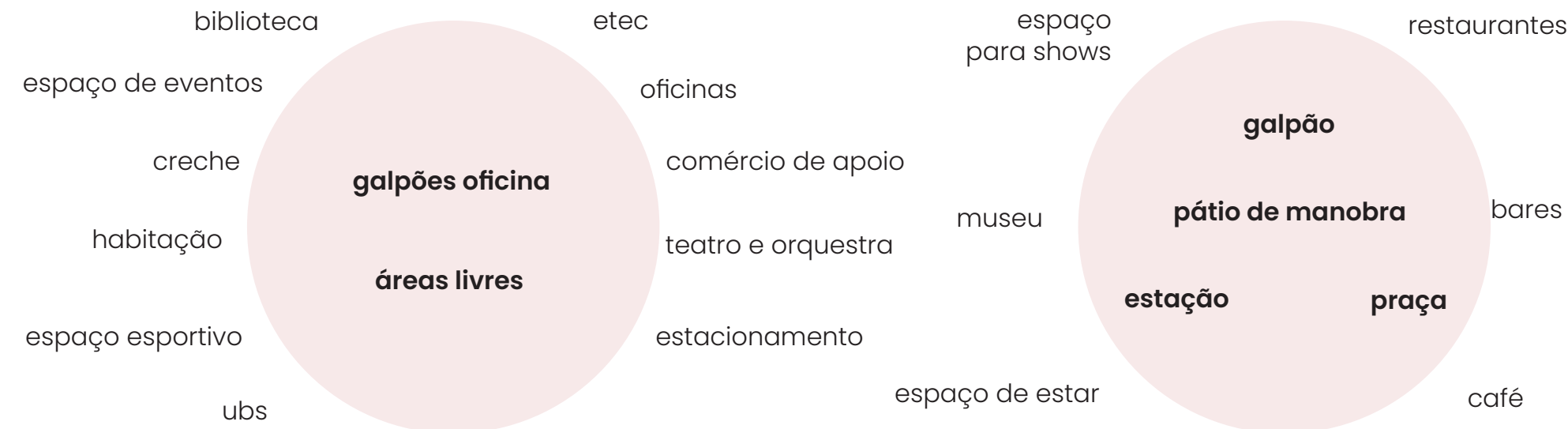
Inicialmente, parte-se da divisão do diagrama em duas regiões, a área associada à oficina e a área associada ao pátio de manobras. São então distribuídos os programas anteriormente listados, considerando as características, a disponibilidade de espaços livres em cada uma dessas regiões e a perspectiva de uso das áreas internas dos edifícios preexistentes.

A disponibilidade das estruturas dos galpões, bem como as grandes áreas livres observadas na região da oficina, trazem potencialidades para alocação de programas que demandem mais espaço para serem distribuídos. Já a região do pátio de manobras, por apresentar menores dimensões, permite a criação de um núcleo de aproximação das pessoas, com programas que explorem as preexistências e fortaleçam a conexão com o patrimônio.

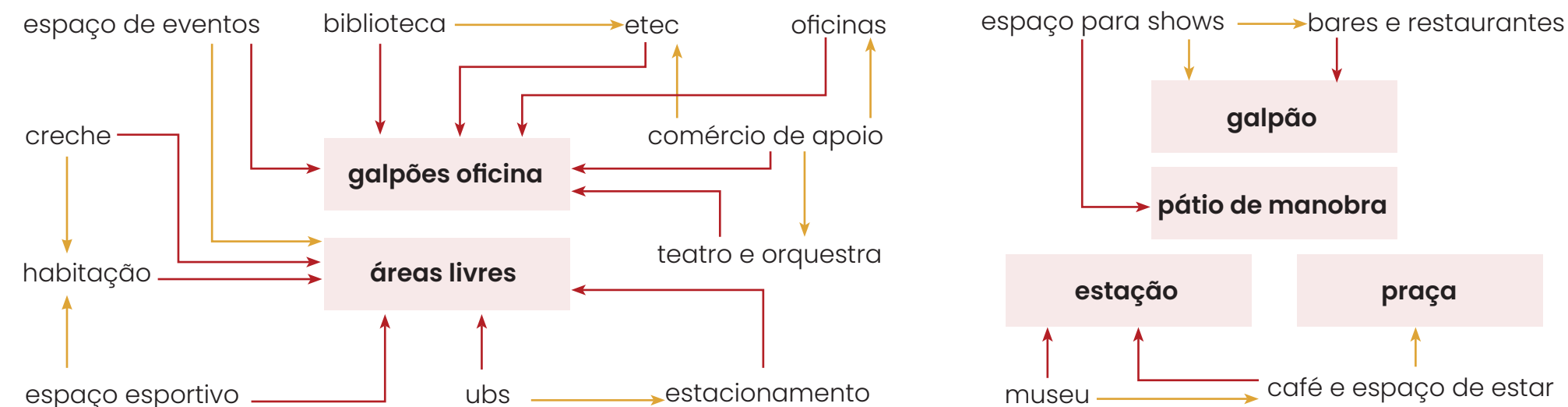
Após a distribuição do programa entre as duas grandes áreas, são definidas posições mais específicas, levando em consideração a área demandada e a importância da proximidade com as áreas livres. Tais análises são representadas no diagrama pelas setas vermelhas.

Paralelamente, observam-se as setas amarelas que demarcam as relações de uso e interesse de proximidade entre cada um deles, levando em consideração a maneira como podem complementar-se, ressaltando a importância de serem implantados em locais próximos.

### distribuição dos usos no espaço



### relações de proximidade e afinidade com os espaços

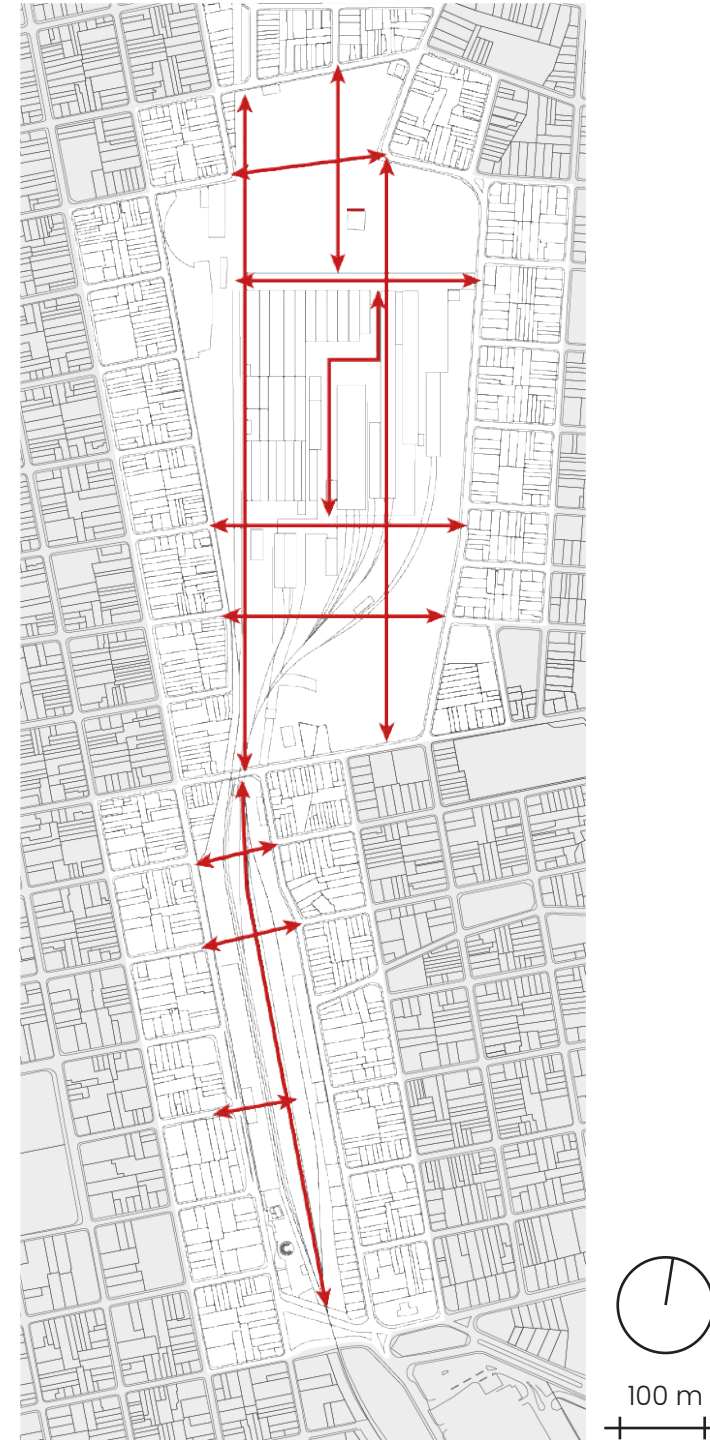




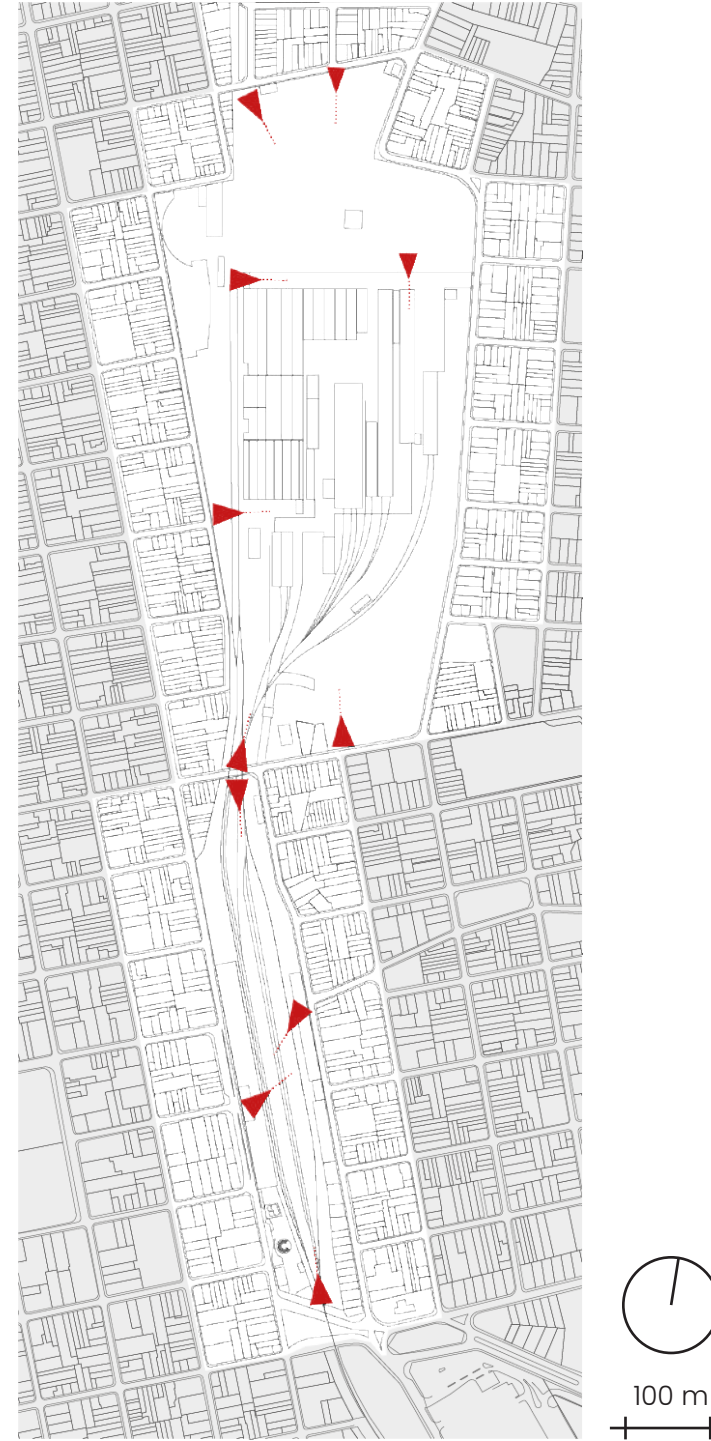
Junto à organização do diagrama, analisa-se o mapa da região em busca de possibilidades de percursos que conectem as áreas de projeto, a cidade e os usos propostos. Além disso, é feita uma análise para elencar pontos cujos visuais apresentam potencial de favorecer o entendimento e a apreciação do conjunto do patrimônio ferroviário.

Todos os processos apresentados, em união com as análises da área descritas anteriormente, serviram de base para nortear a distribuição do programa no espaço, visando respeitar as características e necessidades de cada um deles, bem como sua conexão com as diretrizes de percursos e visuais aqui propostas.

— potenciais de conexões



— visuais de interesse





## distribuição do programa

## Oficina

Observando as relações estabelecidas pelo diagrama de distribuição apresentado, destaca-se que, para a ocupação dos galpões, optou-se por aproveitar os espaços amplos dessas estruturas com programas que demandassem maiores áreas, como é o caso da ETEC, e, consequentemente, dos programas a ela associados.

Os galpões escolhidos para uso foram aqueles que, segundo levantamento realizado, apresentam estruturas em bom estado e exigem menores ações de restauro. Vale ressaltar que, devido à grande quantidade desses edifícios, nem todos foram ocupados na distribuição do programa, mas entende-se que os mesmos apresentem potencial para serem utilizados futuramente para instalação de novos usos ou mesmo como área de expansão para os já definidos.

Seguindo os preceitos patrimoniais discutidos, foram realizadas remoções pontuais de galpões de pequena dimensão e alguns de construção mais recente. Essas ações tomaram por base a perspectiva de valorização do conjunto pela liberação de áreas que possibilitam a criação de visuais e percursos que colaboram na compreensão geral do patrimônio.

As áreas imediatamente próximas aos galpões serão mantidas como espaços livres de transição, configurando uma faixa de distanciamento que permita a visualização e a compreensão do conjunto no espaço. A possibilidade de observação da relação dos edifícios com o entorno e a percepção de sua dimensão colaboram com a leitura dos elementos patrimoniais.

Os programas de habitação, creche e UBS foram destinados a ocupar parte das áreas livres da oficina, por meio da construção de novos edifícios, uma vez que entende-se que usos relacionados a moradia e saúde apresentam demandas que seriam assim melhor atendidas.

Por serem novos elementos na paisagem, seu posicionamento foi realizado nas bordas da área, respeitando, assim, a faixa de área livre de transição e trazendo proximidade às vias de acesso por automóvel.

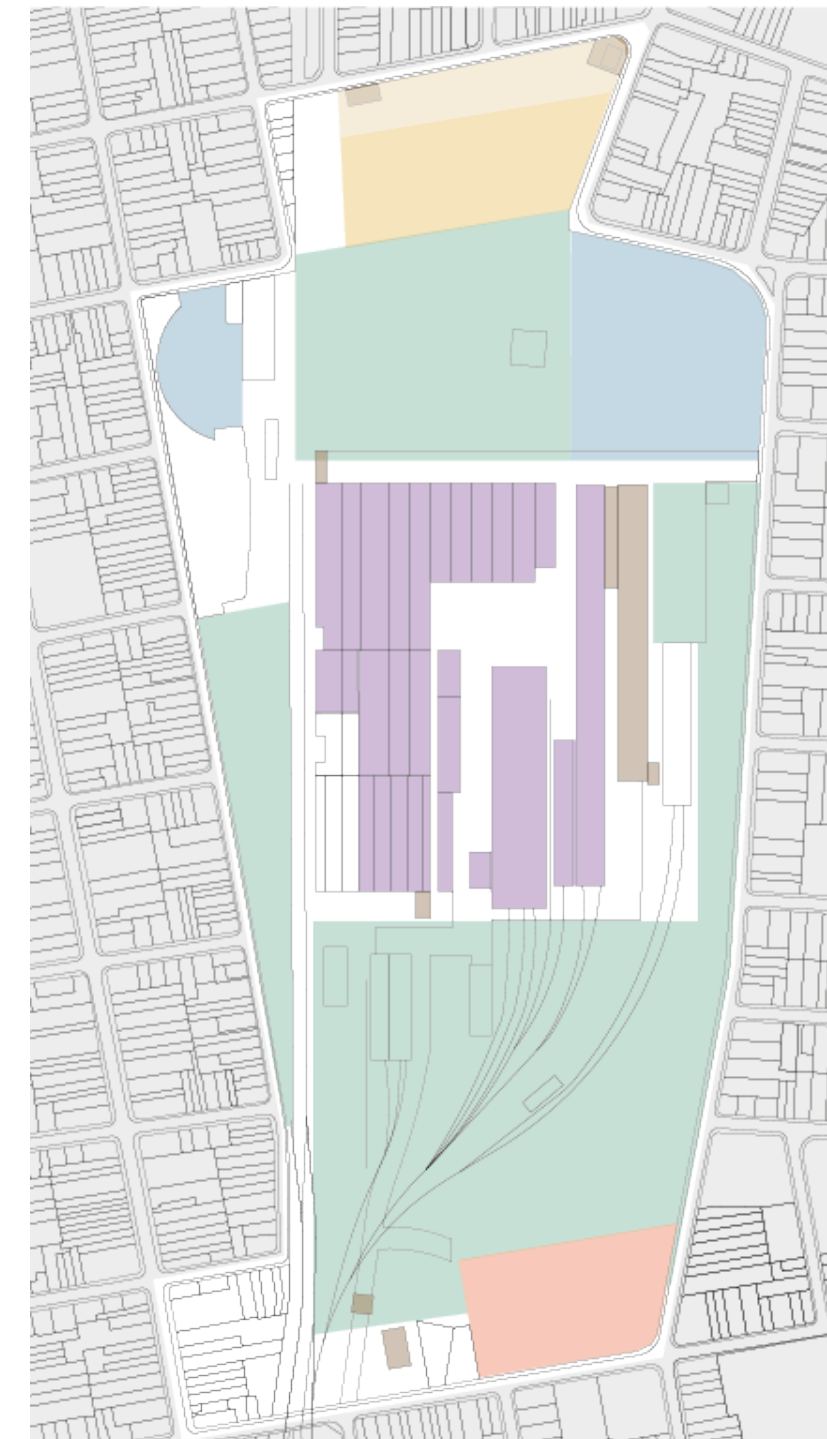
A escolha do posicionamento da habitação na porção mais ao norte do terreno deu-se pela proximidade com um entorno majoritariamente residencial e por se tratar da região de início de duas importantes vias de centralidade, a Avenida Brasil e Avenida 6a, apresentadas em mapa anterior, colaborando com a disponibilidade de comércio e serviços.

O posicionamento da creche na mesma região visou a facilidade de acesso a esse equipamento pelos moradores das habitações e também estabelecer relação com os espaços livres.

A proximidade de ambos os equipamentos com a faixa de área livre colabora para o uso desses espaços como ambientes de estar e lazer. A área esportiva, posicionada também nessa região, vem como complemento dessa disponibilidade de atividades, ao mesmo tempo que sua localização próxima a várias vias da cidade colabora com sua percepção e acesso também pela população geral.

## legenda

- habitações de gabarito mais alto
- habitação e creche
- espaços livres de transição
- área de quadras esportivas
- ub's e estacionamento
- galpões ocupados pelo programa
- edifícios a serem removidos





Já o posicionamento da UBS na região sul do terreno traz por objetivo aproximar o equipamento do cruzamento de duas avenidas, visando a facilidade de acesso da população. Além disso, há uma associação direta com a faixa de área livre, permitindo seu uso como espaço de estar.

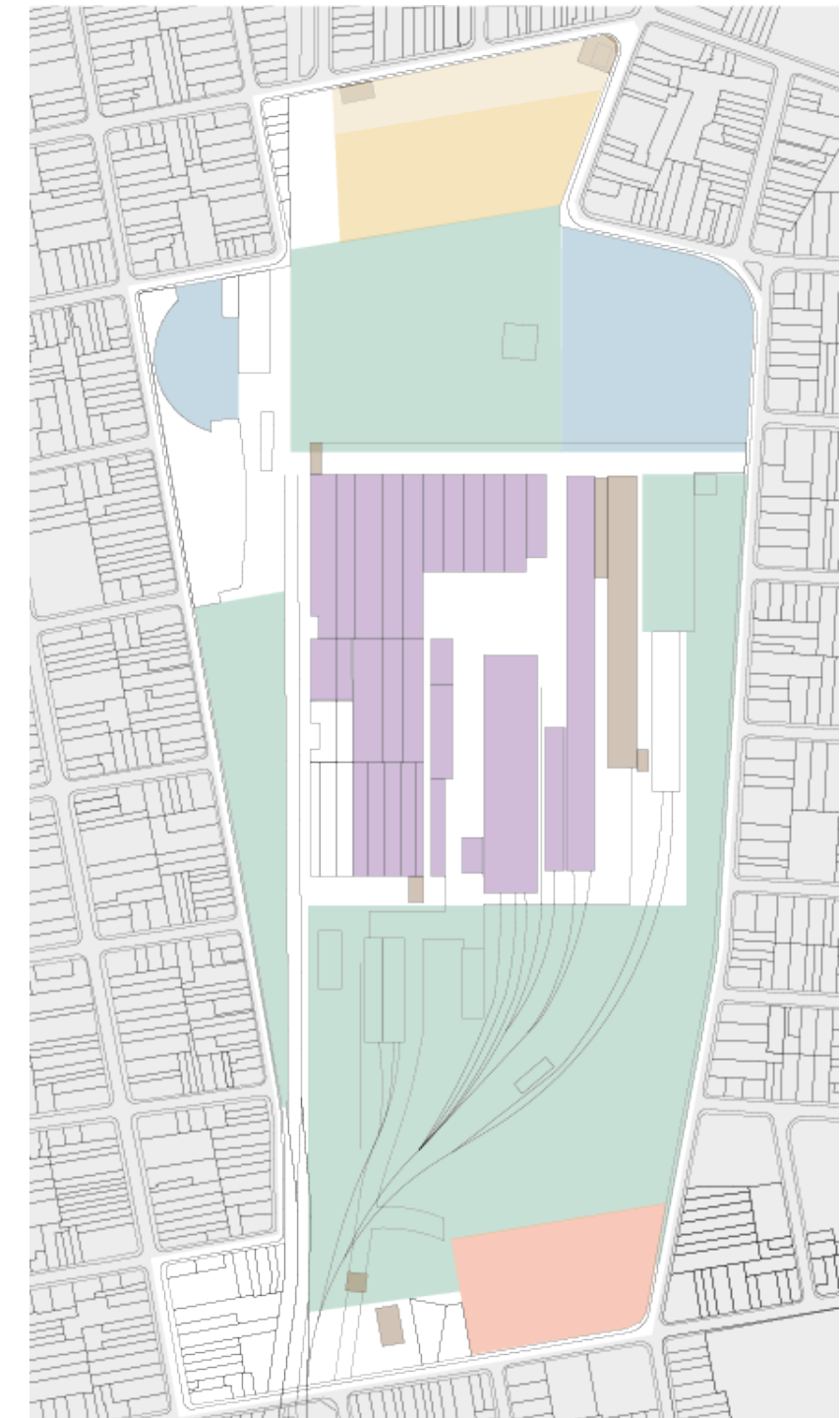
De maneira a integrar os novos edifícios à paisagem, os equipamentos de maiores dimensões, no caso as habitações, apresentam uma gradação de gabarito. Os prédios mais próximos do conjunto patrimonial não ultrapassam a altura de 12 metros dos galpões, resultando em 4 pavimentos, já os prédios mais distantes, junto à via urbana, permitem um gabarito de 6 pavimentos, visando um maior aproveitamento habitacional da área.

Os edifícios destinados ao uso da creche e da UBS são propostos em pavimento único, uma vez que a área em planta destinada a eles tem capacidade para alocação do programa sem necessidade de maiores intervenções na paisagem com a utilização de mais pavimentos.

Outra observação relacionada às novas edificações é que, por se tratar de um plano geral de massas, a forma final desses edifícios não é aqui definida. As massas a serem apresentadas trazem a intenção de colaborar na compreensão do impacto geral do volume na paisagem, e a área em planta demarcada representa a região com disponibilidade de uso para implantação futura. A especificação da forma e da implantação final, em especial do conjunto habitacional, demanda análises mais complexas que envolvem questões que não serão abordadas neste projeto.

#### legenda

- habitações de gabarito mais alto
- habitação e creche
- espaços livres de transição
- área de quadras esportivas
- ubs e estacionamento
- galpões ocupados pelo programa
- edifícios a serem removidos





## pátio de manobras, estação e galpão

Com relação à área que se desenvolve em torno do pátio de manobras, entende-se a existência de uma dinâmica espacial distinta da presente na área da oficina, principalmente relacionada à dimensão e quantidade de elementos preexistentes.

Por se tratar de uma área menor, observa-se potencial na criação de um núcleo com maior concentração de pessoas, um ponto que permitiria sua ativação em outros períodos que não somente o de funcionamento dos equipamentos educativos e culturais. Dessa forma, opta-se pela alocação de programas como restaurantes, bares e cafés, associados a espaços culturais e de permanência.

A planta do galpão é formada por módulos estruturais que se repetem ao longo do seu comprimento, fator que facilita sua setorização. Associado a isso, a sua proximidade com a via e sua associação direta com a área livre do pátio de manobras traz potencialidade de uso na alocação dos bares e restaurantes. A dinâmica desse tipo de programa permite a criação de passagens internas que conectem a via ao pátio, bem como o uso das áreas livres externas como extensões do equipamento, fortalecendo a conexão entre os espaços.

O prédio da estação é um forte símbolo da chegada da ferrovia na cidade, trazendo potencial para implantação de um equipamento cultural que ancore a história e as memórias da época. Dessa forma, observa-se a possibilidade de uso de uma parte da área da gare para alocação das novas instalações do museu da ferrovia, que atualmente carece de um espaço adequado para exposição do acervo.

Remetendo ao antigo uso, no qual os passageiros tinham à disposição o bar e a sala de espera, objetiva-se utilizar uma parte do prédio principal da estação para a alocação de um espaço de estar, associado a um café, que funcionaria como complemento ao programa do museu proposto.

Como apresentado nas perspectivas de uso para as áreas lindeiras ao trilho, junto à proposta de instalação da linha de VLT, seria realizado o posicionamento de uma das estações em um trecho da gare, como parte do processo de intervenção que evoca sua antiga utilização, reativando os fluxos de pessoas na região.

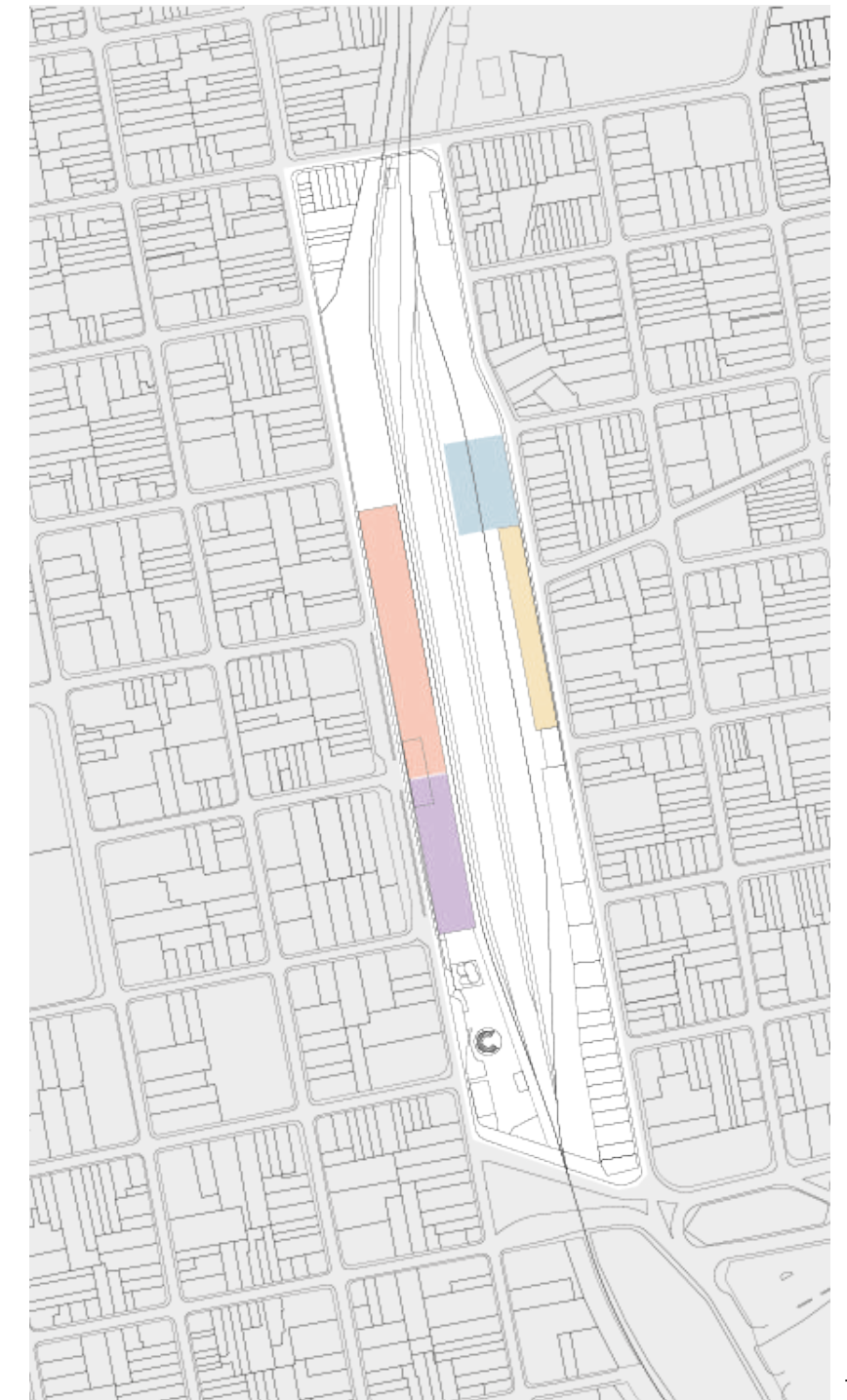
Juntamente à estação de VLT, seriam associados os espaços de estar, funcionando como uma conexão com a Praça dos Ferroviários, e pequenos quiosques, dando suporte a esse uso.

Já as áreas livres do pátio de manobras funcionariam como trechos de percurso e conexão, tanto entre as partes do tecido urbano como entre os equipamentos. Também objetiva-se o posicionamento de uma área destinada a shows, associada ao espaço livre e ao galpão, de forma a realocar uso similar que atualmente ocorre na área da gare, liberando o espaço para o ambiente de convívio proposto.

Para colaborar com o uso e permanência nos espaços livres propostos, é feita a alocação, junto à área de shows, de um ponto de apoio, com banheiros e bebedouros. Para garantir que seu acesso seja independente do funcionamento dos demais programas, optou-se pela inserção de uma nova edificação, de pequenas dimensões e pavimento único.

### legenda

- museu
- café, espaço de estar, estação de vlt e quiosques
- área para shows e apoio
- bares e restaurantes





## percurso e paisagem

Com base nas diretrizes apresentadas, o percurso se coloca como um elemento importante na estruturação do projeto. Sendo assim, é proposto a criação de dois trajetos principais que conectam as áreas livres, os programas e o tecido urbano.

O primeiro percurso traz uma escala de conexão com a cidade e entre as duas grandes áreas do complexo. Tem por objetivo a integração da proposta anteriormente apresentada para as áreas lindeiras ao trilhos, referente ao sistema de espaços livres e de deslocamentos, para dentro do projeto. Funcionaria como uma continuação desse trajeto urbano, acompanhando a antiga rota por onde passavam os trens de transporte de passageiros, costurando a área das oficinas e a área do pátio de manobras entre si e com a cidade.

O segundo trajeto tem uma escala do projeto, especificamente relacionado à região das oficinas, estabelecendo-se de maneira a conectar os programas da área. Tem início com uma praça de chegada na região das habitações e da creche e segue passando pela área esportiva e de transição. Dá então acesso à região dos galpões, trecho no qual temos a cobertura do galpão destinado à área de eventos funcionando como uma longa marquise integrada ao percurso. Por fim, o trajeto é finalizado em uma praça de chegada associada à UBS e ao bolsão de estacionamento.

Junto aos percursos principais, são estabelecidos trajetos secundários responsáveis por distribuir os fluxos internamente e realizar a ligação entre pontos do tecido urbano.

Os percursos principais propostos são de uso exclusivo de pedestres e ciclistas, enquanto os percursos secundários de distribuição de fluxo são de uso preferencial de pedestres e ciclistas, com previsão de acesso para veículos de manutenção e apoio ou de moradores na região habitacional.

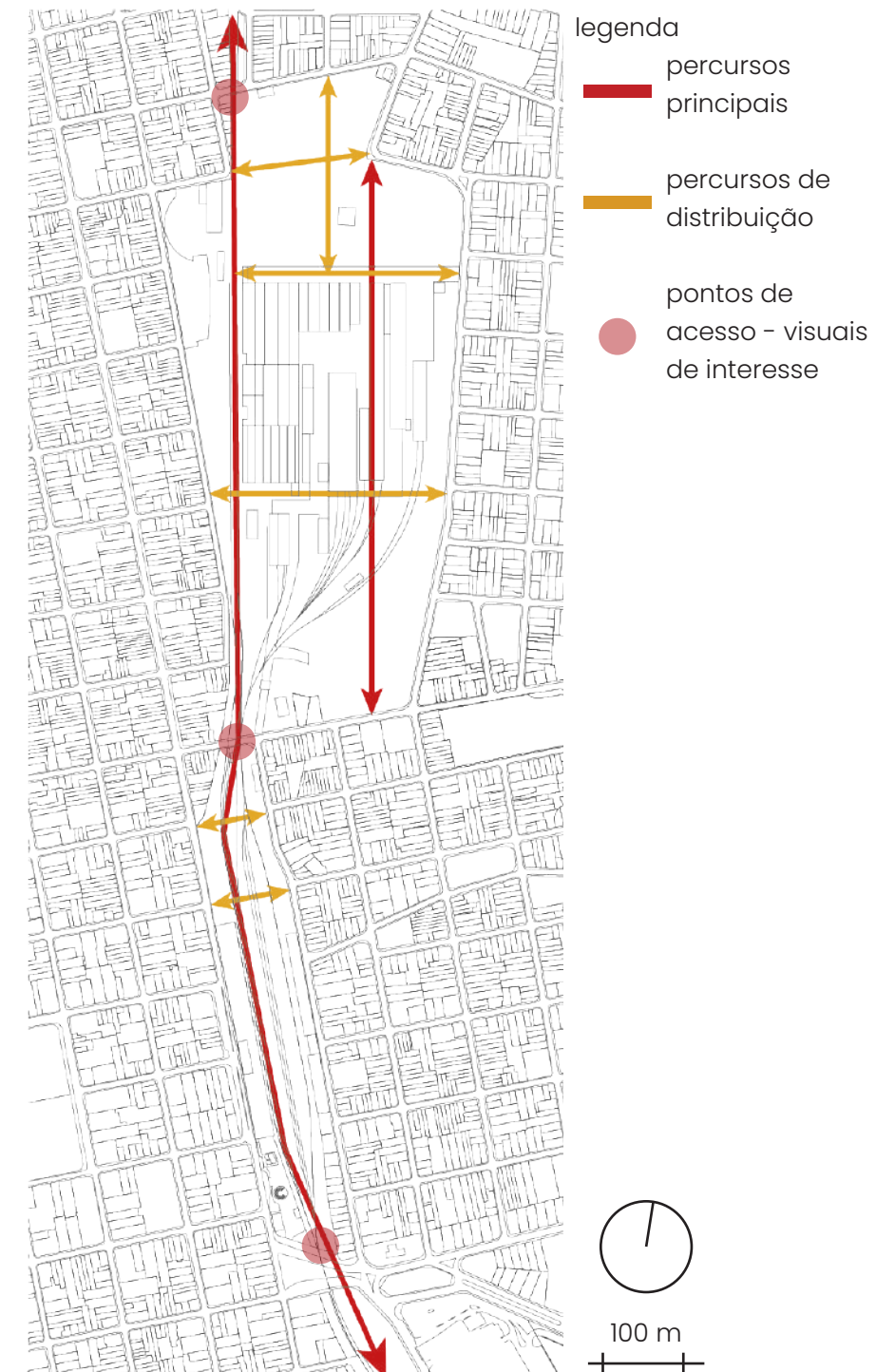
Todos os trajetos estruturam-se de maneira a colaborar com a criação de visuais que facilitam a apreciação e o entendimento do conjunto. Assim, associados a eles, temos a construção da paisagem marcada pela vegetação posicionada de maneira a guiar o olhar do pedestre, demarcar os percursos e criar pontos de permanência e contemplação.

Com base nas análises de visuais de interesse realizadas, os locais de acesso à área da oficina e do pátio são pontos importantes para incentivar o olhar e a percepção do patrimônio. Assim, opta-se por uma vegetação posicionada de forma concentrada nas laterais do trajeto, de maneira a guiar o olhar em direção aos pontos de relevância. À medida que temos o afastamento dessas áreas, a vegetação vai gradativamente se dissipando de modo a não obstruir a visão de outros pontos do entorno.

Assim como a referência apresentada do Parque da Juventude, a vegetação é utilizada também na demarcação dos dois percursos principais traçados, tomando-se o cuidado de interromper ou espaçar em maiores distâncias sua presença de maneira a deixar livre o campo de visão para as áreas patrimoniais.

Os trilhos remanescentes de acesso à oficina serão incorporados à materialidade dos espaços livres, ficando evidentes em regiões de canteiros e sendo integrados ao piso nos trechos caminháveis.

percursos





# plano geral

---

Com base nas diretrizes e análises apresentadas, é proposto então um plano geral de massas para as áreas da oficina e da região do pátio de manobras. Nessa etapa do projeto, temos o posicionamento final dos programas no espaço, juntamente com o levantamento das massas que representam as construções adicionais feitas no complexo, mais precisamente, a habitação social, creche, UBS e o espaço de apoio para a área de shows.

Também é apresentada a forma final dos percursos criados, bem como a distribuição da vegetação no espaço, ambos seguindo os preceitos já estabelecidos. Atrelado ao trajeto principal, é apresentada a passagem dos trilhos do VLT e da ciclovia, como parte da proposta feita para as áreas lindeiras aos trilhos do trem que cruzam a cidade.

Vale ressaltar que o foco dessa etapa é configurar um panorama de conexão entre os espaços, baseado na estruturação dos visuais e percursos, bem como dos programas propostos a eles associados. Por se tratar de um plano geral de massas, não serão realizados aprofundamentos sobre a distribuição interna dos usos nos edifícios.

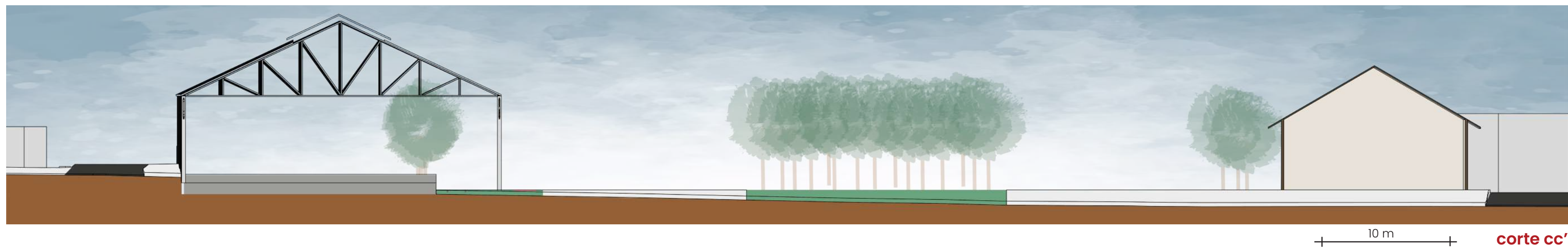
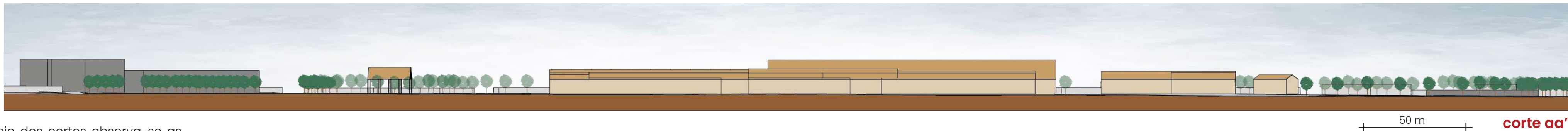
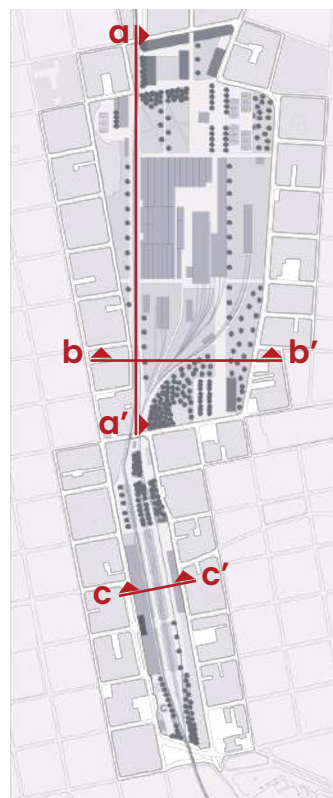






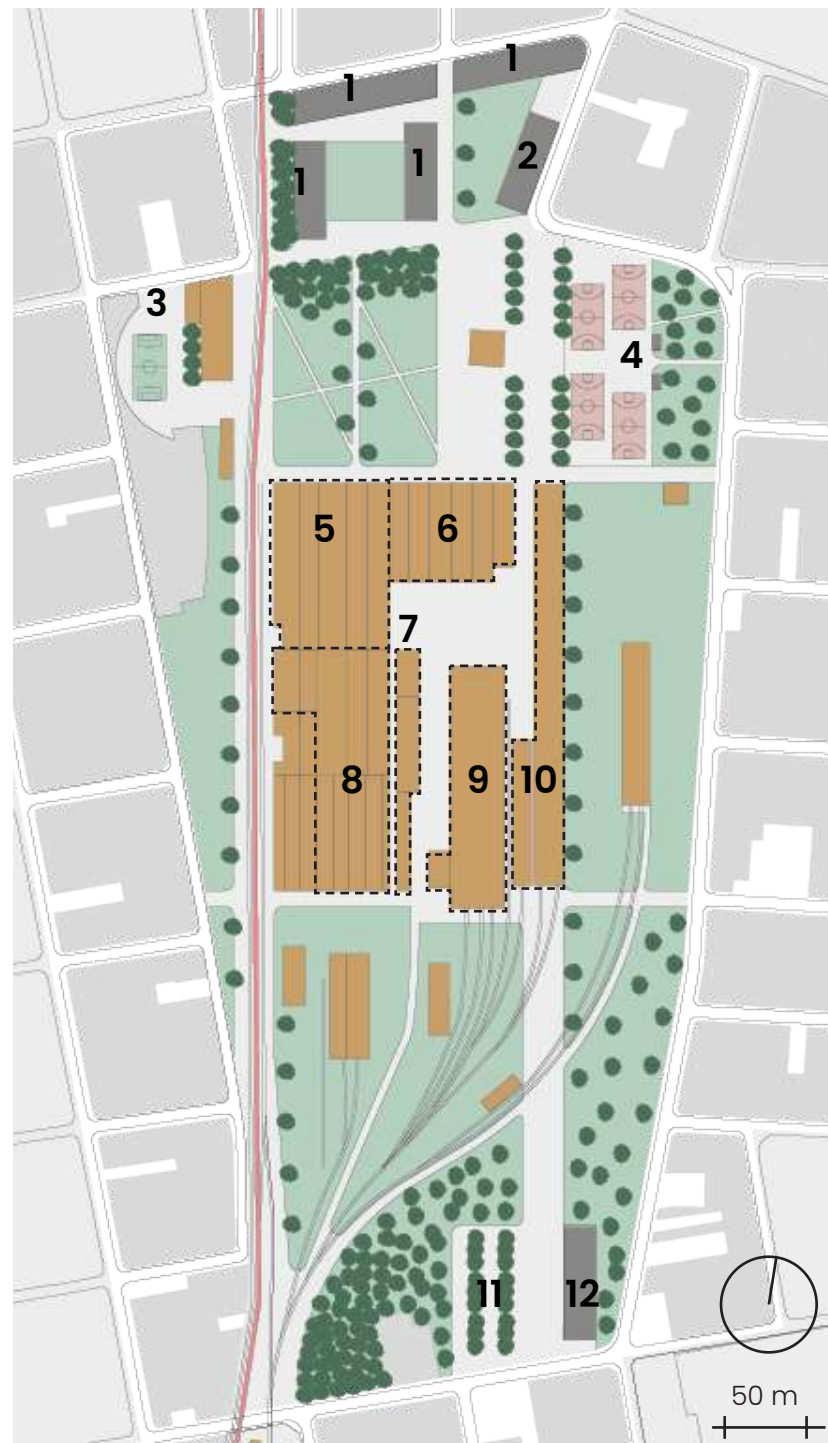
## cortes

Por meio dos cortes observa-se as relações de gabarito dos edifícios do complexo com o entorno, com destaque para gradação de gabarito proposta para os edifícios de habitação e a influência das áreas livres de transição como espaço de distanciamento para compreensão do conjunto.





## oficina ferroviária



1. habitações
2. creche
3. área esportiva - campo de futebol da antiga associação de ferroviários
4. área esportiva - quadras poliesportivas e blocos de apoio
5. biblioteca
6. oficinas
7. comércio de apoio
8. ETEC
9. teatro, orquestra e escola de música
10. espaço livre para eventos e feiras - marquise associada ao percurso principal
11. bolsão de estacionamento
12. UBS

## pátio, estação e galpão



1. espaço para shows e apoio
2. museu da ferrovia
3. bares e restaurantes
4. café, espaço de convivência e estação de VLT



1



fig. 56

2



fig. 57



3

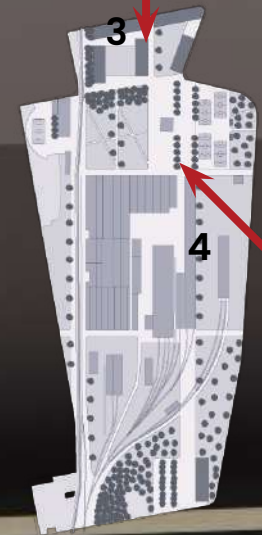
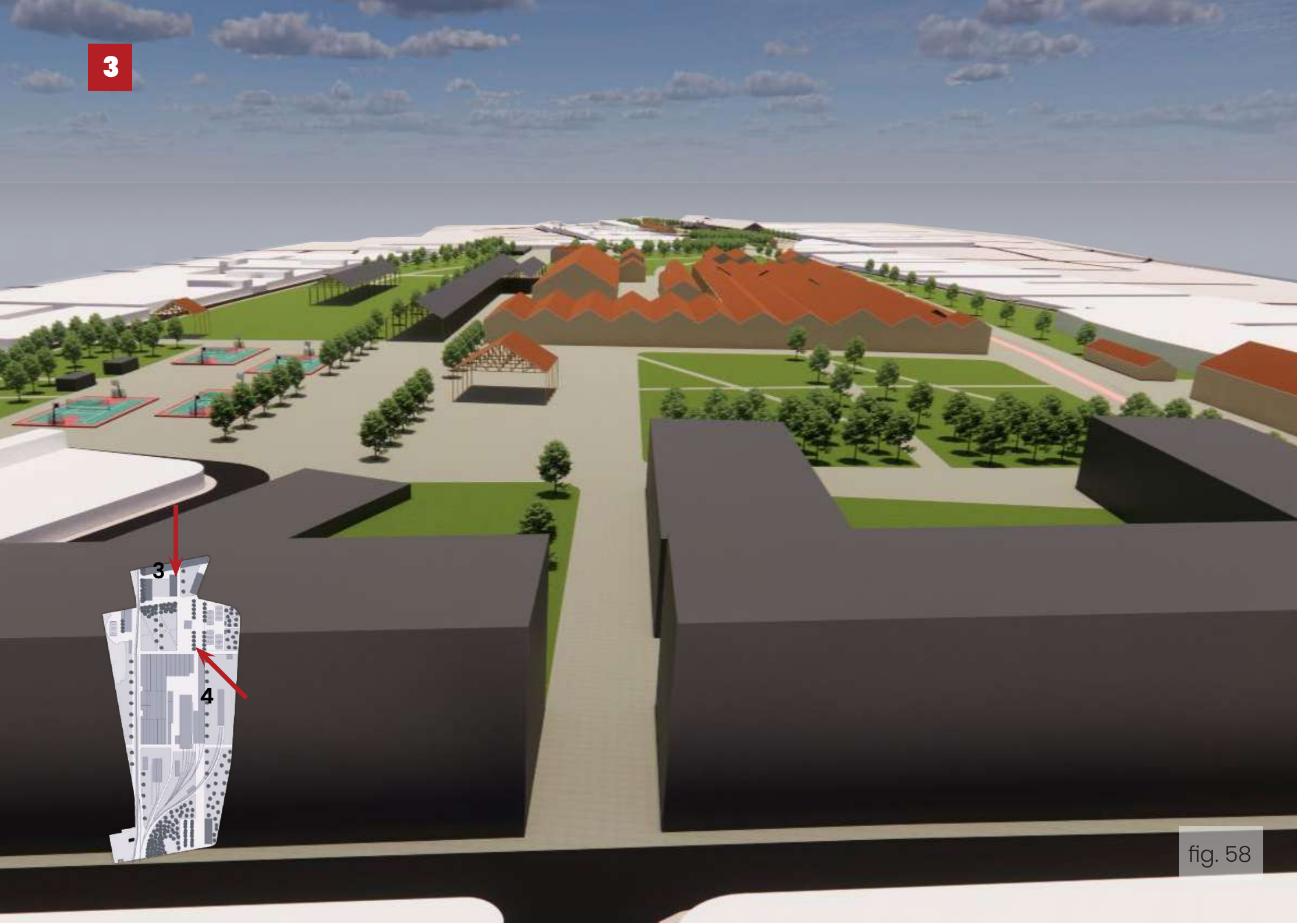


fig. 58

4



fig. 59



1

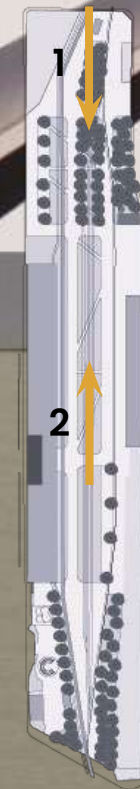
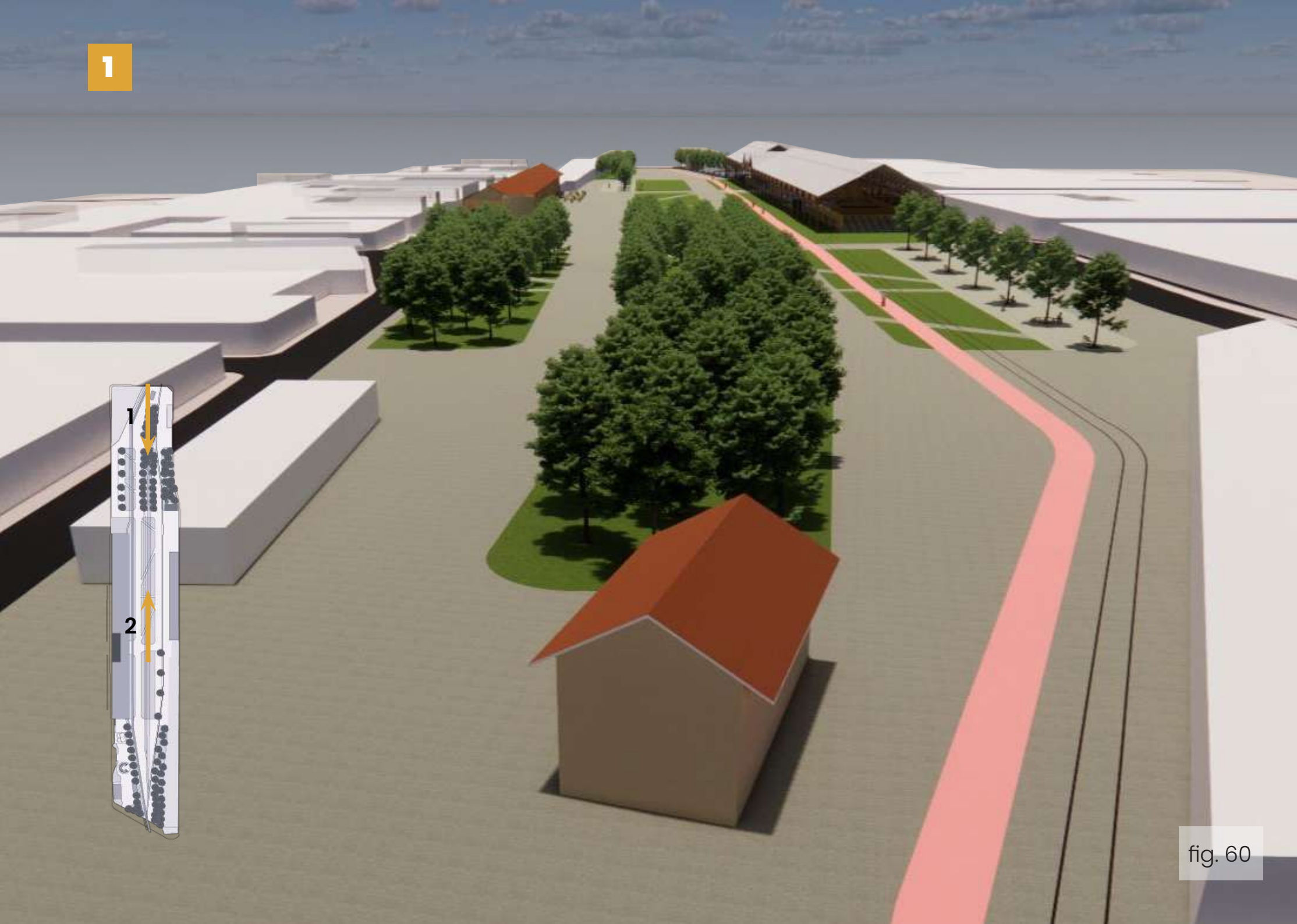


fig. 60

2



fig. 61



3



fig. 62

4



fig. 63



# percursos principais

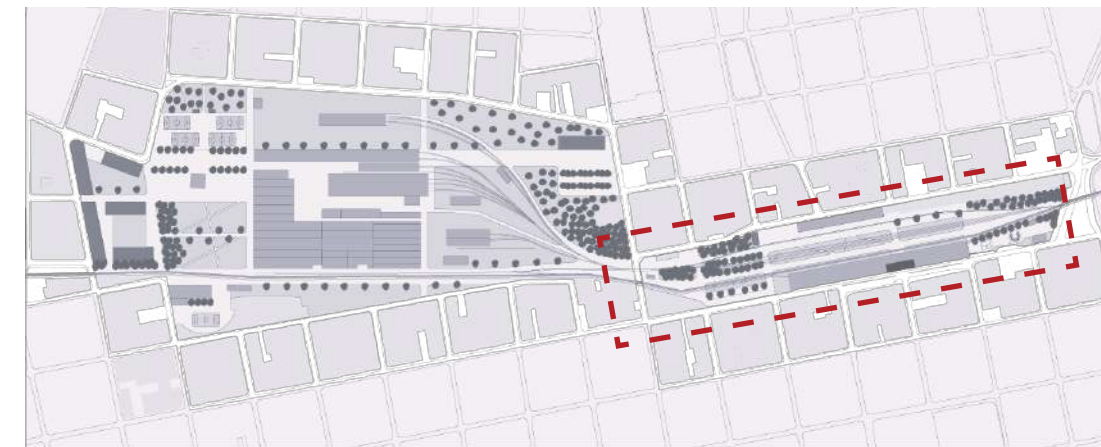




Devido às grandes dimensões do complexo ferroviário, realizou-se um recorte com o objetivo de aprofundar as questões apresentadas e trabalhar a distribuição interna dos usos nos edifícios preexistentes.

Foi delimitada a região que compreende o pátio de manobras, com o galpão e a área da gare, para o detalhamento dos programas propostos. A escolha baseou-se pela possibilidade de trabalho direto com o bem tombado, assim como por questões de facilidade de acesso à área e a disponibilidade de informações sobre os edifícios.

A seguir, serão apresentados os projetos e as intervenções realizadas para a estruturação de cada um dos usos definidos na etapa do plano geral de massas para a área.



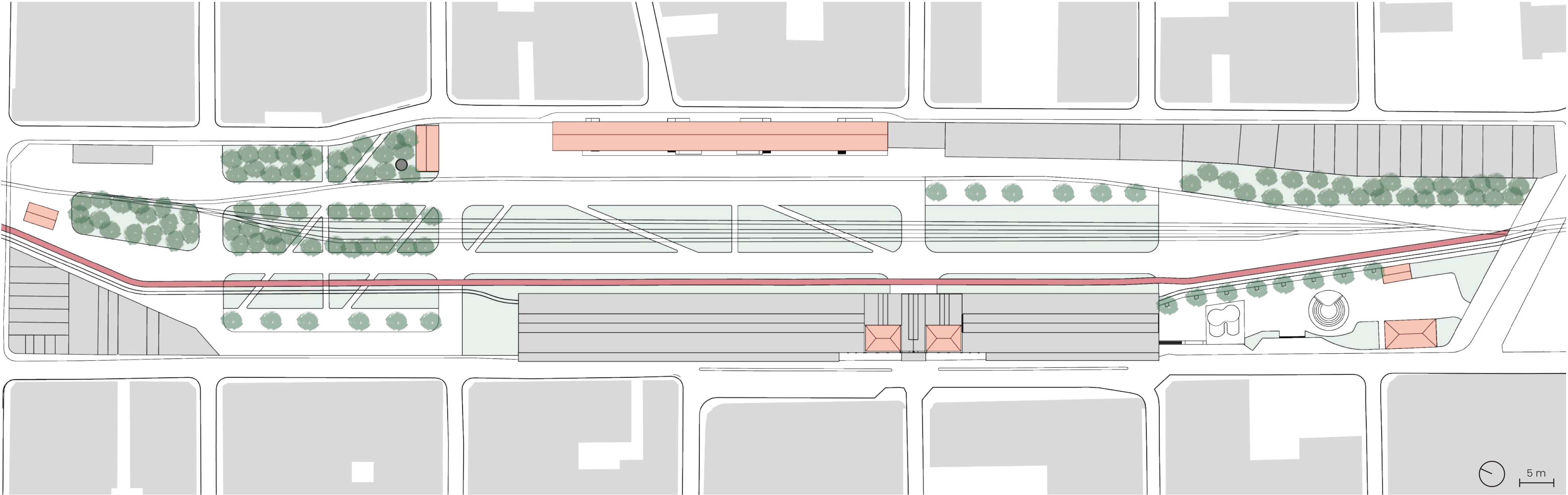
# recorte

---



área de recorte

06 intervenção





## premissas

Em continuidade às diretrizes já apresentadas e aos preceitos de preservação patrimonial adotados, os projetos a seguir são concebidos no sentido de valorizar e preservar as preexistências e as camadas de tempo presentes sobre elas.

Dessa forma, destacam-se alguns pontos trazidos pela carta de Nizhny Tagil (2003) sobre questões de manutenção e preservação, que nortearão as ações projetuais:

“A adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem **respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização**. É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga atividade.”

“**Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento econômico sustentável**. O patrimônio industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração econômica de regiões deprimidas ou em declínio.”

“**As intervenções realizadas nos sítios industriais devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo**. Todas as alterações inevitáveis devem ser registradas e os elementos significativos que se eliminem devem ser inventariados e armazenados num local seguro.”

“**A reconstrução, ou o retorno a um estado anteriormente conhecido, deverá ser considerada como uma intervenção excepcional** que só será apropriada se contribuir para o reforço da integridade do sítio no seu conjunto, ou no caso da destruição violenta de um sítio importante.”

## materialidade

Visando a clara diferenciação entre o preexistente e as novas intervenções realizadas, optou-se por utilizar como principal material a madeira, mais especificamente a madeira lamelada colada (MLC) e madeira lamelada cruzada (CLT).

A madeira é um material diretamente associado à história da ferrovia, principalmente na cidade de Rio Claro, na qual realizou-se grandes plantações de eucalipto para produção de dormentes e de carvão para as locomotivas, plantação que hoje configura a Floresta Estadual, ponto turístico e recreativo da cidade. Além da associação direta com esse fato, o emprego de materiais engenheirados como o MLC e o CLT deixa explícita a presença de tecnologia recente de construção e sua clara diferenciação com as técnicas utilizadas na construção original.

Além disso, a coloração clara dessas peças, comumente fabricadas com madeiras de pinus ou eucalipto, destaca-se em relação às demais colorações presentes, que contam com o predomínio do ferro ou de peças de madeira de tons escuros.

A técnica utilizada para construção de projetos em MLC e CLT permite sua rápida implantação, uma vez que trata-se de elementos pré-fabricados, reduzindo os tempos de obra e, conseqüentemente, os riscos que a instalação de um canteiro prolongado pode trazer para o espaço patrimonial.

Associado à madeira, são empregados grandes painéis de vidro, que irão contribuir com a liberação de visuais e paisagens, em concordância com as diretrizes estabelecidas, bem como destacando-se dos materiais originais, que contam com aberturas mais reduzidas e de menor permeabilidade visual.



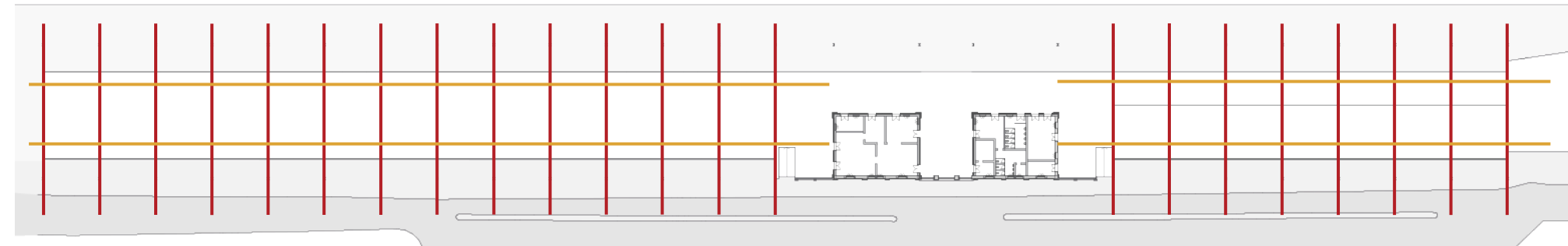
## estação ferroviária e gare

Para a organização do programa no espaço, tomou-se como referência a modulação dos pilares distribuídos ao longo da gare, com espaçamento entre si de 10,5 metros (malha em linhas vermelhas).

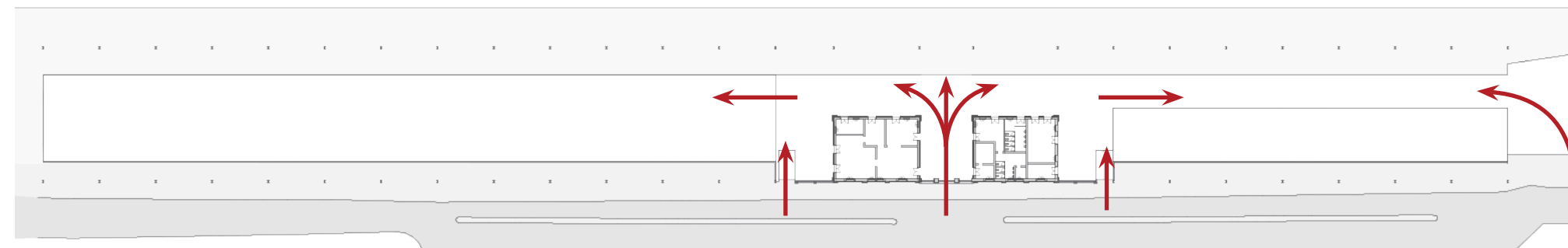
Seguindo as características de forma da própria gare, que apresenta um forte eixo horizontal, optou-se por realizar a distribuição dos programas de forma centralizada, criando corredores laterais de ambos os lados definidos por linhas guias (marcadas em amarelo) que orientam a inserção das formas no espaço.

A organização dos usos também partiu da ideia de reforçar o prédio da Estação Ferroviária como acesso principal e ponto de distribuição de fluxos, tanto para os equipamentos internos à gare como ponto de conexão com o parque proposto no pátio de manobras. Na parte referente à Estação de VLT, devido à intensidade maior de deslocamentos, incorpora-se também a Praça dos Ferroviários como meio de acesso e circulação.

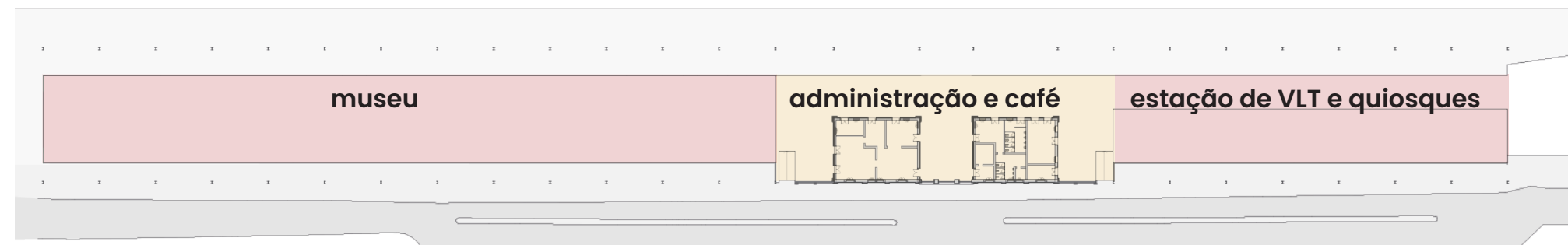
### — definição de modulação



### — acessos principais



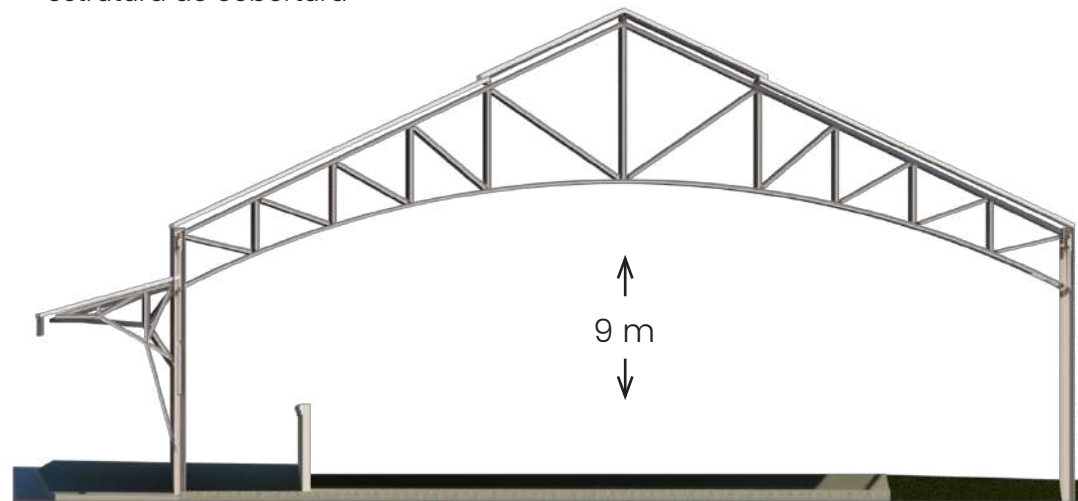
### — distribuição dos programas





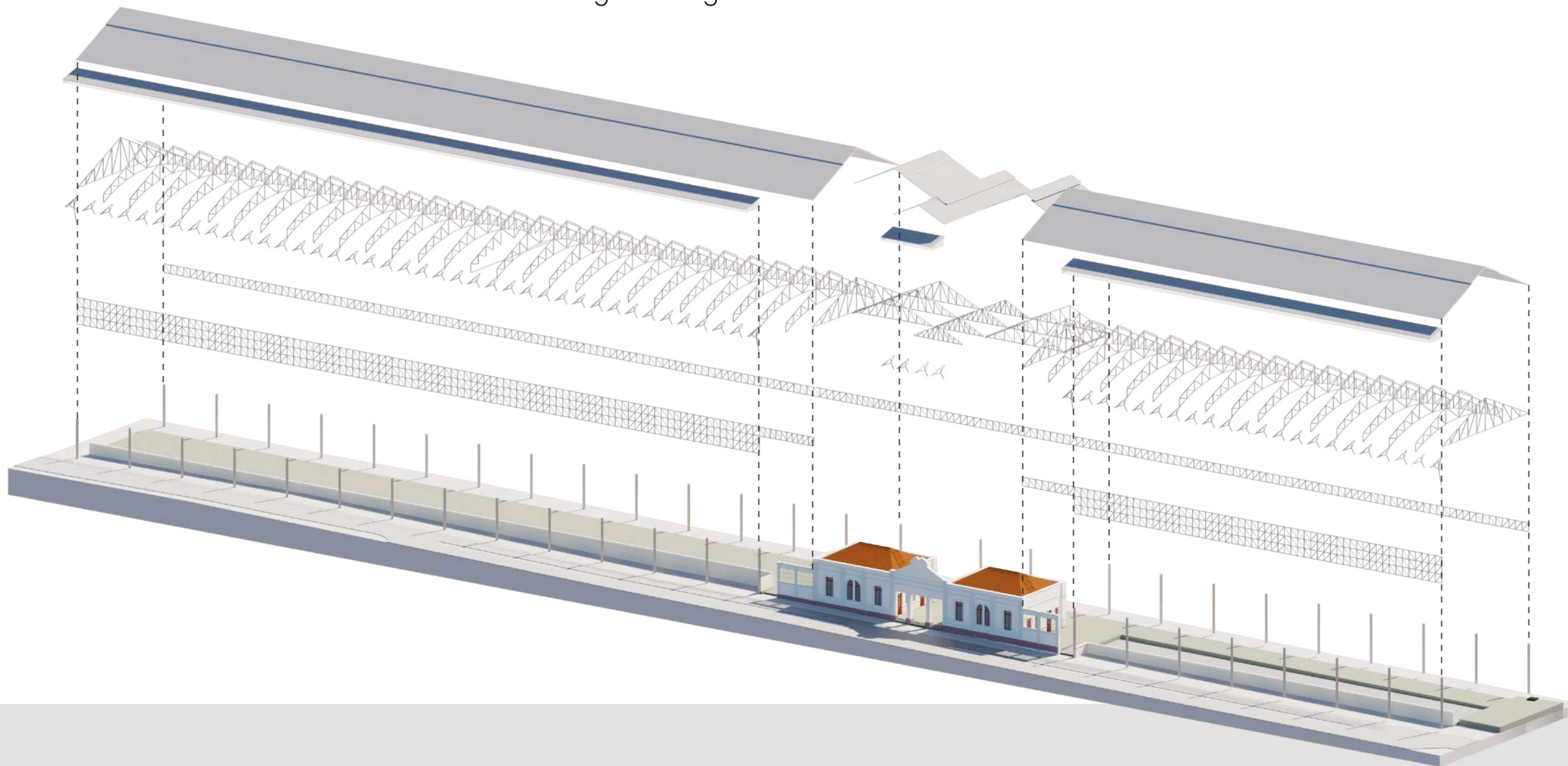
Valorizar a estrutura da gare é um dos pontos de interesse do projeto, ressaltando sua presença como uma grande cobertura, que chega a atingir 9 metros de altura livre. As estruturas treliçadas que sustentam a cobertura são responsáveis por guiar o olhar do observador por todo o espaço, trazendo uma composição de ritmo que atrai a atenção de seus usuários.

— estrutura de cobertura



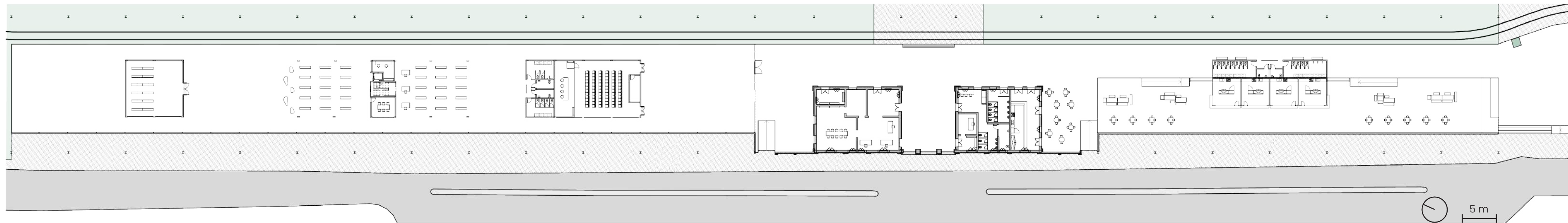
Dessa forma, as ocupações internas realizadas não irão encostar na estrutura, uma vez que entende-se que poderia representar uma interrupção na forma. Assim, as mesmas foram pensadas com um pé-direito de 3 metros, trazendo única exceção de maior altura para um mezanino, proposto na região do museu, que vem no intuito de permitir um ponto de aproximação dos usuários com a estrutura e funcionar como um local de observação direta para o parque.

— estrutura geral da gare

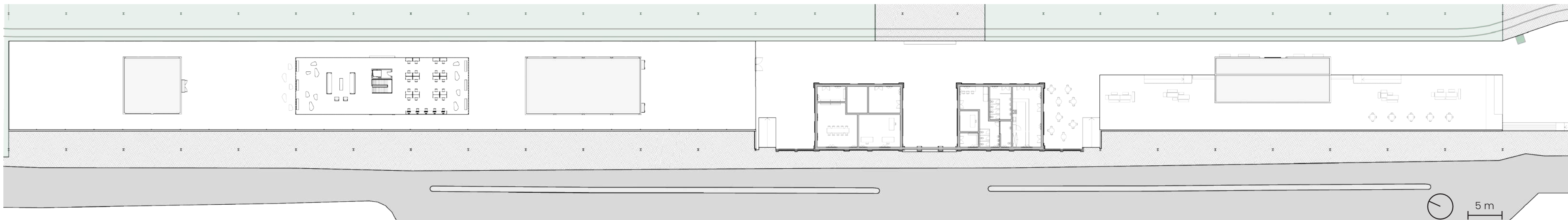




— Térreo – Piso Gare



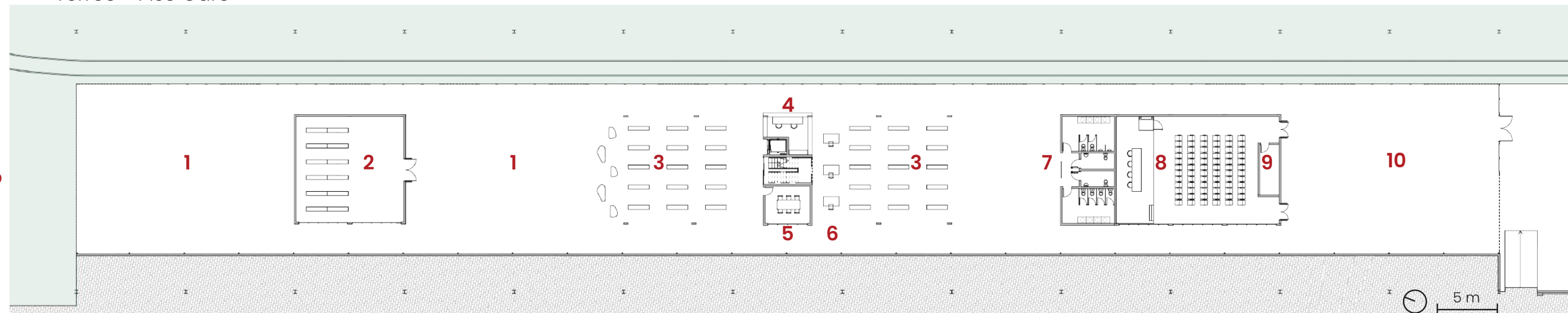
— 1º Pavimento – Mezanino



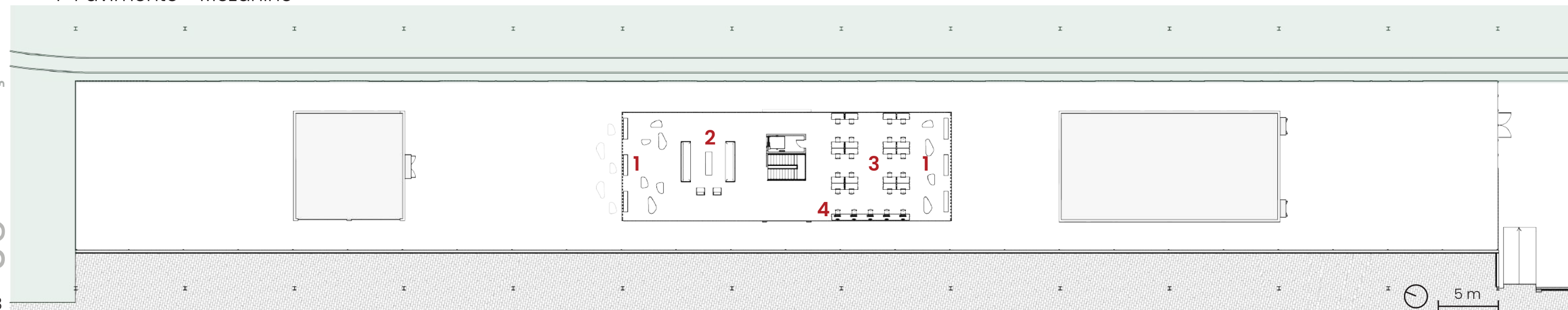


# museu ferroviário

Térreo – Piso Gare



1º Pavimento – Mezanino



## Térreo

1. exposição permanente
2. acervo de peças e livros restrito ao acesso do público
3. estantes de livros e documentos
4. espaço de informações
5. sala multiuso
6. mesas de estudo/leitura
7. sanitários
8. auditório
9. sala técnica - auditório
10. exposição temporária

## 1º Pav. – Mezanino

1. estantes de livros e documentos
2. espaço de estar
3. mesas de estudo/leitura
4. mesas com computadores



A entrada para o espaço é feita a partir do prédio da Estação Ferroviária, do qual é possível acessar a porta principal do museu. Na ponta oposta, na beira da gare, é previsto um portão de acesso restrito que permita a entrada de peças de exposição e prestação de serviços específicos.

A partir da entrada principal, os fluxos se dão por dois trajetos laterais que percorrem todo o museu. O primeiro deles segue as margens do parque, no qual os fechamentos, uma mescla de ripados de madeira e planos de vidro, permitem uma contemplação direta para a paisagem externa, bem como vista para o galpão anexo. A visibilidade também permite a observação da passagem do VLT, cujos trilhos beiram a gare.

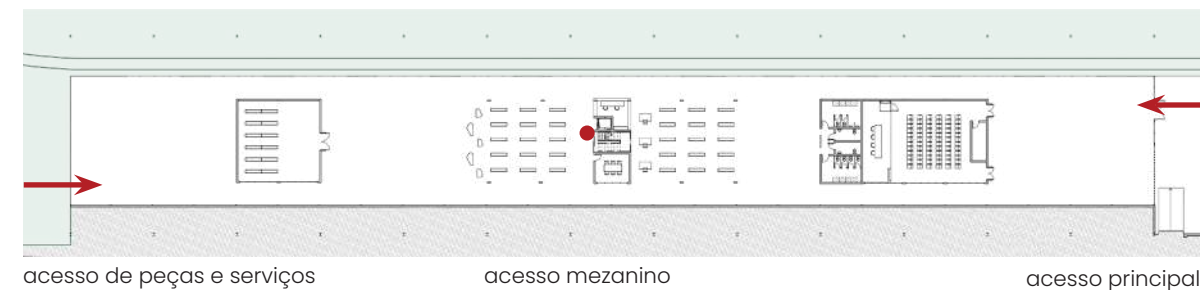
Já o segundo trajeto beira a parede preexistente da gare, que como decisão de projeto optou-se por mantê-la. Pelo fato da parede contar com apenas 1,80 metros de altura, foi realizado um complemento com uma faixa ripada de madeira, até atingir a altura desejada de 3 metros, deixando clara a diferença de materiais, não ocultando o antigo e demarcando o novo.

Para incentivar o interesse do usuário por tal caminho, todas as paredes voltadas a ele são constituídas de panos de vidro, permitindo a visualização do espaço interno das salas (auditório, sala multiuso e acervo restrito), visando instigar a curiosidade e o dinamismo do trajeto.

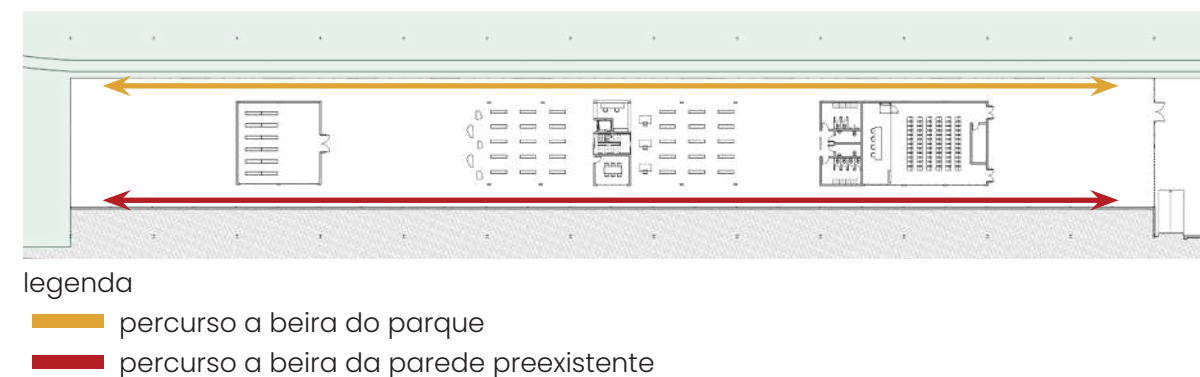
Na região central do museu, a presença do mezanino vem no sentido da criação de um espaço em que os usuários possam ter uma melhor visão do todo, contemplar a vista para o parque e se aproximar da estrutura da cobertura.

O contorno do mezanino é delimitado por paredes ripadas que, no sentido paralelo às treliças, recebem um arremate arredondado no topo de modo a reforçar o traçado curvo da estrutura.

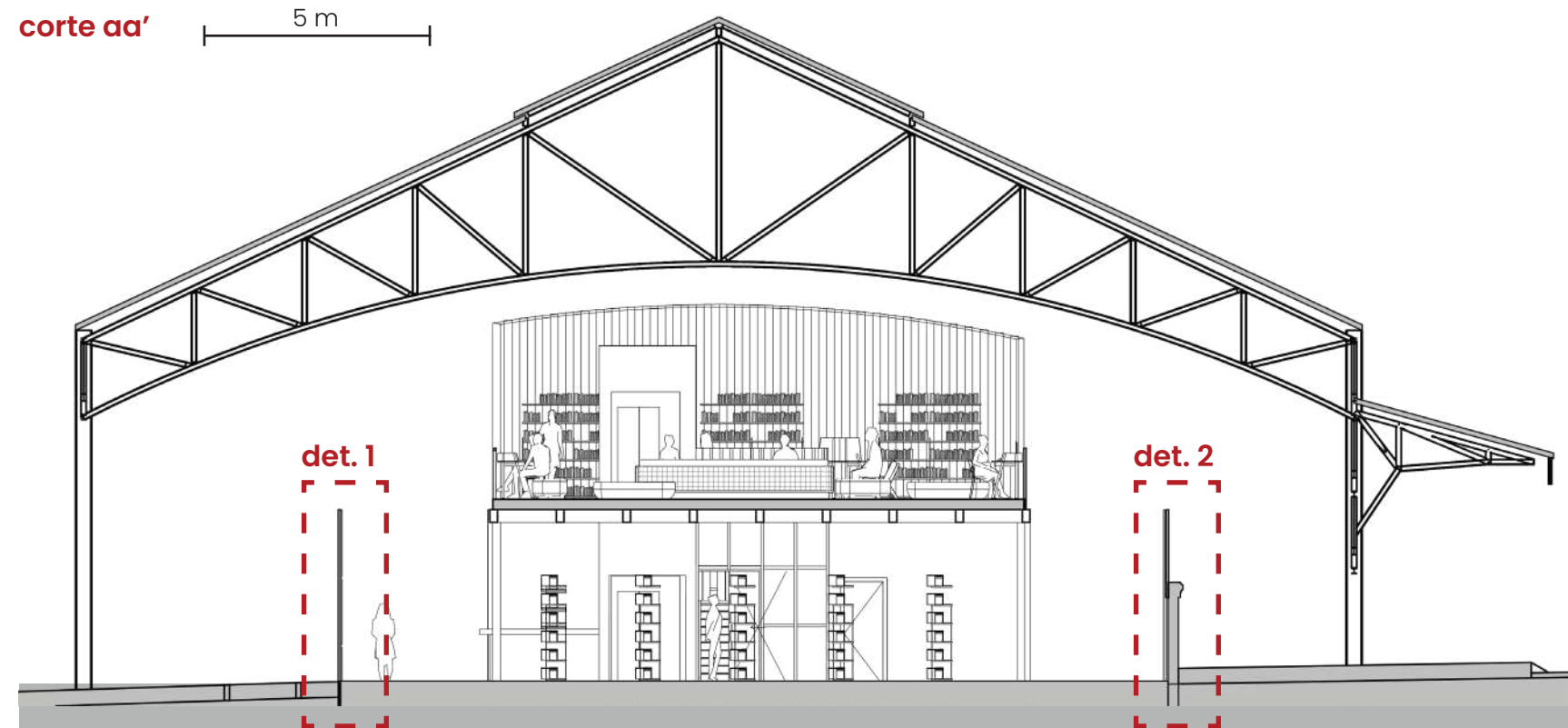
## acessos



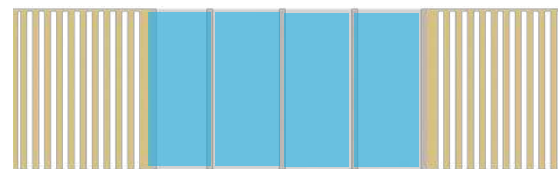
## percursos







— det. 1: fechamento externo



— det. 2: complemento muro pré existente

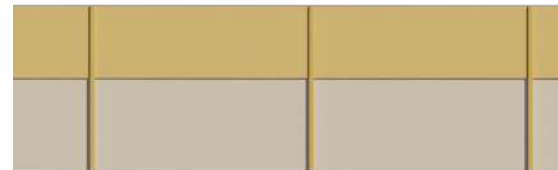


fig. 76



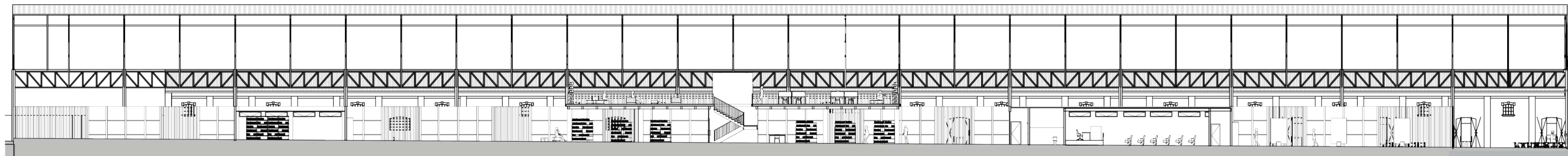
fig. 77



fig. 78

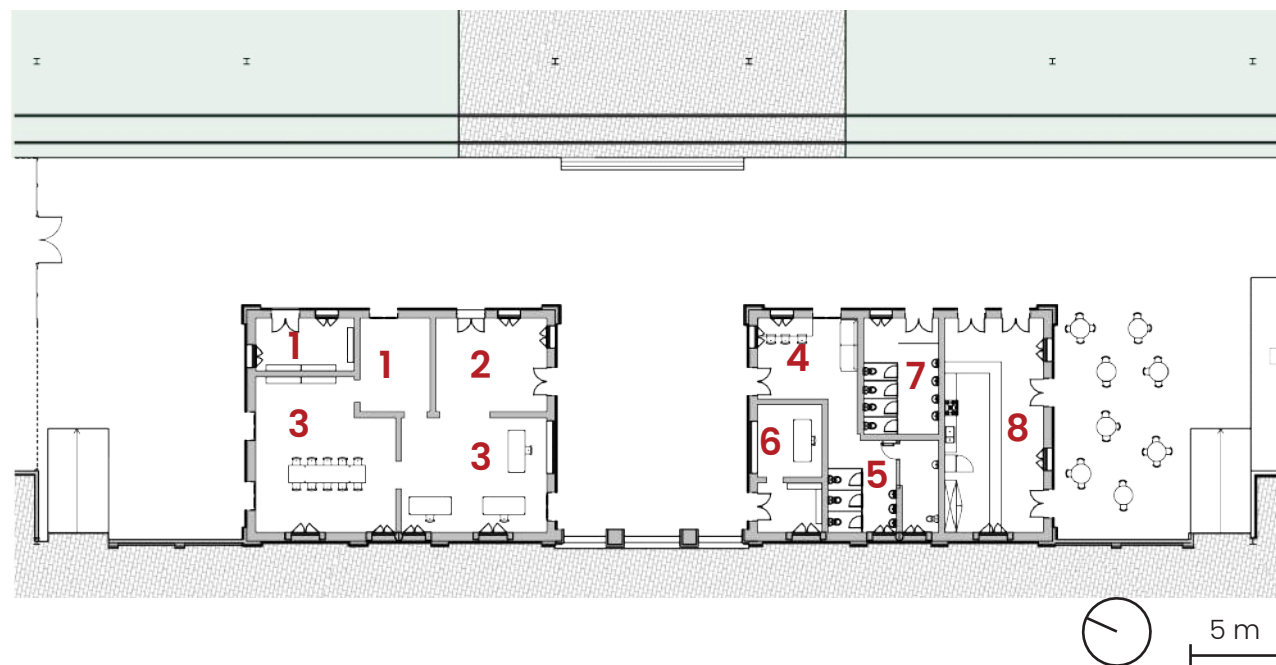


fig. 79



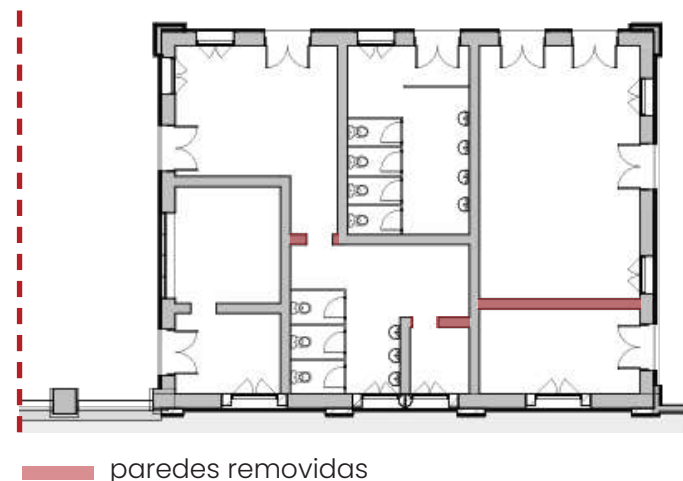


# administração e café



1. depósito e armazenamento
2. recepção
3. espaços administrativos
4. espaço de estar - funcionários
5. sanitários - funcionários
6. serviço de informação e guarda volume
7. sanitários
8. café

## paredes removidas



Com o intuito de aproveitar as adaptações já implementadas para a alocação da Secretaria do Turismo, decidiu-se instalar no prédio da Estação Ferroviária a parte administrativa do museu, áreas de armazenamento e espaços destinados aos funcionários.

Para assegurar acessibilidade nos banheiros destinados ao uso dos funcionários, realizou-se a remoção pontual de dois pequenos trechos de parede, a fim de liberar a área mínima de passagem. Vale ressaltar que os sanitários públicos externos não contam com espaço acessível devido à proximidade com os sanitários da estação de VLT, que oferecem essa disponibilidade, reduzindo assim a necessidade de intervenções mais extensas na planta.

Na área onde, originalmente, funcionava o bar e café durante a operação original da Estação e atualmente abriga a sala do Museu da Ferrovia, implementa-se o café, resgatando o uso inicial. Além disso, propõe-se a utilização do espaço externo da gare para dispor mesas, proporcionando uma extensão integrada ao ambiente.

Com o objetivo de melhor aproveitamento do espaço, optou-se pela remoção da parede divisória entre a área de duas pequenas salas, permitindo a instalação do café em toda sua extensão, melhorando os fluxos de acesso e a distribuição interna.

As remoções realizadas partem de uma perspectiva de ações que melhorem a adequação do patrimônio a seus novos usos ao mesmo tempo que não interfiram drasticamente em sua configuração original. Dessa forma, visou-se o máximo aproveitamento da planta preexistente, bem como das alterações realizadas em gestões anteriores.



fig. 80



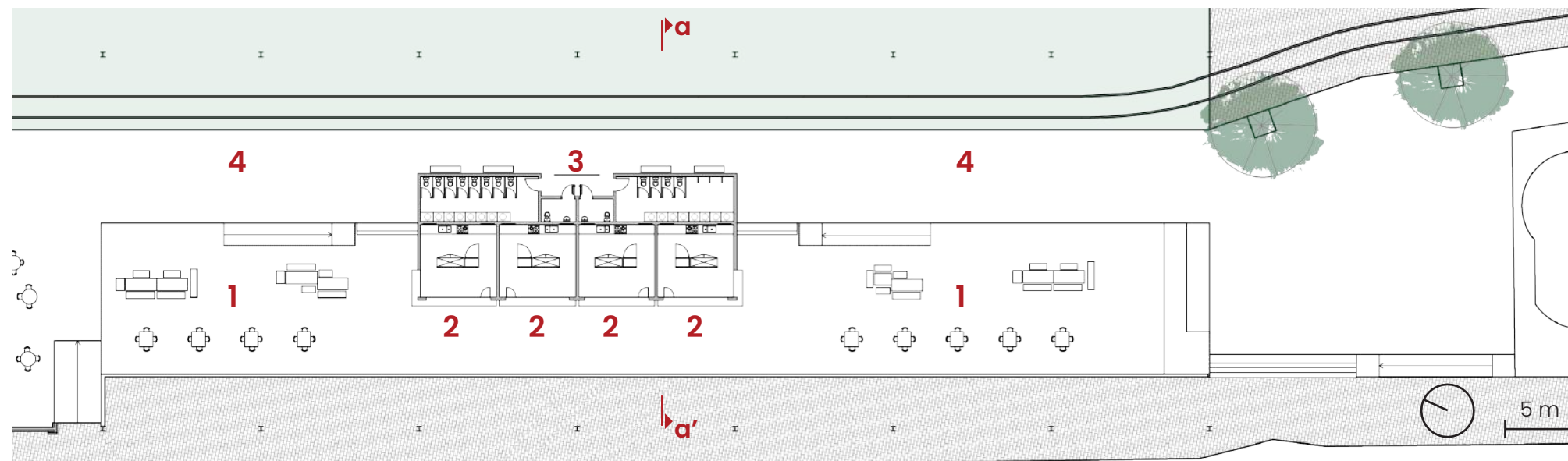
fig. 81



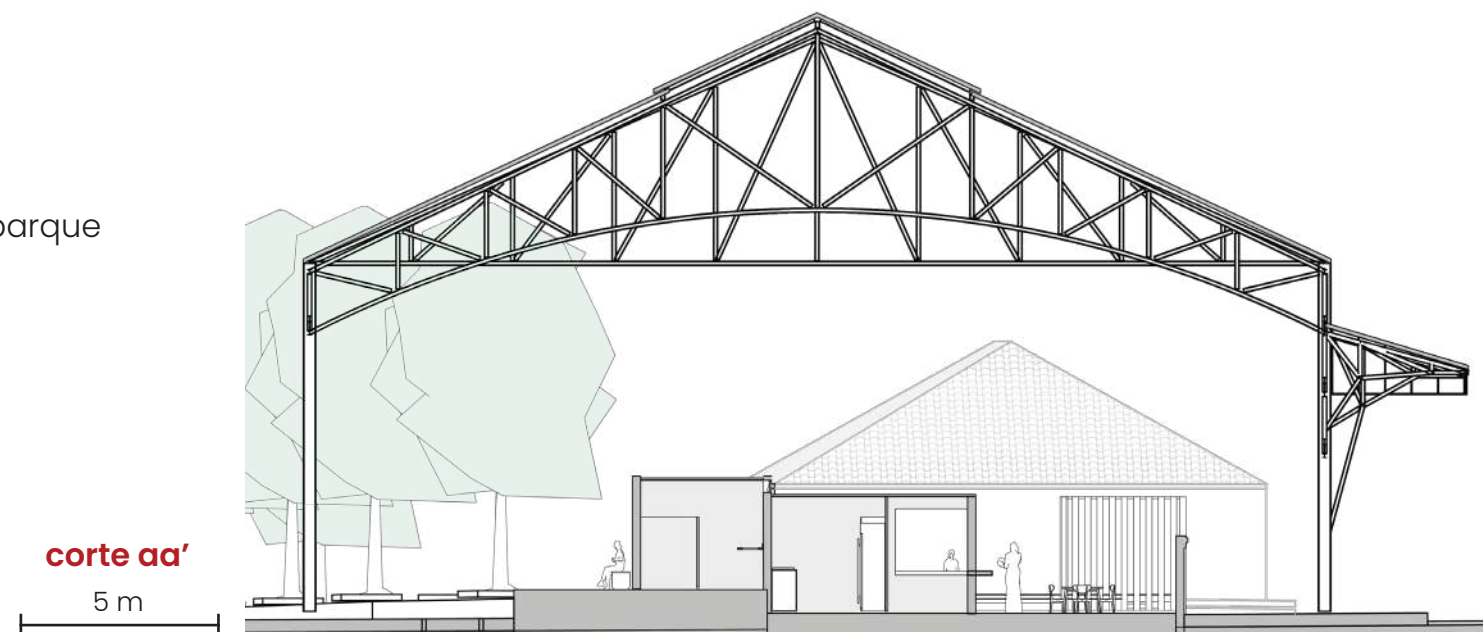
fig. 82



# estação VLT e quiosques



- 1. espaço de estar
- 2. quiosque
- 3. sanitários
- 4. área de embarque e desembarque



Remetendo ao antigo uso do espaço, é proposta a utilização do trecho correspondente da gare como ponto de embarque e desembarque da estação de VLT. Para dar suporte a esse uso, são posicionados um conjunto de sanitários, espaços de espera e quiosques.

Essa parte da gare é composta por uma região de rebaixo de 0,5 metros, área em que, em sua configuração original, correspondia ao ponto de parada das locomotivas. Aproveitando o desnível, é feita a diferenciação entre as regiões de embarque e desembarque e a área de espera e estar. Para incentivar os fluxos nos espaços de estar, são propostos quiosques.

Os fluxos para a área da estação de VLT partem tanto da entrada principal pelo prédio da Estação Ferroviária quanto pela Praça dos Ferroviários, na qual é proposta a construção de um conjunto de escada e rampa para facilitar o acesso direto.



fig. 83



fig. 84



fig. 85





fig. 88



fig. 87



fig. 86





## galpão anexo

Assim como realizado para a gare, a organização do programa no espaço tomou por base a modulação dos pilares do galpão, espaçados de 4 em 4 metros, com exceção dos quatro módulos finais à esquerda, que seguem espaçamento de 3,20 metros. A proposta realizada parte do pressuposto de uma planta livre, uma vez que não se tem acesso à planta atual dos usos que hoje ali se encontram e considerando que as paredes presentes são frutos de intervenções futuras, sendo que sua remoção não afetaria o entendimento do patrimônio.

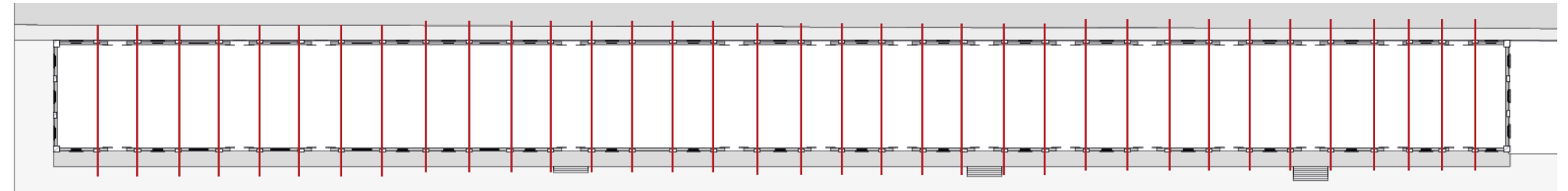
Aproveitando o ritmo dos mesmos, foram criados módulos de restaurantes e bares que intercalam-se ao longo de seu comprimento. Partindo da possibilidade desses equipamentos apresentarem horários de funcionamentos distintos, tal intercalação permitiria dinâmicas de fluxo distintas em diversos pontos do galpão.

Como apresentado anteriormente, as aberturas foram alteradas ao decorrer dos anos de uso do espaço, afetando sua regularidade. Contudo, buscou-se o estabelecimento de uma modulação que permitisse sempre a criação de um fluxo direto entre a rua e a área interna do pátio de manobras, local de projeto do parque.

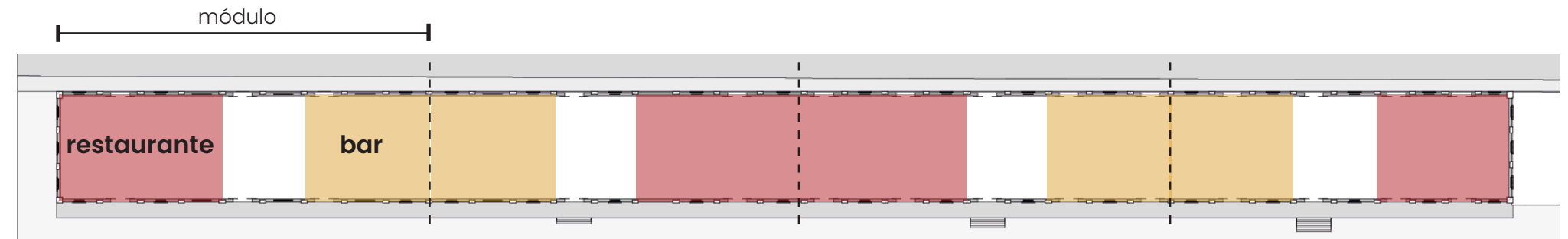
O ponto de acesso aos estabelecimentos seria então dado por esse corredor interno criado pela modulação e pelas aberturas. A opção de limitar o acesso a esses pontos se dá por questões de acessibilidade, uma vez que, devido à grande variação de nível do terreno em relação à plataforma que nivela o galpão, o posicionamento de escadas e rampas são necessários em todas as entradas.

Pela conexão direta estabelecida com a área do parque, coloca-se como possibilidade sua ocupação pelos bares e restaurantes com o uso de mesas externas, ativando essas regiões e estabelecendo pontos de contemplação para a paisagem da Estação Ferroviária e a gare.

## — definição de modulação

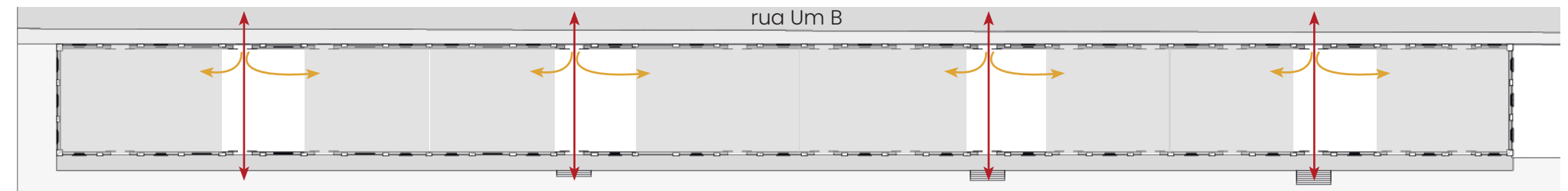


## — distribuição dos programas



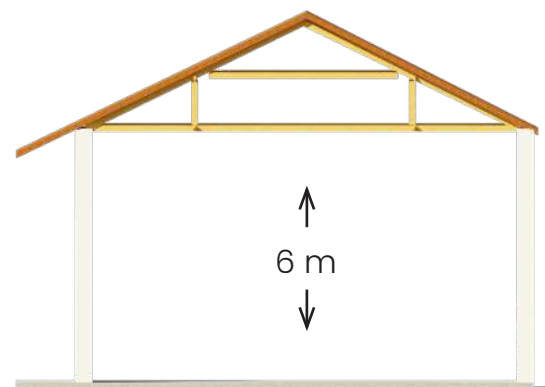
## — acessos

— acesso entre rua - parque      — acesso aos estabelecimentos





— estrutura de cobertura



— sistema treliça e travamento



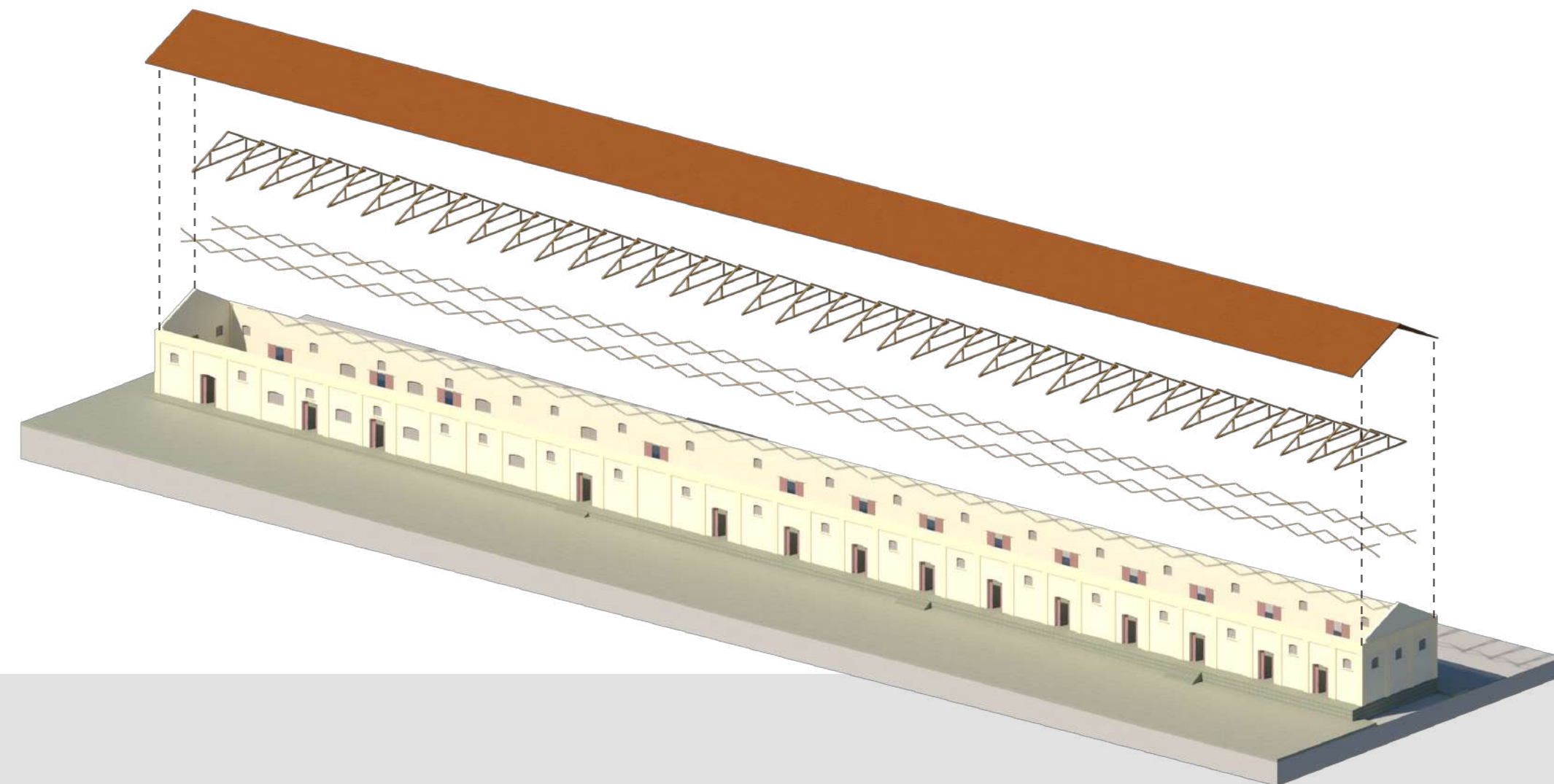
A valorização e o destaque para a estrutura interna do galpão também são foco da intervenção aqui realizada. A sustentação da estrutura do telhado é dada por treliças de madeira de configuração simples, com dois pontos de travamento em cada uma delas. Com banzo inferior reto, elas delimitam uma altura de 6 metros até o piso.

O traçado das treliças, que acompanha a modulação dos pilares, serviu de direcionamento para a distribuição das paredes internas dos equipamentos propostos.

No caso em questão, o fato dos pilares estarem embutidos na parede traz o destaque para o elemento isolado da treliça, diferente do que ocorre na gare em que temos uma linha visual de começo e fim delimitada pelos pilares a ser acompanhada ao longo de sua curvatura.

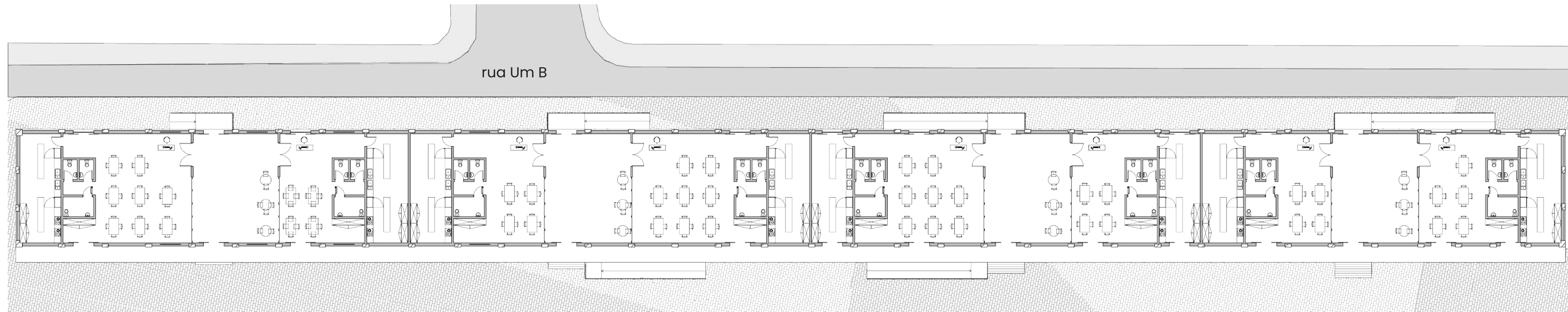
Dessa forma, as paredes aqui tocam a treliça, configurando um plano a ela associado e reforçando sua presença ao acompanhar as delimitações de ambiente.

— estrutura geral do galpão





— Piso Galpão

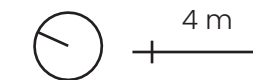


Devido à diferença de nível dada pela queda do terreno em relação à plataforma do galpão, o uso de escadas e rampas se mostrou necessário em todos os pontos de acesso.

A rua Um B apresenta calçadas estreitas, dessa forma, para ser possível a realização dos acessos, é proposta a ocupação de parte da via, somente na região em frente ao galpão, para instalação das rampas. Por se tratar atualmente de uma via de duas faixas e mão única, entende-se que um ponto curto de estreitamento não traria maiores prejuízos para circulação dos automóveis.

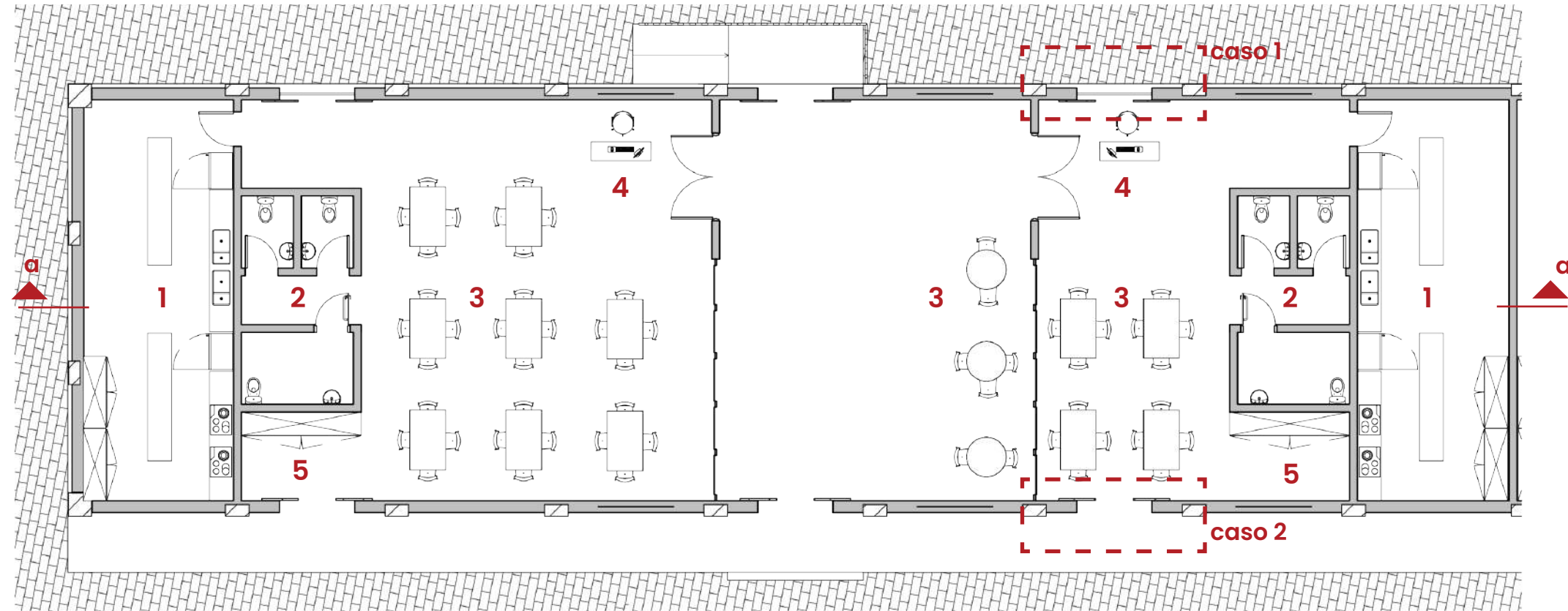
Na parte de acesso pelo parque, a plataforma se projeta ao longo do galpão formando um corredor externo em nível. Assim, foram selecionados dois pontos para o posicionamento das rampas, uma vez que o percurso em nível pode ser realizado pela borda do edifício.

— vista da rua Um B





# módulo: bar e restaurante



1. cozinha

4. recepção

2. sanitários

5. armazenamento

3. espaços de estar

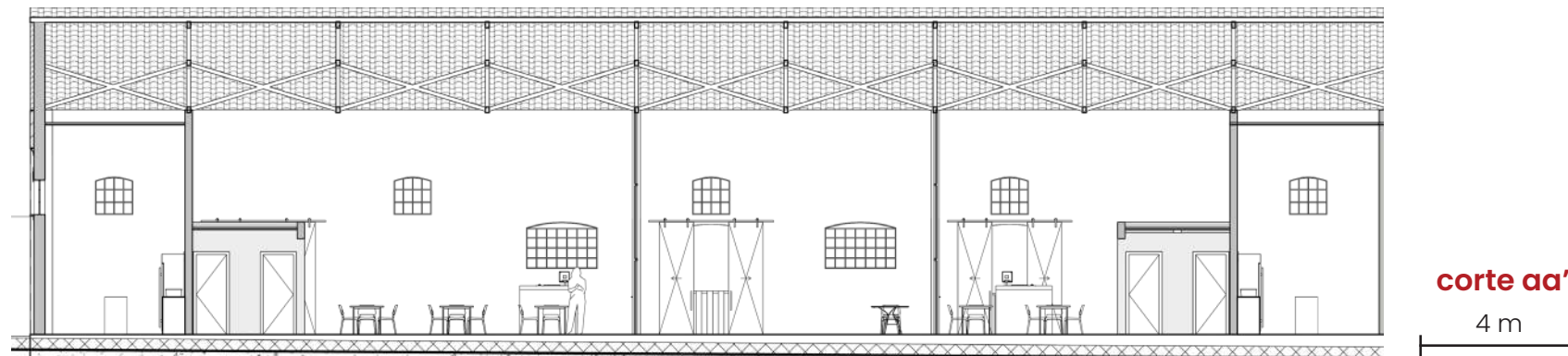
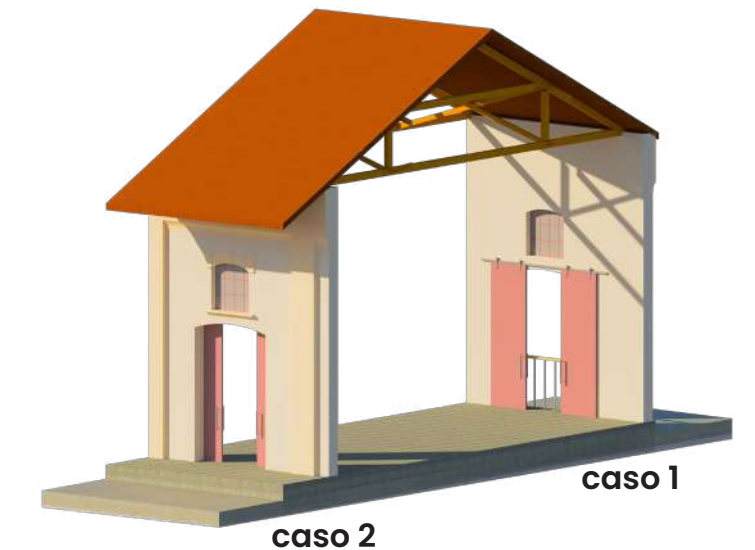
Devido à variação de aberturas ao longo da planta, optou-se por uma distribuição interna que evitasse a dependência das paredes. Dessa forma, os usos foram colocados de maneira centralizada para que pudessem ser replicados em modulação.

Nos pontos em que temos a presença de portas dentro da área delimitada para o estabelecimento, ou seja, portas que não fazem parte dos caminhos principais de acesso definido, foram apontadas duas abordagens:

**caso 1:** Para as portas voltadas para rua Um B, optou-se pela utilização de um guarda-corpo que bloqueasse a passagem, caracterizando-a como uma janela para o exterior, mantendo assim a permeabilidade visual. A escolha por impedir a circulação nesses pontos se dá pela presença do desnível nessa borda do galpão em relação ao piso da calçada.

**caso 2:** Já para as aberturas voltadas para o parque, a presença da plataforma externa ao galpão em mesmo nível permite a segura circulação de pedestres, dessa forma, a porta se configuraria como uma conexão direta para o exterior partindo de dentro dos estabelecimentos. A possibilidade dessas aberturas colabora com a permeabilidade visual e com a circulação para o uso dos espaços externos do parque pelos usuários dos bares e restaurantes.

— abordagem para as portas



corte aa'



fig. 89



fig. 90



fig. 91

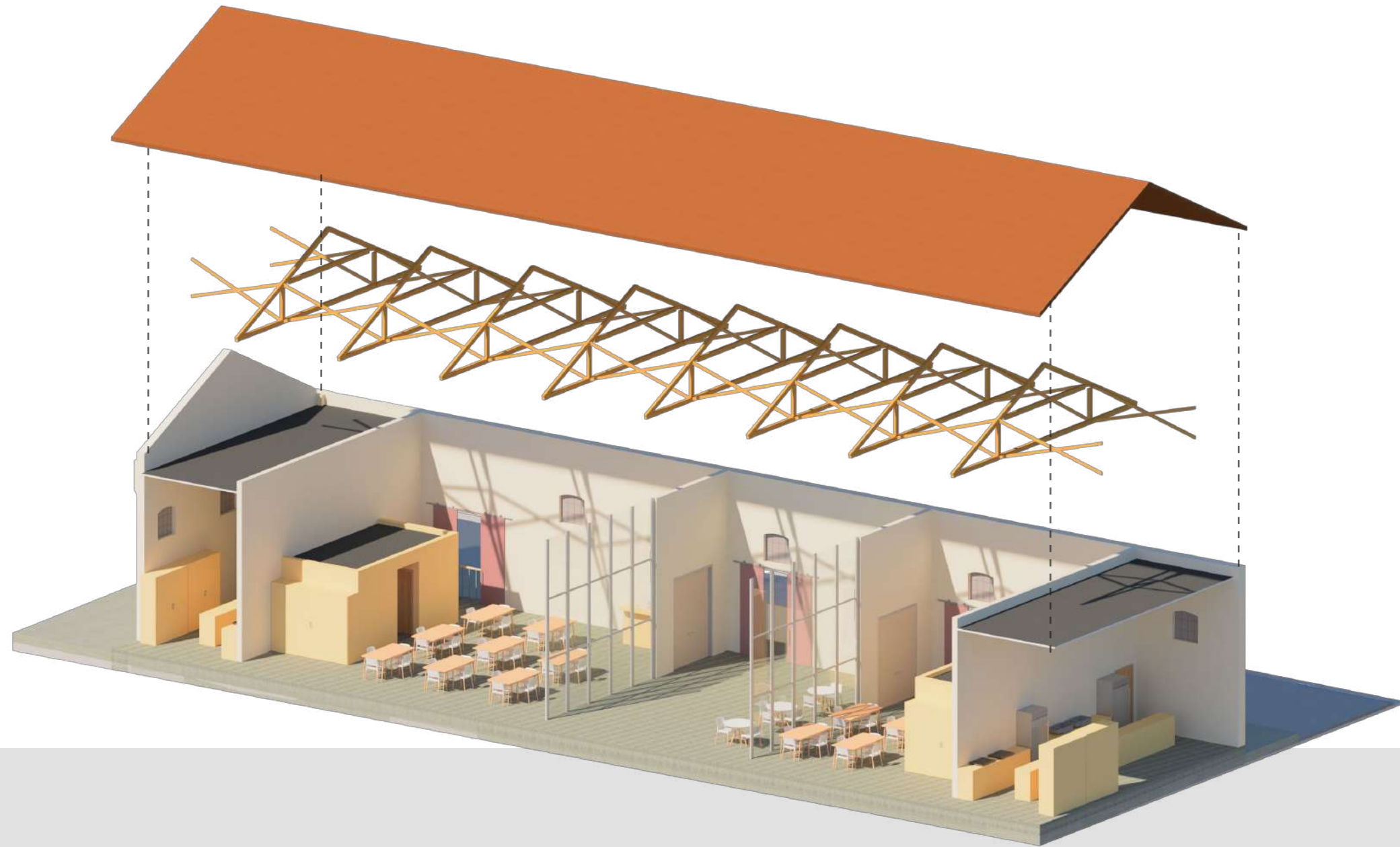


fig. 92



fig. 93

— implantação do projeto em módulo





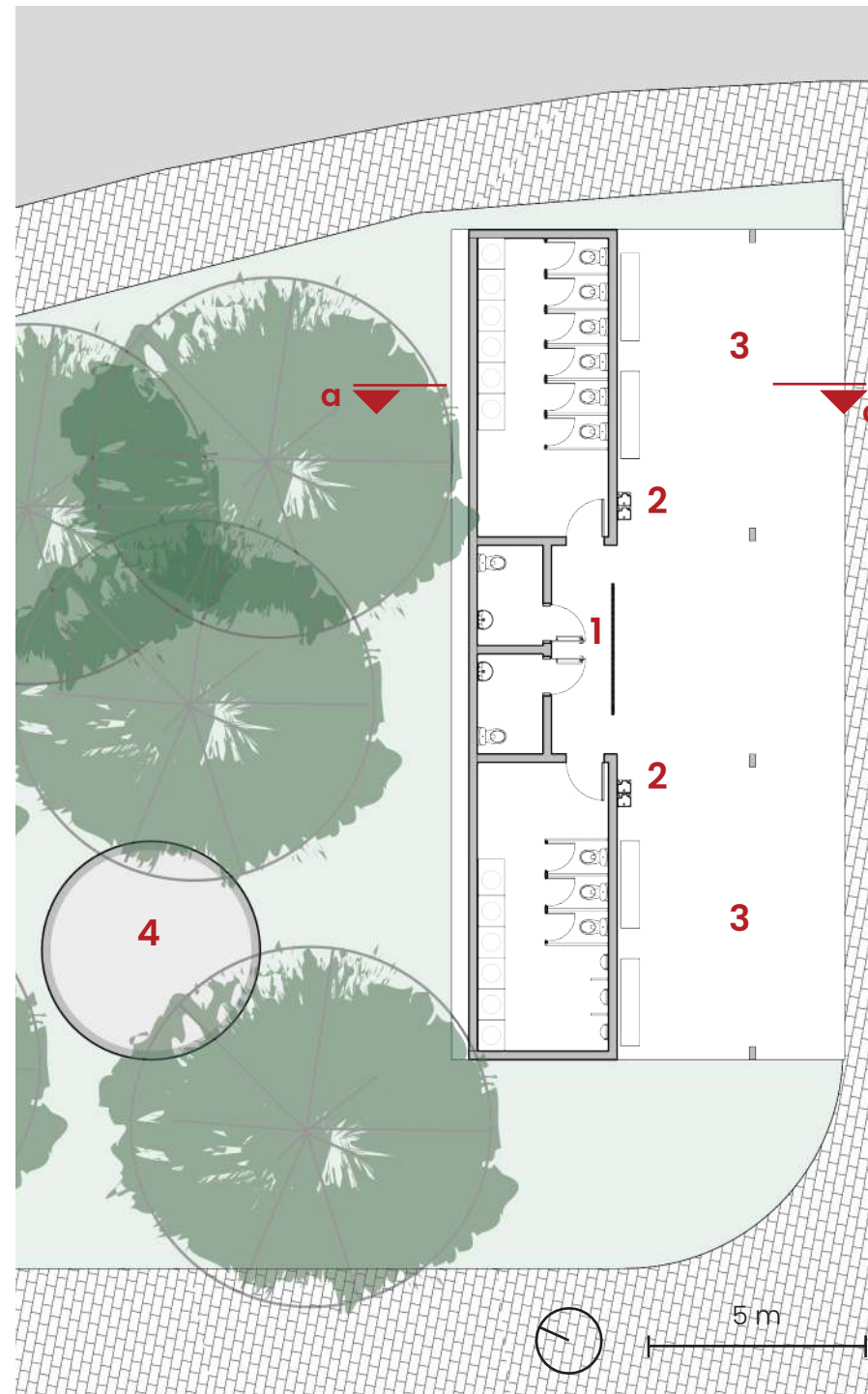
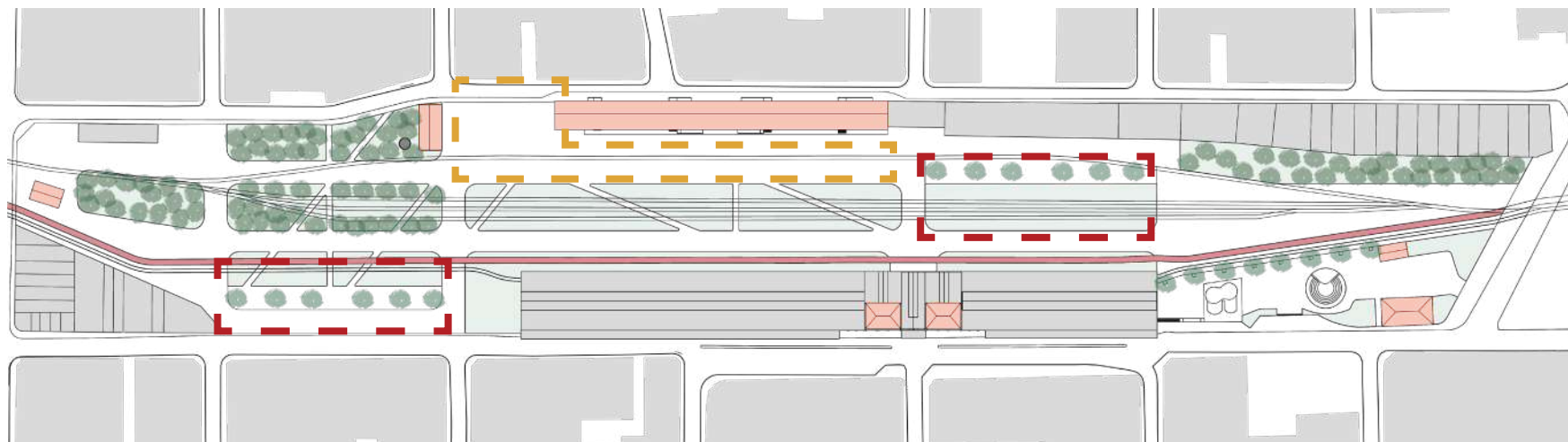
## áreas livres

A distribuição de canteiros e vegetações para as áreas livres segue as diretrizes anteriormente apresentadas, destacando a ausência de árvores no canteiro central, garantindo uma linha de visual direta entre o galpão e a gare.

Com relação aos espaços de estar, destacam-se dois locais principais. O primeiro deles, próximo à gare e em frente à Rua Um, visa contemplar os pedestres trazidos pelo alto fluxo presente nessa região comercial. Já o ponto próximo ao galpão anexo visa ser um local de permanência e contemplação, com um foco maior nos usuários do parque, com espaços livres que possam ser apropriados para piquenique e jogos.

Com relação à área de show e eventos, optou-se por mantê-la livre visando sua utilização em períodos pontuais, nos quais seria feito uso de estruturas temporárias. As grandes dimensões permitem a apropriação para usos como palcos maiores, bem como a distribuição de barracas de feira na região em frente a todo o galpão. Deixar a área livre permite tanto uma versatilidade de apropriações como a liberação dos campos de visibilidade para a Estação e a gare durante os períodos em que o espaço não está sendo utilizado.

- área livre para eventos
- espaços de permanência



Para dar suporte à permanência dos usuários tanto em períodos comuns de uso do parque como em momentos de realização de eventos, é proposta a construção de um local de apoio, com sanitários, bebedouros e bancos na região coberta. De forma a diferenciar a nova construção das preexistências, o volume é feito em madeira, assim como as outras intervenções realizadas, e com um formato de telhado que se distingue do das demais edificações presentes.

Associado a esse ponto de intervenção, é posicionada a caixa d'água responsável por abastecer todos os programas do parque. Vale destacar que foram utilizadas dimensões genéricas para sua alocação, visando somente a compreensão da sua presença na paisagem.

- 1. sanitários
- 2. bebedouros
- 3. espaços de estar
- 4. caixa d'água

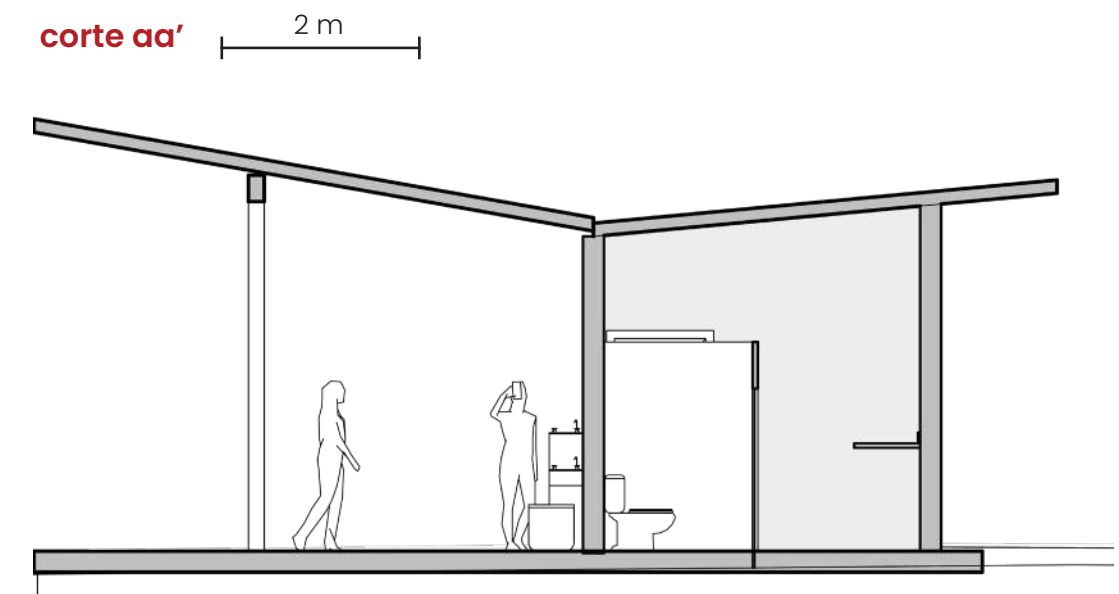




fig. 94



fig. 95



fig. 96



fig. 97



fig. 98



fig. 99





# 07 bibliografia



fig. 100



## referências bibliográficas

BARDESE, C. I. **Arquitetura Industrial – Patrimônio edificado, preservação e requalificação: O caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 182. 2011.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 2016. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 30 jun. 2023.

CARMO, J. A. **Dinâmicas sócio-espaciais na cidade de Rio Claro (SP): as estratégias políticas, econômicas e sociais na produção do espaço**. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas da Universidade Estadual Paulista. Rio Claro, p. 202. 2006.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do património**. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2014. 306 p.

GARCIA, L. B. R. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária – 1930 – 1940**. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. [s.l.], p. 233. 1992.

KÜHL, B. M. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação**. Instituto do Patrimônio Histórico e Nacional – IPHAN, [S. l.], p. 1-7, [S.d.]. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas\\_questoes\\_relativas\\_ao\\_patrimonio.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf)>. Acesso em: 30 jun. 2023.

\_\_\_\_\_. Cesare brandi e a teoria da restauração. **PÓS**, São Paulo, ed. 21, p. 198-243, jun. 2007.

MOREIRA M. C. ROCHA, J., MARTINS J. **História e tecnologia: preservação do patrimônio estatutário como identidade cultural luso-brasileira** in Projeto História, São Paulo, 2007.

NUNES, A. B. **Memória e Ferrovia: Diferentes gerações relembando a experiência da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro** Dissertação (Mestrado) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 118. 2015.

RIBEIRO, E. B. **Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 224. 2019.

SILVA, A. L. A. **A Arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: Tipologia de remanescentes do seu tronco oeste**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 243. 2014.

TECTRAN. **Plano diretor de mobilidade urbana**. Rio Claro. 2018

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Nizhny Tagil – Rússia, jun. 2003. Disponível em: <<https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>>. Acesso em: 30 jun. 2023.



## bibliografia consultada

CALLIARI, M. **O Parque da Juventude**: O poder da resignificação. São Paulo: Vitruvius, 2007. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.162/5213?page=2>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

FERRAZ, M. C. **Numa velha fábrica de tambores. Sesc Pompeia comemora 25 anos**. Minha Cidade, São Paulo, ano 08, n. 093.01, Vitruvius, abr. 2008. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.093/1897>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

FERREIRA, M. C. B. F. *et al.* URBANIZAÇÃO E FERROVIA: implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de Rio Claro/SP. **VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**, [s. l.], p. 1-19, 2012.

HENRIQUES, A. B. *et al.* **Patrimônio Edificado em Rio Claro – SP**. Rio Claro: Phábrica, 2016. 204 p.

SANT´ANA, J. R. **Trajetória da ferrovia – do mundo a Rio Claro**. [s. l.]: Diário, jun. 2020. Disponível em: <<https://www.jldiario.com.br/trajetoria-da-ferrovia-do-mundo-a-rio-claro/>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

Secretaria de Estado da Cultura. **Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro**, Rio Claro, jun. 1982.

TROPPMAIR, H. **Aspectos Históricos e Geográficos de Rio Claro**. Rio Claro: Arquivo do Município de Rio Claro, 1993. 33 p.



## referências de figuras

A seguir serão apresentadas as fontes das figuras utilizadas. Aquelas cuja numeração não aparecem na lista são de autoria própria deste trabalho.

– **Acervo Público Histórico de Rio Claro (s.d.)**

figuras: 1, 2, 8, 10, 11, 39, 40, 55, 100

– **Secretaria de Estado da Cultura (1982)**

figura: 12

Secretaria de Estado da Cultura. **Estudo de tombamento da Estação da FEPASA em Rio Claro**, Rio Claro, jun. 1982.

– **Aflalo e Gasperini Arquitetos (s.d.)**

figuras: 47, 48, 49, 50

Disponível em: <<https://aflalogasperini.com.br/parque-da-juventude/>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

– **Arch Daily (s.d.)**

figuras: 51, 52, 53

Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-153205/classicos-da-arquitetura-sesc-pompeia-slash-lina-bo-bardi>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

– **Centro-Oeste: Ferromodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil (s.d.)**

figuras: 5, 6, 7

Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898cpef.shtml>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1954-CPEF-Companhia-Paulista-Estradas-Ferro-1.shtml>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970ciaPaulista.shtml>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

– **Canal JERY drone rc (YouTube) (2021)**

figuras: 33, 34, 35, 36

Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=w9hHNz-NOxXY>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

– **Canal DRONE 4K (YouTube) (2022)**

figuras: 25, 26, 38

Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=GdIZTh6L-9NM>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

– **Google Maps (s.d.)**

figuras: 4 (adaptada pelo autor), 9 (adaptada pelo autor), 31, 32, 33, 41 (adaptada pelo autor), 42 (adaptada pelo autor), 43, 44, 45, 46

– **Jornal da Gente (2021)**

figura: 54

Disponível em: <<https://jornaldagente.tudoeste.com.br/2021/08/07/sesc-pompeia-e-considerado-uma-das-25-obras-arquitetonicas-mais-importantes-do-pos-guerra/>>. Acesso em: 30 jun. 2023.