

O LEITO FERROVIÁRIO E SUAS NARRATIVAS: COSTURAS URBANAS EM FRANCA- SP

GABRIELA ASSUNÇÃO CINTRA | TGI 2 IAU-USP 2021



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

GABRIELA ASSUNÇÃO CINTRA

**O LEITO FERROVIÁRIO E SUAS NARRATIVAS:
COSTURAS URBANAS EM FRANCA-SP**

TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO

COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO PERMANENTE (CAP):

Prof. Dr. David Moreno Sperling

Prof. Dr. Joubert José Lancha

Prof. Dra. Luciana Bongiovanni M. Schenk

Prof. Dra. Aline Coelho Sanches

COORDENADOR DO GRUPO TEMÁTICO (GT):

Prof. Dr. Paulo Yassuhide Fujioka

São Carlos
2021

AUTORIZO A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTA OBRA,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

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

C5751 Cintra, Gabriela
O leito ferroviário e suas narrativas: costuras
urbanas em Franca- SP / Gabriela Cintra. -- São
Carlos, 2021.
160 p.

Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2021.

1. Patrimônio arquitetônico. 2. Leito ferroviário.
3. Paisagem urbana. 4. Fenomenologia. I. Título.

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



Atribuição Não Comercial -Compartilhalgual-CC BY-NC-SA

FOLHA DE APROVAÇÃO

O LEITO FERROVIÁRIO E SUAS NARRATIVAS: COSTURAS URBANAS EM FRANCA-SP

GABRIELA ASSUNÇÃO CINTRA

TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dra. Luciana Bongiovanni M. Schenk
Instituto de Arquitetura e Urbanismo- USP São Carlos

Prof. Dr. Paulo Yassuhide Fujioka
Instituto de Arquitetura e Urbanismo- USP São Carlos

Prof. Convidado

APROVADO EM:

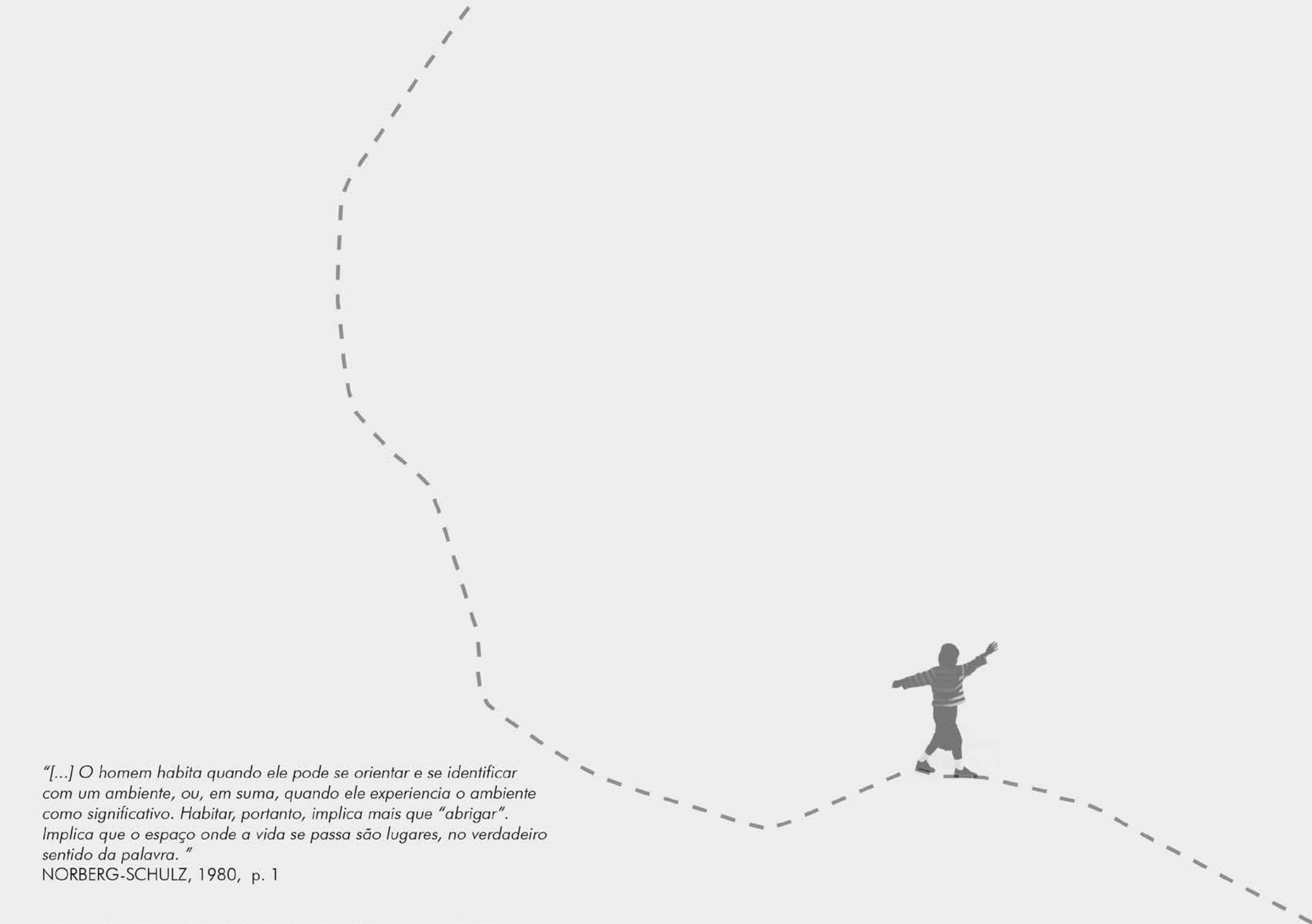
■ RESUMO

O trabalho tem como questão central a requalificação do antigo leito ferroviário de Franca- SP, o qual constituiu-se como um espaço residual na paisagem urbana, apesar de sua enorme potencialidade pelo fato de ligar desde as áreas mais centrais até as mais periféricas da cidade e por apresentar uma série de patrimônios históricos ao seu redor.

A partir de um entendimento do ambiente como monumento propõe-se, como plano geral, a criação de um parque linear ao longo de todo o caminho que o trem percorria, associado a implantação de uma linha de VLT e uma ciclovia.

O entorno do edifício da estação ferroviária foi escolhido como o recorte a ser detalhado, sendo o partido do projeto a construção de uma narrativa na escala urbana que liga os diferentes patrimônios e espaços públicos que estão ao seu redor, associando-os à história de Franca. Para isso, recupera-se os princípios da fenomenologia associada à arquitetura como forma de despertar sensações nos indivíduos que percorrem o lugar, aproximando-os, e fazendo com que haja uma relação de identificação com os patrimônios, os quais atualmente encontram-se esquecidos.

Palavras-chave: Patrimônio arquitetônico. Leito ferroviário. Paisagem urbana. Fenomenologia.



"[...] O homem habita quando ele pode se orientar e se identificar com um ambiente, ou, em suma, quando ele experiencia o ambiente como significativo. Habitar, portanto, implica mais que "abrigar". Implica que o espaço onde a vida se passa são lugares, no verdadeiro sentido da palavra."

NORBERG-SCHULZ, 1980, p. 1

■ AGRADECIMENTOS

Agradeço a meus pais, pelo apoio e dedicação ao longo de toda a minha vida, principalmente no decorrer desse ciclo que está se completando: me tornar arquiteta. Obrigada por confiarem em mim e me incentivarem a embarcar nessa jornada. Muito desse sonho que estou realizando deve-se a vocês.

A minha irmã, isa, pela leveza de nossa sintonia, por tudo que compartilhamos e pelos sorrisos até nos momentos difíceis. Obrigada por cada olhar e abraço de incentivo ao longo do desenvolvimento deste trabalho.

As minhas amigas de Franca, por vibrarem com minhas conquistas e por se fazerem presentes, mesmo de longe.

Aos amigos que o IAU me presenteou, pelos momentos ao longo da caminhada da graduação. Obrigada pelo companheirismo de sempre, por todas as trocas vivenciadas e por tornarem inesquecíveis esses 6 anos em São Carlos. Que essa nova fase que se inicia seja apenas o princípio de um novo capítulo de nossa amizade.

Aos professores e professoras que tiveram papel fundamental em minha formação como arquiteta, em especial à Luciana e Paulo, que muito contribuíram ao longo do processo de desenvolvimento deste trabalho. Ao Givaldo, pelas conversas e todo o conhecimento compartilhado durante o desenvolvimento de minha iniciação científica.

A TODOS VOCÊS O MEU MUITO OBRIGADA!

■ INTRODUÇÃO

As inquietações que deram origem ao presente trabalho tiveram início a partir da exploração do campo da fenomenologia relacionado à arquitetura. Nesse primeiro momento, buscou-se compreender a concepção de arquitetura enquanto fenômeno que envolve uma série de subjetividades inerentes às relações entre corpo e espaço e como as decisões projetuais, em suas diversas escalas e campos de aplicação, podem resultar em obras as quais aproximam-se ao máximo das pessoas, despertando sentimentos de identidade e reconhecimento essenciais para que a apropriação dos espaços projetados ocorra de forma efetiva. Nesse sentido, foram realizadas pesquisas relacionadas à fenomenologia, compreendendo-se suas bases filosóficas, bem como os reflexos que trouxeram para o campo da arquitetura, a partir do levantamento de textos de autores como Juhani Pallasmaa e Norberg Schulz. Em meio a tais levantamentos, uma constante estava presente: a importância de uma arquitetura situada, que se relacione com as características do lugar no qual está inserida e que seja projetada pensando-se na escala do indivíduo que dela irá usufruir. Nesse contexto, os elementos históricos que trazem rugosidade às trajetórias das cidades, sejam eles físicos ou relacionados à memória dos indivíduos, aparecem como elementos importantes de ancoragem do projeto.

Assim, partindo-se de um estudo da fenomenologia chegou-se à questão dos patrimônios históricos, elementos que se aproximam das pessoas por estarem de alguma forma relacionados às suas memórias ou à memória das cidades nos quais estão inseridos e que, muitas vezes encontram-se em situação de abandono

ou subutilização. Dessa forma, começou a ser delineado o primeiro recorte que deu origem a esse trabalho: a reativação e requalificação de edifícios ou monumentos históricos, pensada em consonância com a cidade que foi se desenvolvendo ao longo do tempo ao seu redor, levando-se em conta seus processos de segregação social e espacial, e pensando em alternativas para a reinserção desses patrimônios de forma efetiva e inclusiva na vida das pessoas.

Dentro do universo dos patrimônios históricos, houve a escolha pelo aprofundamento no que diz respeito aos patrimônios industriais, a qual esteve diretamente ligada com o direcionamento da cidade que irá abrigar a intervenção final deste trabalho. Franca, por estar localizada no interior do estado de São Paulo, na divisa com o estado de Minas Gerais, teve papel relevante ao longo de sua trajetória histórica como ponto de conexão entre a metrópole e o interior do país, principalmente a partir da instalação da ferrovia da Companhia Mogiana na cidade, o que contribuiu significativamente para o seu crescimento, que também esteve diretamente relacionado ao ciclo do café e ao desenvolvimento da indústria calçadista, marca registrada da cidade.

No recorte dos patrimônios industriais de Franca, o trabalho se apropria daqueles relacionados à memória ferroviária, que assim como os da indústria calçadista, tiveram papel de destaque na história da cidade e, atualmente, encontram-se abandonados. Dessa forma, em um primeiro momento, deu-se início a um processo de investigação do edifício da antiga Estação Ferroviária de Franca, bem como de seu entorno, o qual conta com a presença de praças e de patrimônios tombados como um be-

bedouro para cavalos, um coreto e um armazém que era utilizado como suporte para as atividades da ferrovia.

Em um segundo momento, o trabalho expandiu seus horizontes para o antigo leito ferroviário, caminho que o trem percorria quando a estação de Franca ainda era ativa. Uma vez que as atividades se encerraram, os trilhos foram retirados e os enormes canteiros que cortam a cidade em importantes avenidas permaneceram sem nenhum tipo de qualificação, constituindo-se em espaços residuais e pouco utilizados pela população. A enorme potencialidade presente nesses elementos marcantes na paisagem, além do fato de poderem abrigar diferentes usos, devido a suas dimensões, também está no fato de que em seu entorno encontram-se outros patrimônios, em áreas mais periféricas da cidade, como o Jardim Botânico, duas casas geminadas que eram moradias para os trabalhadores da ferrovia, um ponto de parada e um poço de abastecimento da locomotiva a vapor.

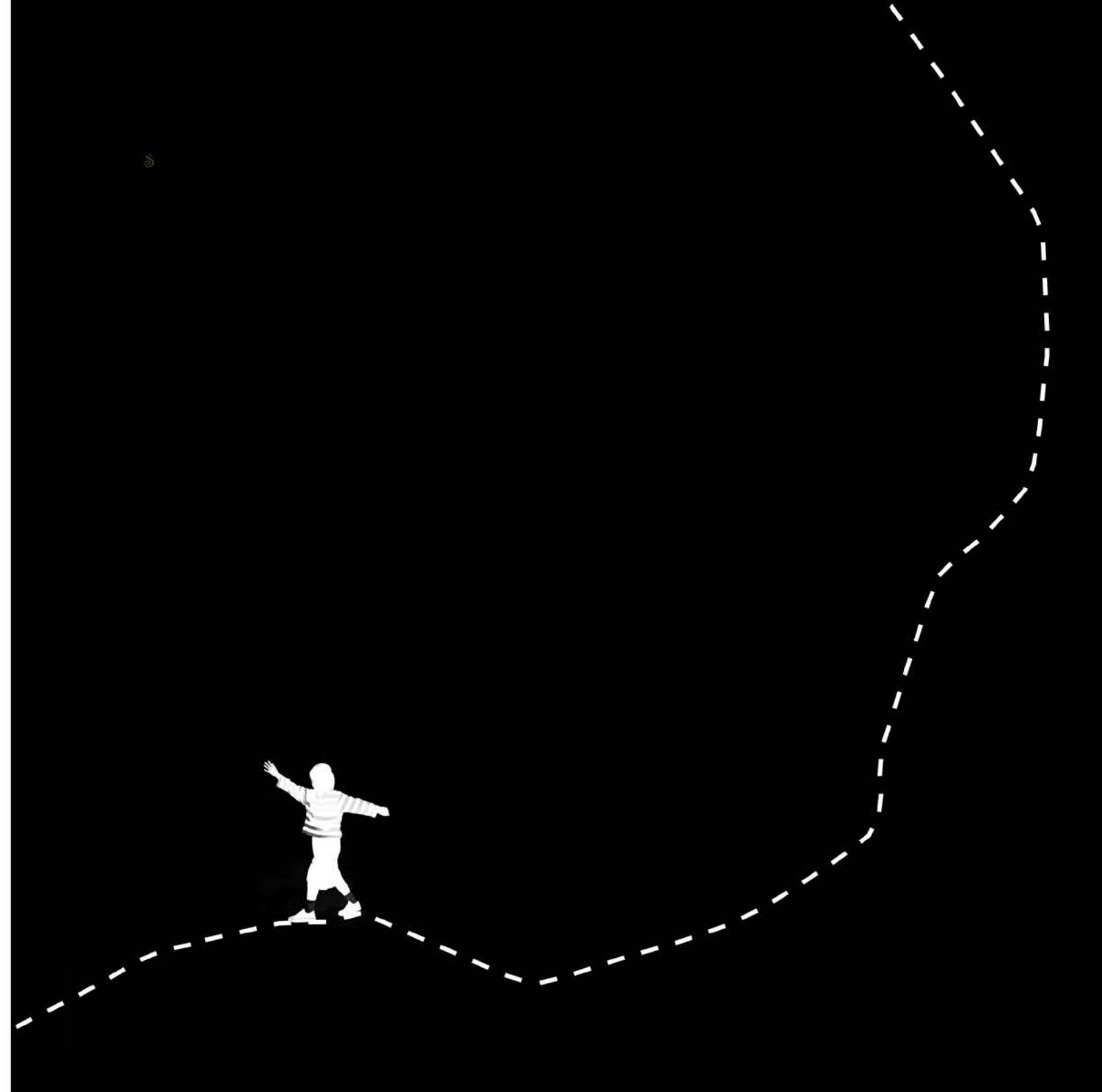
É importante ressaltar o processo histórico de expansão urbana de Franca, o qual se deu de forma fragmentada e sob enorme influência da especulação imobiliária, o que resultou em uma cidade com um grande número de vazios urbanos e com suas áreas mais centrais, qualificadas urbanisticamente e dotadas de equipamentos, altamente excludentes em relação às populações mais pobres, as quais concentram-se, em sua maioria, em áreas periféricas da cidade, distantes das redes de infraestrutura mais consolidadas. O antigo leito ferroviário, assim, constitui-se exatamente em uma linha que costura diferentes realidades da cidade, desde uma região mais central até as áreas mais periféricas.

Levando-se isso em conta, a ideia que embasa a

intervenção busca justamente integrar essas diferentes áreas, bem como os patrimônios históricos que nelas se encontram, através da qualificação do antigo leito ferroviário por meio de um parque linear e de modais de transporte integrados à sua estrutura: VLT, ciclovias e linhas de ônibus. Inserido nesse parque linear proposto na escala da cidade, está o entorno do edifício da estação ferroviária, recorte de projeto que será detalhado de forma mais específica ao longo do trabalho. A proposta para a área consiste, basicamente, na recuperação e ressignificação do edifício da estação ferroviária e de seu armazém, de forma a integrá-los com os monumentos e espaços públicos que se encontram ao seu redor, constituindo-se, assim, uma narrativa na escala urbana, que considera não apenas os edifícios, mas também a paisagem de seus entornos como importantes pontos estruturadores.

Para a estruturação das diretrizes projetuais tanto na escala urbana quanto na escala dos edifícios, os princípios da fenomenologia estiveram presentes como importantes pontos balizadores das decisões, contribuindo para uma reflexão integrada entre cidade, edifício histórico e indivíduos, buscando sempre articulá-los de forma a ressaltar características, sejam elas paisagísticas, da cidade ou do edifício, e a despertar memórias e sensações diversas nas pessoas que percorrem o espaço. ■

01	FRANCA.....	13
	histórico e a questão patrimonial	
02	PLANO URBANO.....	29
	a linha férrea e suas narrativas	
03	RECORTE.....	5
	o bairro da Estação	
04	PROJETO.....	79
	o entorno da Estação Ferroviária	
05	REFERÊNCIAS PROJETUAIS.....	149
06	LISTA DE FIGURAS 	155
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	



01

■ FRANCA

do “caminho dos goiases” à chegada da Mogiana
ascensão da indústria calçadista
vazios urbanos e segregação espacial

■ PATRIMÔNIO

das “arquiteturas maiores” às “arquiteturas menores”
patrimônio industrial: paisagens urbanas e o ambiente como monumento



Imagem 1: vista aérea
centro de Franca



Imagem 2: mapa ferrovias estado de SP

■ FRANCA: PANORAMA GERAL

No contexto do estado de São Paulo, a cidade de Franca faz parte dos municípios de porte médio que ampliaram sua presença na rede urbana paulista a partir de 1970. Consiste em um pólo de atração isolado, ou seja, não tem seu desenvolvimento diretamente vinculado à metrópole, mas possui base econômica relevante na escala nacional, além de polarizar cidades em seu entorno.

Devido à sua proximidade com Ribeirão Preto e com a fronteira de Minas Gerais, Franca constitui-se em um importante centro de redistribuição de produção, tendo sofrido o impacto da marcha do café e integrado-se à economia cafeeira, bem como ao complexo ferroviário que se expandia simultaneamente.

A cidade passou por dois momentos importantes em seu processo de expansão urbana, tendo o primeiro deles ocorrido na virada do século XIX, justamente com a chegada da linha férrea e o desenvolvimento da economia baseada no cultivo do café. O segundo ocorreu a partir da década de 1950 quando houve a intensificação da atividade industrial calçadista. Nessa época, a cidade passou por um período de grande impulso demográfico, resultado tanto da migração campo-cidade quanto de outras áreas urbanas. No entanto, tal processo de expansão não contou com um plano geral, ocorrendo de maneira fragmentada a partir da aprovação de loteamentos pontuais, característicos da chamada "indústria do lote legal" (FELDMAN apud CHIQUITO), o que resultou em uma área urbana marcada pela justaposição de loteamentos.



■ DO “CAMINHO DOS GOIASES” À CHEGADA DA MOGIANA

Desde meados do século XVII, sertanistas de São Vicente teriam percorrido a região onde hoje se encontra a cidade de Franca, deixando uma trilha que ligava a capitania de São Paulo a Goiás, o chamado “Caminho dos Goiares”. A partir de então, a expansão das atividades ligadas à mineração em Goiás e Mato Grosso movimentaram a rota, possibilitando, no século XVIII, o povoamento do Sertão do Rio Pardo, a partir de pequenos núcleos populacionais constituídos pelos bandeirantes, que deram origem ao chamado Arraial Bonito do Capim Mimoso. Franca originou-se, então, de um pouso que atendia às necessidades dos tropeiros, tendo sua economia, na época, voltada totalmente para a produção de gêneros para subsistência e abastecimento dos viajantes.

No início do século XIX, Franca consolidou-se como grande produtora de gado e fortaleceu-se enquanto entreposto comercial. Em 1805 foi fundada a freguesia que deu origem à cidade, em 1824 foi elevada à categoria de vila (Vila Franca do Imperador) e, finalmente, em 1856, alcançou o status de cidade.

A partir do final do século XIX, Franca passou a integrar o chamado “Novo Oeste Paulista”, o que resultou em um crescimento econômico e demográfico antes mesmo da chegada dos trilhos da Mogiana. Nos anos que precederam a chegada da ferrovia, houve um período de intensas transações monetarizadas e de valorização dos imóveis com o início do processo de mercantilização do solo urbano. Assim, em 1860, houve a passagem de uma sociedade rural, ligada à pecuária e ao comércio do sal, para uma mais urbanizada.

Em 1887, os trilhos da Mogiana chegaram a Franca, provocando um aumento populacional e trazendo a cafeicultura capitalista para a cidade, que entre 1886 e 1915 passou a exercer larga influência sobre os territórios em seu entorno, tanto em São Paulo quanto em Minas Gerais, sendo responsável pela difusão de produtos em um mercado regional.

Na década de 1890, a cidade presenciou um grande crescimento da malha urbana, evidenciado tanto pela expansão do antigo núcleo central quanto pelo desenvolvimento de dois novos bairros: o da Estação, inaugurado com a chegada dos trilhos da Mogiana em 1887, e o Cidade Nova, em 1892. Até a última década do século XIX, Franca permanecia com feições coloniais, ficando a área urbana limitada à região correspondente ao atual Centro. Somente a partir de 1890 a administração municipal começou a interferir de maneira mais incisiva no espaço urbano, incorporando os ideais de progresso na constituição de uma paisagem moderna. Assim, a cidade passou por um processo de embelezamento e implantação de equipamentos e serviços públicos, que por sua vez concentraram-se na região do Centro da cidade. O Bairro da Estação, já bastante povoado na época, era deixado de lado em meio a esse processo, recebendo, mais tarde, melhorias pontuais.

Todas essas transformações estavam diretamente relacionadas à chegada da ferrovia à cidade, uma vez que essa possibilitou a vinda de materiais e profissionais para obras, bem como um contato mais frequente com outros centros urbanos, o que permitiu que a importação de ideais de modernidade ocorresse.



Imagem 3: mapa ferrovias região de Franca

“Um dia um silvo de locomotiva gritou nos escampados próximos, alarmando a moma quietude dos espigões... A cidade teve, desde então, um como que sobressalto e edificações começaram a repontar... Após os portugueses da linha férrea empregados no solapar de terrenos, aplainando os caminhos por onde a civilização teria de correr em cima dos trilhos e de dormentes, chegaram os piemonteses, lombardos e napolitanos...”

“O bulício da vida nova que se agitava impedia de ouvir-se o rechino sonolento e monótono dos carros de bois... era o ruído confuso da cidade no apitar das máquinas resfoleantes, lançando ao ar pelas chaminés compridas, baforadas escuras de fumaça.”

AZEVEDO, Alberto de. Página antiga: a terra natal. In: Palma. Vital (Org). Almanach de Franca (1912). Op. Cit. p. 107-113 apud TOSI (1998)

■ ASCENSÃO DA INDÚSTRIA CALÇADISTA

Na virada do século XIX para o século XX, a indústria coureiro-calçadista começou a ganhar destaque, tornando-se em 1950 a principal atividade do município. Tal expansão industrial despertou o interesse de fazendeiros cafeicultores em investir nas atividades urbanas, provocando a saída de suas residências rurais para se instalarem na cidade. Com isso, essa classe passa a realizar uma série de exigências junto à municipalidade, reivindicando a instalação de equipamentos e serviços urbanos: calçamento das ruas, água encanada, rede de esgoto, iluminação pública, energia elétrica, jardins, teatros e hotéis.

Até os anos 40, a representação de uma Franca moderna se expressava, sobretudo, pela modernização urbanística do Centro. A partir de então, com o crescimento da população e das atividades industriais, o ideal de modernidade passou a se vincular cada vez mais à modernização capitalista representada pelo desenvolvimento industrial em curso na cidade, sendo a dinamização do setor um dos principais símbolos do progresso e modernidade do município.

Com a Crise de 1929, a produção cafeeira no município começa a perder força como principal atividade econômica e, ao mesmo tempo, o enfraquecimento da indústria calçadista nos grandes centros produtores de São Paulo e Rio de Janeiro, fez com que Franca se beneficiasse com os custos de mão de obra inferiores. Assim, a cidade começa a se configurar, a partir dos anos 1940, como pólo produtor de calçados, alcançando, em 1950 o posto de principal atividade econômica, predominando sobre a produção agropecuária, condição que permanece até os dias de hoje.

O crescimento industrial continuou a acelerar nas três décadas seguintes, propiciando o desenvolvimento de setores de serviço e comércio, além de um rápido crescimento da população urbana, principalmente pela vinda de imigrantes em busca de trabalho.

Com o desenvolvimento da atividade industrial, no início da década de 40, houve um crescimento expressivo da classe operária, fato que contribuiu diretamente para a consolidação de transformações tanto no campo político quanto social de Franca. Antes local quase exclusivo da elite cafeeira, a partir de 1945, o terreno político franco abriu espaço para a participação dos setores médios da sociedade, do empresariado industrial e da classe trabalhadora. Nesse contexto, o operariado emerge de forma significativa como força coletiva, saindo de uma posição de marginalidade para ocupar espaços centrais nas discussões locais, se articulando enquanto classe e organizando manifestações populares e greves entre 1945 e 1960, podendo-se destacar uma assembleia organizada em 1955 pelo Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Calçados de Franca, a qual reuniu cerca de 400 operários para uma discussão a respeito da realização de uma greve.

Em 1984 houve a inauguração do Distrito Industrial, aprovado pelo Plano Diretor de 1972 e pensado para disciplinar o uso do espaço urbano, além de oferecer melhores condições para o desenvolvimento industrial de Franca.

SÉCULO XVII

SÉCULO XVIII

POUSO TROPEIROS

SÉCULO XIX

Passagem de sociedade rural (comércio sal/pecuária) para uma mais urbana
Intensas transações mercantis monetarizadas/valorização dos imóveis (MERCANTILIZAÇÃO DO SOLO URBANO)
PRIMEIRO BOOM POPULACIONAL
INAUGURAÇÃO DO BAIRRO DA ESTAÇÃO

SÉCULO XX

SEGUNDO BOOM POPULACIONAL

Sertanistas/ constituição do "CAMINHO DOS GOIASES"

Povoamento do sertão do Rio Pardo: NÚCLEOS BANDEIRANTES (Arraial Bonito do Capim Mimoso)

Economia: gêneros subsistência/ abastecimento viajantes

1805Fundação da Freguesia

1824Elevação à categoria de Vila (Vila Franca do Imperador)

1805Alcança o status de cidade

1860Franca passa a integrar o "NOVO OESTE PAULISTA": crescimento econômico/ demográfico

1887Chegada dos TRILHOS DA MOGIANA: aumento da produção de café

1890Grande CRESCIMENTO da MALHA URBANA: intervenções da administração municipal (ideais modernos de progresso)
Proceso de embelezamento da cidade/ implantação de EQUIPAMENTOS e SERVIÇOS PÚBLICOS (concentrados na região central)

Indústria coreiro-calçadista começa a ganhar destaque

1929Produção cafeeira perde força

1945Participação da CLASSE TRABALHADORA no cenário político francano (operariado emerge como FORÇA COLETIVA)

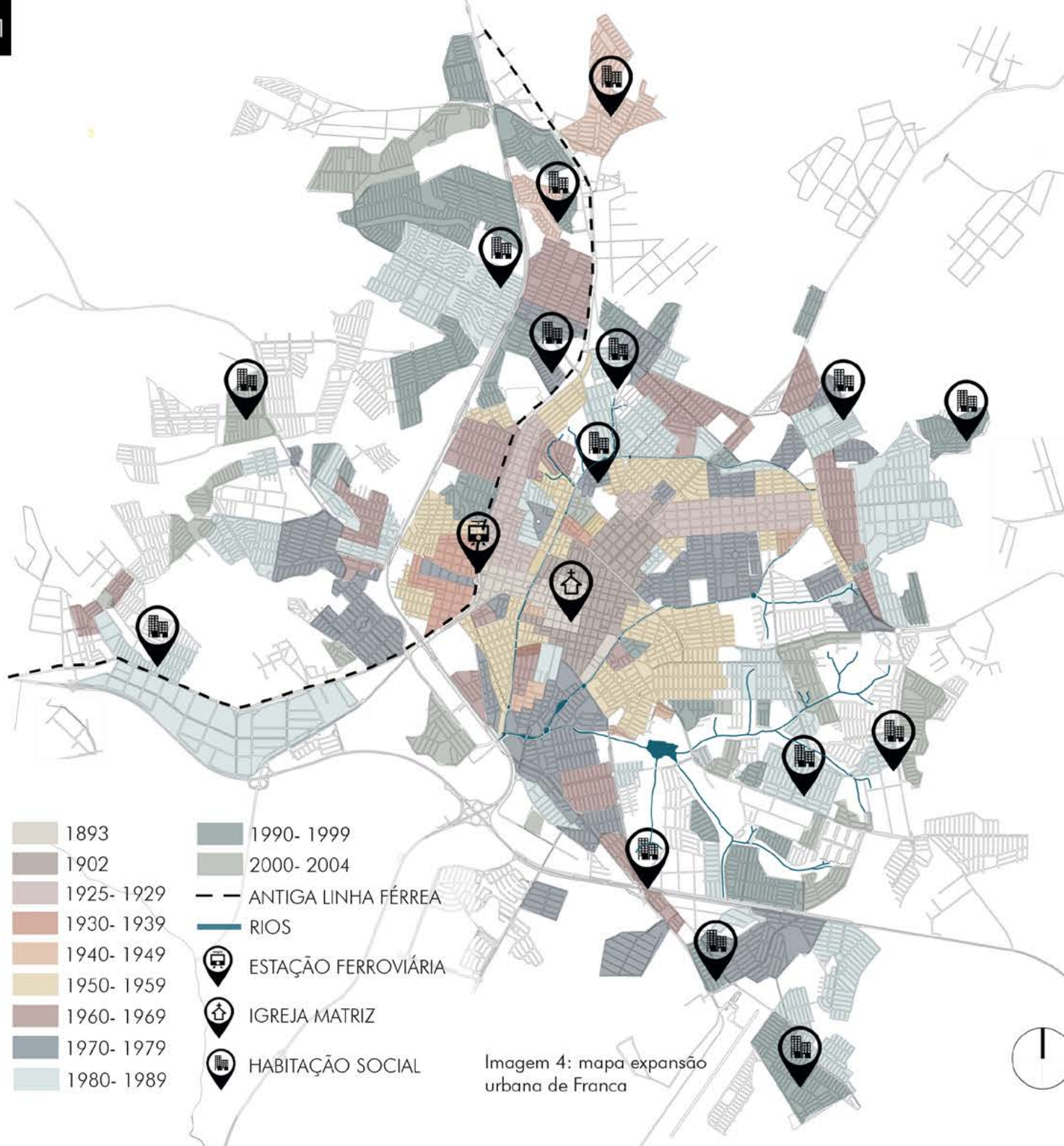
1955Assembléia organizada pelo Sindicato dos trabalhadores reúne 400 operários

1950Indústria calçadista como principal atividade: desenvolvimento dos setores de serviço e comércio

1980AUGE do SETOR CALÇADISTA

1984Inauguração do DISTRITO INDUSTRIAL

↓



■ VAZIOS URBANOS E SEGREGAÇÃO ESPACIAL

A partir de 1925 começaram a surgir os primeiros loteamentos privados distantes do núcleo urbano central, o que contribuiu para o encarecimento e consequente dificuldade de implementação de equipamentos públicos nessas áreas. No entanto essa carência de infraestrutura não se explica somente por esses fatores, mas também por uma política discriminatória por parte do Poder Público Local, que realizou uma distribuição desigual dos investimentos em melhorias na cidade durante as primeiras décadas do século XX, concentrando-os na região central, o que contribuiu para o desenvolvimento de uma cidade marcada pelo contraste entre centro e periferia.

O custo de vida na área do centro da cidade apresentava um valor muito superior, incluindo uma série de impostos e taxas referentes à instalação e manutenção dos equipamentos e serviços urbanos. Assim, as camadas mais pobres da população eram impossibilitadas de usufruir desses equipamentos e serviços públicos coletivos, acabando por ficar segregadas espacialmente nas áreas periféricas da cidade.

Na década de 1960 houve uma explosão da área urbana, sendo o território apoderado de forma indiscriminada, com estilhaços em regiões afastadas do centro. Os loteamentos distantes da área urbanizada, destinados à população de baixa renda, apareceram como indutores, estendendo as redes de infraestrutura e fazendo crescer novas ocupações ao seu redor. A

população operária, por sua grande demanda por habitação, foi o foco desses empreendimentos localizados à beira dos chamados “buracões”, áreas repulsivas e menos valorizadas, que por isso possibilitavam a aquisição da terra urbana pelas classes mais pobres. No período entre 1975 e 1984, foram realizados os maiores empreendimentos habitacionais para a população de baixa renda através da COHAB e do CDHU.

Franca apresenta um cenário particular no qual o processo de parcelamento do solo por meio dos loteamentos vem alimentando uma produção de lotes superior à demanda, o que caracteriza a chamada “indústria do lote legal”, destacada por Feldman (2002) apud Chiquito (2006) e já detectada nos anos 1970 pelo Diagnóstico do Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI). Assim, há uma grande quantidade de lotes comprados como forma de investimento e que permanecem vazios à espera da especulação imobiliária. Esses lotes ociosos encontram-se inseridos no tecido urbano consolidado e contam com rede de água, esgoto e energia, enquanto a cidade continua um processo de expansão desconcentrada pelo território, o que resulta em custos muito altos dos serviços urbanos e equipamentos públicos, que acabam tendo sua manutenção insustentável.

■ PATRIMÔNIO: DAS “ARQUITETURAS MAIORES” ÀS “ARQUITETURAS MENORES”

FINAL SÉCULO XVIII

- Influência dos conceitos Renascentistas: concepção de RESTAURO atrelado à CONSCIÊNCIA do VALOR HISTÓRICO/ ARTÍSTICO dos monumentos
- Obras do passado passam a ser entendidas como representativas da CULTURA DE UM LUGAR/ TEMPO
- Ações sobre as obras passam a adquirir caráter de PROJETO CULTURAL, voltando-se para interesses estéticos/ históricos/ memoriais e simbólicos
- Intervenções de restauro: necessidade de reportar o antigo segundo sua dimensão no tempo presente (RUFINONI, 2013)

SÉCULO XIX

- 1837 COMISSÃO DOS MONUMENTOS HISTÓRICOS NA FRANÇA
- 1931 CARTA DE ATENAS: diretrizes para manutenção dos monumentos (Gustavo Giovannoni)
- 1964 CARTA DE VENEZA: enfatizou a relação entre espaço e preservação, considerando os valores artísticos, históricos e a necessidade de manutenção para o uso social (Roberto Pane)
- 1974 RESOLUÇÃO DE SÃO DOMINGOS: definia que os projetos de preservação deveriam levar em conta o desenvolvimento dos locais nos quais se encontram (uso proposto ao edifício como forma de educação da população)
- 1975 DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ: afirmação da dimensão urbana do patrimônio industrial (conservação integrada)

SÉCULO XX

- AMPLIAÇÃO do CONCEITO de PATRIMÔNIO: englobar monumentos de arte, arquitetura, arqueologia, até a INCLUSÃO de VESTÍGIOS INDUSTRIAIS, buscando INTEGRÁ-LOS À CIDADE ATUAL
- Superação da distinção entre artes maiores e menores: inclusão de OBRAS MODESTAS, instrumentos de MEMÓRIA COLETIVA e dotadas de SIGNIFICAÇÃO CULTURAL nos bens de interesse
- Destaque para ESTUDOS DA FENOMENOLOGIA/ artes visuais: linguagem artística passou a ser analisada como expressão de ideias (RUFINONI, 2013)

- Valorização estética e compositiva do ambiente urbano: PRESERVAÇÃO das relações de ESCALA/ COMPOSIÇÃO VOLUMÉTRICA
- PRAÇA: papel fundamental na cidade como local de ENCONTRO coletivo e desenvolvimento das RELAÇÕES SOCIAIS, além de compor as relações entre área construída e vazios responsáveis por determinar a escala construída entre edificações

CARLO CATTANEO

- VALORIZAÇÃO histórica e estética do ambiente circundante, da ARQUITETURA “MENOR” e dos CONJUNTOS edificados
- RESPEITO pela MATÉRIA ORIGINAL/ conservação de todas as fases do desenvolvimento dos monumentos

CAMILLO BOITO

- Análise das OBRAS como IMAGEM FIGURADA: base na filosofia/ historiografia da arte
- “Reconhecimento” brandiano fundamentado na FENOMENOLOGIA: lidar com o OBJETO ENQUANTO FENÔMENO/ IMAGEM FUNCIONALIZADA NA CONSCIÊNCIA, que se forma de maneira singular em cada indivíduo
- Espacialidade dos monumentos: totalmente relacionada ao ambiente no qual se inserem

CESARE BRANDI

QUATREMÉRE DE QUINCY

- PRESERVAÇÃO do CONTEXTO no qual as obras estavam inseridas: fundamental para sua compreensão

VIOLLET LE DUC

- Função da arte/ valor unitário da forma e do estilo: defesa dos monumentos-tipo como representantes de determinada época
- Recondução do monumento ao estado de integridade original: estado idealizado da obra

JOHN RUSKIN/ WILLIAM MORRIS

- PRIORIZAR MARCAS PASSAGEM DO TEMPO nos monumentos: intervenção mínima/ distinguibilidade

ALOIS RIEGL

- Importante: distanciar-se de discussões pautadas apenas em considerações histórico- artísticas, devendo-se CONSIDERAR as FORMAS DE PERCEPÇÃO, RECEPÇÃO E FRUIÇÃO DOS MONUMENTOS NA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA
- Soluções embasadas nas especificidades de cada monumento: CONTEXTO CULTURAL/ SOCIAL

■ PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: PAISAGENS URBANAS E O AMBIENTE COMO MONUMENTO

O reconhecimento do patrimônio industrial marca o princípio do interesse pelas “arquiteturas menores” que, segundo Rufinoni (2013), teria tido início com o segundo pós-guerra, devido às perdas geradas pelo desenvolvimento urbano acelerado e as consequentes transformações que impunham às paisagens cotidianas. A disciplina de arqueologia industrial se desenvolveu em meados do século XX, ganhando mais força em 1960 com a destruição de importantes testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização devido à sua obsolescência funcional em meio às cidades que cresciam sob influência da especulação imobiliária (KUHL, 2008).

Com o tempo, as fontes de estudo da arqueologia industrial se ampliaram até incluírem as paisagens urbanas. Então, ao longo do século XIX, aumentou-se o interesse pelos tecidos urbanos, juntamente com a atribuição de valor histórico, estético e memorial aos conjuntos arquitetônicos, ampliando-se as discussões a respeito da preservação e restauro relacionados à industrialização, para o campo do urbanismo, o que deu início ao delineamento da ideia de patrimônio urbano enquanto “monumento coletivo”, dotado de valor cultural. (RUFINONI, 2013) Toda essa discussão foi reforçada pelos estudos de Choay (2001) apud Silva (2017), que afirmava que a natureza da cidade e dos conjuntos urbanos seria resultado da dialética entre a arquitetura maior e seu entorno, o qual seria responsá-

vel pela criação de uma ambiência ao monumento, complementando-o.

A Carta de Atenas já recomendava o respeito ao caráter e fisionomia das cidades, sobretudo nos arredores dos edifícios históricos, assim como a Declaração de Amsterdã que, em 1975, ressaltou a importância da conservação integrada, afirmando a dimensão urbana do patrimônio industrial. Segundo Rufinoni (2013), no caso específico dos patrimônios industriais, o entorno geralmente seria caracterizado por complementar as atividades desenvolvidas no edifício principal, englobando uma rede de edifícios relacionados à produção, desde oficinas, armazéns, habitações, ruas e praças até as estruturas urbanas e de fornecimento de água e energia, que devem ser analisados em conjunto, como patrimônio urbano. (SILVA, 2017)

Assim, tanto edifícios quanto sítios industriais e espaços públicos passaram a ter sua importância documental destacada, considerando-se suas especificidades enquanto conjuntos que conformavam paisagens representativas da “personalidade” de uma região por sua homogeneidade de volumes, escalas e elementos formais que, por sua vez, estimulariam os sentidos de forma a chegar em uma dimensão intangível de apreensão. (RUFINONI, 2013) Segundo Simal (2010) apud Silva (2017), a paisagem não seria definida somente por aquilo que pode ser visto, mas também pela forma com que as marcas do que passa pelo território são interpretadas, conformando um sistema no qual indivíduos e território se mesclam.

Os desdobramentos teóricos da virada do século no campo da história da arte e da filosofia tiveram contribuição significativa para a concepção de novos instrumentos conceituais de atuação em monumentos, bem como para a superação da distinção entre artes menores e maiores, com a inclusão de obras modestas, instrumentos de memória coletiva e dotadas de significação cultural, no campo dos bens de interesse histórico. Pode-se destacar os estudos da relação entre preservação e fenomenologia iniciados por Cesare Brandi, os quais começaram a relacionar as discussões inerentes ao entorno e às paisagens com as percepções de cada indivíduo, tratando os objetos como fenômenos. (RUFINONI, 2013)

Todo o histórico apresentado a respeito do patrimônio industrial se aplica à realidade do patrimônio ferroviário, o qual deixou diversas impressões sobre a cidade de Franca, como monumentos, entornos, conjuntos e paisagens. Desde a chegada da Companhia Mogiana, em 1887, uma série de edifícios relacionados ao apoio das atividades ferroviárias começaram a surgir ao longo do leito por onde corria o trem. Assim, consolidou-se uma narrativa em torno desse percurso, marcada por obras pontuais e modestas, mas dotadas de grande significação tanto para a história da cidade quanto para a constituição de sua ambiência. Além dos patrimônios relacionados diretamente à chegada da ferrovia, o entorno do leito ferroviário de Franca também é marcado pela presença de outros patrimônios tombados, os quais se complementam

para a construção da história da cidade e, juntos, fazem parte de um eixo de edifícios patrimoniais que se formou além dos já consolidados na região central da cidade.

1952



1) JARDIM ZOO-BOTÂNICO



11) PONTO DE PARADA TREM



3) POÇO ABASTECIMENTO LOCOMOTIVA A VAPOR

1887



2) CASAS GEMINADAS CIA MOGIANA

1887



1844

4) CAPELA SANTA CRUZ



5) ÁRMZÉM ESTAÇÃO

1887



7) CLUBE DOS BAGRES

1953



9) ESCOLA BARÃO DA FRANCA

1940



6) ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

1887



8) BEBEDOURO CAVALOS

1908



10) CORETO PRAÇA SABINO LOUREIRO

Imagens 5: Jardim Botânico
 Imagem 6: Parada trem
 Imagem 7: Poço abastecimento
 Imagem 8: Casas geminadas
 Imagem 9: Armazém
 Imagem 10: Capela Sta Cruz
 Imagem 11: Escola Barão
 Imagem 12: Estação Ferroviária
 Imagem 13: Clube dos Bagres
 Imagem 14: Bebedouro Cavalos
 Imagem 15: Coreto



- PARQUES
- DISTRITO INDUSTRIAL
- ANTIGA LINHA FÉRREA
- REGIÃO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- REGIÃO CENTRAL
- PATRIMÔNIOS TOMBADOS

Imagem 16: mapa patrimônios Franca

■ LINHA FÉRREA: NARRATIVAS

região jardim botânico

região parque de exposições Fernando Costa

região estação ferroviária

região distrito industrial

■ A IMAGEM DA CIDADE: PATRIMÔNIOS COMO PONTOS DE IDENTIFICAÇÃO

■ PARQUE LINEAR: TRANSFORMANDO BARREIRAS EM COSTURAS



Imagem 16: vista aérea Franca

■ LINHA FÉRREA: NARRATIVAS

Considerando-se a narrativa histórica e patrimonial presente no entorno do antigo leito ferroviário, buscou-se realizar uma aproximação das áreas da cidade cortadas por esse elemento numa tentativa de compreender as diferentes ambiências, paisagens e realidades sociais presentes ao longo do percurso por onde passava o trem, bem como suas características enquanto conjunto. Para isso, dividiu-se a linha férrea em quatro recortes: o primeiro, em uma área mais periférica de Franca que inclui o Jardim Botânico; o segundo que é representado pelo entorno do Parque Fernando Costa; o terceiro, que engloba a região da Estação Ferroviária e o quarto, que abarca o Distrito Industrial.

As quatro áreas, apesar de terem suas particularidades, possuem em comum a marca no desenho urbano deixada pela ferrovia: grandes canteiros no centro de suas principais avenidas, os quais carregam consigo uma importante memória da história de Franca que precisa ser recuperada. Atualmente, esses espaços constituem-se em fragmentos que se perdem em meio ao intenso fluxo de veículos, apresentando características genéricas que, se não forem analisadas com muita minúcia ou com alguma bagagem de conhecimento, dificilmente serão relacionadas à memória ferroviária. Torna-se necessário fazer com que a população tome conhecimento e se identifique com a história da cidade e a recuperação desse leito ferroviário, bem como dos patrimônios que se encontram ao seu redor, possui papel fundamental nessa missão.

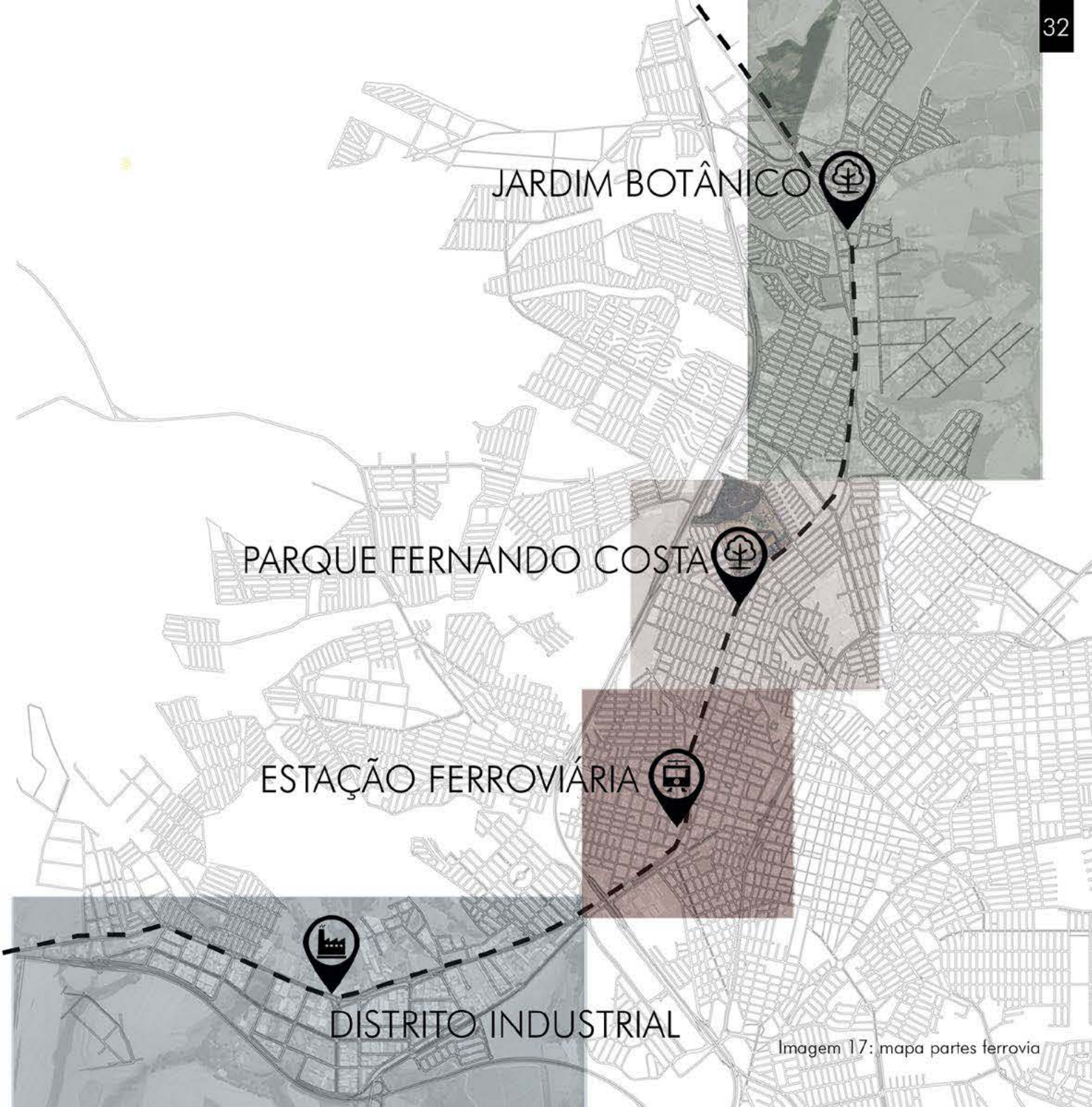
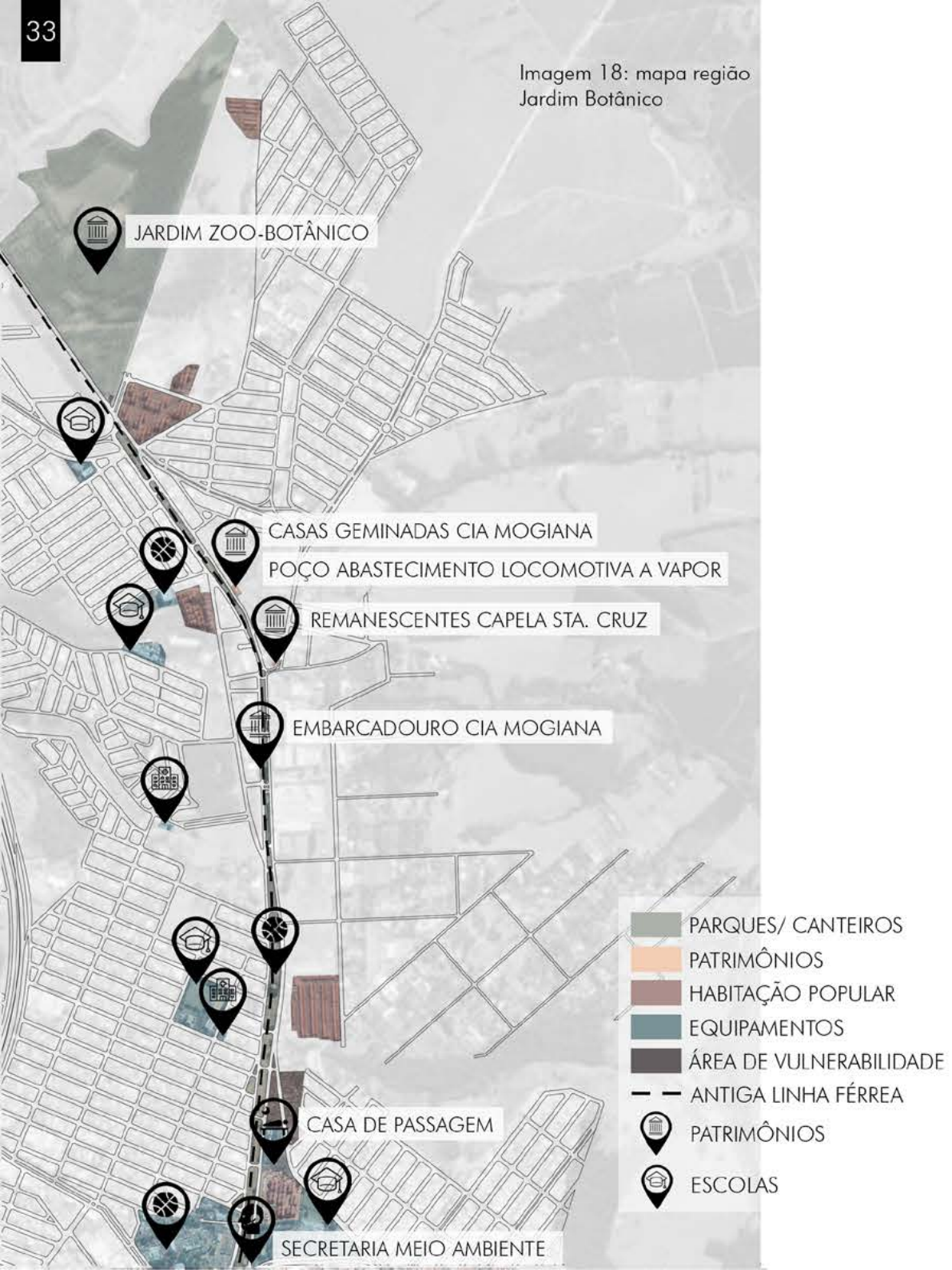


Imagem 17: mapa partes ferrovia

Imagem 18: mapa região Jardim Botânico



■ REGIÃO JARDIM BOTÂNICO

O Jardim Zoo-botânico de Franca está localizado ao extremo norte da cidade, sendo um local de apropriação pouco frequente por parte da população, devido ao fato de estar em uma região periférica, que conta com pouca circulação de pessoas, o que contribui, muitas vezes, até mesmo para o desconhecimento de sua existência. O recorte no qual se insere é marcado por abrigar as populações mais pobres, contando com a presença de diversas unidades de habitação social, influência do processo de expansão urbana da cidade marcado pela segregação espacial das classes mais pobres. Também encontra-se nessa área um bairro de grande vulnerabilidade social e habitacional: o Parque Dom Pedro I, onde há habitações em estado extremamente precário, além de um alto número de pessoas em situação de rua. Nele está a Casa de Passagem Associação Proreavi, que acolhe pessoas, não só do entorno, mas de toda a cidade.

Nas quadras ao lado dos canteiros onde antigamente passavam os trilhos do trem há alguns patrimônios tombados, além do Jardim Zoo- botânico, como o embarcadouro da Cia Mogiana, o poço de abastecimento da locomotiva a vapor, os remanescentes da capela Santa Cruz e duas casas geminadas de funcionários da ferrovia. No geral, os grandes canteiros que estão localizados na parte central das avenidas são marcados pela ausência de tratamento paisagístico, exceto em um único ponto do recorte no qual foram construídas algumas quadras esportivas, bem como alocada uma praça com mobiliários de estar.





Imagens 19, 20, 21: Região Jardim Botânico

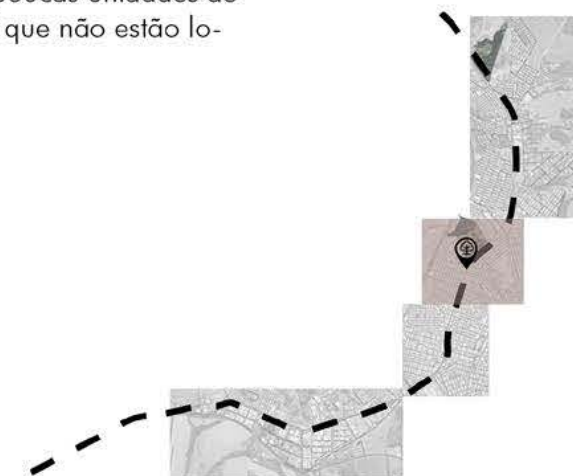


■ REGIÃO PARQUE DE EXPOSIÇÕES FERNANDO COSTA

O segundo recorte destaca-se, principalmente, pela presença do Pronto Socorro Municipal, edifício que ocupa o espaço relativo a um dos canteiros por onde corria o trem e que é responsável pela atração de um grande número de pessoas para a área, todos os dias. Próximo ao hospital tem-se início uma ciclovía que se estende até bairros mais periféricos da cidade. A Secretaria da Saúde é outro equipamento público que foi alocado nos canteiros, tipo de apropriação que ocorre apenas nesse recorte.

O Parque de Exposições Fernando Costa, constitui-se em mais um ponto atrator na área, abrigando grandes eventos, além de constituir-se em um espaço de lazer para a população. Sua fachada destaca-se na paisagem do entorno, o qual também é marcado pela presença dos canteiros, que nessa região são compostos por grandes áreas asfaltadas, que funcionam como estacionamentos nos dias de grandes eventos e abrigam feiras livres aos finais de semana.

Nesse recorte encontra-se uma das poucas unidades de Habitação Social presentes em Franca que não estão localizadas em uma região periférica.





Imagens 23, 24, 25: Região Parque Fernando Costa

■ REGIÃO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

O recorte que engloba o edifício da Estação Ferroviária é marcado pela presença de uma série de edifícios tombados como o Bebedouro para Cavalos, o Coreto da Praça Sabino Loureiro, a Escola Barão da Franca e o Clube dos Bagres. Na área adjacente à Estação, há uma grande concentração de vias, o que resulta em um trânsito intenso que é separado por finos canteiros, diferente do que ocorre nos dois primeiros recortes, nos quais esses elementos possuem grandes dimensões. Isso contribui diretamente para o isolamento do edifício da Estação Ferroviária, localizado em meio às vias e afastado em relação às principais circulações de pedestres, o que dificulta seu acesso.

Ao sul da Estação tem-se início uma ciclovia, que contribui para a qualificação dos canteiros centrais, os quais nessa área começam a ganhar dimensões maiores novamente. Esse percurso estende-se até a região do Distrito Industrial, próximo recorte.

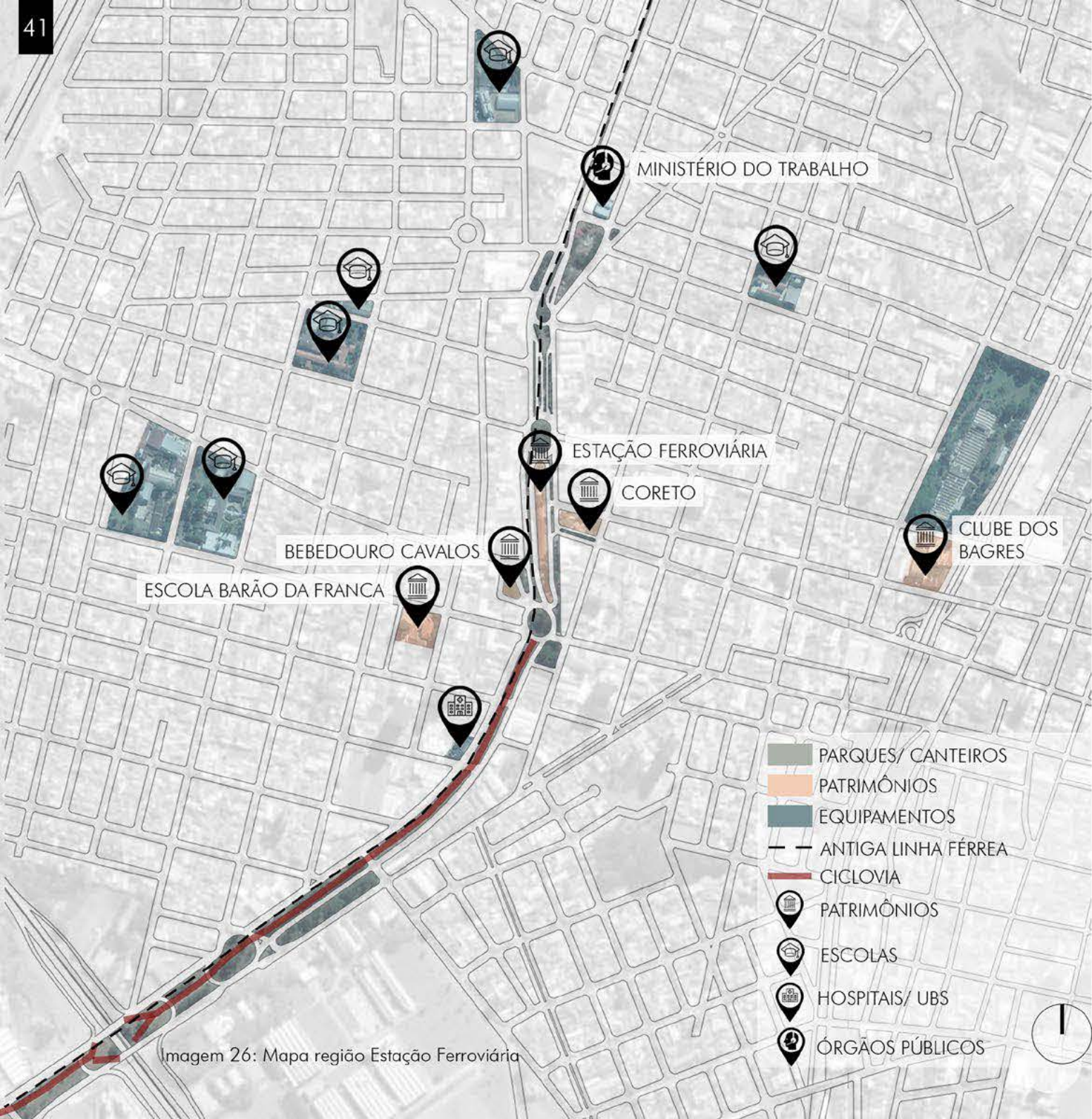
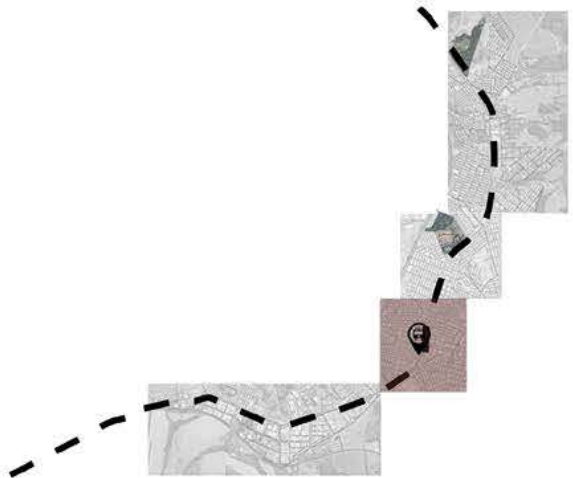


Imagem 26: Mapa região Estação Ferroviária



Imagens 27, 28, 29: Região Estação Ferroviária

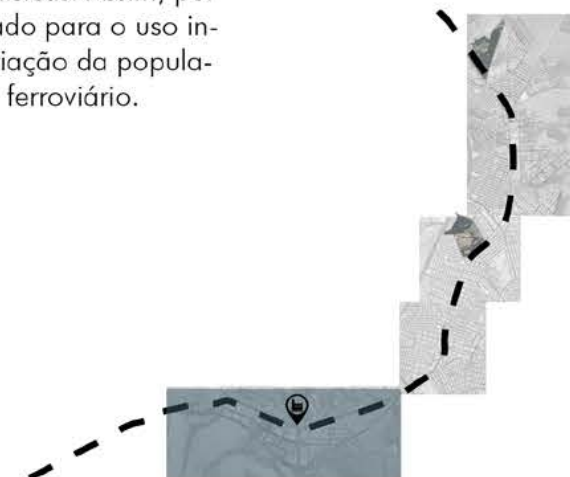


Imagem 30: Mapa região Distrito Industrial

■ REGIÃO DISTRITO INDUSTRIAL

O Distrito Industrial foi inaugurado em 1984, a partir da aprovação do Plano Diretor de 1972. A área foi pensada para disciplinar o uso do espaço urbano, assim como para oferecer melhores condições para o desenvolvimento industrial de Franca. Assim, conta com um número elevado de indústrias, principalmente do setor calçadista, as quais atraem uma grande quantidade de trabalhadores todos os dias. Por localizar-se em uma área periférica da cidade, o Distrito Industrial constitui-se quase como uma colagem adicionada ao mapa da cidade, não integrando-se de forma mais direta com outras regiões, exceto pela presença da ciclovia que o liga até o edifício da Estação Ferroviária.

Assim como nos outros recortes apresentados, os canteiros por onde passava o trem na região do Distrito Industrial possuem pouquíssima qualificação paisagística, sendo marcados pela presença, além da ciclovia, de um calçamento retilíneo, utilizado pela população dos bairros próximos pra realização de atividades físicas. Assim, por mais que o Bairro seja totalmente voltado para o uso industrial, pode-se perceber uma apropriação da população no que diz respeito ao antigo leito ferroviário.





Imagens 31, 32, 33: Região Distrito Industrial

■ A “IMAGEM DA CIDADE”: PATRIMÔNIOS COMO PONTOS DE IDENTIFICAÇÃO

Kevin Lynch (1997) introduziu o conceito de imagem da cidade, o qual se refere aos elementos configuradores dos ambientes responsáveis por marcar suas imagens. Com o tempo, apesar das transformações que ocorrem no meio urbano, a cidade ainda se torna capaz de conservar sua identidade por meio da permanência de traços que são intimamente ligados a sua essência. Tais elementos permitem que os indivíduos sejam capazes de se orientar e identificar com o meio, despertando memórias.

Segundo Lynch, a imagem da cidade é composta pela inter-relação entre marcos, vias, limites, pontos nodais e bairros que, juntos, criam um todo dotado de significância o qual influencia diretamente o comportamento das pessoas que o percebem e processam. Ao pensar-se a respeito das permanências, tais elementos conferem a base para que ocorra o senso de pertencimento e diferenciação dos indivíduos, bem como as relações de entorno e paisagem urbanas coesas, as quais referenciam o tempo histórico e ambientam as cidades, contribuindo para a melhoria geral da qualidade de vida e para identificação das pessoas (CAR-SALADE, 2007).

A partir das análises realizadas em cada um dos quatro recortes do entorno do antigo leito ferroviário definidos pelo trabalho e tomando os conceitos de elementos estruturadores da imagem da cidade propostos por Kevin Lynch como base de reflexão, pôde-se cons-

tatar que as regiões do entorno da Estação Ferroviária, do Pronto Socorro Municipal e da Igreja Nossa Senhora da Conceição caracterizam-se como pontos nodais, devido, principalmente a suas localizações em confluências de vias de circulação importantes. Os patrimônios históricos presentes ao longo do antiga linha férrea, bem como o Parque Fernando Costa constituem-se como marcos, sendo elementos importantes de orientação na paisagem da cidade, devido ao fato de que, juntamente com outras estruturas urbanas, contribuem para a diferenciação das áreas da cidade marcadas pelo traço totalmente genérico dos canteiros do antigo leito ferroviário.

A atual configuração dos canteiros pode ser interpretada como um limite no espaço urbano, uma vez que, devido ao seu caráter de espaço residual na paisagem e ao fato de correrem avenidas de fluxo intenso ao seu lado, impõem-se como uma barreira que acaba por dividir as duas áreas da cidade que encontram-se às suas margens. Tais áreas conectam-se basicamente por vias de circulação de veículos que cortam os canteiros centrais, podendo-se destacar a que passa pelo Pronto Socorro Municipal e as que ligam a região do entorno da Estação Ferroviária ao centro da cidade, todas conectando os três pontos nodais levantados.

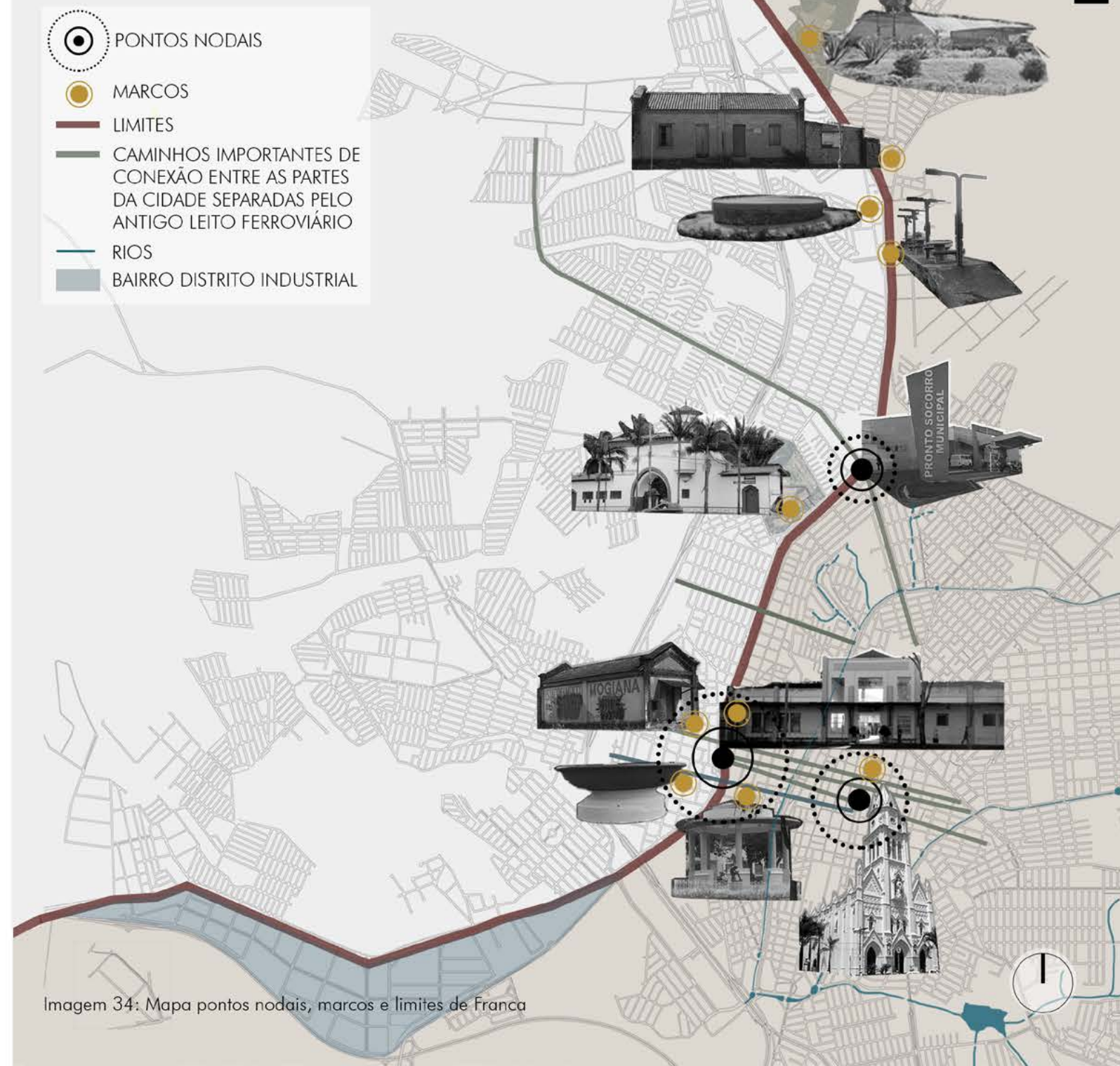


Imagem 34: Mapa pontos nodais, marcos e limites de Franca

■ PARQUE LINER: TRANSFORMANDO BARREIRAS EM COSTURAS

As formas de vida se transformam mais rapidamente que os lugares, resultando em uma falta de correlação entre espaço e modo de viver das pessoas que, segundo Kevin Lynch apud Martinéz (2015), faz com que os novos hábitos sociais não encontrem meio físico adequado para acontecerem livremente, dando origem a conflitos e tornando-se necessária a realização de modificações físicas nos lugares, buscando-se adequar os velhos espaços aos novos modos de vida das pessoas. Dessa forma, ressalta-se o papel do lugar enquanto elemento fundamental de ajuste, visando sempre aumentar o grau de identificação e complementariedade em relação às pessoas. No caso da cidade de Franca, o leito ferroviário perdeu sua função com o tempo sem, no entanto, ser realizado um projeto para a reinserção e reapropriação do mesmo sob uma perspectiva integradora, a qual busque reinterpretá-lo segundo um olhar histórico-crítico que também leve em conta o contexto atual em que se encontra em relação à cidade.

Carlos fortuna (1999) debruçou-se sobre a análise do modo como os indivíduos se relacionam com os lugares históricos e monumentais da cidade, retirando deles o sentido para seus próprios lugares no mundo contemporâneo. Assim, tomando o espaço físico e simbólico da cidade como objeto de projeto, torna-se essencial o estabelecimento de uma ancoragem em relação à questão do patrimônio histórico-cultural, que

desperte o sentimento de identidade, tanto em indivíduos quanto em comunidades, por meio dos elementos físicos do entorno. Tal premissa dialoga também com a teoria proposta por Lynch a respeito das paisagens urbanas, a qual destaca o papel da cidade enquanto pergaminho, ou seja, local onde todas as alterações sofridas ao longo da história são registradas, evidenciando-se marcas e cicatrizes. Tais vestígios convertem-se em parte constitutiva do lugar, fazendo com que este adquira densidade histórica. Tendo isso em mente, é importante “[...] utilizá-los como elementos, pontos de apoio, acentos, estímulos do próprio planejamento. Um lugar não é um dado, mas o resultado de uma condensação.” (CORBOZ in MARTINEZ, 2015, p. 195)

O antigo leito ferroviário é uma importante marca no pergaminho da cidade de Franca, juntamente com todos os patrimônios que encontram-se em seu entorno, tornando-se necessário voltar o olhar para essa cicatriz impressa no tecido urbano segundo uma perspectiva recuperadora, evidenciando suas particularidades e, ao mesmo tempo, reinserindo-a no contexto atual da cidade. Tendo isso em mente, o principal objetivo da proposta é fazer com que o antigo leito ferroviário deixe de ser um limite na paisagem urbana para se constituir em uma costura, ou seja, linha por meio da qual regiões se relacionam e conectam. Para isso, propõe-se a implantação de um Parque Linear ao longo de todo o percurso que vai desde o Distrito Industrial até o Jardim Botânico, passando por diversos pontos

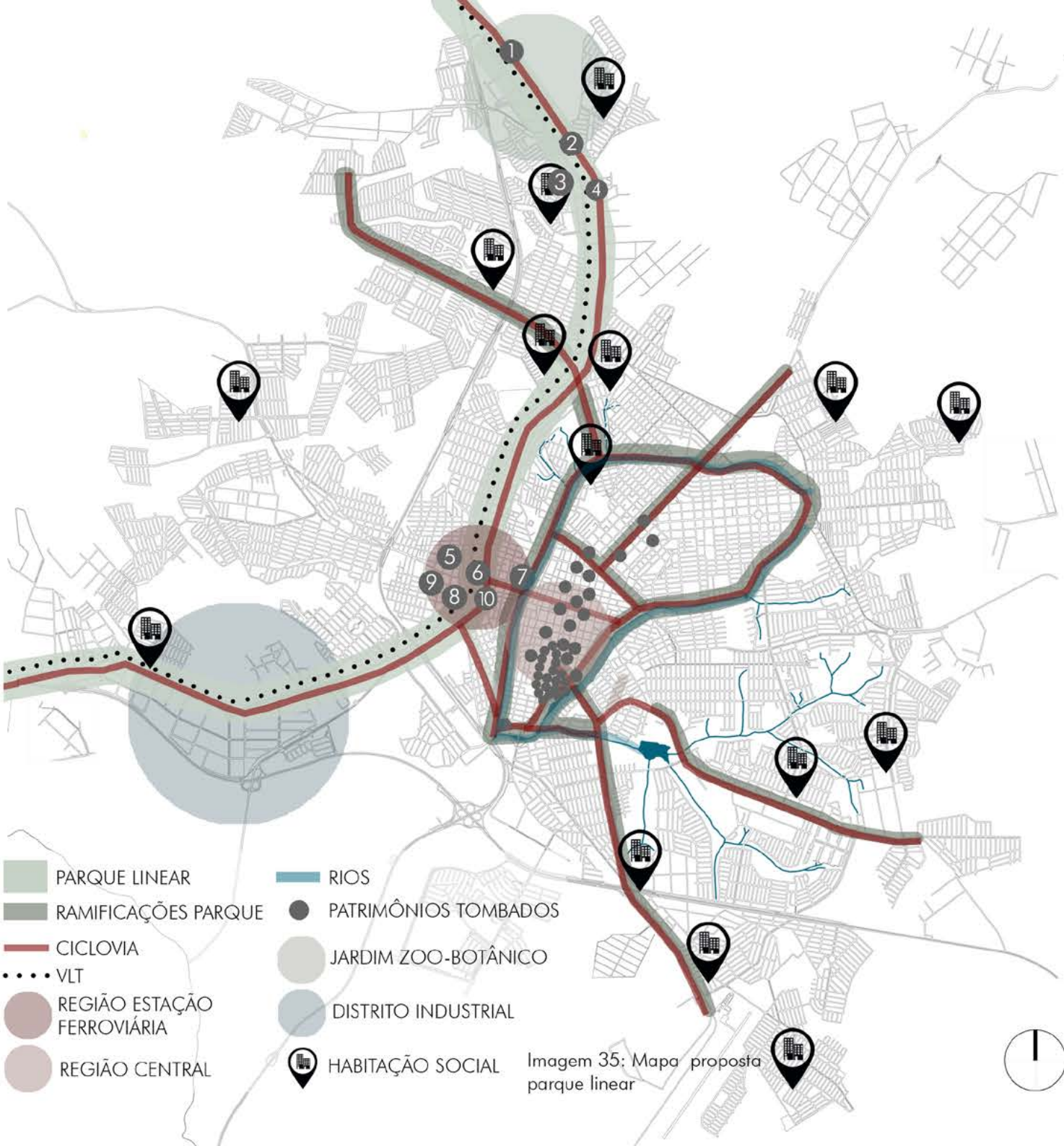


Imagem 35: Mapa proposta parque linear

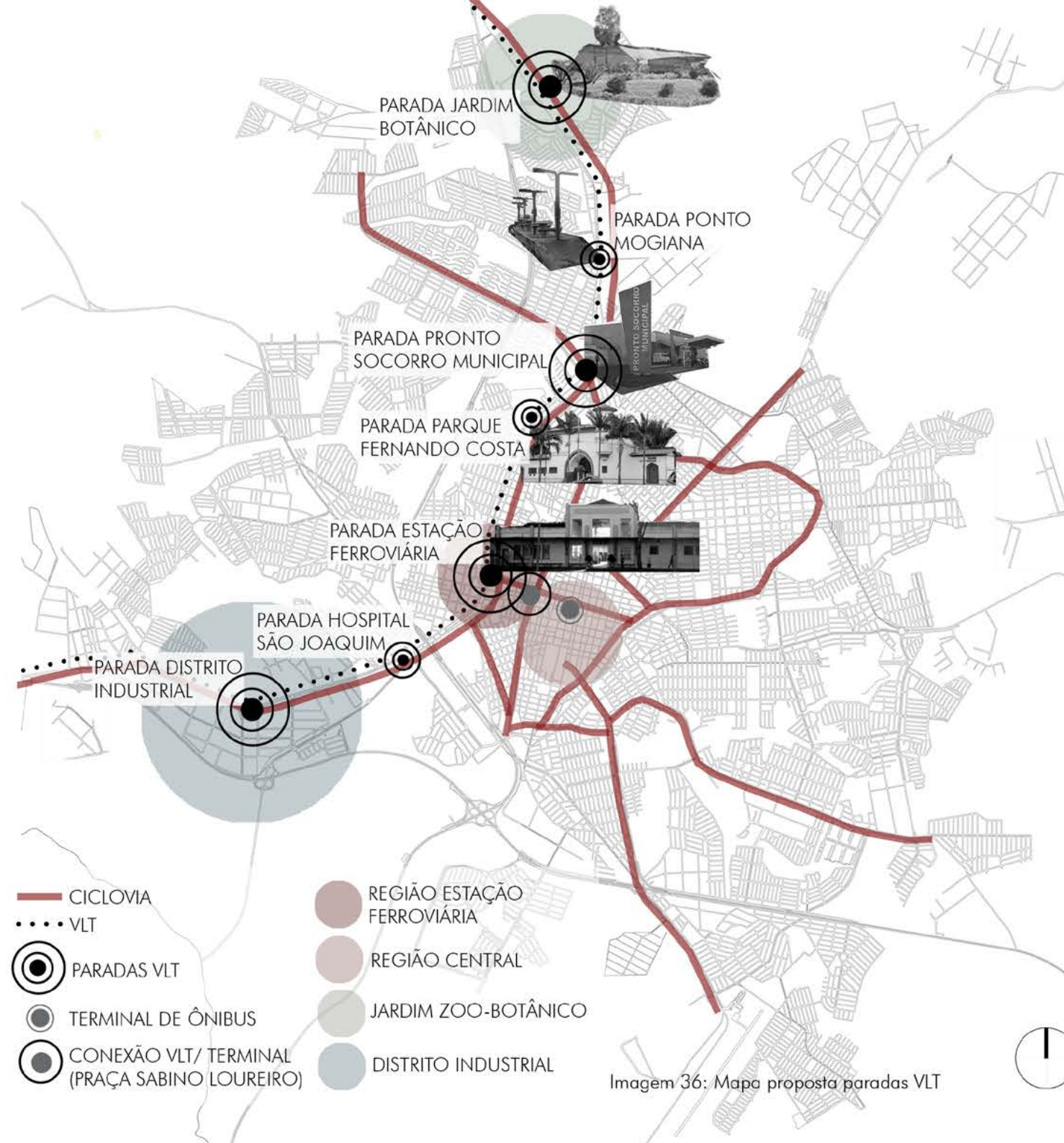
da cidade e integrando os patrimônios históricos que se encontram às margens de onde corria o trem. Além disso, pretende-se, por meio da vivência proposta para o Parque, trazer uma identidade para os grandes canteiros abandonados, espaços que atualmente possuem características totalmente genéricas, não reforçando as especificidades relativas aos quatro recortes apresentados anteriormente nesse trabalho.

Atrelado ao desenho do parque estão dois modais de transporte: o VLT e a ciclovia, importantes meios de circulação que estabelecerão uma conexão direta da cidade em seu eixo norte-sul, começando na área periférica do entorno do Jardim Botânico, passando pelo ponto nodal representado pela Estação Ferroviária, e chegando até o Distrito Industrial, local de grande atração de trabalhadores. A implantação da ciclovia parte de intenção de prolongamento das estruturas já existentes em alguns trechos da cidade, expandindo-as também para outras áreas e buscando sempre integrar desde os pontos mais centrais da cidade até os mais periféricos, nos quais encontram-se a maioria das Habitações Sociais. A ciclovia é composta por dois trechos principais: o que vai do Jardim Botânico até o Distrito Industrial e o que ocorre ao redor dos principais córregos da cidade. Assim, a partir desses dois trechos, partem eixos que buscam englobar diversos pontos da cidade, integrando-as ao circuito proposto, o qual também é acompanhado pelos desdobramen-

tos do Parque Linear, na tentativa de qualificar paisagisticamente todo esse percurso que será usufruído por pedestres e ciclistas.

Para reforçar a imageabilidade da cidade, segundo proposto por Lynch, busca-se, através do projeto, chamar a atenção para os marcos existentes ao longo da antiga linha férrea, tornando-os pontos de identificação que se relacionam com as diferentes áreas da cidade nas quais estão localizados. Para isso, propõe-se a integração desses patrimônios ou locais de relevância na construção da paisagem, como o Parque Fernando Costa, às paradas da linha de VLT. Assim, pretende-se acentuar a presença desses bens, muitas vezes esquecidos pela população, como pontos de legibilidade e, consequentemente, de identificação por parte da população, permitindo sua apropriação e impregnação de significados, não apenas por constituírem-se em pontos de parada do VLT, mas também pelo novo olhar que será dirigido à esses patrimônios por meio da ambiência proposta no Parque Linear, constituindo uma experiência em escala urbana que pretende explorar o campo sensorial.

À medida em que a imagem da cidade se torna consensual para um grupo de pessoas, propicia o surgimento do sentimento de pertencimento, desempenhando, além da função de orientação, um papel social à medida em que, segundo Lynch, favorece a integração e comunicação das pessoas.



■ O BAIRRO DA ESTAÇÃO

■ FENOMENOLOGIA

arquitetura e os valores sensíveis
atmosferas arquitetônicas e a concretização do *genius loci*
atributos que potencializam a percepção da atmosfera de um lugar



Imagem 37- Vista aérea Estação
de Franca

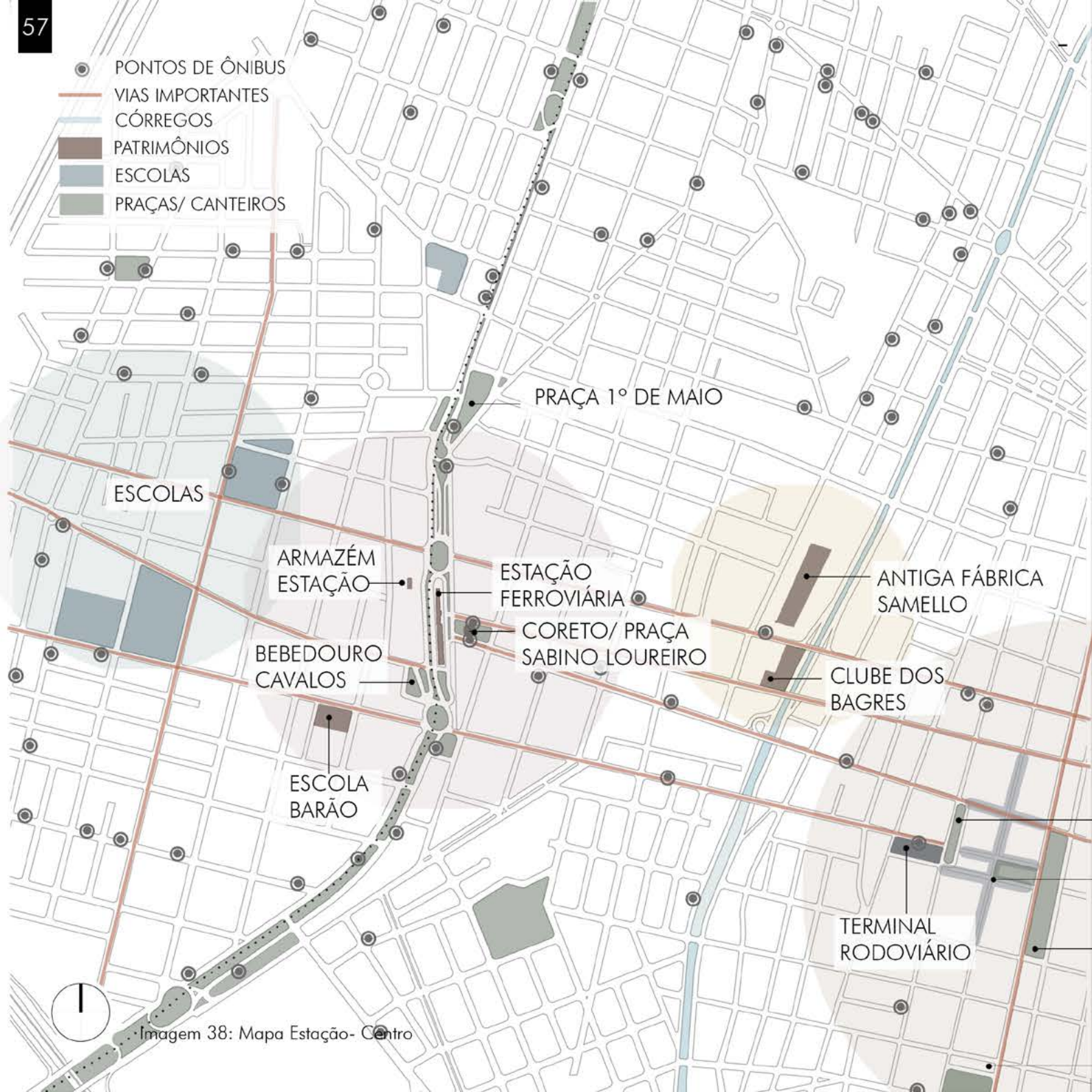


Imagem 38: Mapa Estação- Centro

■ O BAIRRO DA ESTAÇÃO

O Bairro da Estação surgiu em 1887, juntamente com a chegada da Companhia Mogiana à cidade de Franca. Devido à presença da Estação Ferroviária, tornou-se um ponto de atração populacional, despertando o interesse, principalmente, dos imigrantes que chegavam até a cidade. Com isso, o desenvolvimento econômico e povoamento dessa região se deram de forma quase instantânea ao seu surgimento, sendo as atividades comerciais da época marcadas pelo dinamismo, englobando desde armazéns para a venda de produtos agrícolas até pensões, hotéis, bares, cinemas e pequenas oficinas e manufaturas. Posteriormente surgiram as primeiras indústrias do bairro, que juntamente com as outras atividades que vinham se desenvolvendo, contribuíram para que o local se tornasse um pólo econômico capaz de concorrer com o Centro da cidade.

Atualmente, o Bairro da Estação continua sendo um importante pólo comercial, contando com uma série de estabelecimentos ao longo da avenida que acompanha os canteiros onde antigamente corriam os trilhos do trem.

A região que se encontra entre a Estação Ferroviária e o Centro da cidade é marcada pelo uso misto do solo, com predominância para as atividades comerciais. Já a área situada a oeste do edifício, é composta principalmente por residências e pela presença de escolas, entre elas a Barão da Franca, patrimônio tombado.

Com base nisso, é possível destacar algumas vias as quais constituem-se em importantes eixos de conexão entre equipamentos ou entre diferentes áreas da cidade. O primeiro eixo ocorre paralelamente ao edifício da Estação, conectando algumas das escolas do Bairro. As vias destacadas perpendicularmente à Estação dividem-se entre as que ligam esse edifício e seu entorno aos equipamentos escolares e as que os conectam ao Centro da Cidade, chegando até o Terminal de Ônibus Ayrton Senna e ao calçadão, ou passando por outros pontos que se destacam na paisagem urbana, como o Clube dos Bagres, patrimônio tombado, e a antiga Fábrica Samello, importante marco na história de Franca.

O local é marcado pela presença de diversos patrimônios que, no entanto, encontram-se abandonados em meio às avenidas de fluxo intenso de carros, as quais contam com a presença de diversas vias de circulação, o que acaba por proporcionar um ambiente totalmente hostil aos pedestres. O edifício da Estação Ferroviária está totalmente isolado no centro da avenida, passando quase como um borrão por quem percorre o local de carro e tendo sua visualização, bem como alcance prejudicados para os pedestres.

PRAÇA
TERMINAL

CALÇADÃO

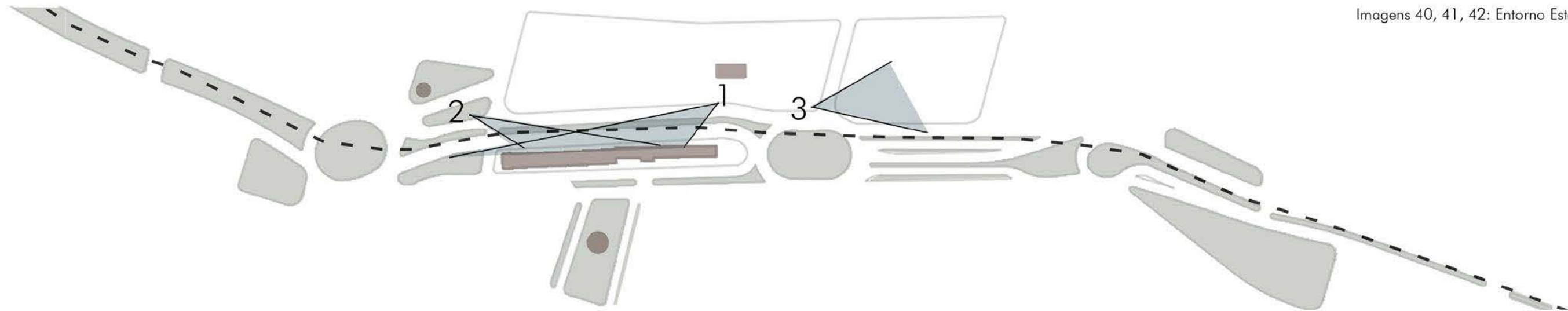
PRAÇA NOSSA SENHORA
DA CONCEIÇÃO (IGREJA MATRIZ)

CASA DA CULTURA DE FRANCA



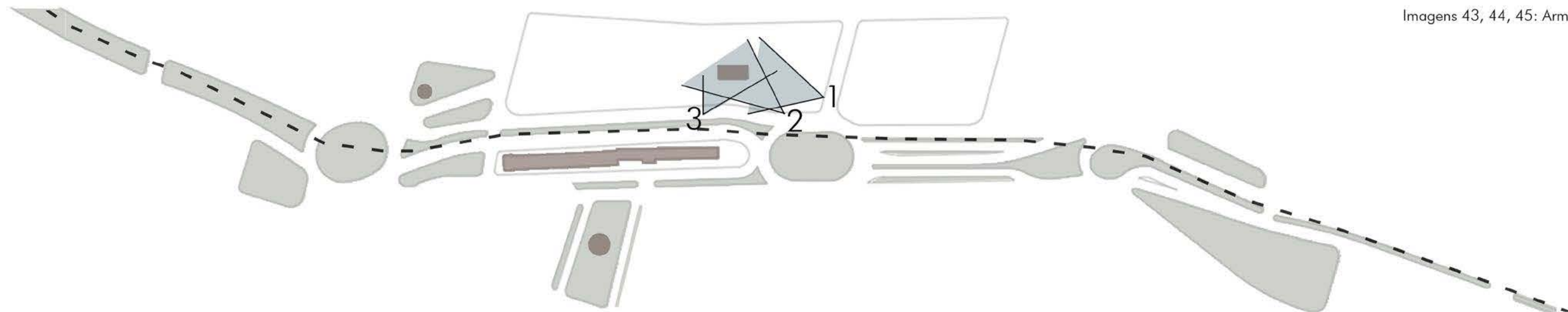


Imagens 40, 41, 42: Entorno Estação



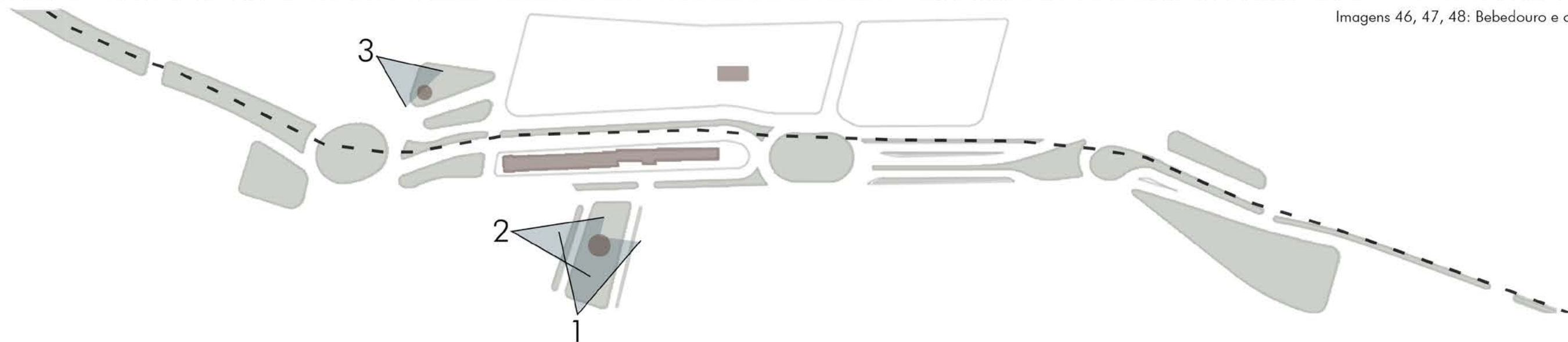


Imagens 43, 44, 45: Armazém



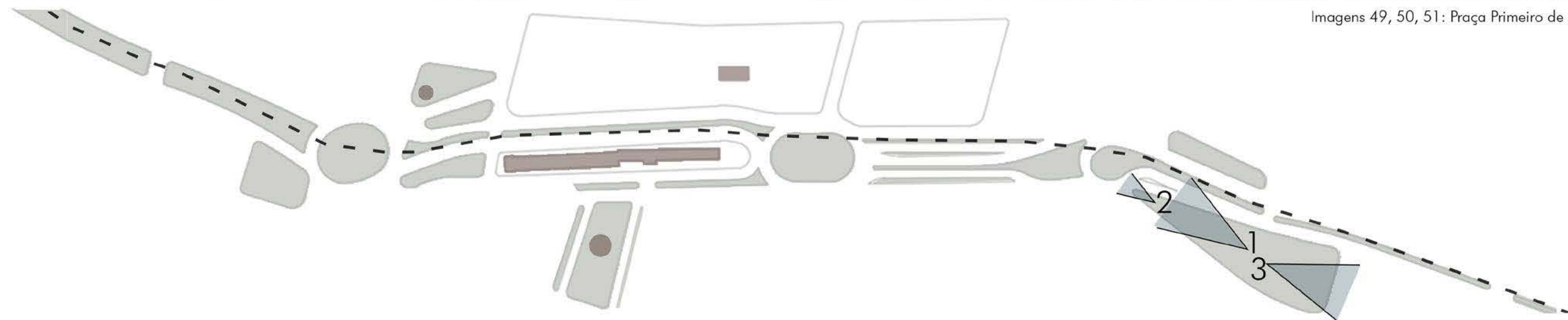


Imagens 46, 47, 48: Bebedouro e coreto





Imagens 49, 50, 51: Praça Primeiro de Maio



■ FENOMENOLOGIA: ARQUITETURA E OS VALORES SENSÍVEIS

O conceito de fenomenologia surgiu no início do século XX com o filósofo Edmund Husserl, a fim de reconhecer a essências dos fenômenos em si. Nesse contexto, a vinculação entre arquitetura e aspectos corporais começou a ser debatida, podendo-se destacar o trabalho desenvolvido pelo filósofo francês Merleau-Ponty (1900) apud Guilhermino (2015), que se atentou para a questão do fenômeno voltado para a percepção a partir da inserção do corpo em seus estudos, os quais fortaleceram o laço entre filosofia e arquitetura, a partir da fenomenologia.

Em 1996, o arquiteto Juhani Pallasmaa reforçou em sua obra: "Os olhos da pele", a importância de todo o corpo na apreensão dos estímulos relacionados aos ambientes, uma vez que a interação entre usuário e meio daria-se de forma dissipada pelos diversos receptores físicos. O eco da fenomenologia nas teorias arquitetônicas, influenciou diretamente na concepção de uma arquitetura para pessoas, por meio da superação das dualidades entre sujeito e objeto, adequando-se a um pensamento subjetivo. Assim, os movimentos presumidos para os usuários tornaram-se os pontos-chave para a definição da forma arquitetônica, tendo-se sempre em mente a experiência proporcionada pela vivência do espaço projetado.

A essência do lugar, aspecto sensível no qual se manifestam todos os significados, sentimentos, experiências e histórias acumuladas através do tempo é enfraquecida a medida em que surgem sobre as cidades espaços absolutos frutos da globalização, desvinculados de pré-existências e de referenciais

simbólicos e culturais que identificam sociedades. A arquitetura deveria transcender a etapa lógico-racional e adentrar nos caminhos irracionais do sentimento, ativando os sistemas perceptuais condicionados pela cultura e determinados pelo lugar, responsáveis pelo processo de identificação das pessoas. Assim,

"[...]o potencial fenomenológico relacionado à arquitetura seria então, o responsável por dar significado ao ambiente, mediante a criação de lugares específicos", os quais permitem a identificação do indivíduo com a arquitetura com que está em contato, dotada de uma atmosfera e caráter peculiares." (NESBITT, 2013, p. 443)

Com base nos valores simbólicos e nas características do lugar, o arquiteto norueguês Norberg-Schulz afirmava que a experiência implicava em vínculos entre o ser humano e o espaço e que esses, por sua vez, seriam a condição necessária para que a arquitetura se tornasse significativa. Calçando-se na concepção de fenomenologia do lugar, entende-se o espaço enquanto elemento de constituição da identidade do ser humano, a partir da compreensão da vivência como fator fundamental para dar ao indivíduo um ponto de apoio no qual pode orientar-se e identificar-se. Tal estudo dialoga diretamente com a teoria da imagem da cidade de Kevin Lynch, aplicando-se não apenas a edifícios como também aos espaços urbanos nos quais podem aflorar atitudes de apropriação, pertencimento e reconhecimento.

FILOSOFIA

EDMUND HUSSERL

- Defesa de um SABER INTUITIVO BASEADO NA PERCEPÇÃO: ser humano movido pela intencionalidade

GASTON BACHELARD

- VALORES SENSÍVEIS/ POÉTICOS DO ESPAÇO: necessitam de um estímulo físico para serem evocados
- Conceito de toponímia/ experiências íntimas com o lugar

MAURICE MERLEAU-PONTY

- Corpo como mediador do mundo
- Inserção do corpo humano das discussões fenomenológicas
- RELATIVIZAÇÃO DOS OBJETOS e ÊNFASE NOS MEIOS DE PERCEPÇÃO

ARQUITETURA

JUHANI PALLASMAA

- Arquitetura: projeção do corpo humano no espaço
- RECUPERAÇÃO DE TODOS OS SENTIDOS em uma ARQUITETURA PERCEBIDA/ tocada
- Entendimento da condição humana para o entendimento da arquitetura

NORBERG-SCHULZ

- VALORES SIMBÓLICOS/ características do lugar
- Vínculos ser humano/ espaço
- Potencial fenomenológico na arquitetura: DAR SIGNIFICADO AO AMBIENTE/ CRIAÇÃO DE LUGARES ESPECÍFICOS
- Conceito de GENIUS LOCI: "ESPÍRITO DO LUGAR"

DIRETRIZES PROJETO

- Buscar ressaltar a IDENTIDADE DO LUGAR, por meio da VIVÊNCIA, baseada em PERCEPÇÕES diversas, captadas por todos os receptores SENSORIAIS do CORPO

- Proporcionar ESTÍMULOS EXTERIORES que estabeleçam VÍNCULOS com RECORDAÇÕES do passado (Bachelard) (MARTÍNEZ)

- CONCRETIZAÇÃO da essência do GENIUS LOCI em um novo contexto histórico: REUNIR as PROPRIEDADES DO LUGAR e as APROXIMAR das PESSOAS (MONTANER)

- Compreender a ESSÊNCIA DO LUGAR (sentimentos/ experiências/ HISTÓRIAS ACUMULADAS com o tempo) não apenas naquilo que se constitui como presença física, mas também nas ausências ("PEGADAS"/ MARCAS) impressas no território (MARTÍNEZ)

■ ATMOSFERAS ARQUITETÔNICAS E A CONCRETIZAÇÃO DO GENIUS LOCI

O conceito de atmosfera arquitetônica, característica complexa responsável pela percepção do usuário por meio da experiência corporal integral em um ambiente, consiste em uma identidade atribuída ao lugar por meio da vivência, tomando como base as percepções diversas, captadas simultaneamente por todos os receptores do corpo e reunidas em uma única impressão. Os elementos percebidos durante a experiência de percorrer um espaço podem despertar memórias e sensações nos indivíduos, influenciando diretamente em suas interpretações a respeito do lugar. (GUILHERMINO, 2015).

Com a ascensão do Pós-Modernismo, o conceito de atmosferas arquitetônicas consolidou-se por meio do surgimento da vertente fenomenológica na arquitetura, a qual passou a enfatizar as noções de experiência e percepção, despertadas pelo lugar, através dos sentidos. Nesse contexto, a fenomenologia começou a ser utilizada como um método de aproximação dos contextos específicos dos lugares, passando a ser associada ao ato projetual (GUILHERMINO, 2015).

A partir do trabalho com as propriedades de determinado lugar, como luz, materiais e inserção no entorno, pode-se aproximar do que seria o "espírito do lugar" ou genius loci, conceito norteador para a produção projetual, desenvolvido por Norberg-Schulz. Já dizia Merleau Ponty apud Guilhermino (2015) que as experiências de cada lugar devem ser exploradas de

acordo com as respectivas especificidades contextuais, buscando-se sempre escapar de racionalizações típicas de uma arquitetura de produção em massa.

O desenvolvimento de um "processo dialógico de desenho" vai no sentido de reafirmar o entrelaçamento entre o lugar e sua essência, calcando-se em um profundo entendimento da história como incentivo para que o intercâmbio entre homem e lugar se concretize. Assim, a partir da interpretação das "pegadas materiais" presentes no território, pode-se concretizar a atmosfera de um lugar. Retomando-se a teoria proposta por Paul Ricoeur apud Martinéz (2015), a partir de um ato "pré-figurativo", deve-se coletar e sintetizar, de maneira crítica mediante o projeto, as ações, acontecimentos e histórias inscritas no espaço e sedimentadas ao longo do tempo, para que, uma vez configurado o projeto, tal síntese seja novamente reincorporada à vida através de um ato "refigurativo", resultado do processo reflexivo dos indivíduos. Dessa forma, a configuração mediante o projeto e a história se converte no elemento que estabelece um processo dialógico pelo qual o homem, através de suas memórias, se reconhece e se relaciona com o lugar. (MARTINÉZ, 2015).

Além do campo histórico, existem outros atributos que podem ser explorados para a consolidação da atmosfera de um lugar, como as estruturas geométricas que o compõem, as características sociais e os elementos sinestésicos que exploram os sentidos.

ATMOSFERA ARQUITETÔNICA

- IDENTIDADE ATRIBUÍDA AO LUGAR por meio da vivência, BASEADA EM PERCEPÇÕES diversas, captadas por todos os receptores SENSORIAIS do CORPO e reunidas em uma única impressão
- Relacionar elementos percebidos no espaço à experiências anteriores: desperta MEMÓRIAS A PARTIR DA EXPERIÊNCIA PERCORRIDA (PALLASMAA apud GUILHERMINO)
- Quando a experiência passa a implicar em VÍNCULOS entre SER HUMANO e ESPAÇO: ARQUITETURA se torna SIGNIFICATIVA
- IDENTIFICAR a CARACTERÍSTICA predominante e INTRÍNSECA à experiência de habitar um LUGAR (IDENTIDADE/ expressão do GENIUS LOCI) (SHULZ apud GUILHERMINO)

TECTÔNICA

- Interesse pelas qualidades sensoriais dos materiais/ luz/ cor/ importância simbólica
- Aspectos que realçam a qualidade poética (SCHULZ- FENÔMENO DO LUGAR)

GENIUS LOCI

- Norteador para a produção projetual: IDENTIFICAR e SATISFAZER as ASPIRAÇÕES DO LUGAR, usando INTERVENÇÕES ARQUITETÔNICAS COMO FERRAMENTA (SHULZ APUD GUILHERMINO)

CONVERSÃO DE ASPECTOS OBJETIVOS DA ARQUITETURA EM SENSações PARA QUEM EXPERIENCIA O ESPAÇO

- RECORRER a aspectos relativos à maneira como os SENTIDOS DO USUÁRIO apreendem o lugar no que se refere a sua espacialidade ou a características que se aproximam do ESTADO EMOCIONAL

▼ ATRIBUTOS "GERADORES DE ATMOSFERAS"

- Relacionados ao movimento usuários: ESTRUTURA GEOMÉTRICA que conforma os espaços
- SINESTÉSICOS: integração entre sensações de mais de um sentido
- CARACTERÍSTICAS SOCIAIS: valores/ conceitos/ símbolos (BOHME apud GUILHERMINO)



Imagens 52, 53: Museu da Água de Lanjarón, Juan Domingo Santos

■ ATRIBUTOS QUE POTENCIALIZAM A PERCEPÇÃO DA ATMOSFERA DE UM LUGAR (BOHME apud GUILHERMINO)

■ VÍNCULOS COM O LUGAR: HISTÓRIA/ GEOGRAFIA/ SÍMBOLOS/ CULTURA

- _ Valorização de elementos que remetam a particularidades do sítio: adoção de técnicas construtivas vernaculares/ empregos de materiais oriundos da região/ preservação de vestígios arqueológicos/ ênfase no desenho urbano/ menção a fatos históricos relevantes

■ CORPO CONDICIONADO PELA ESPAÇO

- _ Composição de características físicas para provocar sensações/ reflexões/ despertar memórias no usuário por meio de todos os seus receptores corporais: conjunto edificado que “conta uma história” por meio do corpo e do espaço

■ PERCEPÇÃO DO MACRO PARA O MICRO

- _ Elementos essenciais da arquitetura (piso/ teto/ parede) e detalhes construtivos assumem protagonismo na composição dos ambientes/ edifícios: mínimo de elementos possível (poucos materiais/ composições reduziadas a poucas formas geométricas)

■ TECTÔNICA: TÉCNICA E SIGNIFICADO

- _ Exposição dos elementos estruturais/ exploração da verdade dos materiais: significado relacionado ao objeto arquitetônico em si

■ PERCURSO COMO ELEMENTO DE CONSTRUÇÃO DO SENTIDO

- _ Maneira como o usuário é levado a percorrer o espaço/ características do percurso: despertar sensações que influenciam na vivência



Imagens 54,55: Abrigo para Ruínas em Ur, Peter Zumthor

■ ILUMINAÇÃO

- _ Estudo da luz nos espaços: destacar/ dissimular pontos, criar locais de atração/ direcionamento dos fluxos

■ CONTRASTES COMO CATALIZADORES DA PERCEPÇÃO

- _ Intesificação das características colocadas em oposição: despertar sentidos do usuário, tornando-o mais sensível à percepção da condições

■ PAISAGEM COMO FONTE DE VÍNCULOS

- _ Destacar/ emoldurar elementos do entorno que contribuem para o entendimento do Genius Loci: planejar aberturas/ espaços de contemplação
- _ Sentido da arquitetura se estende para além da edificação: o que se vê a partir dela/ seu entorno/ marcos históricos/ monumentos

■ MATÉRIA E SEUS SIGNIFICADOS

- _ Características dos materiais/ sensações a que eles remetem: interferem nas percepções
- _ Materiais em estado natural com marcas da passagem do tempo expostas: relação honesta entre o que se vê e o que se sente

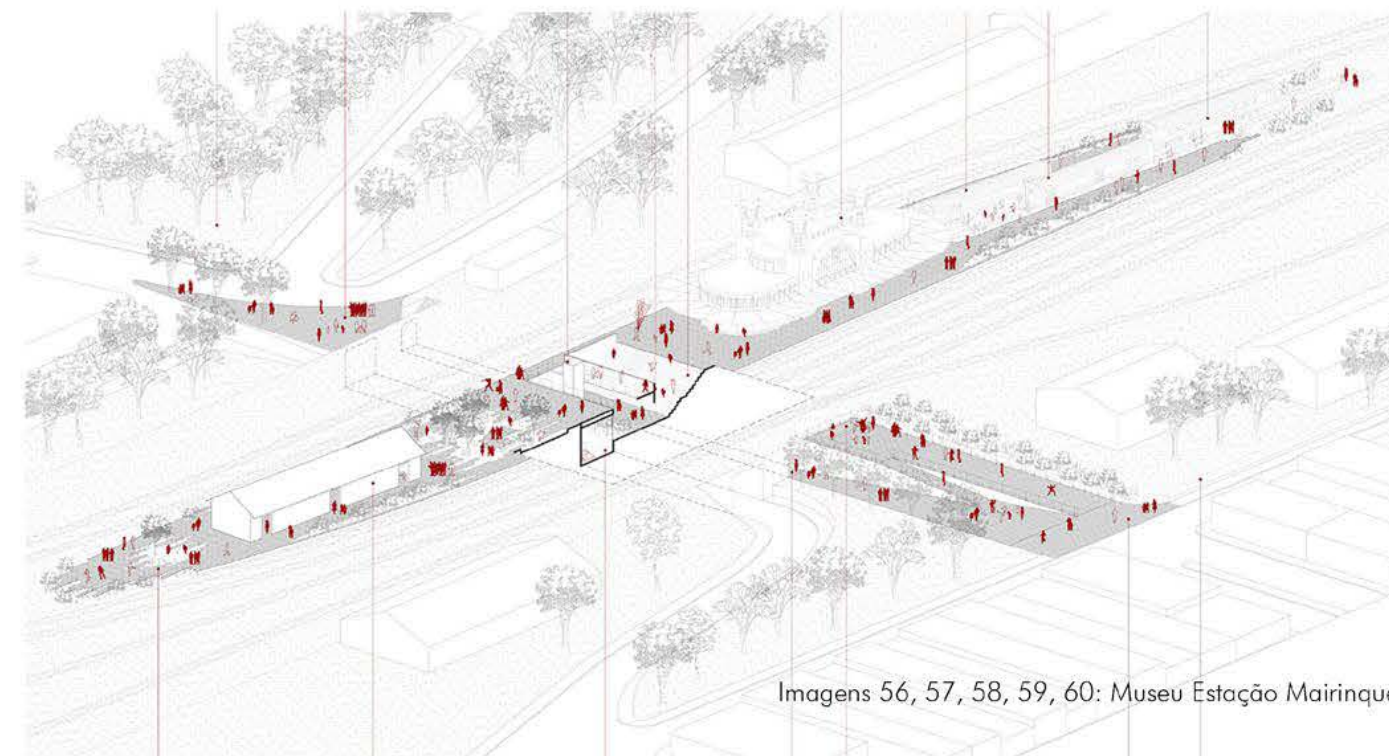
■ RITMO E SOM

- _ Impressos pela disposição de elementos agrupados/ percepção de sons, contrastes lumínicos
- _ Ritmo dos objetos no espaço: condicionar a frequência de passos/ extensão das visadas

■ MUSEU ESTAÇÃO MAIRINQUE: NARRATIVA NA ESCALA URBANA

O Museu Estação de Mairinque, obra do escritório SIAA, constitui-se em uma importante referência projetual para pensar a intervenção a ser realizada no entorno da Estação Ferroviária de Franca. O principal ponto da proposta é a construção de um percurso que não se concentra apenas no edifício da Estação, expandindo-se também para os galpões e vagões estacionados, bem como para espaços públicos, como praças, pensando-se em formas de integração desse complexo com o tecido urbano e chamando a atenção para a sua existência. Assim, a proposta prevê que a Estação Ferroviária abrigue uma exposição sobre sua história e a de Mairinque, englobando a questão da expansão das redes ferroviárias do interior paulista, a qual pode se dispersar para os vagões e galpões, que também podem ser utilizados como espaços para a realização de aulas e palestras.

Para a cidade de Franca, pretende-se que o projeto também ocorra de forma dissipada pelo espaço urbano, construindo uma narrativa através do percurso e recuperando a teoria fenomenológica, bem como os elementos geradores de atmosferas arquitetônicas para a constituição de uma proposta que dialogue com os indivíduos não apenas por suas características físicas, mas também por suas subjetividades, responsáveis por despertar sentimentos de identificação. O grande desafio se coloca na consolidação das características fenomenológicas não apenas em um edifício, mas na escala urbana, consolidando o Genius Loci do conjunto composto pelo edifício da Estação e os outros patrimônios e espaços públicos que se encontram ao seu redor, e trabalhando suas paisagens.



Imagens 56, 57, 58, 59, 60: Museu Estação Mairinque

■ PROJETO: O ENTORNO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

praça Goias

estação ferroviária e coreto praça Sabino Loureiro

praça Trilhos

praça Primeiro de Maio



■ ENTORNO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FRANCA: O PROJETO

O partido do projeto para a região da Estação Ferroviária estrutura-se a partir de uma narrativa que busca associar a história da cidade aos patrimônios tombados e espaços públicos que estão localizados em seu entorno, como uma forma de aproximação do conceito de Genius Loci proposto por Norberg Schulz. Assim, ao longo do percurso proposto, o projeto procura associar diversas diretrizes para a construção de atmosferas arquitetônicas que se aproximem ao máximo da concretização do Genius Loci, ressaltando as paisagens que se associam às especificidades dos edifícios e monumentos históricos e reforçando a “personalidade” dessas diferentes áreas.

O primeiro ponto desse percurso é a Praça Goias, na qual está localizado o bebedouro para cavalos, e remota à história do século XVIII, época em que Franca ainda era um entreposto comercial e servia como pouso para os bandeirantes. O segundo e terceiro pontos, que englobam a Estação Ferroviária, o coreto e o armazém, se associam à chegada dos trilhos da Mogiana à cidade, ao final do século XIX e início do XX, bem como a Praça Trilhos, que é um espaço público proposto também com o intuito de rememorar esse momento histórico. A narrativa termina na Praça Primeiro de Maio que, por sua vez, representa a cidade de Franca na época da ascensão da indústria calçadista, bem como a força que a classe trabalhadora conquistou na cidade nesse período.

A água, assim como as marquises, os desenhos de piso e o paisagismo, aparecem como elementos de projeto que costuram as diferentes histórias presentes nos locais, direcionando o percurso e contribuindo para a realização de conexões entre os diferentes edifícios e monumentos. Em conjunto, esses elementos são responsáveis por proporcionar diversas experiências ao longo do caminho, além de enfatizar relações compositivas que, muitas vezes, acabam passando despercebidas. Tudo isso por meio do enquadramento dos monumentos e de suas paisagens, direcionando o olhar do pedestre.

A narrativa na escala do bairro insere-se na que ocorre em escala urbana, a qual vai desde o Distrito Industrial, até o Jardim Botânico, apresentada na segunda parte deste caderno. Assim, a ciclovia e o VLT, importantes modais de transporte, conectam o entorno da Estação com as outras áreas da cidade localizadas ao longo do antigo leito ferroviário e se relacionam com o segundo ponto proposto, composto pela estação ferroviária e pela Praça Sabino Loureiro, onde encontra-se o coreto e pontos de ônibus. Tal ponto é responsável pela conexão do Bairro da Estação com outras regiões da cidade, por meio do transporte coletivo, podendo-se destacar a que ocorre com o Centro, chegando até o Terminal de Ônibus Ayrton Senna.

Outro fator estruturante da proposta é a inclusão das populações mais pobres, a partir da implantação de Ha-

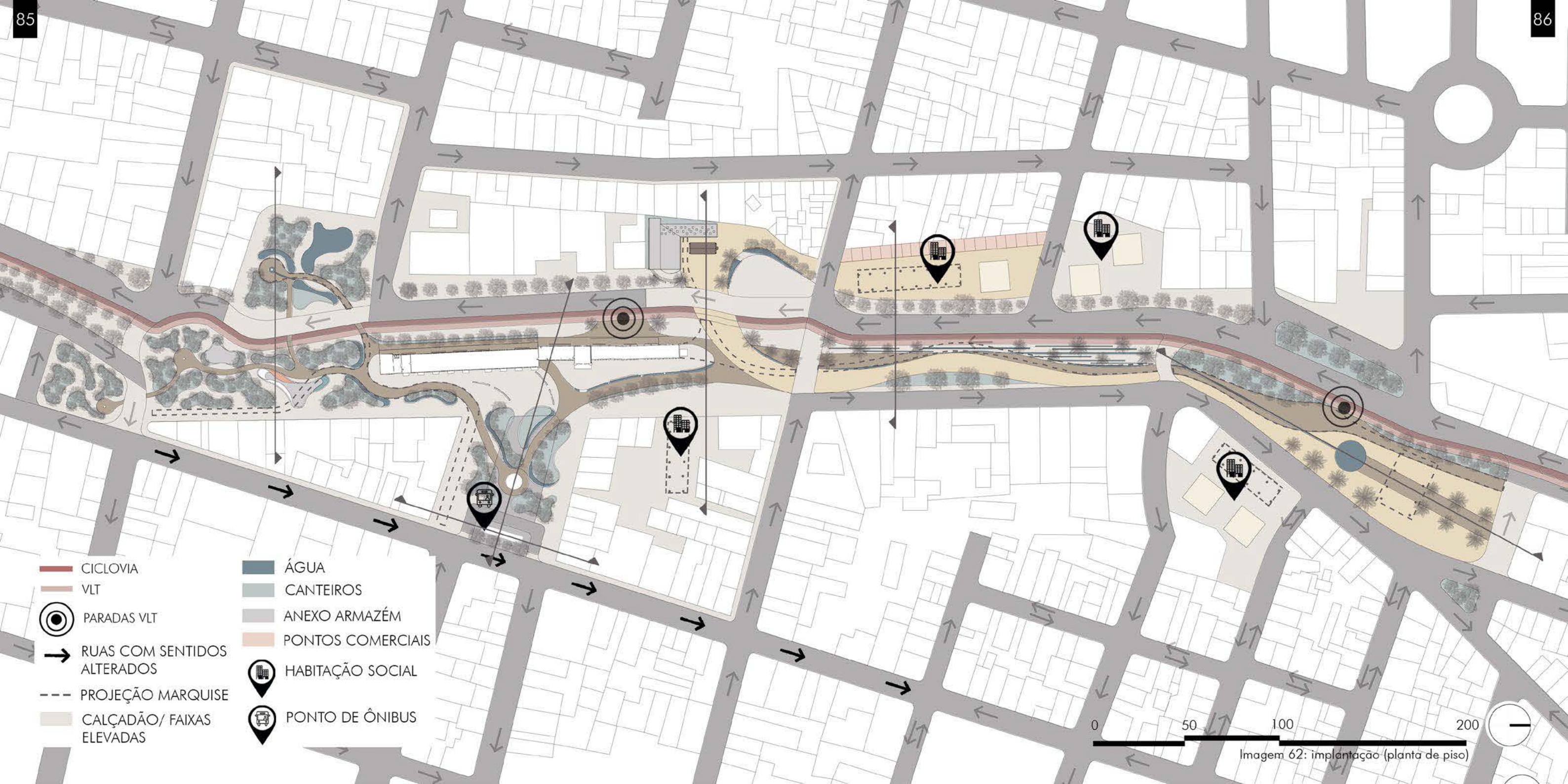
bitações de Interesse Social em terrenos ociosos ou pontos de estacionamento que se localizam às margens do leito ferroviário, indo contra a lógica de especulação imobiliária responsável pela grande quantidade de terrenos subutilizados inseridos no tecido urbano consolidado. Dessa forma, procura-se garantir o direito dessa classe de usufruir de áreas qualificadas urbanística e culturalmente, dotadas de equipamentos e infraestruturas que, muitas vezes, são ausentes nas áreas periféricas da cidade onde atualmente a maioria das Habitações de Interesse Social estão implantadas.

Para embasar o partido do projeto, recuperou-se os estudos inerentes ao patrimônio em sua escala urbana, que se consolidaram durante o século XIX e se fortaleceram durante o século XX, os quais ressaltam a importância do entorno e das relações de composição para a plena consolidação do significado dos edifícios ou monumentos. Assim, retomando esse conceito de ambiência a partir da teoria proposta por Cesare Brandi, foi possível estabelecer uma relação entre patrimônio e fenomenologia, ou seja, sua aproximação em relação aos sentimentos e sensações dos indivíduos.

O potencial fenomenológico relacionado à arquitetura patrimonial, segundo Nesbitt (2013) contribui para a ativação dos sistemas perceptuais condicionados pela cultura e determinados pelo lugar, dotando o ambiente de significado, através da retomada de lugares específicos,

com atmosferas e caracteres peculiares. Nesse sentido, o projeto procura aproximar as pessoas dos edifícios históricos, bem como dos espaços públicos ao seu redor, por meio da construção de uma experiência de percurso que estimule os sentidos e desperte um sentimento de identificação em relação aos cinco pontos propostos, estimulando a apropriação e uso desses espaços, bem como despertando memórias relativas à história e aos valores simbólicos da cidade de Franca, que colaborem para o aumento do senso de pertencimento ao lugar, bem como para a valorização dos patrimônios históricos.

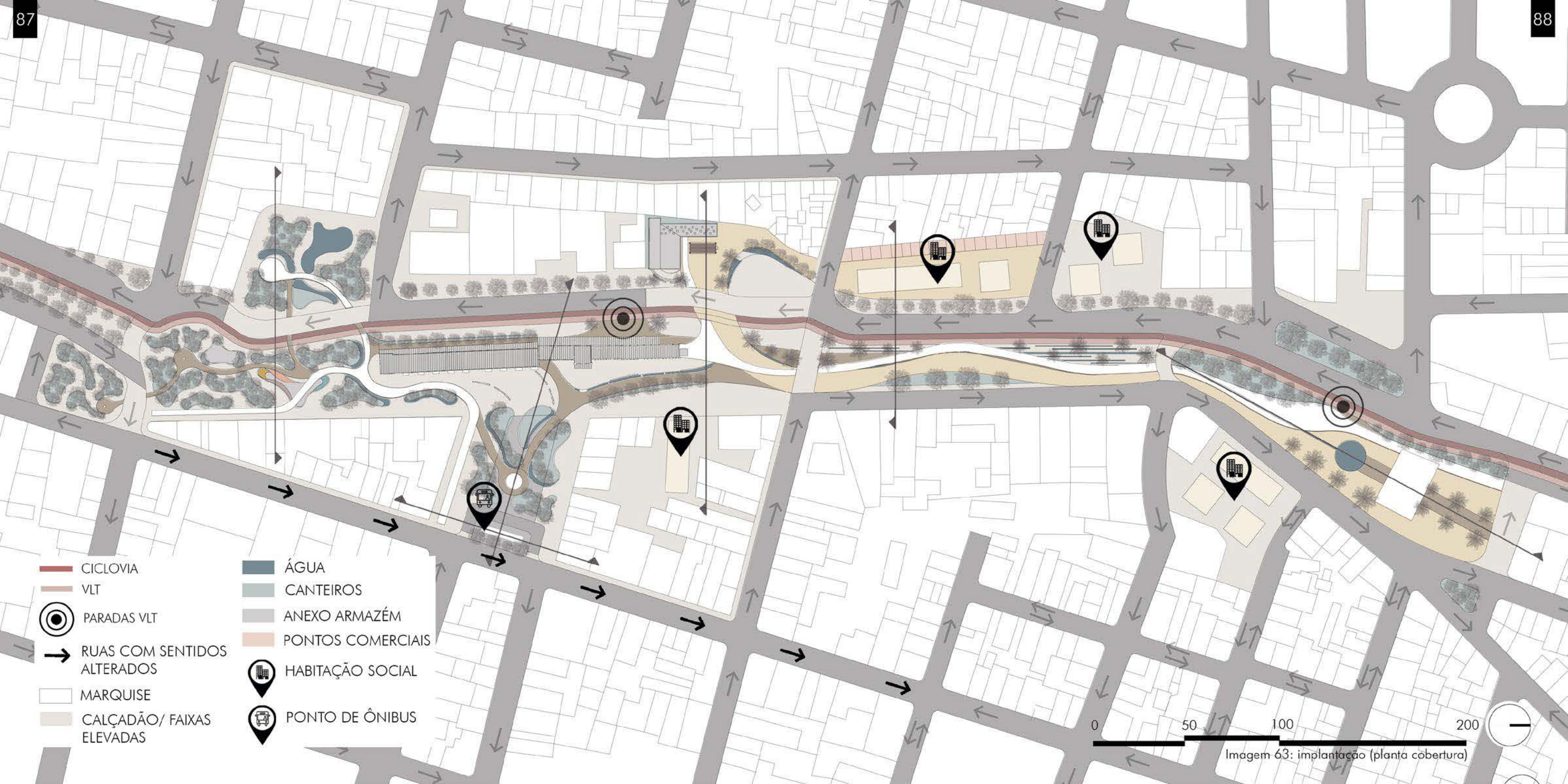
Para consolidar a proposta, recuperou-se, os elementos geradores de atmosferas arquitetônicas como forma de potencializar os efeitos subjetivos que o projeto pretende aflorar nas pessoas. Assim, procurou-se trabalhar os conceitos de percepção do macro para o micro, tectônica, iluminação e ritmo, como catalisadores da percepção



- CICLOVIA
- VLT
- PARADAS VLT
- RUAS COM SENTIDOS ALTERADOS
- PROJEÇÃO MARQUISE
- CALÇADÃO/ FAIXAS ELEVADAS
- ÁGUA
- CANTEIROS
- ANEXO ARMAZÉM
- PONTOS COMERCIAIS
- HABITAÇÃO SOCIAL
- PONTO DE ÔNIBUS

0 50 100 200

Imagem 62: implantação (planta de piso)



- CICLOVIA
- VLT
- PARADAS VLT
- RUAS COM SENTIDOS ALTERADOS
- MARQUISE
- CALÇADÃO/ FAIXAS ELEVADAS
- ÁGUA
- CANTEIROS
- ANEXO ARMAZÉM
- PONTOS COMERCIAIS
- HABITAÇÃO SOCIAL
- PONTO DE ÔNIBUS



Imagem 63: implantação (planta cobertura)



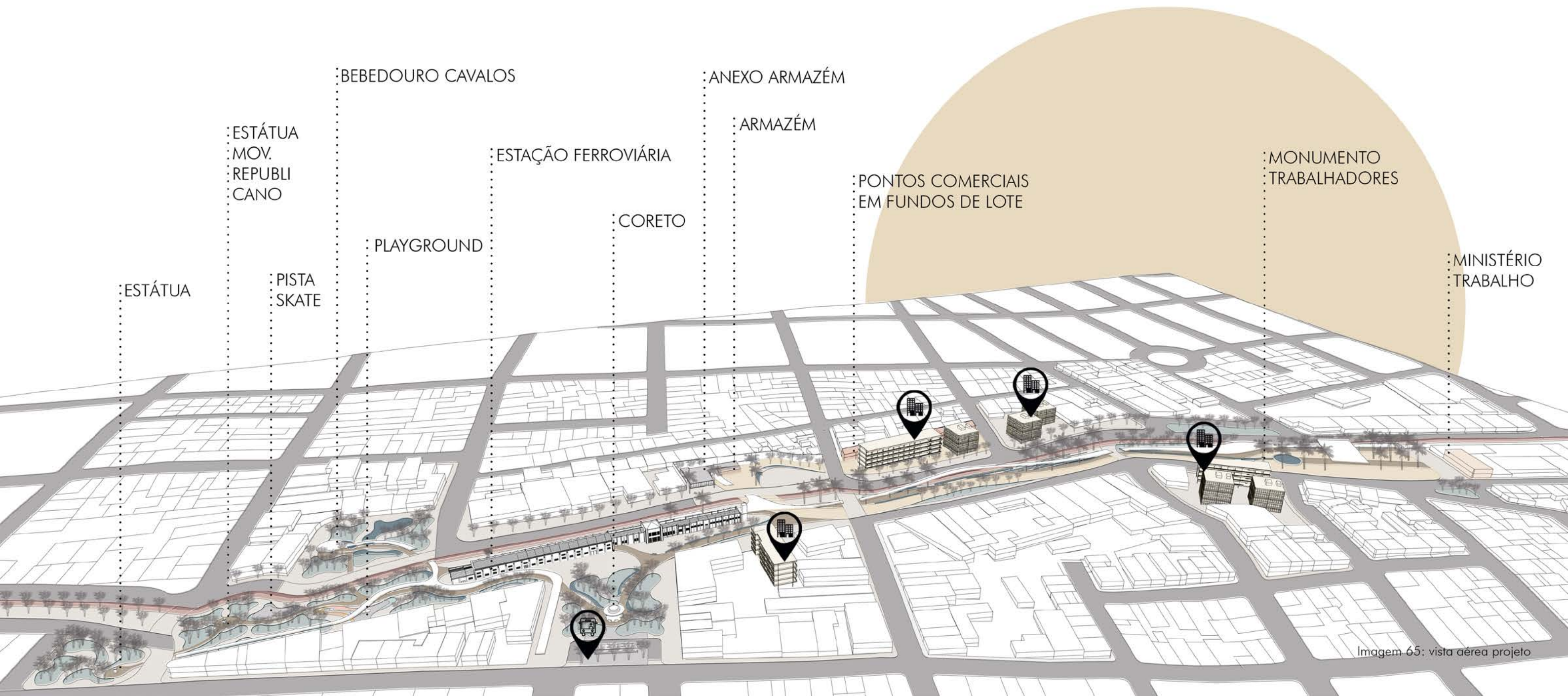
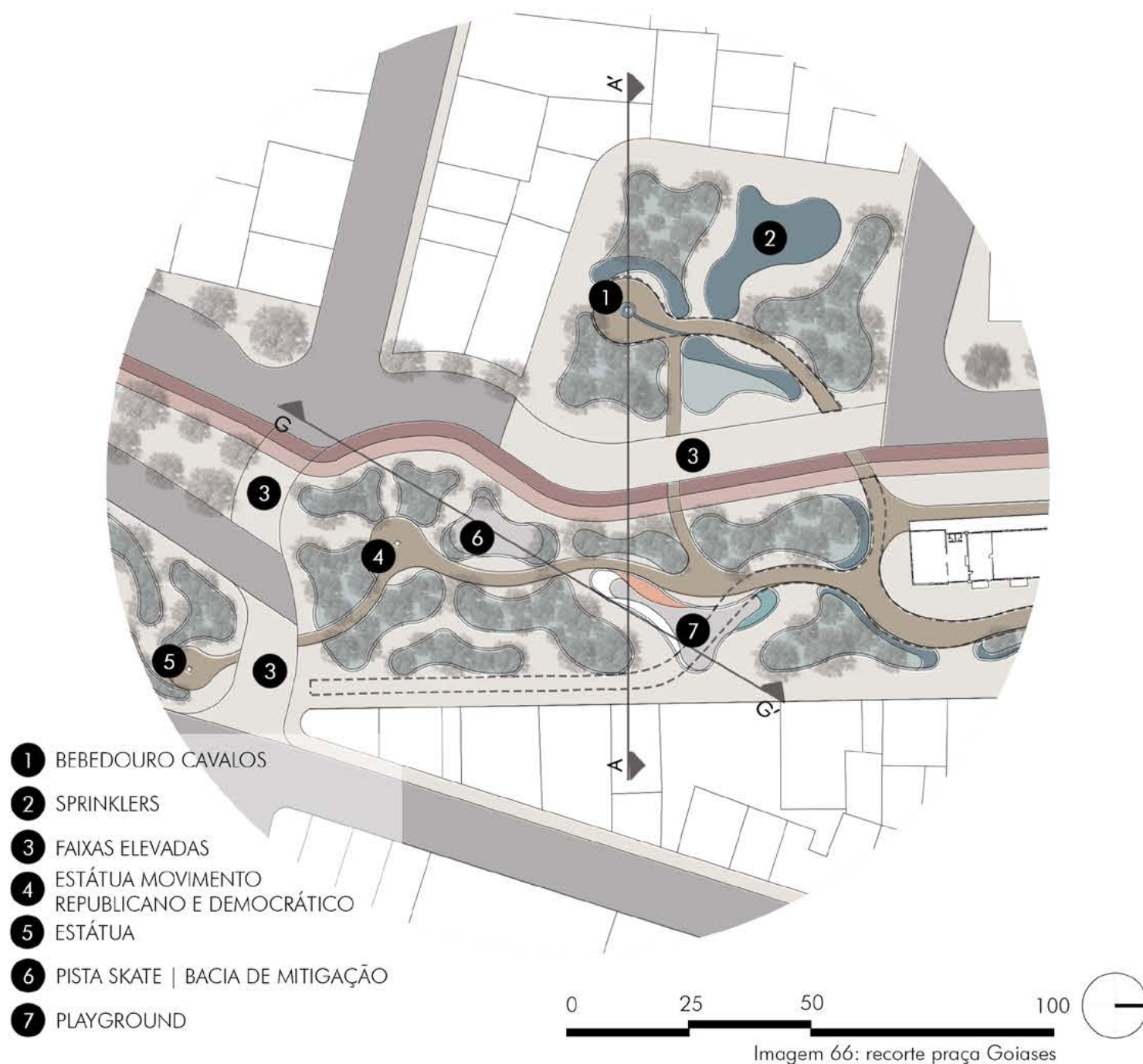


Imagem 65: vista aérea projeto



■ PRAÇA GOIASES

Esse recorte é marcado pela presença do bebedouro para cavalos (1), patrimônio tombado, e duas estátuas, uma em homenagem ao movimento republicano (4) e outra em homenagem a (5). O partido de projeto surge da ideia de rememorar, através do desenho da paisagem, um pouco do que era Franca no século XVIII, quando fazia parte do chamado “caminho dos goiases”. No tempo das bandeiras, Franca servia de pouso para os tropeiros que seguiam de São Paulo em direção a Goiás e ao Mato Grosso em busca de ouro e o bebedouro para cavalos funcionava como um ponto de parada para que os animais de carga matassem a sede. Nessa época, a cidade ainda era um local pouco explorado, com sua paisagem marcada basicamente pela presença dos rios que a cortavam e da natureza que os cercavam.

A partir desse dado histórico, buscou-se despertar em quem percorre o projeto a sensação de um local inexplorado, marcado pela presença massiva de vegetação, bem como da água. Quanto ao programa, propõem-se que seja lúdico, com um ponto de sprinklers (2), um playground (7) e uma pista de skate (6), que serve também como bacia de mitigação.

Atualmente, a área que engloba a chamada Praça Goianes é marcada pela presença de canteiros fragmentados em meio às vias, não se constituindo em espaços qualificados. A primeira ação projetual visando alterar tal situação foi agregar entre si os canteiros da

área onde está localizado o bebedouro para cavalos (1) e os mesmos com os lotes da quadra que se encontra ao lado, em uma tentativa de fazer com que possa ser criada uma ambiência no entorno desse patrimônio, ao mesmo tempo em que possibilita que os pedestres circulem de forma livre pelo espaço. O fato de os lotes ao redor serem, em sua maioria, residenciais, faz com que a rua que existia no perímetro da quadra que faz divisa com a praça, servisse basicamente para acesso a essas moradias. Assim, optou-se por dar prioridade para o pedestre, a partir da proposta de um piso em mesmo nível, que, devido ao desenho paisagístico, ainda permite o acesso aos lotes por meio de veículos.

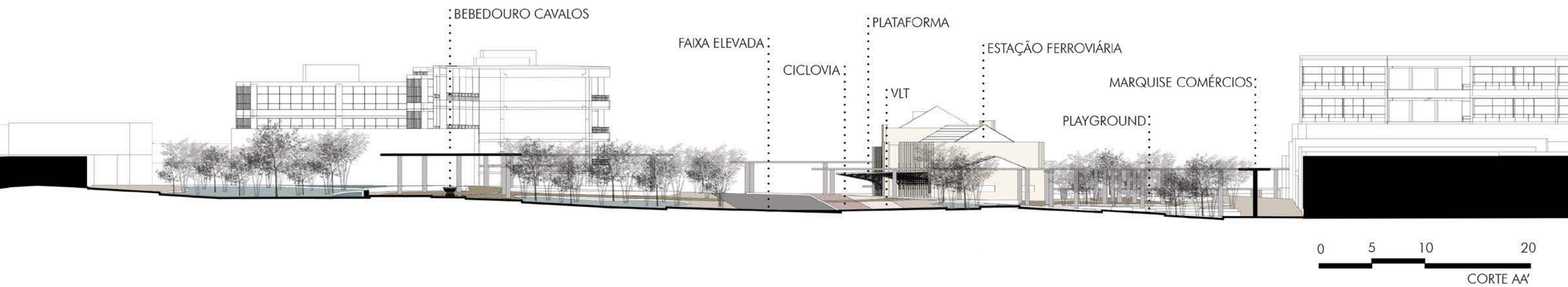
A mesma ação projetual ocorreu com a área onde se encontra a estátua em homenagem ao movimento republicano (4) e o edifício da estação ferroviária. Assim, houve um remembramento dos canteiros e a eliminação de algumas vias de circulação de veículos, propondo novos fluxos para os automóveis. Com isso, pôde-se criar um enorme calçadão, que relaciona os monumentos e que, ao mesmo tempo, engloba os lotes comerciais presentes. A proposta de grandes faixas elevadas (3) em meio às ruas, favorece a fluidez da caminhada para os pedestres ao longo do parque, permitindo que esta ocorra em um mesmo nível.



Imagem 67: vista bebedouro cavalos



Imagem 68: vista playground



■ PRINCIPAIS FLUXOS E CAMPOS VISUAIS

A estruturação do paisagismo do entorno da Praça Goias constituiu-se a partir de um estudo dos principais fluxos de pedestres, considerando seus deslocamentos ao longo do parque. A partir disso, buscou-se conectar tais fluxos aos patrimônios localizados na área (bebedouro para cavalos (1), estátua em homenagem ao movimento republicano (4), estátua (5) e estação ferroviária) e, ao mesmo tempo, estabelecer uma relação física e visual entre eles, através dos desenhos de piso, da marquise e dos enquadramentos de perspectiva entre um monumento e outro, levando-se em conta os campos visuais dos pedestres.

O trabalho com os desenhos de piso sinuosos e canteiros com formas orgânicas faz parte da construção da narrativa, possibilitando descobertas ao longo da caminhada e surpreendendo quem percorre o espaço. A água aparece como mais um elemento de conexão entre os patrimônios que estão localizados ao longo do parque. Propõe-se que ela nasça no bebedouro para cavalos (1), que remete a Franca do século XVIII, e flua para pontos do projeto, que abrigam outros patrimônios, como o coreto, a estação ferroviária, o armazém e o monumento em homenagem ao trabalhador francano na Praça Primeiro de Maio.

A marquise, por sua vez, constitui-se em uma outra camada de projeto, que se relaciona com o desenho paisagístico proposto e reforça a presença do bebedouro (1), por meio de sua estrutura que se espalha

pelo parque e de sua maior dimensão no local onde se encontra esse patrimônio, que hoje encontra-se totalmente esquecido. Além disso, conecta-o com os principais fluxos do entorno, relacionados aos pontos comerciais e aos modais de transporte propostos, como o ponto de ônibus da Praça Sabino Loureiro, a parada de VLT e bicicletário junto ao edifício da estação ferroviária.

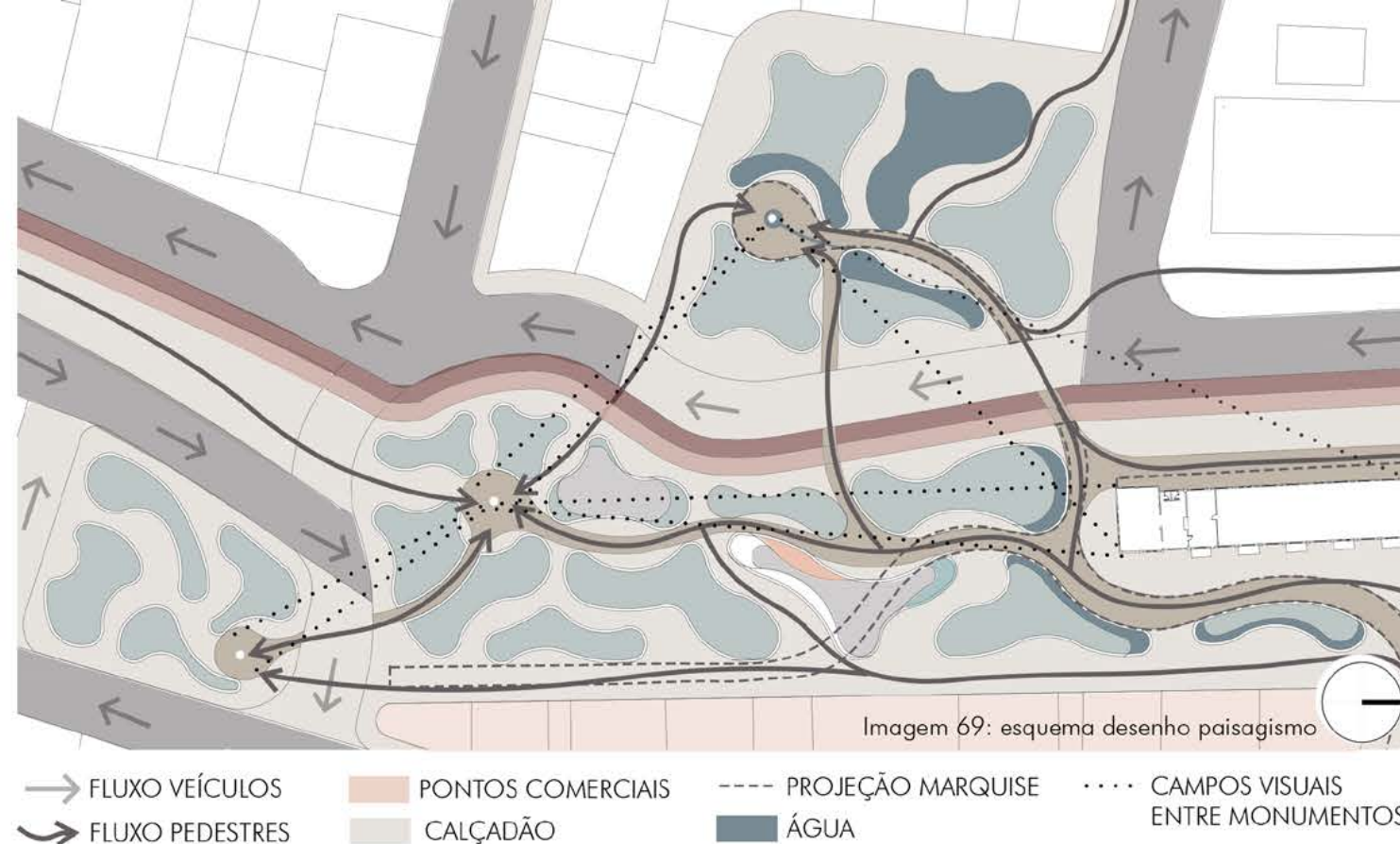
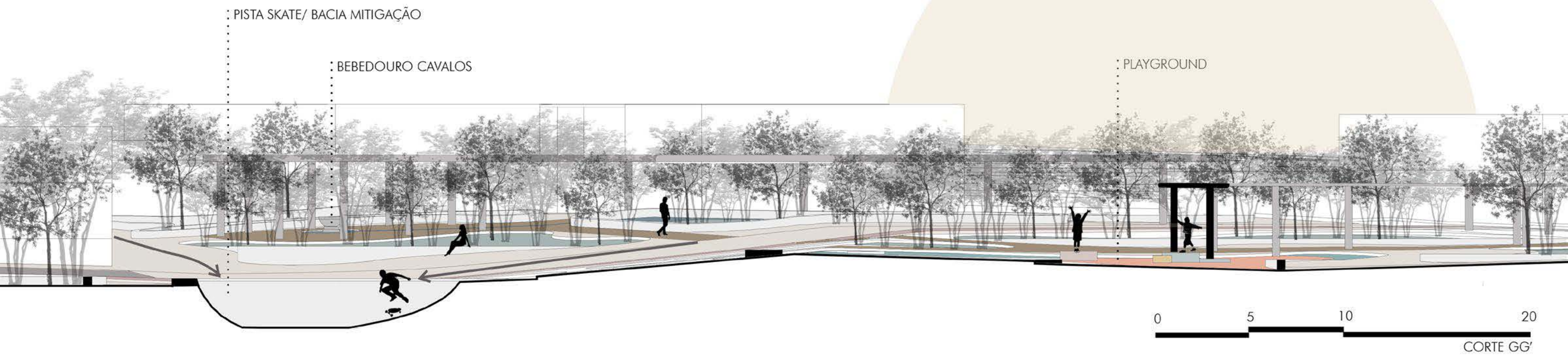
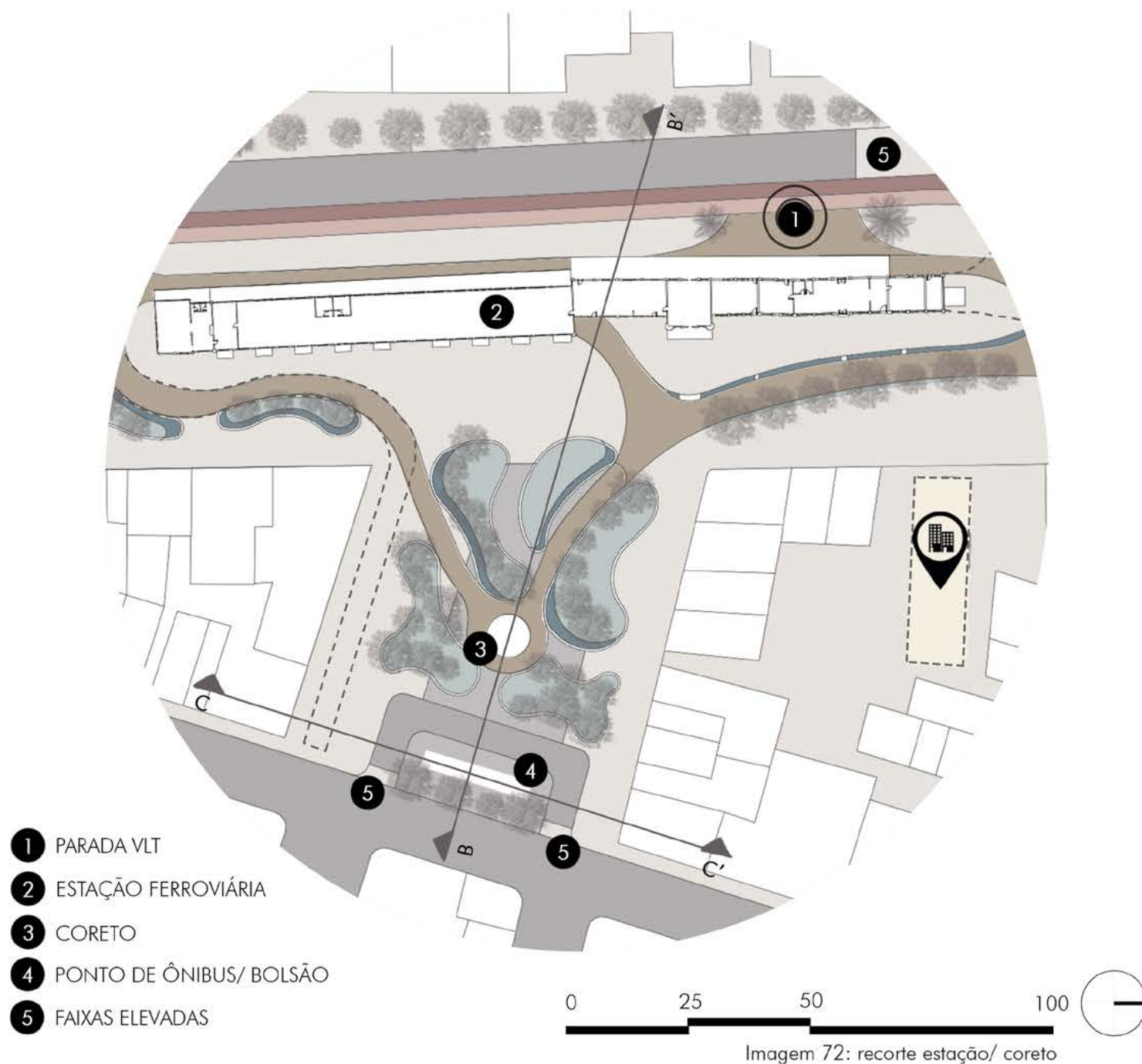




Imagem 71: vista bacia mitigação





- 1 PARADA VLT
- 2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- 3 CORETO
- 4 PONTO DE ÔNIBUS/ BOLSÃO
- 5 FAIXAS ELEVADAS

0 25 50 100

Imagem 72: recorte estação/ coreto

■ ESTAÇÃO FERROVIÁRIA | PRAÇA SABINO LOUREIRO

Atualmente, o edifício da estação ferroviária encontra-se em situação de abandono, além de estar totalmente isolado em meio às vias de circulação de veículos ao seu redor. O projeto para essa área parte da intenção de facilitar o acesso de pedestres à estação ferroviária, integrando-a na nova dinâmica de circulação de pedestres proposta ao longo do parque e fazendo com que o edifício faça parte de um grande calçadão, que engloba, também, a praça Sabino Loureiro. Assim, foi realizado um remembramento das quadras ao redor da estação e da praça, eliminando algumas vias de circulação de veículos e reorganizando seus fluxos, além de propor a implantação de um bolsão de ônibus. Tudo isso, pensando-se sempre no incentivo ao uso de transportes públicos e coletivos, como o VLT, a ciclovia e os ônibus, todos funcionando como uma grande rede de mobilidade urbana que tomará o deslocamento para diferentes pontos da cidade eficiente e agradável, fazendo com que haja uma consequente diminuição do uso de carros como principal meio de locomoção.

Os desenhos de piso, aparecem como importantes pontos direcionadores da caminhada e delimitadores de espaços, ressaltando os principais acessos ao edifício da estação e conectando-os também com o coreto da Praça Sabino Loureiro, outro patrimônio tombado importante para a história de Franca. A marquise que começa na Praça Goias e que acompanha os

os pontos de comércio prolonga-se para esse ponto do projeto, criando uma nova relação entre a Praça Sabino Loureiro e os lotes existentes. A água também acompanha a narrativa da região, consolidando um jogo de relações entre os patrimônios e criando diferentes ambiências relacionadas a eles.

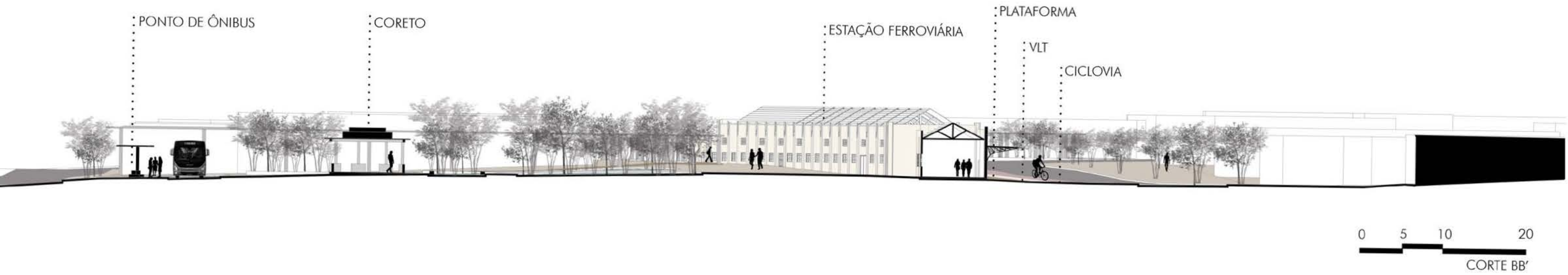
O projeto foi pensado sempre de acordo com a escala das pessoas que estão percorrendo o espaço, atentando-se à suas perspectivas ao longo da locomoção pelo parque. Assim, através de recursos projetuais, como o desenho paisagístico, buscou-se criar enquadramentos da paisagem e dos patrimônios ao longo dos caminhos desenhados. A alocação do bolsão e do ponto de ônibus de forma seriada em relação ao coreto e à estação ferroviária foi um partido importante para a concretização dessa narrativa através das visuais nessa área do projeto.



Imagem 73: vista coreto/ estação



Imagem 74: vista estação



■ PRINCIPAIS FLUXOS E EIXOS ESTRUTURADORES

O desenho do paisagismo do entorno da estação ferroviária e da praça Sabino Loureiro partiu, fundamentalmente, do posicionamento do bolsão de ônibus. Nesse ponto, o fluxo do transporte coletivo pode ocorrer de forma a não interferir no calçadão proposto e na livre circulação dos pedestres na área. Além disso, ao estabelecer uma conexão direta com as duas principais vias que se conectam ao terminal de ônibus Ayrton Sena, localizado no centro da cidade, o deslocamento dos ônibus torna-se muito mais eficiente. Portanto, a Praça Sabino Loureiro passa a se constituir em um ponto de ancoragem e distribuição de fluxos para outras partes da cidade.

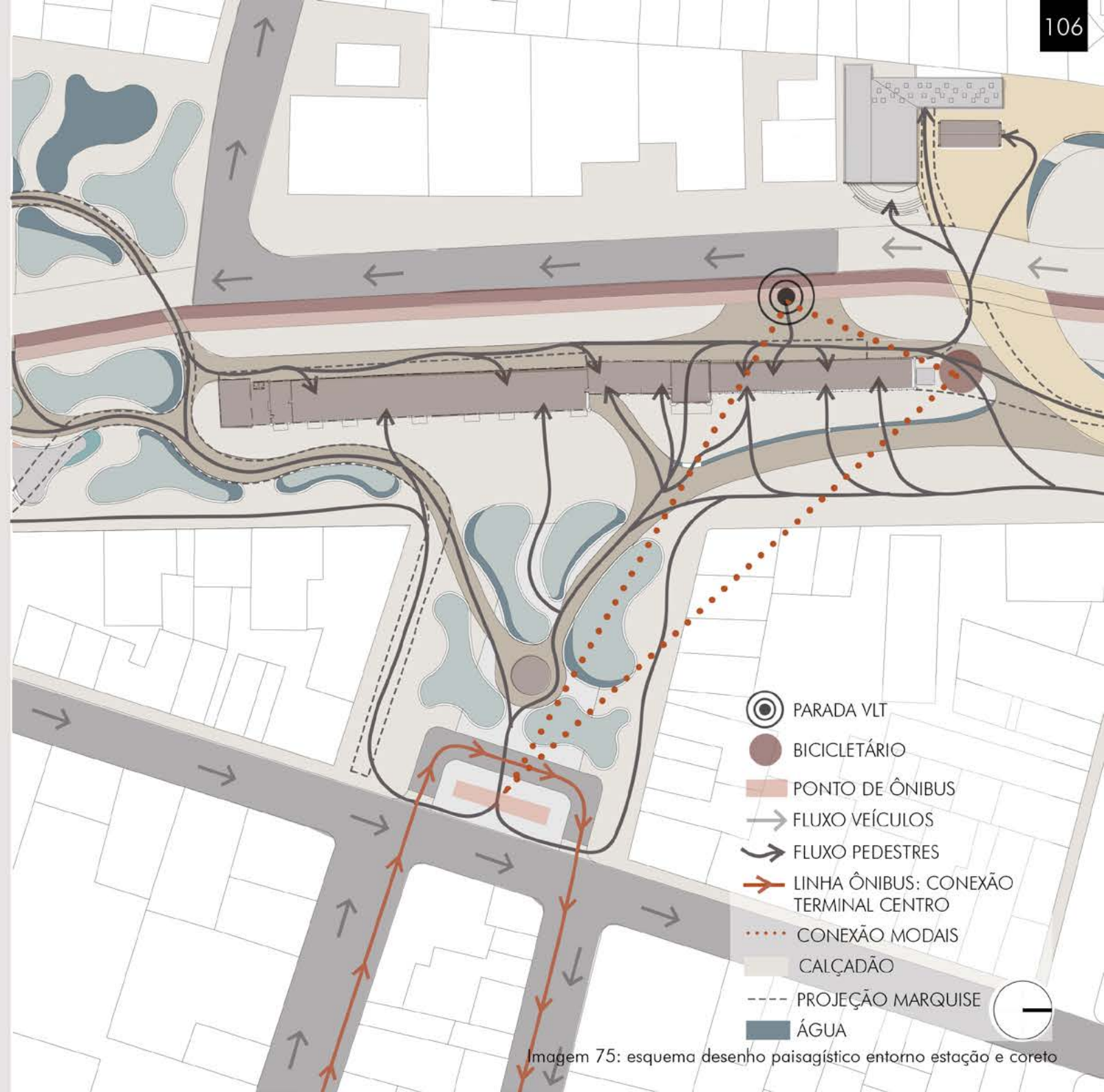
A partir do ponto de ônibus, um dos importantes meios de chegada a essa área do projeto, considerou-se, então, os fluxos das pessoas, passando pelo coreto e chegando até as diversas entradas da estação ferroviária. A partir disso, estruturou-se o desenho dos canteiros ao redor do coreto, os quais possuem formas ameboides na tentativa de tornar o deslocamento dos pedestres o mais fluido possível.

É importante ressaltar, também, a presença da parada do VLT logo a frente da plataforma da estação ferroviária, o que faz com que o grande fluxo de pessoas que chega a esse ponto com a intenção de pegar ônibus, passe pelo corpo central do edifício da estação para chegar até a Praça Sabino Loureiro. Dessa forma, consolida-se um eixo intermodal que está diretamente

relacionado aos patrimônios, ressaltando sua presença e integrando-os ao dia a dia das pessoas.

Além do VLT e do ônibus, a alocação de um bicicletário junto a caixa d'água da estação, abrigado pela marquise que percorre todo o parque, complementa a infraestrutura de meios transportes. Tudo isso, faz com que essa região se torne um importante ponto articulador dentro da dinâmica do parque, ativando-a e inserindo-a nas dinâmicas urbanas, diferente do que ocorre atualmente.

Dessa forma, é fortalecida a conexão de toda essa área de projeto, que vai desde a Praça Goias, até a Praça Primeiro de Maio, com uma escala maior da cidade, através do VLT, que vai desde o Jardim Zoobotânico, ao norte da cidade, até o Distrito Industrial, a sudoeste, do ponto de ônibus, que faz a conexão com a região central de Franca e da ciclovia, que acompanha o caminho do VLT e se ramifica para outras partes da cidade, principalmente as mais periféricas.



- PARADA VLT
- BICICLETÁRIO
- PONTO DE ÔNIBUS
- FLUXO VEÍCULOS
- FLUXO PEDESTRES
- LINHA ÔNIBUS: CONEXÃO TERMINAL CENTRO
- ... CONEXÃO MODAIS
- CALÇADÃO
- PROJEÇÃO MARQUISE
- ÁGUA

Imagem 75: esquema desenho paisagístico entorno estação e coreto

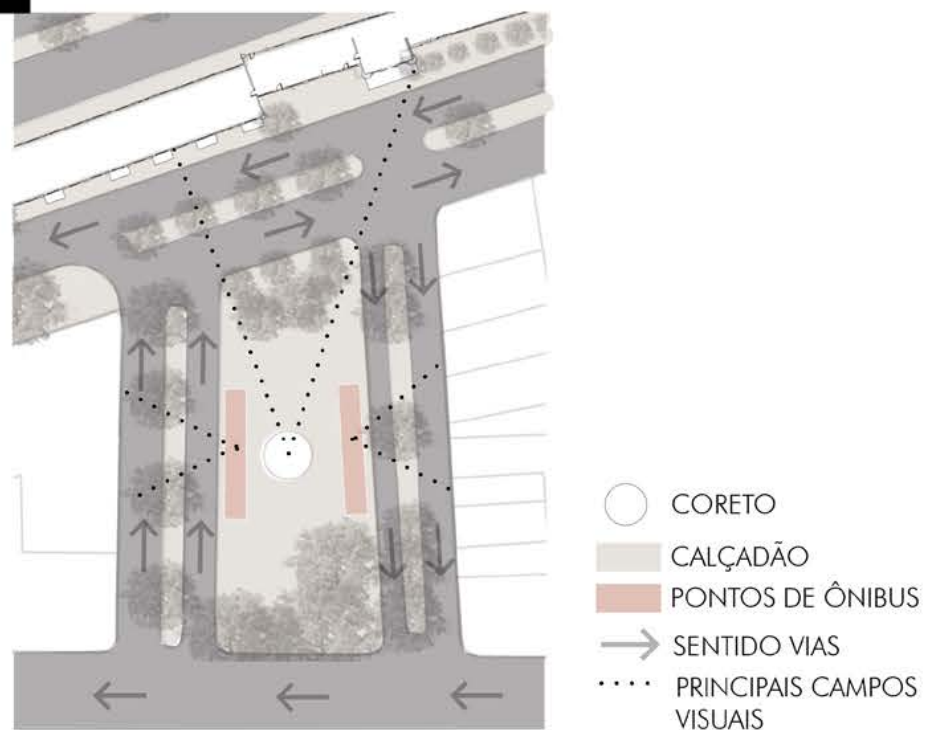


Imagem 76: planta atual praça Sabino Loureiro

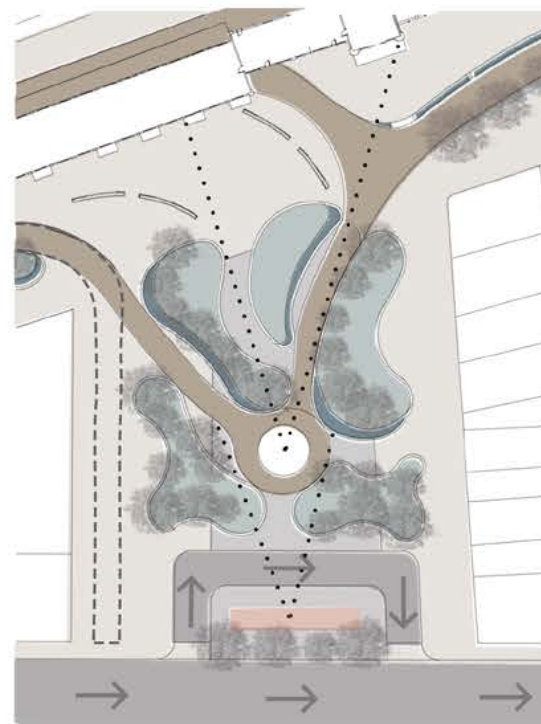


Imagem 77: planta proposta praça Sabino Loureiro



Imagem 78: vista ponto de ônibus praça Sabino Loureiro

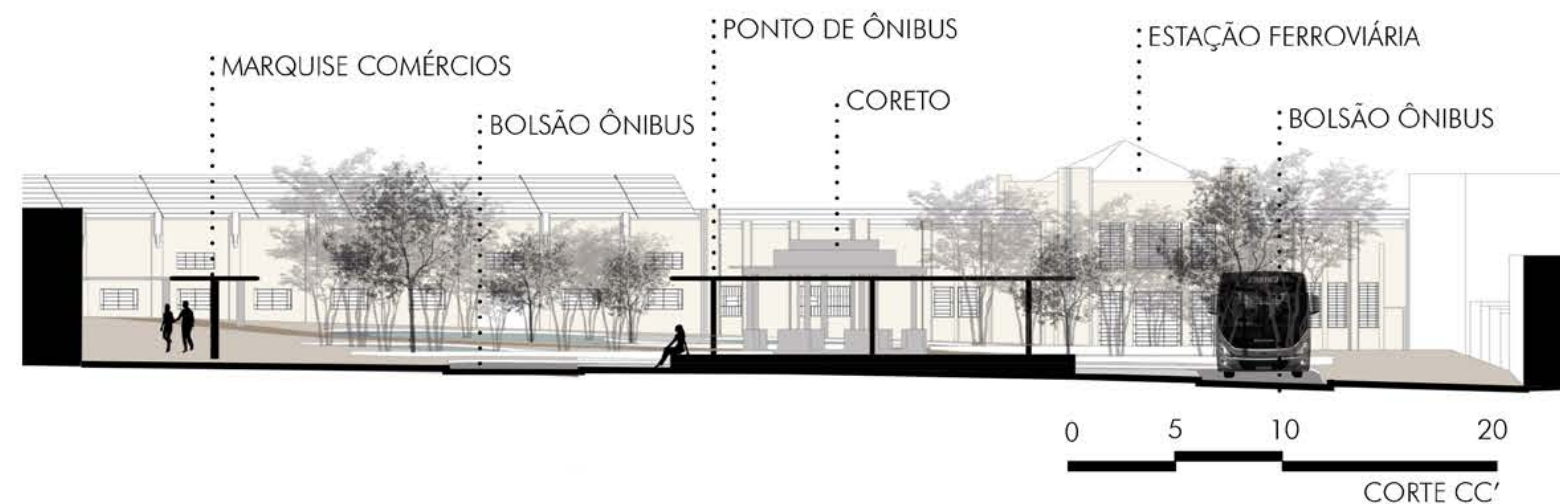
■ PRAÇA SABINO LOUREIRO: DESENHO PAISAGÍSTICO

Atualmente, a praça Sabino Loureiro encontra-se cercada por ruas, não apresentando nenhum tipo de conexão com o edifício da estação ferroviária. Além disso, conta com pontos de ônibus dispostos de forma a fazer com que a perspectiva das pessoas que estão sentadas se volte para os pontos comerciais das quadras ao lado da praça, virando as costas para o coreto.

A proposta de projeto para essa área subverte tal lógica a medida em que propõe o calçadão que liga os dois patrimônios históricos, bem como o posicionamento do ponto de ônibus em um local onde as pessoas possam visualizar tanto o coreto quanto a estação ferroviária. No que se refere ao desenho paisagístico, foi trabalhado um plano de piso de formato retangular que remete à forma que a praça possui atualmente e que engloba também o ponto de ônibus, passando a sensação de continuidade em relação ao calçadão,

por mais que entre os dois elementos esteja o bolsão para circulação de ônibus. Ao mesmo tempo, nos canteiros foram utilizadas formas orgânicas, que extrapolam os limites do retângulo e se espalham pelo calçadão, conectando-se com a nova proposta de fruição da área.

Os enquadramentos da paisagem foram levados em conta ao se pensar na disposição das árvores ao longo dos canteiros. Assim, buscou-se sempre trabalhar com vegetações de baixo porte em locais que seriam importantes perspectivas de enquadramento dos patrimônios, como nos canteiros logo a frente do ponto de ônibus e no canteiro que está localizado dentro do principal campo visual de quem está dentro do coreto observando a estação ferroviária.



■ ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: HISTÓRICO E LEVANTAMENTO

O edifício da Estação Ferroviária de Franca foi inaugurado em 1887, tendo passado por uma reforma em 1939, na qual passou-se a adotar o estilo Art-decô. Com o tempo, a linha do Rio Grande foi perdendo sua importância, o que resultou no fechamento da estação em 1983. Os trilhos foram arrancados em 1988.

Atualmente, o prédio encontra-se parcialmente abandonado, mantendo alguns usos em funcionamento, como o Fundo Social de Solidariedade (FUSSOL), iniciativa municipal que promove a realização de cursos e palestras voltadas para a população; o cartório eleitoral, um ponto de táxis; alguns quichês da viação Cometa; um almoxarifado; uma biblioteca e uma sala do ACESSA SP, programa que visa promover o livre acesso da população a computadores e à internet.

Foi possível o acesso a um levantamento relativo às

alvenarias que compõe o edifício, o qual as divide entre originais e recentes, ou seja, alterações que foram feitas posteriormente na história do edifício. A partir disso, pôde-se constatar que nas partes localizadas ao sul do corpo principal da estação foram realizadas as maiores alterações, acrescentando-se um grande número de paredes que subdividem o ambiente interno em vários módulos.

Também foi realizado um estudo dos fluxos do edifício relacionados à presença de suas portas, buscando-se entender os principais pontos de acesso e as possíveis circulações que se formam a partir deles.



Imagem 79: foto histórica estação

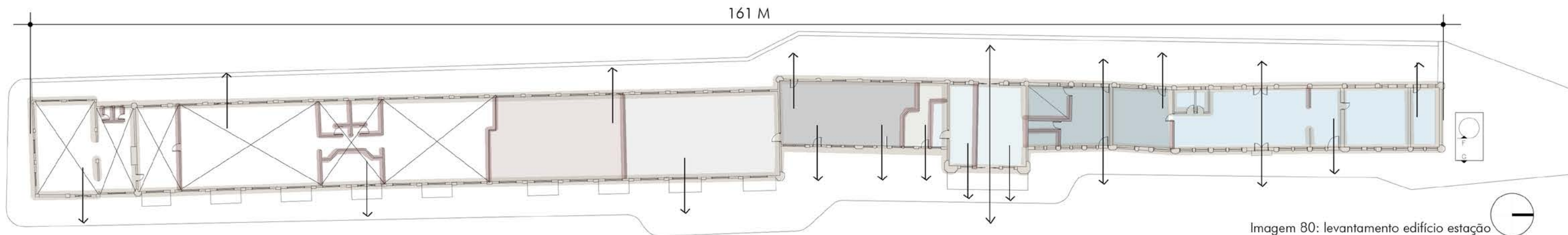
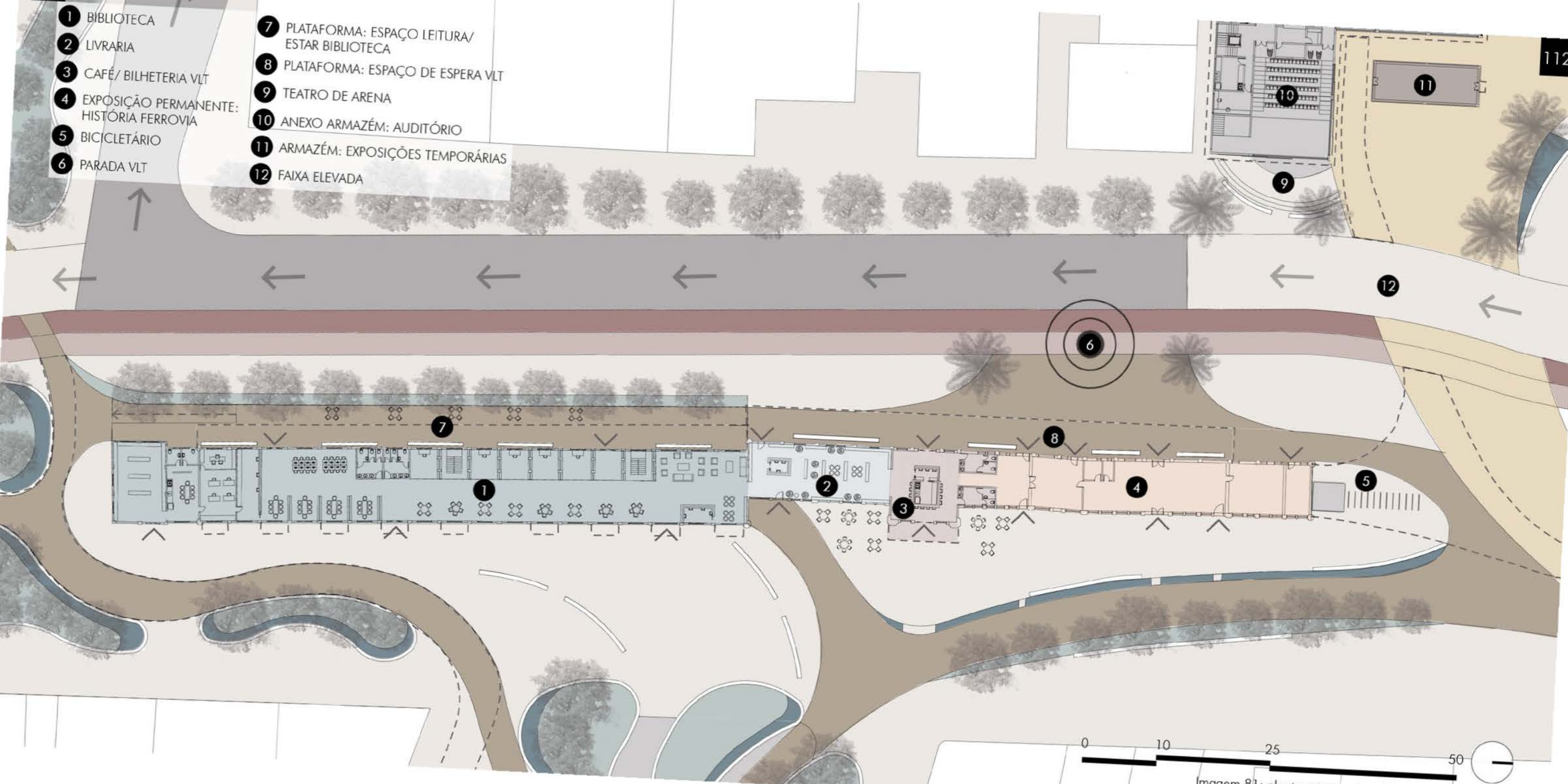


Imagem 80: levantamento edifício estação

- 1 BIBLIOTECA
- 2 LIVRARIA
- 3 CAFÉ/ BILHETERIA VLT
- 4 EXPOSIÇÃO PERMANENTE: HISTÓRIA FERROVIA
- 5 BICICLETÁRIO
- 6 PARADA VLT
- 7 PLATAFORMA: ESPAÇO LEITURA/ ESTAR BIBLIOTECA
- 8 PLATAFORMA: ESPAÇO DE ESPERA VLT
- 9 TEATRO DE ARENA
- 10 ANEXO ARMAZÉM: AUDITÓRIO
- 11 ARMAZÉM: EXPOSIÇÕES TEMPORÁRIAS
- 12 FAIXA ELEVADA



■ ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: SETORIZAÇÃO

Com base nos levantamentos realizados, o projeto para o prédio da estação ferroviária consiste em uma reformulação do uso dos espaços, mantendo e expandindo alguns e propondo a realocação de outros. Realizou-se uma análise crítica das alvenarias recentes instaladas no edifício, propondo suas demolições em alguns casos e aproveitando-as em outros, onde não interferem de forma tão direta na vivência e compreensão do edifício.

Propõe-se a ampliação da biblioteca já existente, bem como sua realocação dentro do edifício, e a integração do programa Acesso SP em sua estrutura, que contará com espaços voltados para informática. Quanto ao ponto de táxi, os guichês da Viação Cometa, o cartório eleitoral e o almoxarifado, propõe-se que sejam alocados em outros edifícios da cidade, adequados para abrigar suas necessidades. O Fundo Social de Solidariedade, iniciativa que promove oficinas e cursos voltados para a população, poderá ocorrer no edifício anexo ao armazém, o qual contará com um auditório para a realização de palestras e com espaço para abrigar oficinas.

Além da biblioteca (1), o novo programa proposto para a estação conta com uma livraria (2), um café combinado com bilheteria para o VLT (3) e local para exposição permanente sobre a história das ferrovias (4). O projeto surge da análise dos fluxos do edifício e de seu entorno, considerando os principais eixos de deslocamento ao longo do parque e levantando-se os

melhores locais do edifício onde cada um dos usos pudesse ocorrer.

Nos módulos localizados ao sul, propõe-se a alocação da biblioteca (1). Para isso, foi definida a demolição de algumas das alvenarias recentes as quais acabavam por fragmentar o espaço, dificultando a apreensão do edifício da estação como um todo. Devido ao fato de essa ser uma área do edifício sem um grande número de aberturas, quando comparadas proporcionalmente às suas dimensões, a instalação da biblioteca, local onde o fluxo de pessoas não deve ser intenso, mostra-se adequada. Quanto ao uso da plataforma (7) relacionada a essa área, propõe-se que seja uma extensão da biblioteca, podendo ser utilizada com espaço de estar e leitura.

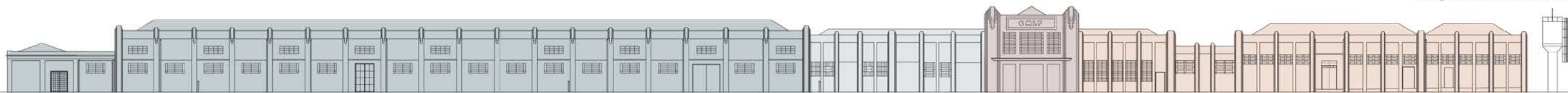
O corpo central da Estação Ferroviária (3), bem como o cômodo que se encontra a seu lado (2), ao sul, configuram-se como locais de maior concentração de fluxos de pessoas. Assim, pretende-se que esses dois módulos funcionem como locais de chegada e de travessia, abrigando no primeiro deles, uma livraria e no corpo central do edifício, um café e ponto de bilheteria para o VLT. Quanto à exposição permanente sobre a história das ferrovias (4), propõe-se que seja alocada nos módulos ao norte do corpo central. Para a plataforma do edifício da estação (8) que se encontra no perímetro da livraria (2), café (3) e espaço de exposições permanentes (4), propõe-se que seja um local com mobiliário e que sirva como ponto de espera para o VLT que possui parada logo em frente (6).

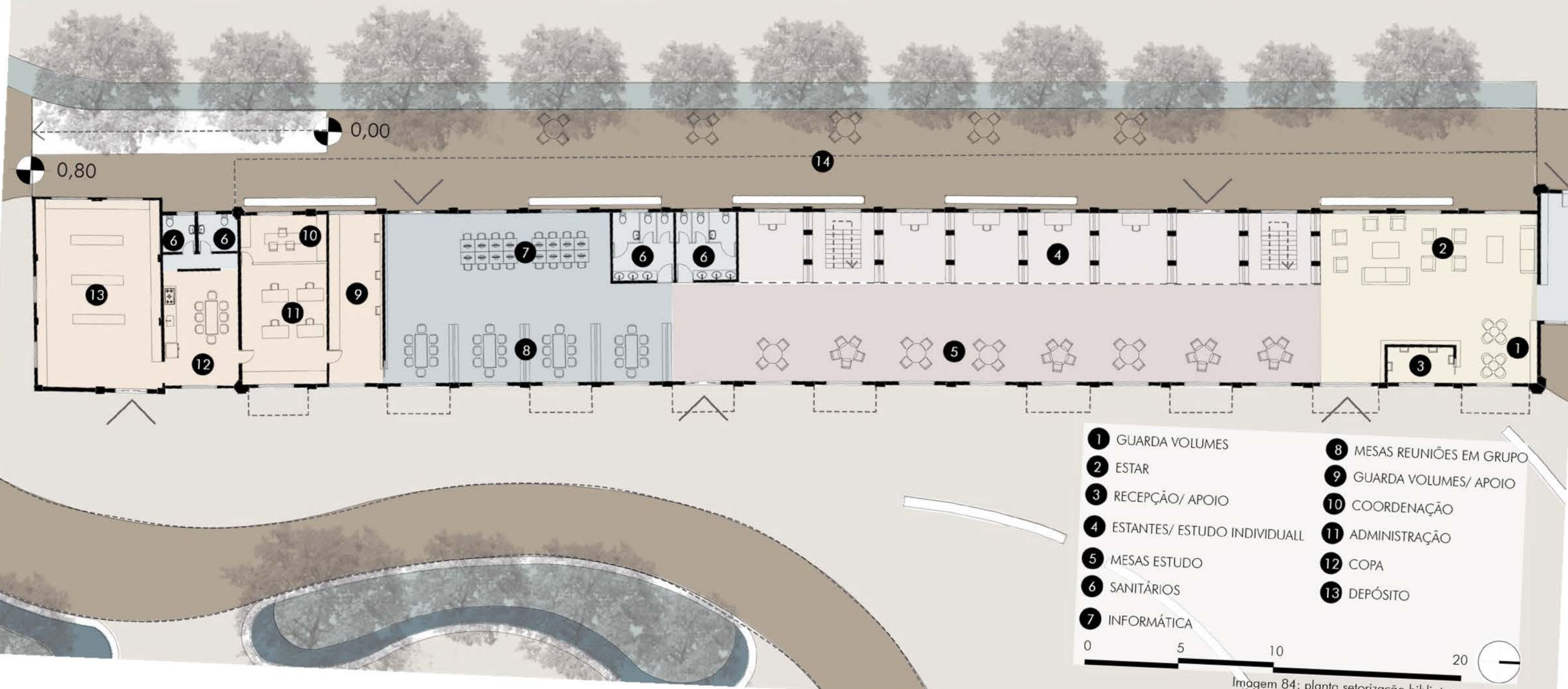


Imagem 82: vista parada de VLT junto a plataforma da estação



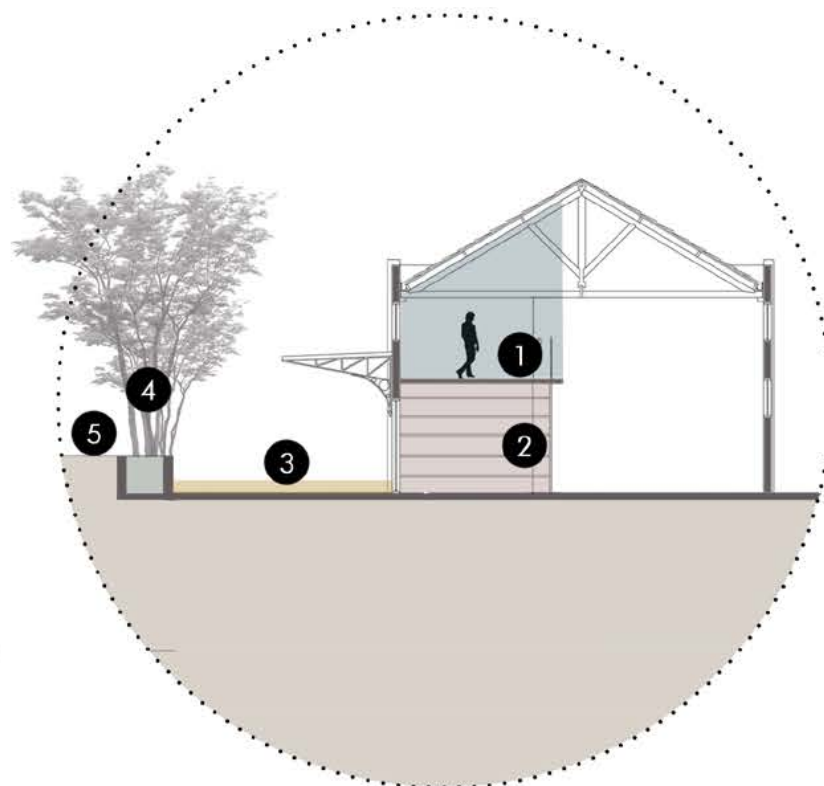
Imagem 83: vista biblioteca estação





- | | |
|-------------------------------|---------------------------|
| 1 GUARDA VOLUMES | 8 MESAS REUNIÕES EM GRUPO |
| 2 ESTAR | 9 GUARDA VOLUMES/ APOIO |
| 3 RECEPÇÃO/ APOIO | 10 COORDENAÇÃO |
| 4 ESTANTES/ ESTUDO INDIVIDUAL | 11 ADMINISTRAÇÃO |
| 5 MESAS ESTUDO | 12 COPA |
| 6 SANITÁRIOS | 13 DEPÓSITO |
| 7 INFORMÁTICA | |

- 1 MEZANINO: ESPAÇO DE ESTAR
- 2 ESTANTES SEGUINDO MODULAÇÃO DA ESTAÇÃO: RESSALTAR RITMO DO EDIFÍCIO
- 3 PLATAFORMA COMO EXTENSÃO DA BIBLIOTECA
- 4 VEGETAÇÃO: DIMINUIR IMPACTO DA MOVIMENTAÇÃO EXTERNA
- 5 CALÇADÃO



CORTE ESQUEMÁTICO BIBLIOTECA



Imagem 85: vista biblioteca

■ A BIBLIOTECA

Para a biblioteca, o partido projetual foi realizar o mínimo de intervenções possível, trabalhando o próprio mobiliário para separar diferentes ambientes, de forma a preservar o visual perspectico do edifício, bem como chamar a atenção para a sua estrutura. Ao propor a disposição dos programas, como locais de leitura, informática e de reuniões em grupo, de acordo com o ritmo presente na estrutura do edifício, procura-se evidenciar sua lógica de construção, internalizando-a na maneira com que se dá a organização dos espaços e dos mobiliários. Com isso, estabelece-se um diálogo com a teoria fenomenológica, uma vez que a proposta visa despertar sensações nos usuários através da arquitetura, tentando consolidar a atmosfera do lugar, trazendo o ritmo dos pilares e das aberturas para a vivência de quem irá usufruir da biblioteca.

Em relação ao programa, ao norte do edifício, propõe-se um ambiente de chegada, que faz a conexão entre a biblioteca e a livraria que ocorre no módulo ao lado, contando com guarda volumes (1), um balcão de recepção e apoio ao funcionamento da biblioteca

(3) e um espaço de estar (2). Já o segundo ambiente da biblioteca, engloba as estantes de livros (4), mesas de estudo (5) e um mezanino com estrutura independente, que funciona como um local mais descontraído, de descanso e estar. O mezanino também seria uma nova forma de vivenciar o edifício, a partir de um novo ponto de vista, mais próximo à estrutura de treliças que compõe o telhado da estação.

Os dois módulos de sanitários (6) servem como pontos de apoio para o mezanino e dividem o ambiente de leitura daqueles destinados à informática (7) e a reuniões em grupo (8). Essa área do edifício também conta com um espaço de recepção e apoio à biblioteca (9), já que há uma outra entrada que direciona fluxos para o local. Por fim, alocou-se a parte técnica e administrativa da biblioteca nos módulos formados por paredes já existentes na edificação. Essa área conta com espaço para administração (11), coordenação (10), uma copa (11) e sanitários para funcionários (6), além de um espaço para depósito (13).



PLANTA MEZANINO

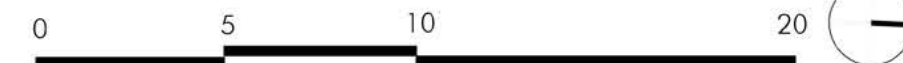
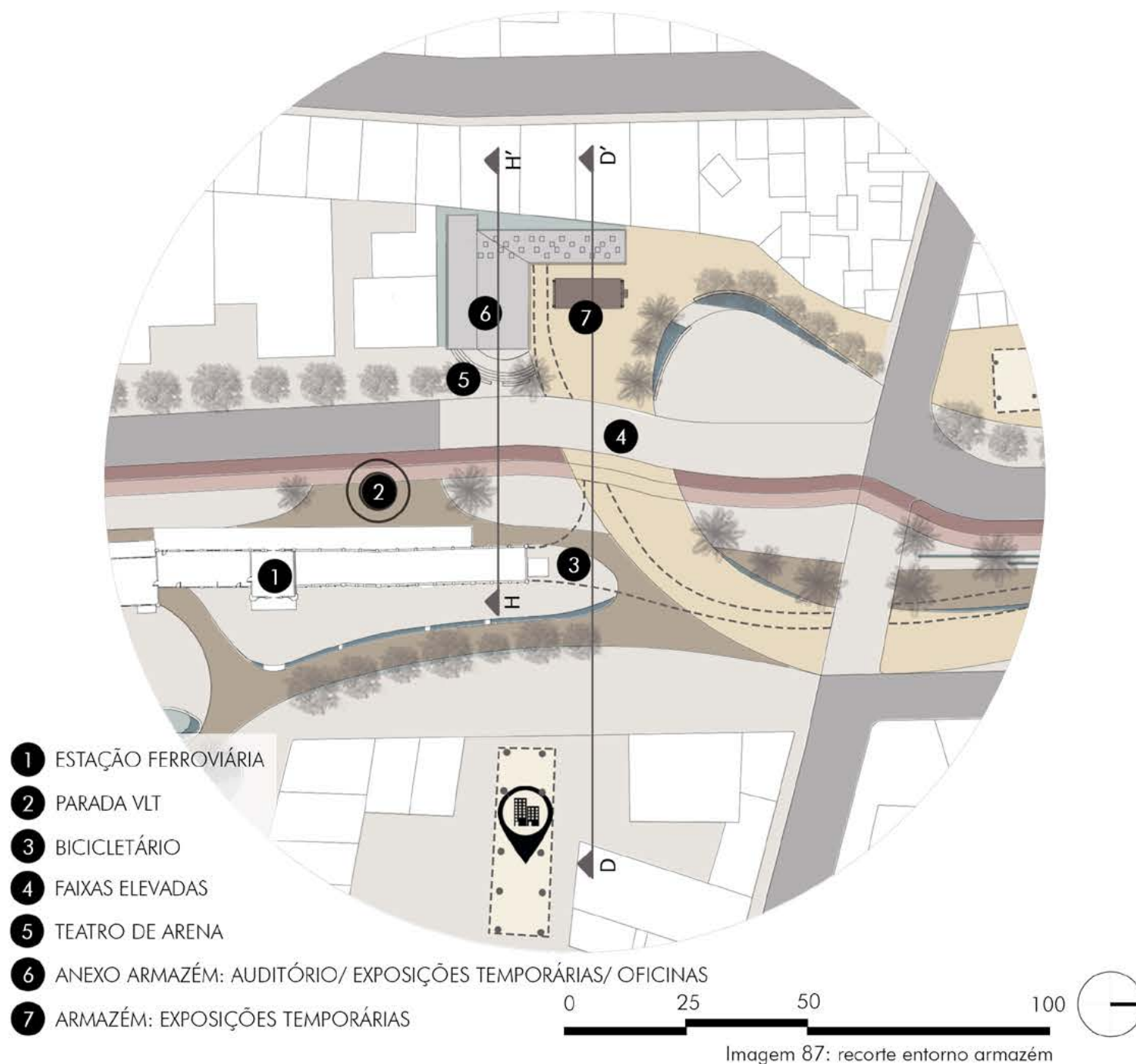


Imagem 86: planta mezanino biblioteca



■ ENTORNO ARMAZÉM

O edifício do armazém, que era utilizado como apoio às atividades ferroviárias, constitui-se como um marco singelo na paisagem, destacando-se por sua forma simples e pela materialidade dos tijolos que o compõem. No entanto, atualmente, encontra-se em situação de total abandono, cercado por grades, o que dificulta ainda mais o seu entendimento e percepção como parte integrante do complexo ferroviário e de sua história. Além disso, o entorno do armazém é comprometido pela presença de uma farmácia que acaba por impor-se de forma agressiva na paisagem, sufocando o edifício histórico e indo contra as diretrizes de preservação de patrimônios que deveriam ser levadas em conta no momento do projeto.

A partir desse panorama, prevê-se a demolição da farmácia para dar lugar a uma intervenção que dialogue com a forma e a escala do edifício do armazém, buscando ressaltar suas particularidades e fortalecer sua conexão com a cidade. Pensando em tornar esse ponto do projeto atrativo para a população, propõe-se que o armazém abrigue exposições temporárias, devido à rotatividade de temas e propostas, o que acaba por despertar a curiosidade e atenção das pessoas, fazendo com que visitem o local com maior frequência. Já o edifício anexo proposto, complementa as atividades do armazém, podendo funcionar como uma extensão para as exposições temporárias ou um local para a realização de oficinas, além de contar com um

auditório e um teatro de arena para realização de eventos e apresentações.

As marquises e desenhos de piso que percorrem todo o projeto e conectam os diferentes patrimônios, chegam a essa área de forma a integrá-la com a narrativa urbana, funcionando quase como direcionadores da caminhada de quem percorre o parque. Além disso, a água está presente nesse ponto, fazendo um jogo de perspectiva que enquadra o edifício do armazém.

Tanto a alocação de um ponto de parada do VLT nas proximidades, quanto de um bicicletário junto à caixa d'água da estação ferroviária, logo a frente do armazém, fazem com que a área receba um alto fluxo de pessoas, o que fortalece ainda mais o uso e apropriação dessa infraestrutura cultural proposta.

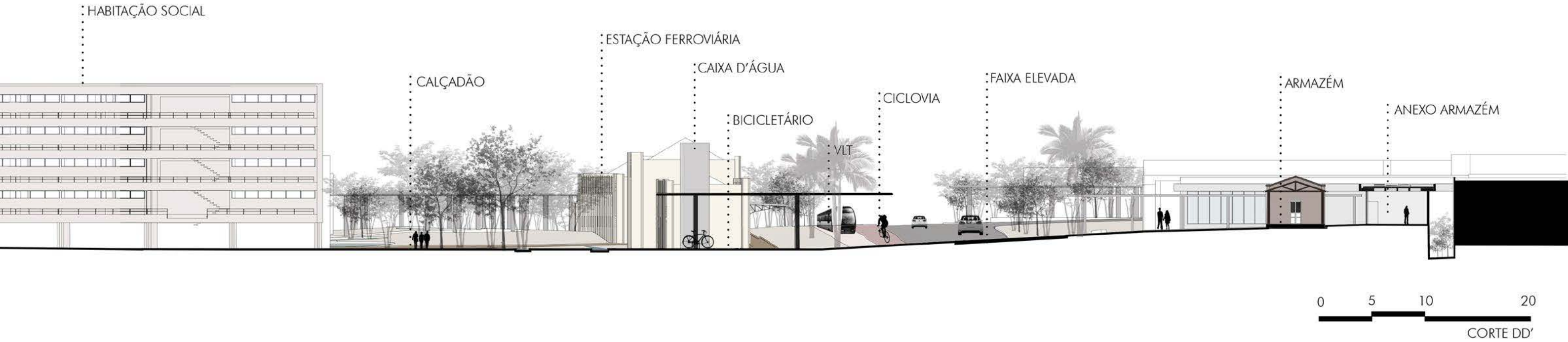
Para incentivar o uso misto do solo nessa avenida, que atualmente é predominantemente comercial, além de trazer as populações mais pobres para áreas mais centrais da cidade, propõe-se um edifício habitacional de interesse social em um terreno que se encontra vazio no entorno. Para que haja uma maior relação entre esse edifício e todo o percurso que está ao seu redor, adota-se o térreo livre sob pilotis, fazendo com que o parque avance para dentro do lote.



Imagem 88: vista bicicletário- habitação de interesse social



Imagem 89: vista bicicletário- armazém/ anexo



■ PRINCIPAIS FLUXOS E IMPLANTAÇÃO

A implantação do edifício anexo foi feita de forma a manter a visibilidade do armazém e, ao mesmo tempo, estabelecer um diálogo com o edifício da estação ferroviária. Para isso, o corpo principal do anexo, que abriga o auditório e o teatro de arena, foi posicionado seguindo o eixo da extremidade da estação, que faz divisa com a caixa d'água e com o bicicletário. A parte do edifício anexo que abriga o espaço para exposições temporárias e oficinas, também foi implantada seguindo o eixo do patrimônio histórico existente, no caso, o armazém. Dessa forma, as duas principais fachadas do armazém, voltadas para o parque, ficam com sua visibilidade totalmente livre de interferências, funcionando o edifício anexo, quase como um plano de fundo que dá destaque para o edifício histórico que se encontra ao seu lado.

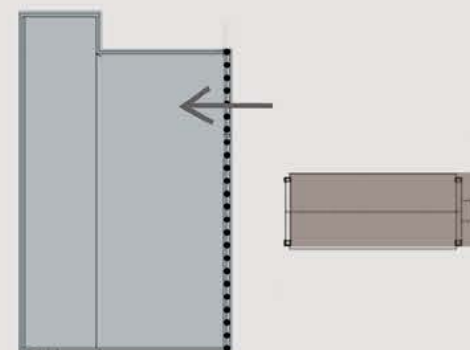
Toda a área livre que forma uma grande praça na frente do armazém foi projetada para abrigar diferentes tipos de usos, como feiras livres por exemplo, que podem se estender, inclusive, para a quadra ao lado, onde encontram-se os pontos comerciais implantados nos fundos de lote e o um prédio de habitação social com térreo livre.

O posicionamento da entrada do edifício anexo foi pensado de forma a contemplar os principais fluxos presentes no entorno. Assim, abarca tanto aqueles que vêm da região sul e da estação ferroviária e parada do VLT, quanto aqueles que partem da área mais ao

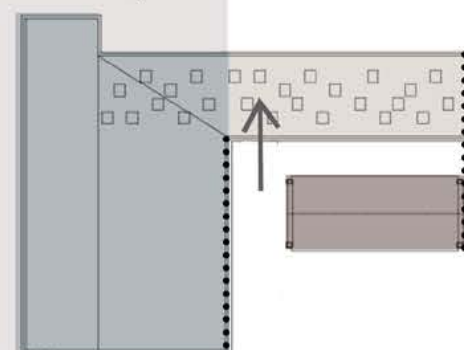
norte, como os da praça trilhos e os que surgem a partir da proposição das habitações e dos pontos de comércio nos fundos de lote da quadra ao lado. Tudo isso, é reforçado pelo desenho de piso e se consolida também através da marquise, elemento que une o anexo e o armazém, funcionando como uma entrada a céu aberto que direciona os pedestres para ambos os edifícios.

Por fim, a proposta de uma grande faixa elevada que liga a quadra onde se encontra o armazém e seu anexo com a que está localizada a estação ferroviária, possui o importante papel de fazer com que esses dois patrimônios se relacionem da forma mais direta e fluida possível, dando prioridade para os pedestres e fazendo com que a caminhada ocorra em um mesmo nível por esse extenso calçadão que se forma, o que acaba por diminuir a velocidade dos veículos que transitam por essa avenida e, consequentemente, o impacto que eles têm na locomoção das pessoas que por ali circulam.

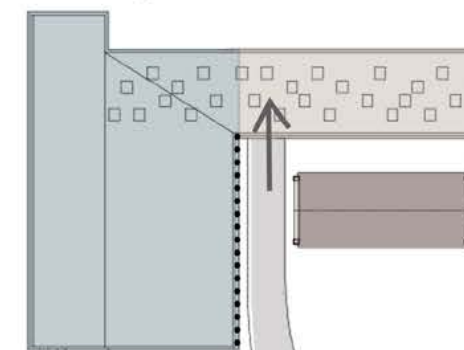
■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM



■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM + ESPAÇO EXPOSIÇÕES



■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM + ESPAÇO EXPOSIÇÕES + MARQUISE



■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM + ESPAÇO EXPOSIÇÕES + MARQUISE + TEATRO DE ARENA

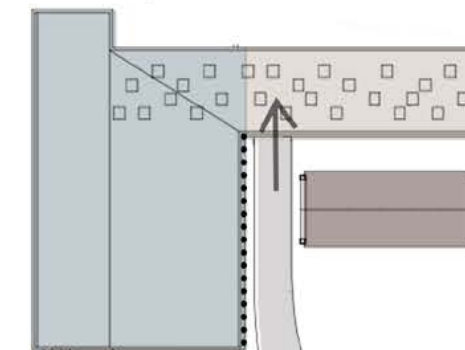


Imagem 91: esquema implantação edifício anexo

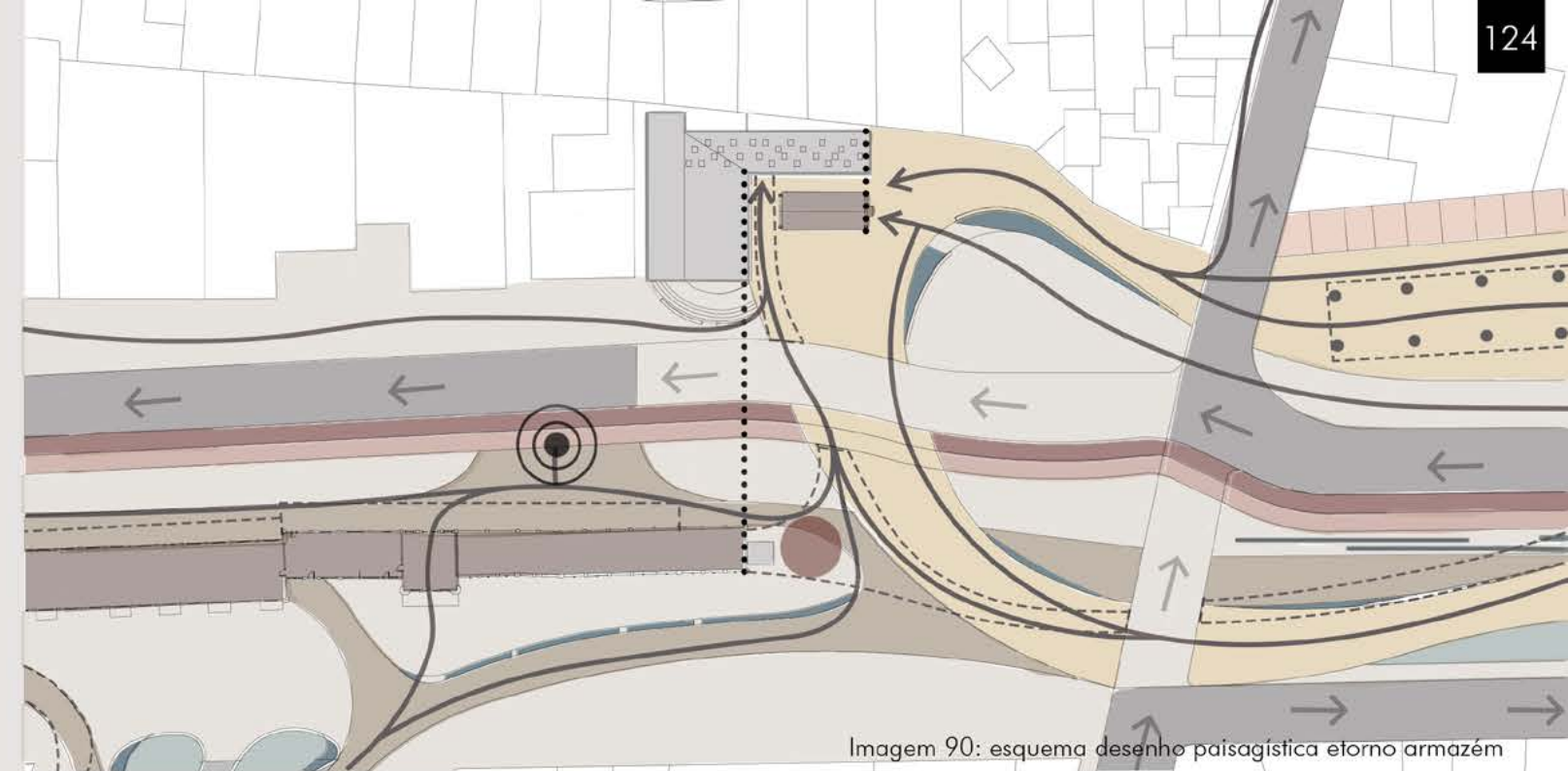
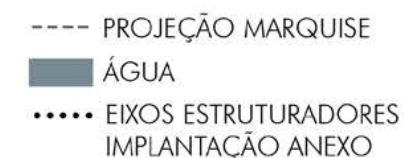


Imagem 90: esquema desenho paisagístico entorno armazém



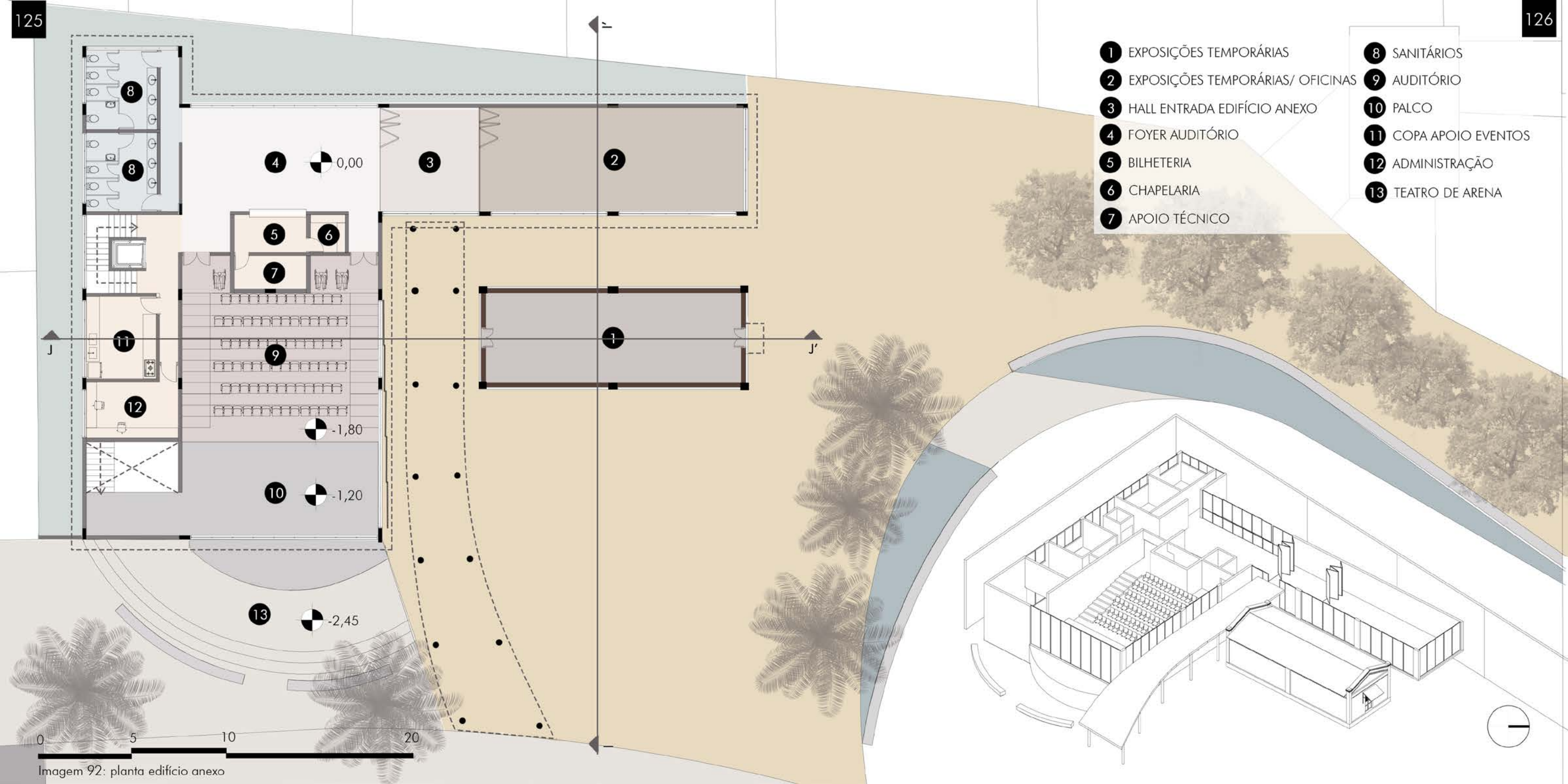
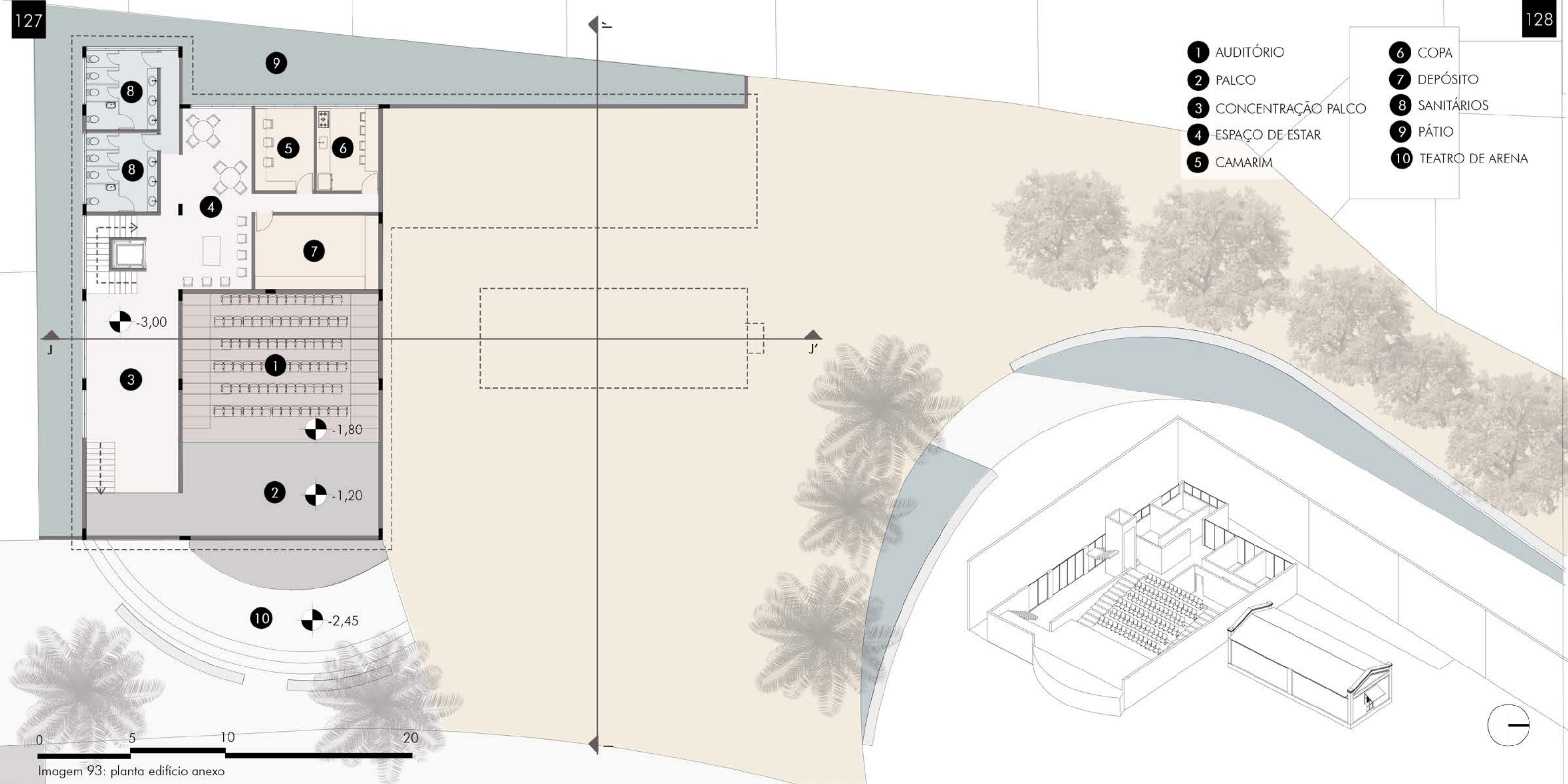


Imagem 92: planta edifício anexo



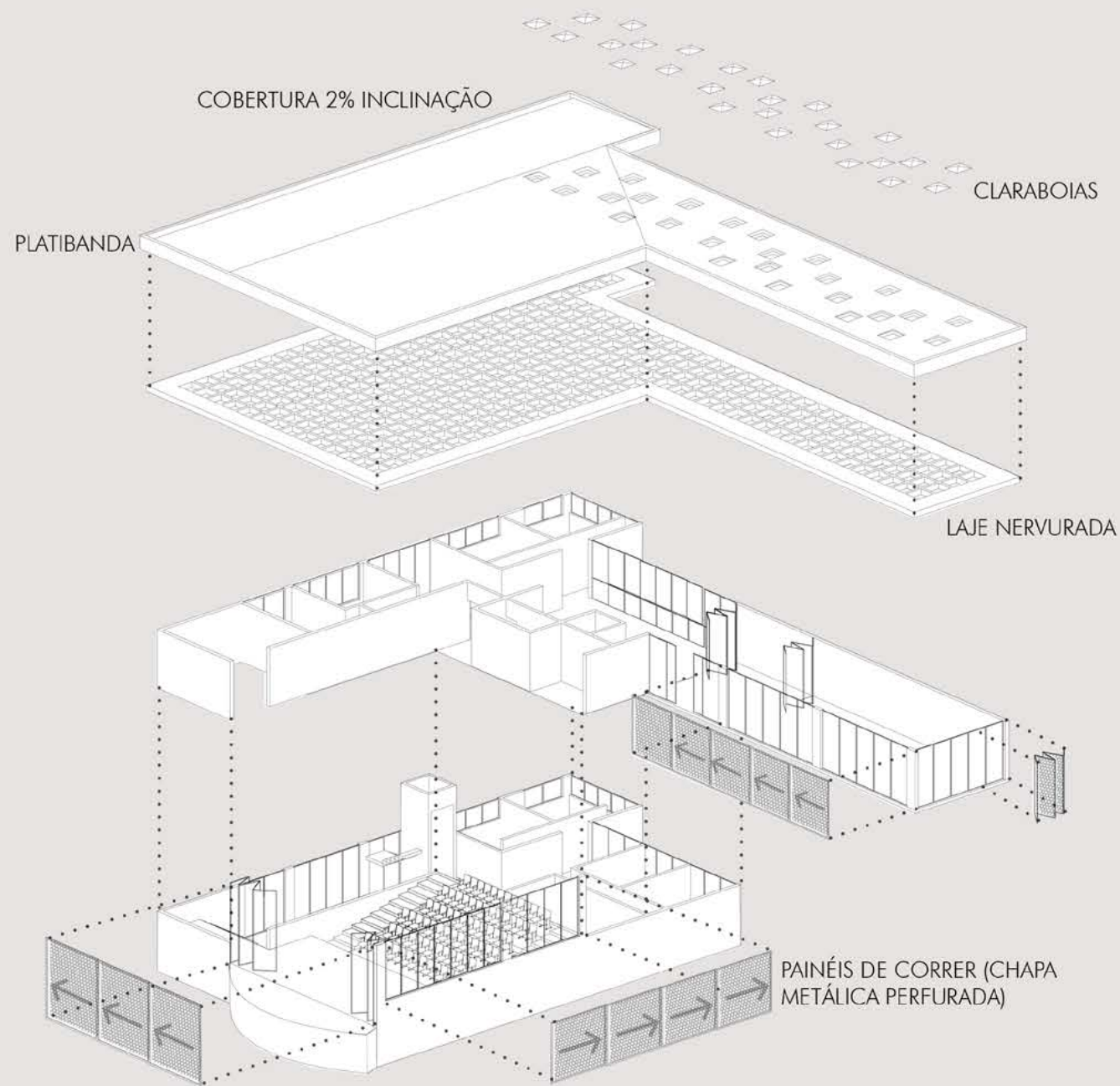


Imagem 94: edifício anexo explodido

■ SETORIZAÇÃO DAS PLANTAS E ESTRUTURA

A planta do térreo do edifício anexo estrutura-se em 4 principais áreas: a primeira delas consiste no hall de entrada, que é basicamente uma extensão da marquise que acontece na parte externa, funcionando como um ponto de direcionamento e divisão de fluxos das pessoas que ali chegam. A segunda, é formada pela parte do edifício que é espelhada em relação ao armazém, local que servirá tanto como uma extensão das exposições temporárias que ocorrerão no edifício histórico quanto como uma área para a realização de oficinas. A terceira área engloba o auditório e seus apoios e, por fim, a quarta é composta pelo teatro de arena, que é uma extensão do palco do auditório para o exterior, permitindo um novo ponto de vista em relação aos espetáculos que ali ocorrerão, além de estabelecer uma relação mais direta com a calçada e o edifício da estação ferroviária.

A terceira parte do anexo foi dividida em um foyer, uma ilha onde concentram-se bilheteria, chapelaria e apoio técnico, o auditório em si e uma faixa que engloba usos como sanitários, circulação vertical, copa para apoio a eventos e administração. Essa faixa possui fluxos independentes, uma vez que os sanitários serão utilizados por todos os frequentadores do edifício anexo e a circulação vertical, bem como a copa e administração terão uso restrito, como um apoio interno ao funcionamento do edifício.

A planta do nível inferior do edifício anexo é composta por programas de apoio à realização de apre-

sentações no auditório, abrigando sanitários, espaço de estar, que funciona como local de socialização e espera, camarim, copa, depósito e uma área de concentração para o palco. Além disso, um jardim que contorna a lateral esquerda e o fundo do edifício funciona como pátio e local de ventilação iluminação para os ambientes.

É importante ressaltar que tanto a modulação dos pilares que sustentam a marquise quanto a dos pilares que compõem o edifício anexo, tiveram o armazém como base direcionadora, buscando-se estabelecer uma relação de ritmo e harmonia entre os dois edifícios.

Quanto à estrutura do edifício anexo, optou-se por trabalhar com pilares em concreto e laje nervurada, devido a suas características que fazem com que consiga vencer o vão projetado para o auditório. Visando proporcionar um maior nível de iluminação natural para as áreas do foyer, hall de entrada e espaço expositivo/ de oficinas do edifício anexo, aproveitou-se da malha de quadrados presente na laje para a instalação de iluminação zenital por meio de claraboias.

Outro ponto a ser destacado é o sistema de painéis de chapas metálicas perfuradas de correr, sustentados por trilhos instalados no beiral do edifício e na parte inferior da laje de piso do térreo do anexo. Tal mecanismo, além de amenizar a incidência da luz do sol, também diminui a visibilidade para o interior do edifício, podendo deixá-lo mais reservado em relação à quem circula no entorno, quando isso se fizer necessário.

■ MATERIALIDADE E RELAÇÕES VOLUMÉTRICAS

A definição da materialidade do edifício anexo partiu do objetivo de destacar os contornos do armazém na paisagem através de um jogo de contrastes. Assim, em oposição a cor e forma marcante dos tijolos que compõe o armazém, projetou-se o edifício anexo utilizando concreto e grandes planos de vidro. O trabalho com materiais translúcidos, além de trazer maior leveza para a intervenção, o que contrasta com a estrutura robusta do armazém, também provoca uma relação de permeabilidade visual que não está presente no edifício histórico. Tal escolha de material implica em dois tipos de percepções: o primeiro deles refere-se a quem está dentro do edifício anexo, que consegue visualizar grande parte do que ocorre ao redor, inclusive o armazém, tendo a sensação de que se encontra imerso na paisagem. O segundo, refere-se a quem está vendo a relação entre os dois edifícios do ponto de vista da rua. Pelo fato de o edifício anexo apresen-

tar uma grande permeabilidade visual, permitindo que as pessoas vejam o que está acontecendo dentro dele, procura-se provoca-las para que imaginem o que está ocorrendo também dentro do armazém, edifício totalmente fechado. Dessa forma, o projeto, por meio dos contrastes, procura estimular o fluxo de pessoas no edifício do armazém que atualmente encontra-se totalmente esquecido.

Quanto à relação volumétrica entre anexo e armazém, a implantação do primeiro foi realizada de forma com que sua altura, até a platibanda, estivesse alinhada com a cota final das colunas que compõem as fachadas do armazém. Assim, procurou-se manter a predominância da estrutura do telhado do armazém, destacando-o na paisagem.

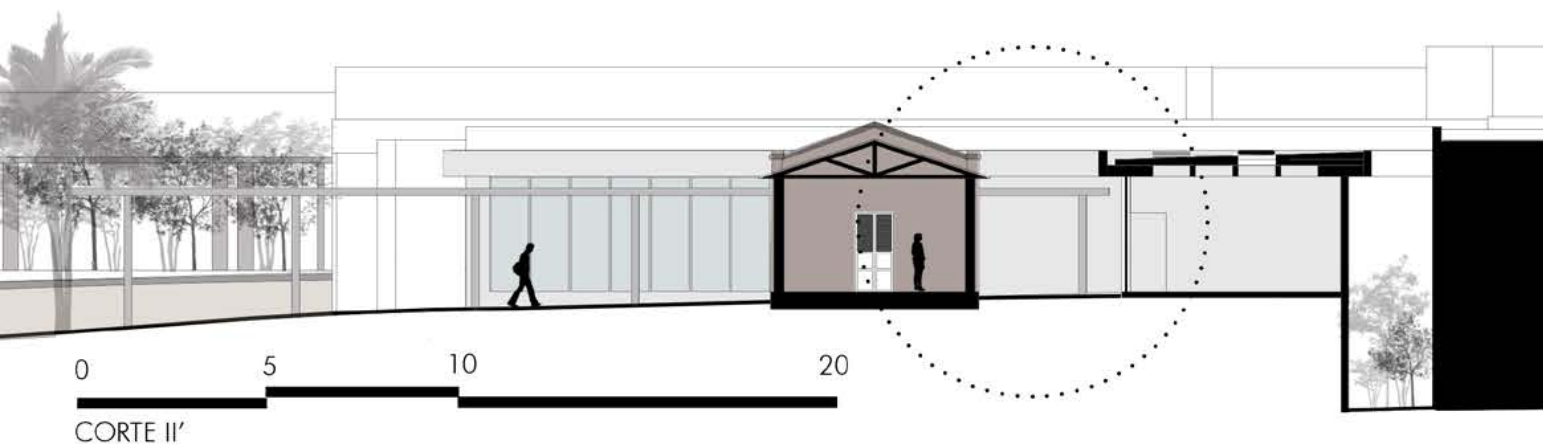


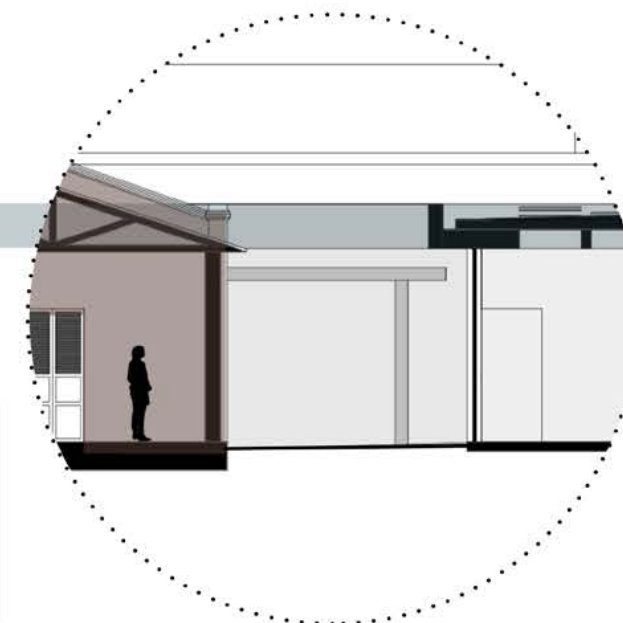
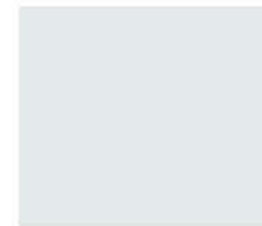
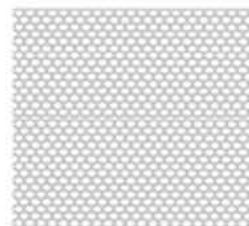
Imagem 95: vista armazém edifício anexo (com painéis de chapa perfurada fechados)

PLATIBANDA DO EDIFÍCIO ANEXO SEGUINDO A MESMA COTA DO ACABAMENTO DA FACHADA DO ARMAZÉM

■ CHAPA METÁLICA PERFORADA

■ CONCRETO

■ VIDRO



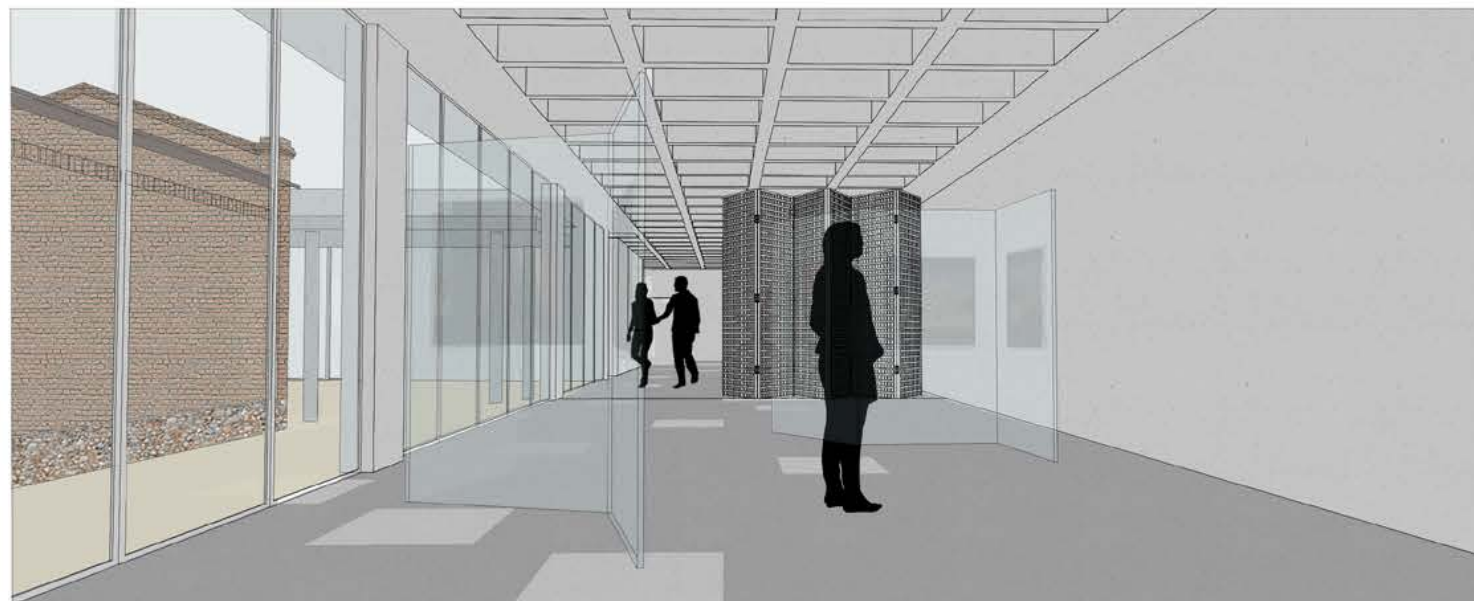


Imagem 96: vista espaço para exposições temporárias edifício anexo

■ AUDITÓRIO/ ESPAÇOS EXPOSITIVOS
(ANEXO + ARMAZÉM)

■ TEATRO DE ARENA/ ESPAÇOS
EXPOSITIVOS (ANEXO + ARMAZÉM)

■ AUDITÓRIO/ ESPAÇO
EXPOSITIVO (ARMAZÉM)

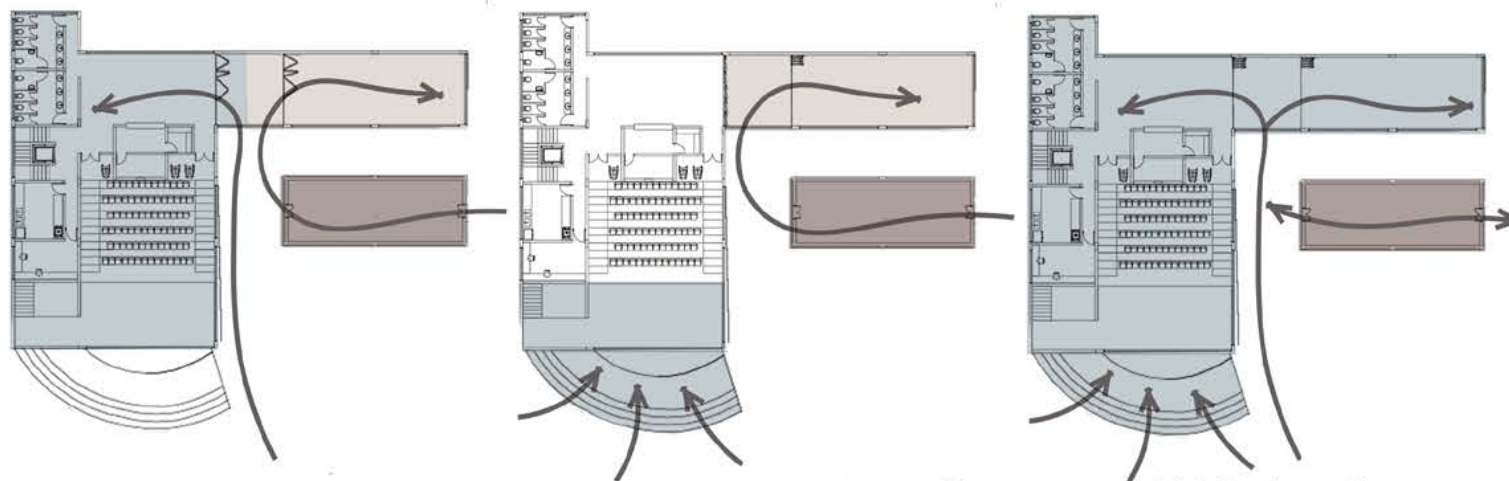


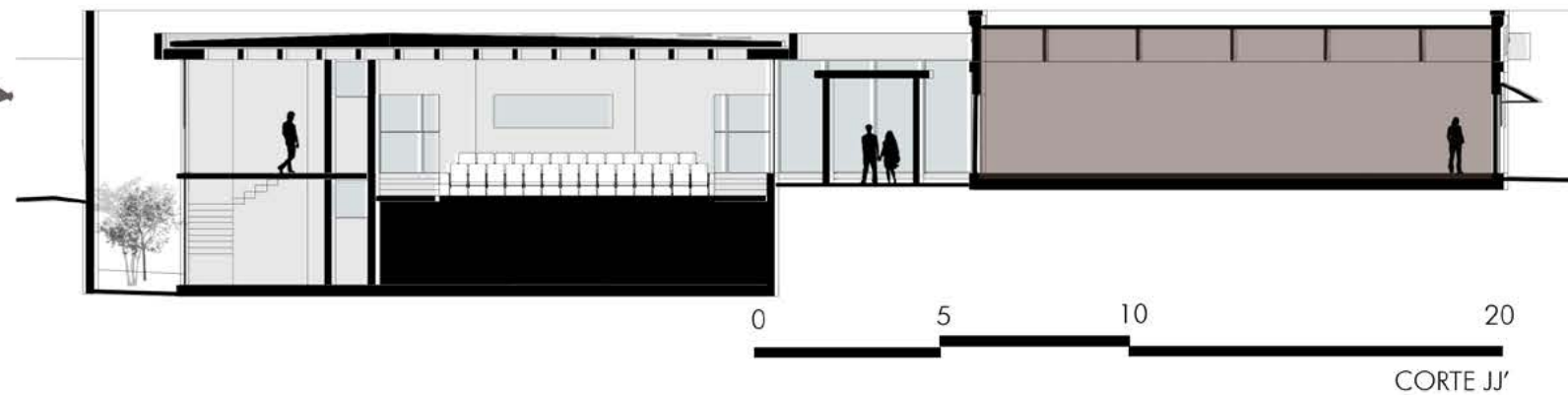
Imagem 97: esquema possibilidades de uso dos espaços

■ FLEXIBILIDADE DOS ESPAÇOS

Para a divisão interna da planta do edifício anexo foram empregadas duas portas camarão que correm em trilhos instalados no chão e no teto e que delimitam 3 ambientes: o foyer do auditório, o hall de entrada do edifício e o espaço para exposições e oficinas. A estrutura dessas portas permite uma enorme flexibilidade para os espaços. Dessa forma, existem diversas possibilidades de apropriação do edifício de acordo com a abertura ou não das portas camarão. A primeira delas ocorre quando as duas estão parcialmente fechadas, delimitando o hall de entrada do edifício anexo como um ponto de divisão dos fluxos das pessoas que irão frequentar o auditório e a exposição que ocorrerá em associação ao armazém. A segunda possibilidade, refere-se à situação em que a porta que faz divisa com o foyer do auditório está fechada e a outra está aberta. Esse tipo de disposição permite que haja um fluxo de pessoas para o espaço expositivo/ de ofi-

cinas, enquanto o auditório está fechado e, ao mesmo tempo, possibilita a abertura do palco do auditório para a área externa, permitindo a apropriação do teatro de arena. Já a terceira opção de divisão dos espaços se refere à situação em que as duas portas estão completamente abertas, unindo o espaço do foyer, do hall de entrada e da área expositiva do edifício anexo. Essa disposição é bastante adequada para dias nos quais haverá um grande coquetel de inauguração de algum evento ou exposição, permitindo uma maior aglomeração de pessoas.

Em todas as possibilidades de apropriação do edifício anexo, a marquise desempenha o papel de elemento de recepção e direcionamento. Essa estrutura foi pensada de forma a estabelecer uma relação harmoniosa com o armazém, sendo sua cota de altura alinhada com o detalhe em tijolos presente na fachada do edifício histórico.



■ O AUDITÓRIO E A PAISAGEM

O partido para o projeto do auditório foi posicionar suas aberturas de modo que enquadrassem a paisagem ao redor, fazendo com que os patrimônios (estação ferroviária e armazém) ganhassem predominância para quem está dentro do edifício anexo. Isso tudo para reforçar a presença desses monumentos tão importantes na história da cidade de Franca e fazer com que as atenções de quem frequenta os diferentes pontos de todo o parque projetado nesse trabalho volte-se para eles. Assim, a sensação de quem está dentro do auditório é de imersão em toda a narrativa proposta pelas ações projetuais, que enquadram e realçam visuais.

O trabalho com os planos de vidro faz também com que as pessoas que circulam pelo parque percebam as atividades que ocorrem dentro do edifício anexo, forma de despertar a curiosidade e estimular a visita a esse ponto do projeto. Em uma tentativa de fazer com que o auditório não funcionasse somente como “uma vitrine” para quem está caminhando na rua, projetou-se o teatro de arena para que a estrutura do palco abarcasse a área externa a partir de um novo ponto de vista para as apresentações. O teatro de arena é um elemento que dialoga também com o edifício da estação ferroviária, uma vez que se volta para a plataforma, local de espera do VLT, que passa a funcionar também como um novo ponto de interação com os espetáculos que estão ocorrendo no palco do edifício

anexo.

Dessa forma, o teatro de arena é responsável por estabelecer um contato mais direto com a calçada e a rua, podendo expandir-se para esses espaços em dias de eventos maiores, uma vez que se propõe que toda a extensão da rua, que vai desde o armazém e bicicletário até a praça Goias, seja fechada aos finais de semana, para que haja uma apropriação total da área sem a interferência de veículos, proposta semelhante ao que ocorre na Avenida Paulista, em São Paulo, por exemplo.

Os painéis de correr em chapa metálica perfurada, juntamente com as portas camarão de vidro que estão na fachada do edifício anexo em que se localiza o palco e o teatro de arena possuem o papel de modificar as relações de espaço, permitindo que o auditório se abra ou se feche para o ambiente externo, de acordo com a proposta de apropriação.

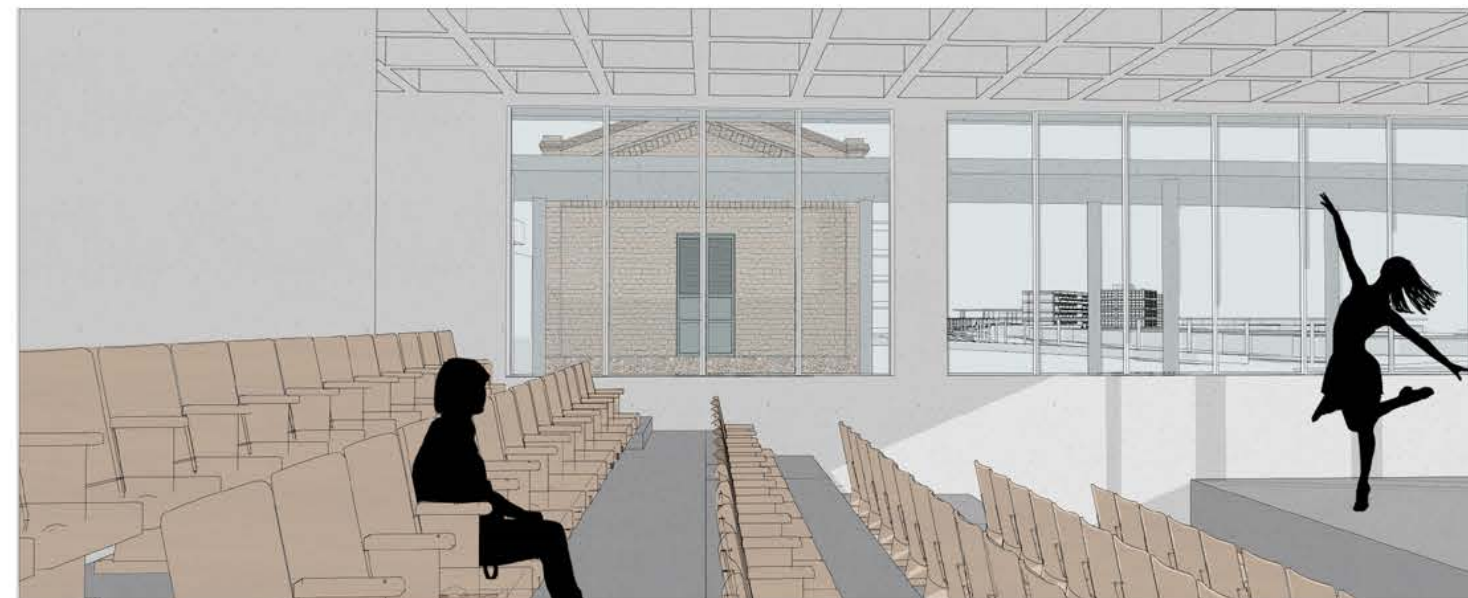


Imagem 98: vista auditório enquadrando armazém

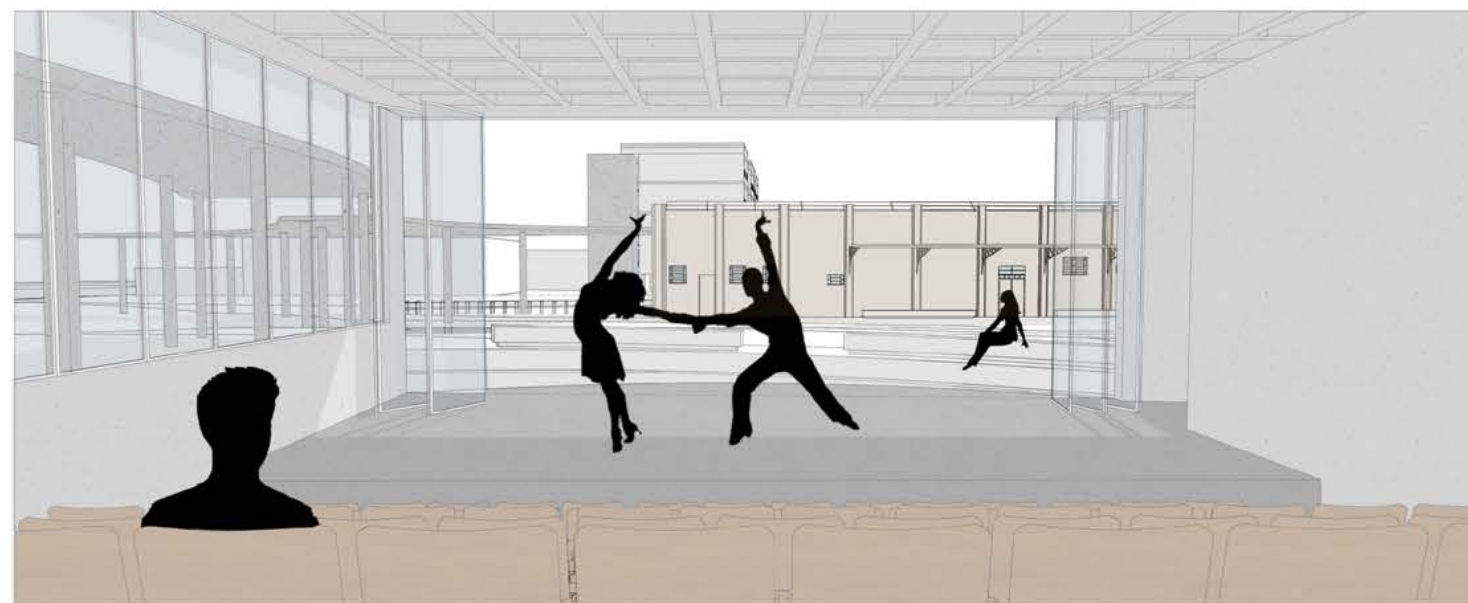
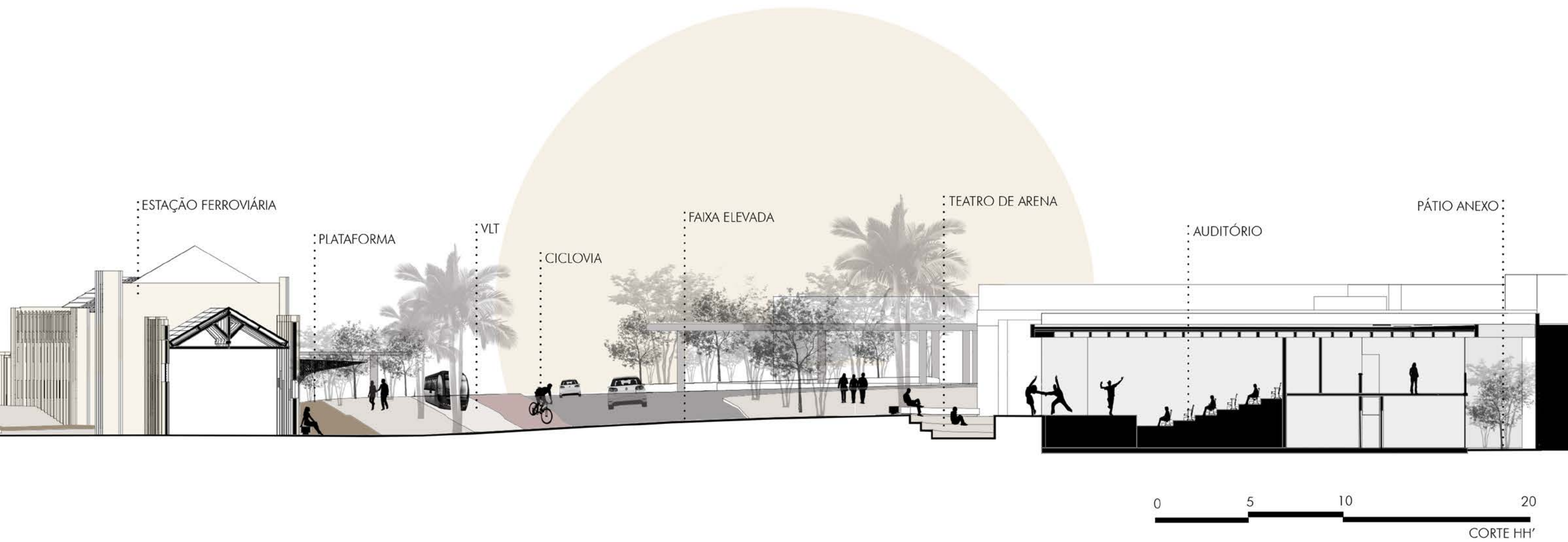
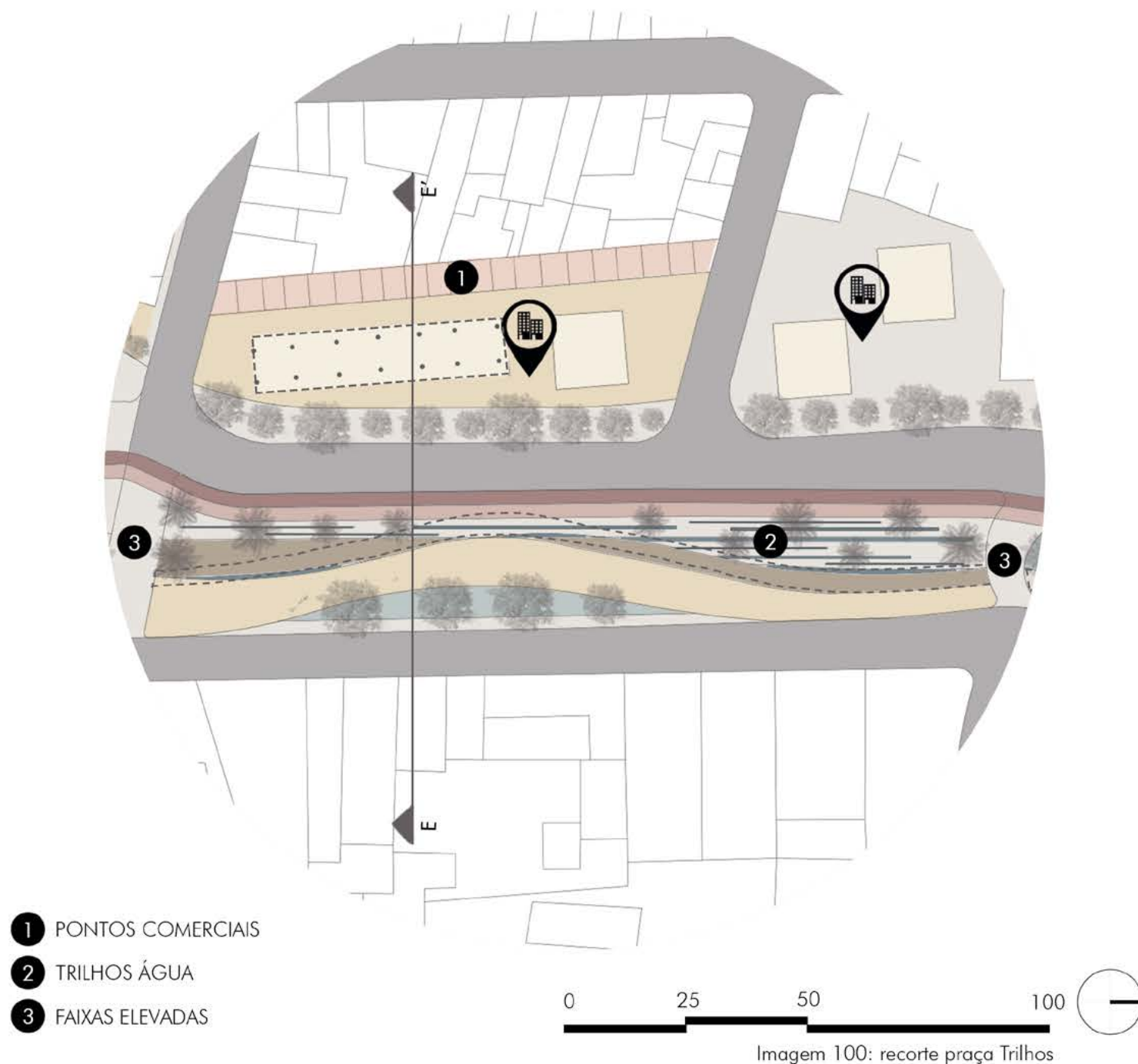


Imagem 99: vista auditório enquadrando estação ferroviária (com palco aberto para o teatro de arena)





■ PRAÇA TRILHOS

A premissa de projeto adotada para a praça Trilhos foi rememorar, através do desenho paisagístico, os trilhos do trem que foram arrancados em 1988 e que passavam pelo local. Para isso, criou-se uma narrativa, em combinação com o elemento água, por meio do desenho de piso (2), que remete a trilhos, em associação a sprinklers, trazendo um caráter lúdico para a área. Assim, pretende-se que a praça seja também um local de lazer e estar para a população.

Ao contrário do desenho da paisagem que ocorre no entorno da praça Goias, na praça Trilhos, as formas se tornam mais retilíneas e menos orgânicas, como uma maneira de remeter ao ritmo de expansão da cidade que ocorreu ao final do século XIX e ao longo do século XX, a partir da chegada dos trilhos da Mogiana. Assim, a partir desse ponto do projeto, a marquise adquire um formato um pouco menos curvilíneo, acompanhando o desenho paisagístico de forma a estabelecer a sensação de algo seriado, remetendo ao ritmo com que o trem passava pelo local antigamente. Tudo isso, foi pensando tendo-se em mente o ponto de vista do pedestre, na tentativa de consolidar as sensações que se procura despertar.

A alocação de habitações de interesse social nos terrenos ociosos de duas quadras do entorno traz uma variedade de usos para o local, que atualmente é predominantemente comercial, ao mesmo tempo em que estimula o uso da praça por mais pessoas, devido a

sua proximidade com os pontos residenciais.

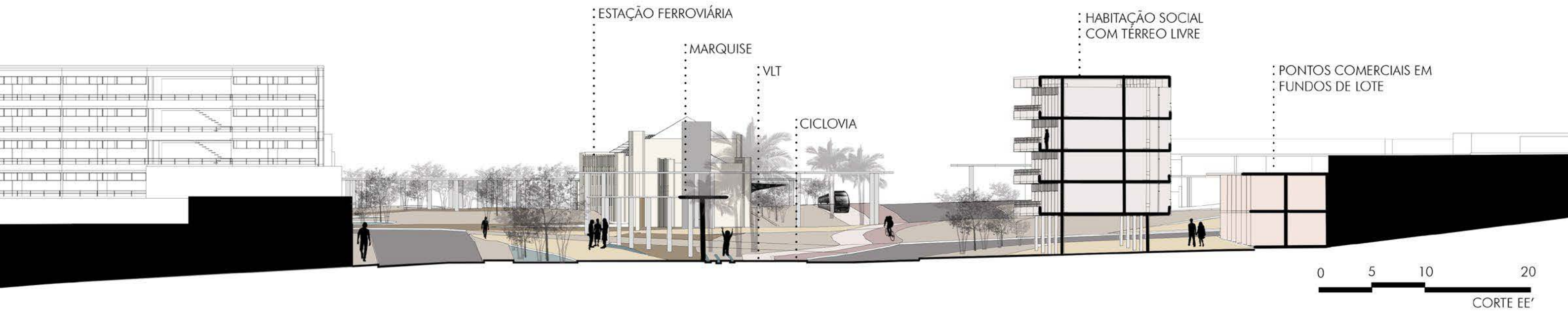
Propõe-se que a lâmina possua térreo livre, como uma forma de aumentar o espaço de circulação de pedestres, estendendo-o para além da praça trilhos e formando uma nova ambiência relacionada aos pontos comerciais propostos nos fundos de lote (1). Esses pontos comerciais estabelecem um novo fluxo na área, direcionando-o para o armazém que está na quadra logo ao lado. Faixas elevadas (3) conectam a praça Trilhos com a quadra em que se encontra o edifício da estação ferroviária e com a praça Primeiro de Maio, buscando-se sempre dar prioridade ao pedestre e fazer com que sua caminhada ocorra em um mesmo nível ao longo de todo o parque e do percurso pelos patrimônios.

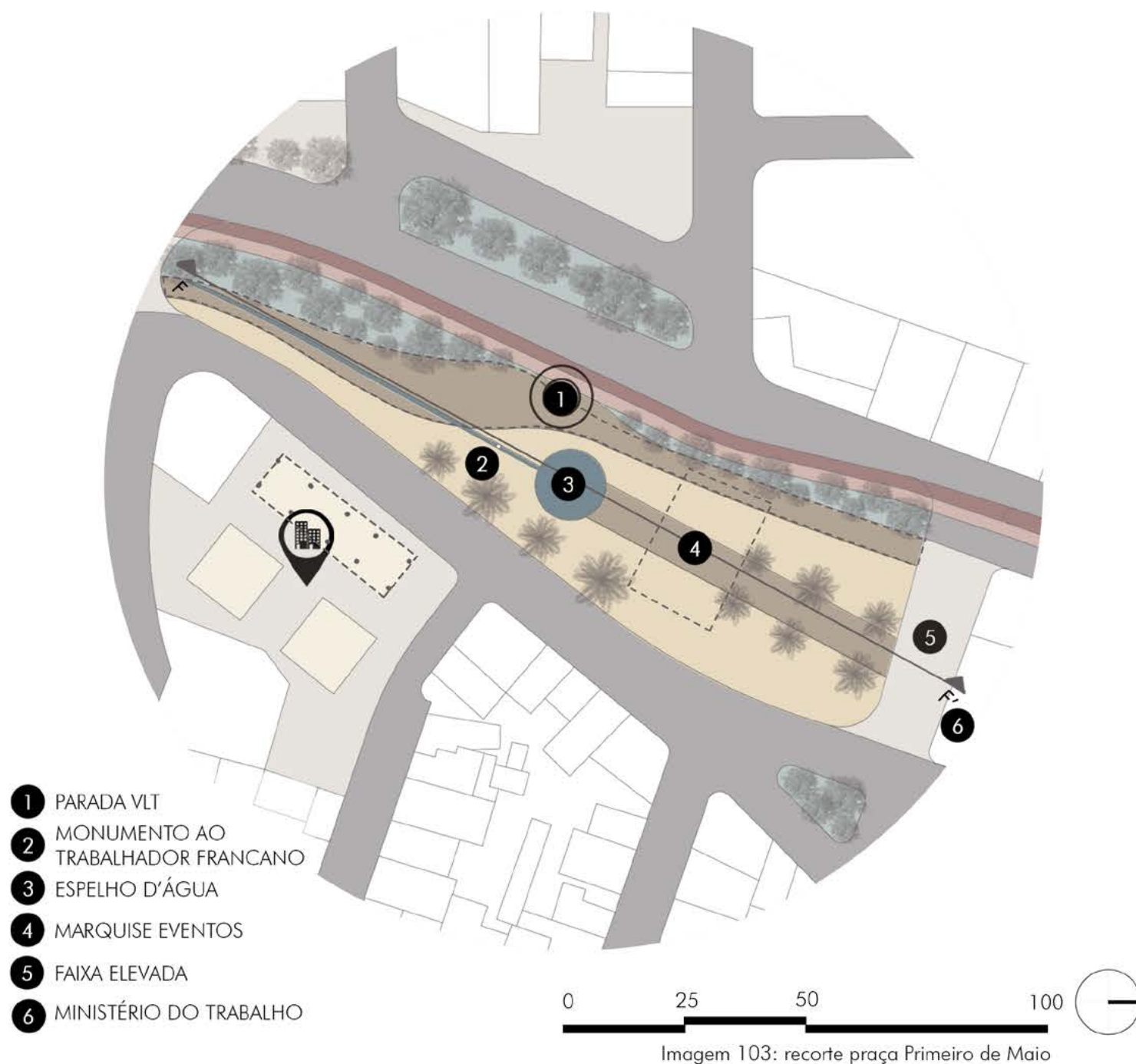


Imagem 101: vista praça Trilhos- bicicletário/ armazém



Imagem 102: vista praça Trilhos (sprinklers)





■ PRAÇA PRIMEIRO DE MAIO

O projeto para a praça Primeiro de Maio parte da ideia de rememorar a história da indústria calçadista de Franca, bem como dos operários que fizeram e ainda fazem parte da construção dessa narrativa. Foi a partir do século XX que a indústria coureiro-calçadista ganhou destaque na economia da cidade e, a partir de então, apenas cresceu, juntamente com a participação da classe trabalhadora no cenário político francano, através da organização de assembleias e greves.

A partir desses dados históricos, o objetivo que guiou o projeto para a área foi fazer com que a praça Primeiro de Maio se tornasse um ponto de encontro, podendo abrigar grandes eventos, manifestações e assembleias. Justamente por isso, propõe-se que haja um ponto de parada do VLT (1), ligando diretamente a praça com outros pontos da cidade, facilitando o acesso a ela e tornando-a um importante local de distribuição de fluxos.

Buscou-se destacar, através do desenho da paisagem, o monumento em homenagem aos trabalhadores francanos (2) e, ao mesmo tempo, enquadrar o edifício do Ministério do Trabalho que se encontra na quadra ao lado (6). Para concretizar o primeiro objetivo, utilizou-se a fonte que já existe atualmente na praça (3), como um ponto de conexão com a narrativa da água que se inicia na Praça Goias, propondo-se que esta corra como um fio, partindo da fonte (3) até a estátua dos trabalhadores, destacando-se, assim, sua presença.

As marquises, outra camada que percorre todo o

parque proposto, chegam à Praça Primeiro de Maio, como um elemento que direciona os fluxos até o ponto de parada do VLT, ao mesmo tempo em que serve de abrigo para as pessoas que percorrem a área, podendo, devido a suas dimensões, abrigar diversos usos, como feiras livres, por exemplo. Apoiada nessa marquise de forma curvilínea, encontra-se outra de maiores dimensões e formato retangular, projetada visando ser um ponto de apoio a grandes eventos.

Quanto ao Ministério do Trabalho, procurou-se dar uma maior visibilidade através do desenho de piso da praça, que parte do espelho d'água (3) em direção ao edifício. Além disso, a grande marquise para abrigar eventos (4), bem como a linha de palmáceas proposta, faz com que haja um jogo de perspectiva que tem como um dos focos o prédio do Ministério do Trabalho. O outro ponto focal é o espelho d'água (3), juntamente com a monumento em homenagem ao trabalhador, marco na paisagem.

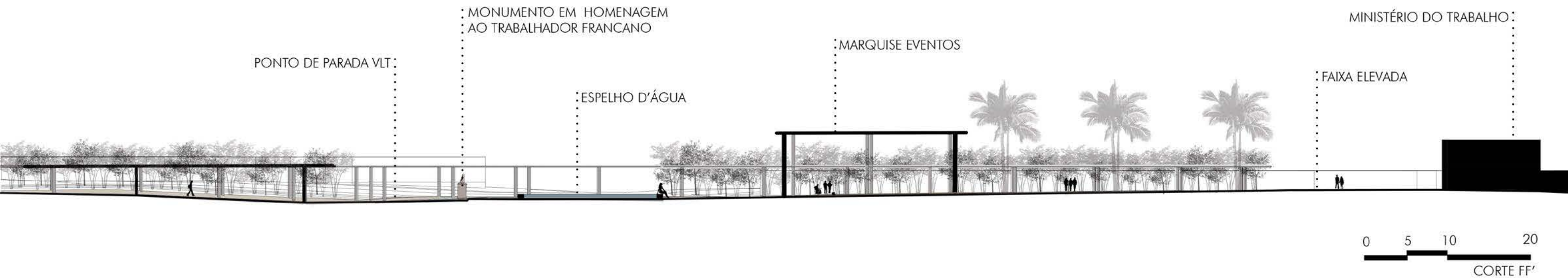
Por fim, deve-se destacar a presença das habitações sociais no terreno abandonado ao lado da praça Primeiro de Maio, o que traz uma maior variedade de usos para a área, já que atualmente predomina o comercial. Assim, procura-se tornar a praça e seu entrono ativos também em períodos nos quais os comércios não estão funcionando, além de construir uma nova forma de relação com a praça. Propõem-se que a lâmina seja sob pilotis, como uma forma de prolongar a sensação de unidade entre a praça e o lote.



Imagem 104: vista praça Primeiro de Maio (monumento trabalhadores/ parada VLT)



Imagem 105: vista praça Primeiro de Maio (marquise eventos)



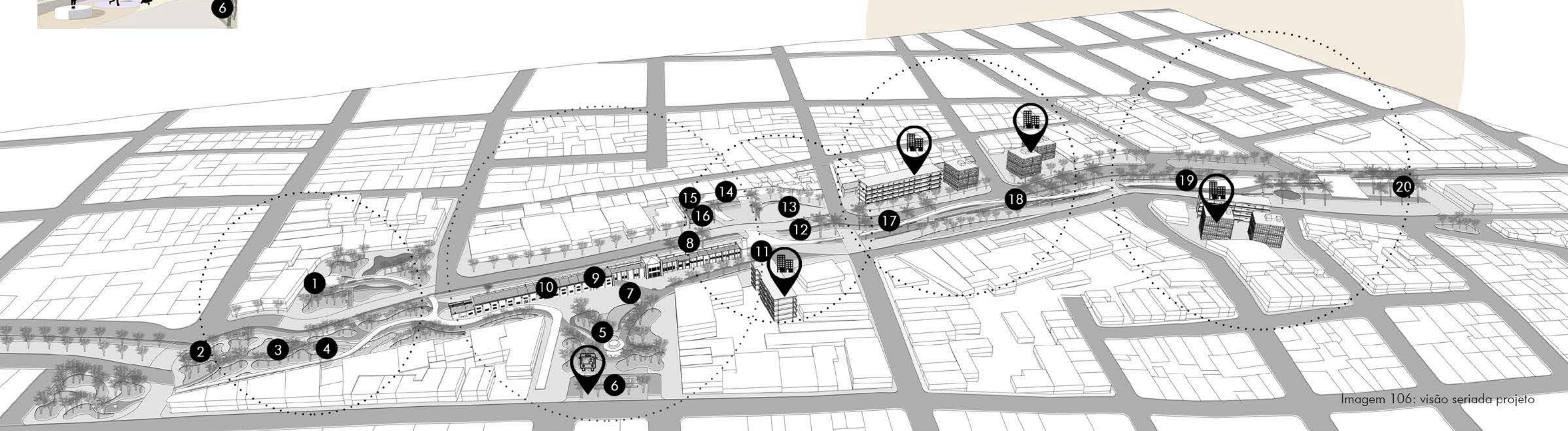
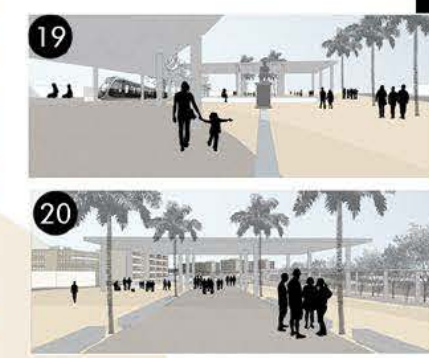
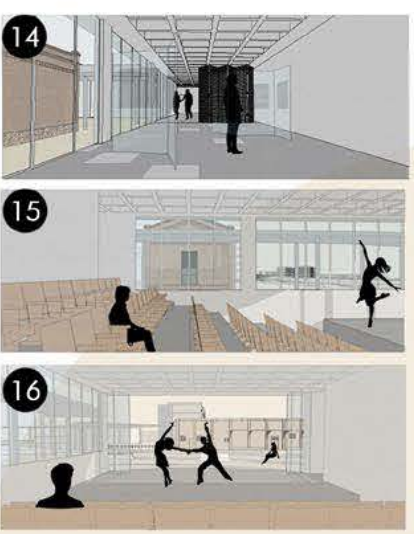
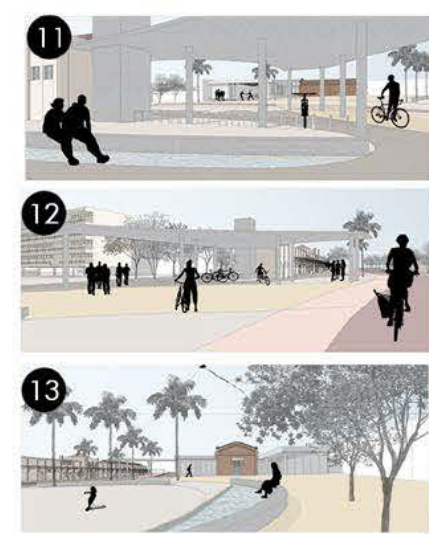
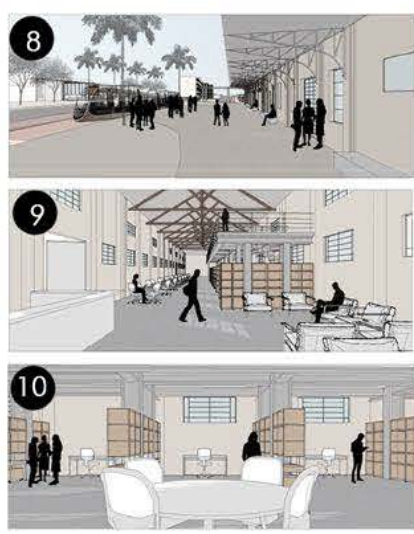
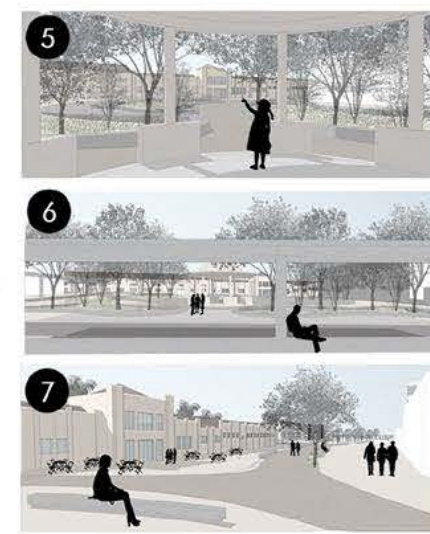
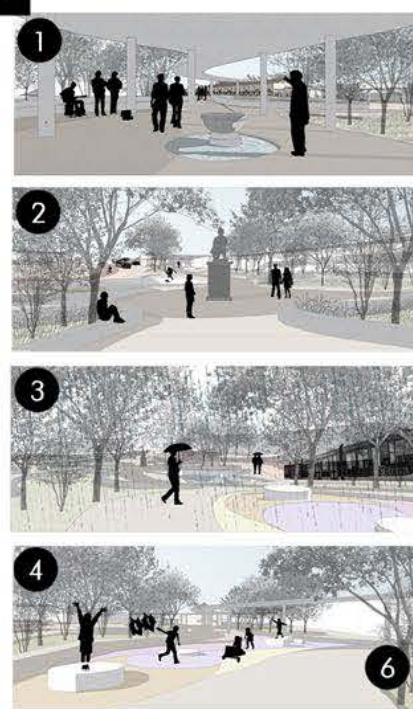


Imagem 106: visão seriada projeto

05

■ REFERÊNCIAS PROJETUAIS



■ ARMAZÉM: REFERÊNCIAS



■ COMPLEXO KKK
Localização: Registro- SP
Arquiteto: Brasil Arquitetura
Ano: 1996



■ MUSEU DO PÃO
Localização: Ilópolis- RS
Arquiteto: Brasil Arquitetura
Ano: 2005



■ CARRÉ DE ART
Localização: Nîmes
Arquiteto: Norman Foster
Ano: 1993

■ REFERÊNCIAS: PRAÇA TRILHOS | PRAÇA PRIMEIRO DE MAIO



■ PRAÇA PAÍSES CATALÕES
Localização: Países Catalães
Arquiteto: Hélio Piñon
Ano: -



■ PRAÇA U-CENTER
Localização: Pequim
Arquitetos: Z+T Studio
Ano: 2016

06

- LISTA DE FIGURAS
- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



■ LISTA DE FIGURAS

Todas as imagens são da autora, exceto:

Imagem 1: Vista aérea centro Franca- Fonte: Acervo da cidade de Franca

Imagem 2: Mapa ferrovias estado de SP- Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984Fepasa.shtml>>, adaptado pela autora . Acesso em: 22 ago. 2020

Imagem 3: Mapa Ferrovia Região de Franca- Fonte: Acervo da cidade de Franca

Imagem 5: Jardim Botânico- Fonte: Relação dos patrimônios tombados no município de Franca, CONDEPHAT, setembro de 2016.

Imagem 7: Poço de abastecimento- Fonte: Relação dos patrimônios tombados no município de Franca, CONDEPHAT, setembro de 2016.

Imagem 10: Capela Sta. Cruz- Fonte: Relação dos patrimônios tombados no município de Franca, CONDEPHAT, setembro de 2016.

Imagem 11: Escola Barão- Disponível em: < <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/05/02/divisao-das-ferias-em-sp-secretario-da-educacao-e-professores-comentam-pros-e-contras.ghtml> >. Acesso em: 15 ago. 2020

Imagem 13: Clube dos Bagres- Disponível em: < <https://nufeu.wordpress.com/2016/06/03/clube-dos-bagres/> >. Acesso em: 15 ago. 2020

Imagem 16: Vista aérea Franca- Fonte: Acervo da cidade de Franca

Imagem 37: Vista aérea Estação de Franca- Fonte: Acervo da cidade de Franca

Imagens 52,53: Museu da Água de Lanjarón, Juan Domingo Santos- Disponível em: < <https://www.archdaily.com/160456/water-museum-juan-domingo-santos> >. Acesso em: 23 ago. 2020

Imagens 54, 55: Abrigo para Ruínas em Ur, Peter Zumthor- Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/884145/video-apresenta-um-dos-primeiros-projetos-de-peter-zumthor-construido-sobre-antigas-ruinas-romanas> >. Acesso em: 23 ago. 2020

Imagens 56, 57, 58, 59, 60: Museu Estação Mairinque- Disponível em: <<http://siaa.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/>>. Acesso em: 20 ago. 2020

Imagem 79: Estação Ferroviária - Fonte: Acervo da cidade de Franca

Imagem 107: Complexo kkk, Brasil Arquitetura- Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#> >. Acesso em: 20 ago. 2020

Imagem 108: Museu do Pão em Ilópolis, Brasil Arquitetura- Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#> >. Acesso em: 20 ago. 2020

Imagem 109: Carré de Art em Nîmes, Norman Foster- Disponível em: <<https://www.fosterandpartners.com/projects/-carre-d-art/> >. Acesso em: 20 ago. 2020

Imagem 110: Praça Países Catalães, Hélio Piñon- Disponível em: <<https://arquiscopio.com/archivo/2012/06/25/plaza-de-los-paises-catalanes/?lang=en>>. Acesso em: 20 ago. 2020

Imagem 111: Praça Países Catalães, Hélio Piñon- Disponível em: < <https://lemanoiralexandra.com/2012/04/18/precedent-placa-dels-paisos-catalans-barcelona/> > Acesso em: 20 ago. 2020

Imagem 112: Praça U-Center, Z+T Studio- Disponível em: www.ztsla.com ■

■ REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação e Restauro Urbano: intervenções em sítios históricos industriais* – São Paulo: Fap- Unifesp: Edusp, 2013.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro* – Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.
- KUHL, Beatriz Mugayar. *História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos*. R. CPC, São Paulo, v. 1, p. 16-40, nov. 2005/ abr. 2006.
- GUILHERMINO, Leila. *Atmosferas arquitetônicas: projeto e percepção na obra de Peter Zumthor*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.
- PALLASMAA, Juhani. *Os olhos da pele: a arquitetura dos sentidos*; tradução: Alexandre Salvaterra- Porto Alegre: Bookman, 2011.
- MONTANER, Josep Maria. *Do diagrama às experiências, rumo a uma arquitetura de ação*, 2017.
- MARTÍNEZ, Carlos. *Proyecto e história: dialogías encontradas*. Dissertação (Doutorado em Arquitetura) – Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2015.
- CARSALADE, Flavio. *Desenho contextual: uma abordagem fenomenológico- existencial ao problema da intervenção e restauro em lugares especiais feitos pelo homem*. Dissertação (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia (UFBA).
- NESBITT, Kate. *Uma nova agenda para a arquitetura*, 2013.
- FORTUNA, Carlos. *Identities, percursos, paisagens culturais*.
- CUNHA, Claudia. *Alois Riegl e "O culto moderno dos monumentos"*. Revista CPC, São Paulo, v.1, n.2, p. 6-16, maio/ out, 2006.
- PELEGRINI, Sandra. *O Patrimônio Cultural e a materialização das memórias individuais e coletivas*. UNESP- FCLAs, v. 3, n. 1, p.87, 2007.
- SILVA, Rafaela Rogato Rondon. *Bens ferroviários de Mairinque: análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista (UNESP), Bauru, 2017.
- CHIQUITO, Elisângela de Almeida. *Expansão Urbana e Meio Ambiente nas cidades não metropolitanas: o caso de Franca- SP*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos (USP), São Carlos, 2006.
- TOSI, Pedro Geraldo. *Capitais no interior: Franca e a História da indústria coureiro-calçadista (1860-1945)*. Dissertação (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, 1998.

- FILHO, Aurelino José Ferreira Filho. *Os velhos curtumeiros da cidade de Franca- SP. Trabalho e experiência 1940-1980*. Dissertação (Doutorado em História Social) – Pontifício Universidade Católica de São Paulo (PUC), São Paulo, 2007.
- FOLLIS, Fransérgio. *Cidade e cidadania: Franca (1890-1996)*. Dissertação (Doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual Paulista (UNESP), Araraquara, 2007.
- CUNHA, Máisa Faleiros da Cunha. *Demografia e família escrava. Franca- SP, século XIX*. Dissertação (Doutorado em Demografia) – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, 2009.
- NOGUEIRA, Antonio. *O campo do patrimônio cultural e a história: itinerários conceituais e práticas de preservação*. Antíteses, vol. 7, n. 14, julho-dezembro, p. 45-67, Londrina, 2014.
- BONIN, Jiani. *Mídia e memórias: delineamentos para investigar palimpsestos midiáticos de memória étnica na recepção*. Revista Fronteiras- estudos midiáticos VIII (2), maio/ agosto 2006.
- LIRA, Flaviana. *Autêntico para quem? A noção de autenticidade do patrimônio cultural na contemporaneidade*. São Paulo, UNESP, v. 14, n. 2, p.272-298, julho- dezembro, 2018.
- CURY, Paula; MORAES, Fernanda. *Valorização e Preservação do Patrimônio Cultural e dos desafios da contemporaneidade*. Simpósio Nacional de História- ANPUH, São Paulo, julho 2011. ■

O LEITO FERROVIÁRIO E SUAS NARRATIVAS: COSTURAS URBANAS EM FRANCA-SP

GABRIELA ASSUNÇÃO CINTRA

■ FRANCA

No contexto do estado de São Paulo, a cidade de Franca faz parte dos municípios de porte médio que ampliaram sua presença na rede urbana paulista a partir de 1970. Consiste em um pólo de atração isolado, ou seja, não tem seu desenvolvimento diretamente vinculado à metrópole, mas possui base econômica relevante na escala nacional, além de polarizar cidades em seu entorno.

Devido à sua proximidade com Ribeirão Preto e com a fronteira de Minas Gerais, Franca constituiu-se em um importante centro de redistribuição de produção, tendo sofrido o impacto da marcha do café e integrado-se à economia cafeeira, bem como ao complexo ferroviário que se expandia simultaneamente.

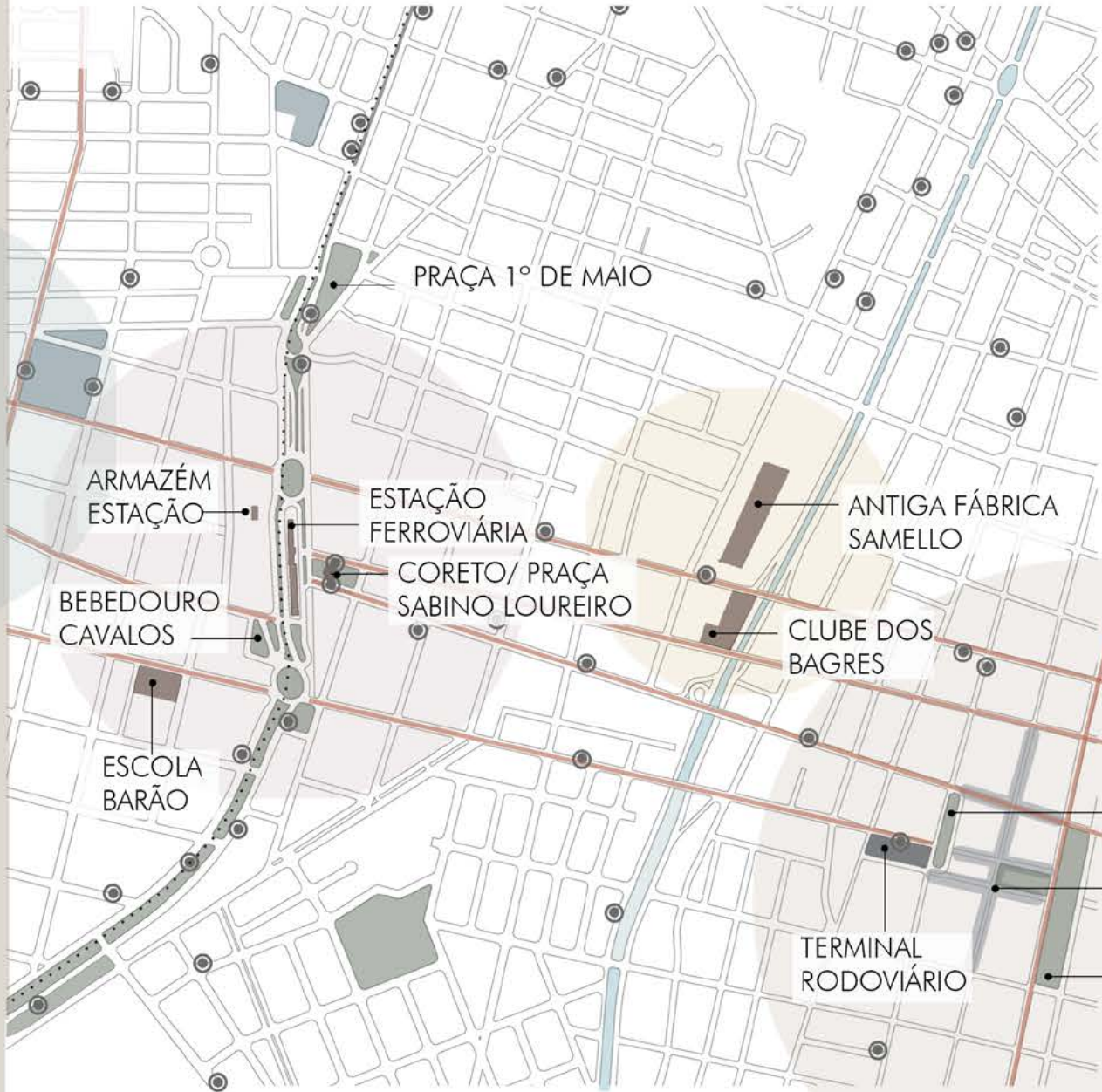
A cidade passou por dois momentos importantes em seu processo de expansão urbana, tendo o primeiro deles ocorrido na virada do século XIX, justamente com a chegada da linha férrea e o desenvolvimento da economia baseada no cultivo do café. O segundo ocorreu a partir da década de 1950 quando houve a intensificação da atividade industrial calçadista. Nessa época, a cidade passou por um período de grande impulso demográfico, resultado tanto da migração campo-cidade quanto de outras áreas urbanas. No entanto, tal processo de expansão não contou com um plano geral, ocorrendo de maneira fragmentada a partir da aprovação de loteamentos pontuais, característicos da chamada "indústria do lote legal" (FELDMAN apud CHIQUITO), o que resultou em uma área urbana marcada pela justaposição de loteamentos.

"Um dia um silvo de locomotiva gritou nos escarpados próximos, alarmando a moma quietude dos espigões... A cidade teve, desde então, um como que sobressalto e edificações começaram a repontar... Após os portugueses da linha férrea empregados no solapar de terrenos, aplainando os caminhos por onde a civilização teria de correr em cima dos trilhos e de dormentes, chegaram os piemonteses, lombardos e napolitanos..."

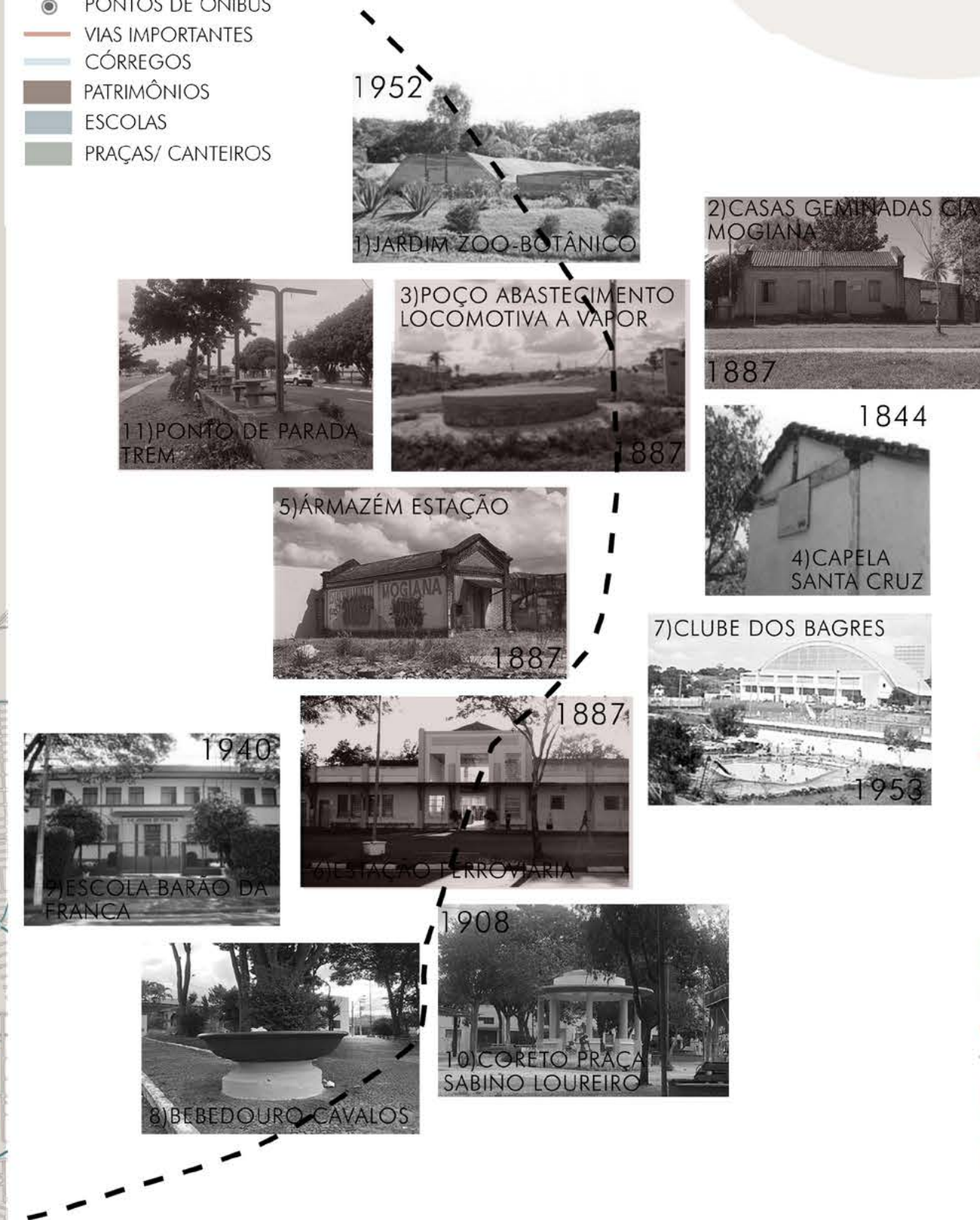
"O bulício da vida nova que se agitava impedia de ouvir-se o rechino sonolento e monótono dos carros de bois... era o ruído confuso da cidade no apitar das máquinas resfoleantes, lançando ao ar pelas chaminés compridas, baforadas escuras de fumaça."

AZEVEDO, Alberto de. Página antiga: a terra natal. In: Palma. Vital (Org.). Almanach de Franca (1912). Op. Cit. p. 107-113 apud TOSI (1998)

- PONTOS NODAIS
- MARCOS
- LIMITES
- CAMINHOS IMPORTANTES DE CONEXÃO ENTRE AS PARTES DA CIDADE SEPARADAS PELO ANTIGO LEITO FERROVIÁRIO
- RIOS
- BAIRRO DISTRITO INDUSTRIAL



- PONTOS DE ÔNIBUS
- VIAS IMPORTANTES
- CÓRREGOS
- PATRIMÔNIOS
- ESCOLAS
- PRAÇAS/ CANTEIROS



■ O BAIRRO DA ESTAÇÃO

O Bairro da Estação surgiu em 1887, juntamente com a chegada da Companhia Mogiana à cidade de Franca. Devido à presença da Estação Ferroviária, tornou-se um ponto de atração populacional, despertando o interesse, principalmente, dos imigrantes que chegavam até a cidade. Com isso, o desenvolvimento econômico e povoamento dessa região se deram de forma quase instantânea ao seu surgimento, sendo as atividades comerciais da época marcadas pelo dinamismo, englobando desde armazéns para a venda de produtos agrícolas até pensões, hotéis, bares, cinemas e pequenas oficinas e manufaturas. Posteriormente surgiram as primeiras indústrias do bairro, que juntamente com as outras atividades que vinham se desenvolvendo, contribuíram para que o local se tornasse um pólo econômico capaz de concorrer com o Centro da cidade.

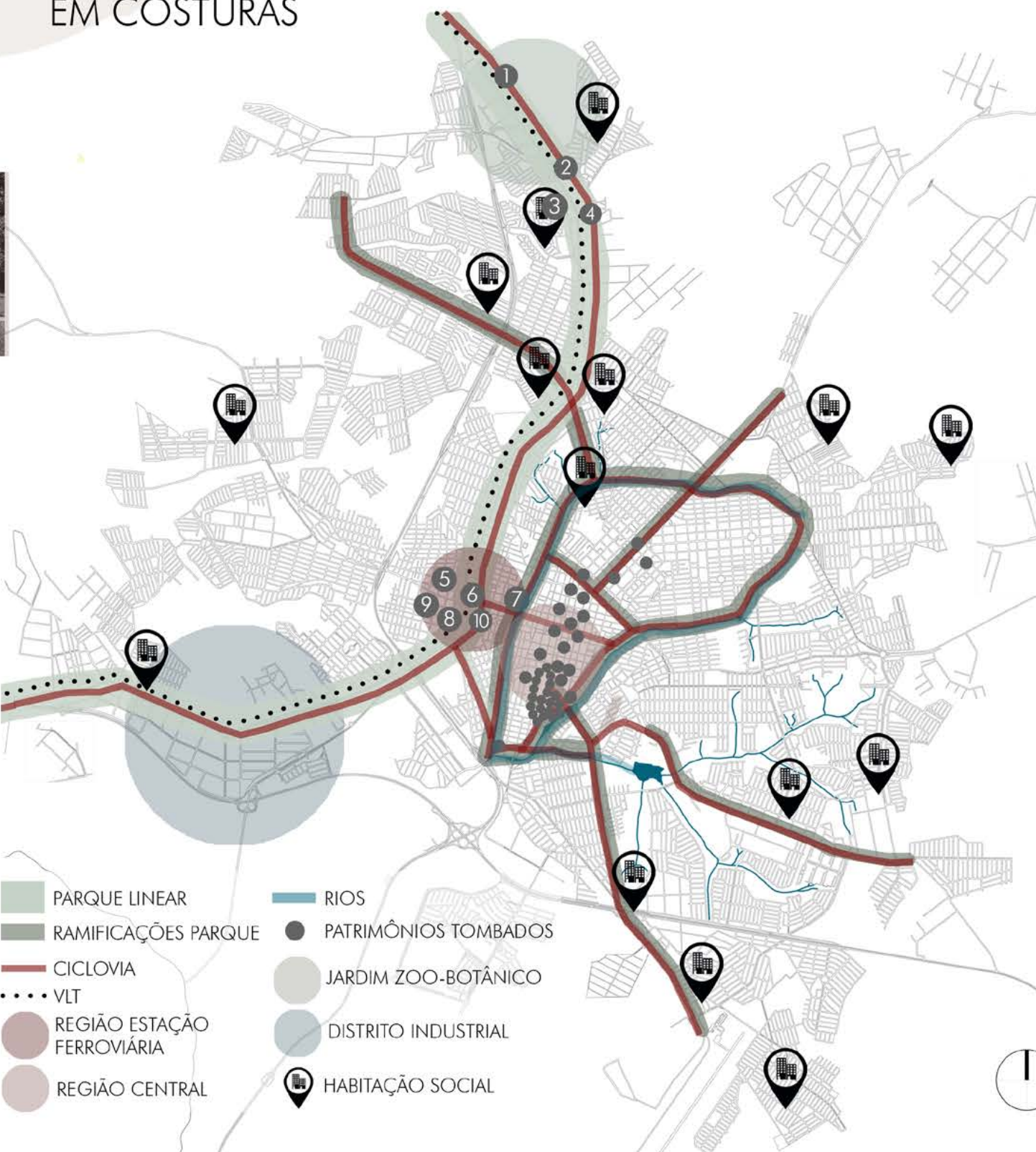
Atualmente, o Bairro da Estação continua sendo um importante pólo comercial, contando com uma série de estabelecimentos ao longo da avenida que acompanha os canteiros onde antigamente corriam os trilhos do trem.

A região que se encontra entre a Estação Ferroviária e o Centro da cidade é marcada pelo uso misto do solo, com predominância para as atividades comerciais. Já a área situada a oeste do edifício, é composta principalmente por residências e pela presença de escolas, entre elas a Barão da Franca, patrimônio tombado.

Com base nisso, é possível destacar algumas vias as quais constituem-se em importantes eixos de conexão entre equipamentos ou entre diferentes áreas da cidade. O primeiro eixo ocorre paralelamente ao edifício da Estação, conectando algumas das escolas do Bairro. As vias destacadas perpendicularmente à Estação dividem-se entre as que ligam esse edifício e seu entorno aos equipamentos escolares e as que os conectam ao Centro da Cidade, chegando até o Terminal de Ônibus Ayrton Senna e ao calçadão, ou passando por outros pontos que se destacam na paisagem urbana, como o Clube dos Bagres, patrimônio tombado, e a antiga Fábrica Samello, importante marco na história de Franca.

O local é marcado pela presença de diversos patrimônios que, no entanto, encontram-se abandonados em meio às avenidas de fluxo intenso de carros, as quais contam com a presença de diversas vias de circulação, o que acaba por proporcionar um ambiente totalmente hostil aos pedestres. O edifício da Estação Ferroviária está totalmente isolado no centro da avenida, passando quase como um borrão por quem percorre o local de carro e tendo sua visualização, bem como alcance prejudicados para os pedestres.

■ PARQUE LINER: TRANSFORMANDO BARREIRAS EM COSTURAS



■ ENTORNO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FRANCA:
O PROJETO

O partido do projeto para a região da Estação Ferroviária estrutura-se a partir de uma narrativa que busca associar a história da cidade aos patrimônios tombados e espaços públicos que estão localizados em seu entorno, como uma forma de aproximação do conceito de Genius Loci proposto por Norberg Schulz. Assim, ao longo do percurso proposto, o projeto procura associar diversas diretrizes para a construção de atmosferas arquitetônicas que se aproximem ao máximo da concretização do Genius Loci, ressaltando as paisagens que se associam às especificidades dos edifícios e monumentos históricos e reforçando a “personalidade” dessas diferentes áreas.

O primeiro ponto desse percurso é a Praça Goiases, na qual está localizado o bebedouro para cavalos, e remota à história do século XVIII, época em que Franca ainda era um entreposto comercial e servia como pouso para os bandeirantes. O segundo e terceiro pontos, que englobam a Estação Ferroviária, o coreto e o armazém, se associam à chegada dos trilhos da Mogiana à cidade, ao final do século XIX e início do XX, bem como a Praça Trilhos, que é um espaço público proposto também com o intuito de rememorar esse momento histórico. A narrativa termina na Praça Primeiro de Maio que, por sua vez, representa a cidade de Franca na época da ascensão da indústria calçadista, bem como a força que a classe trabalhadora conquistou na cidade nesse período.

A água, assim como as marquises, os desenhos de piso e o paisagismo, aparecem como elementos de projeto que costuram as diferentes histórias presentes nos locais, direcionando o percurso e contribuindo para a realização de conexões entre os diferentes edifícios e monumentos. Em conjunto, esses elementos são responsáveis por proporcionar diversas experiências ao longo do caminho, além de enfatizar relações composições que, muitas vezes, acabam passando despercebidas. Tudo isso por meio do enquadramento dos monumentos e de suas paisagens, direcionando o olhar do pedestre.

A narrativa na escala do bairro insere-se na que ocorre em escala urbana, a qual vai desde o Distrito Industrial, até o Jardim Botânico, apresentada na segunda parte deste caderno. Assim, a ciclovia e o VLT, importantes modais de transporte, conectam o entorno da Estação com as outras áreas da cidade localizadas ao longo do antigo leito ferroviário e se relacionam com o segundo ponto proposto, composto pela estação ferroviária e pela Praça Sabino Loureiro, onde encontra-se o coreto e pontos de ônibus. Tal ponto é responsável pela conexão do Bairro da Estação com outras regiões da cidade, por meio do transporte coletivo, podendo-se destacar a que ocorre com o Centro, chegando até o Terminal de Ônibus Ayrton Senna.

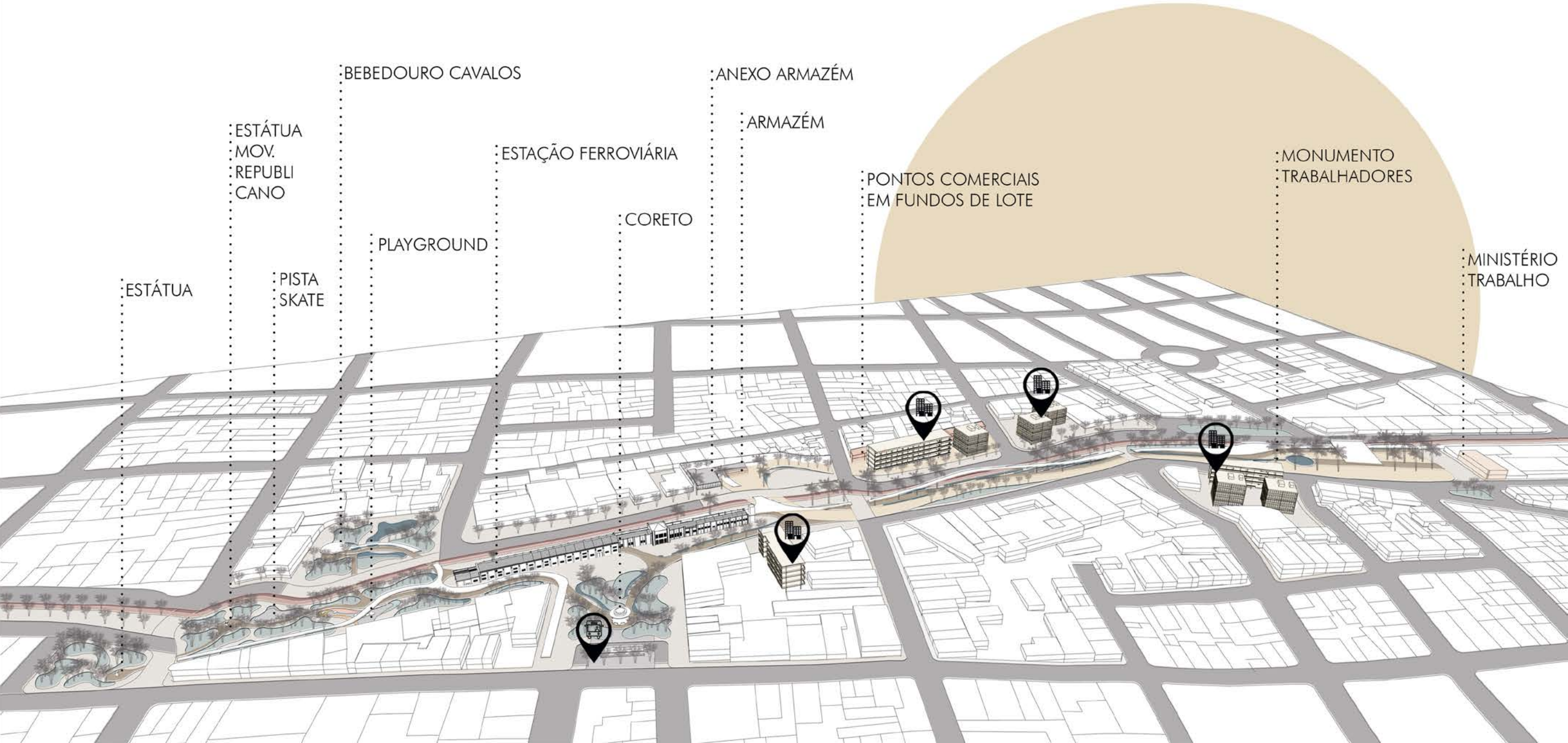
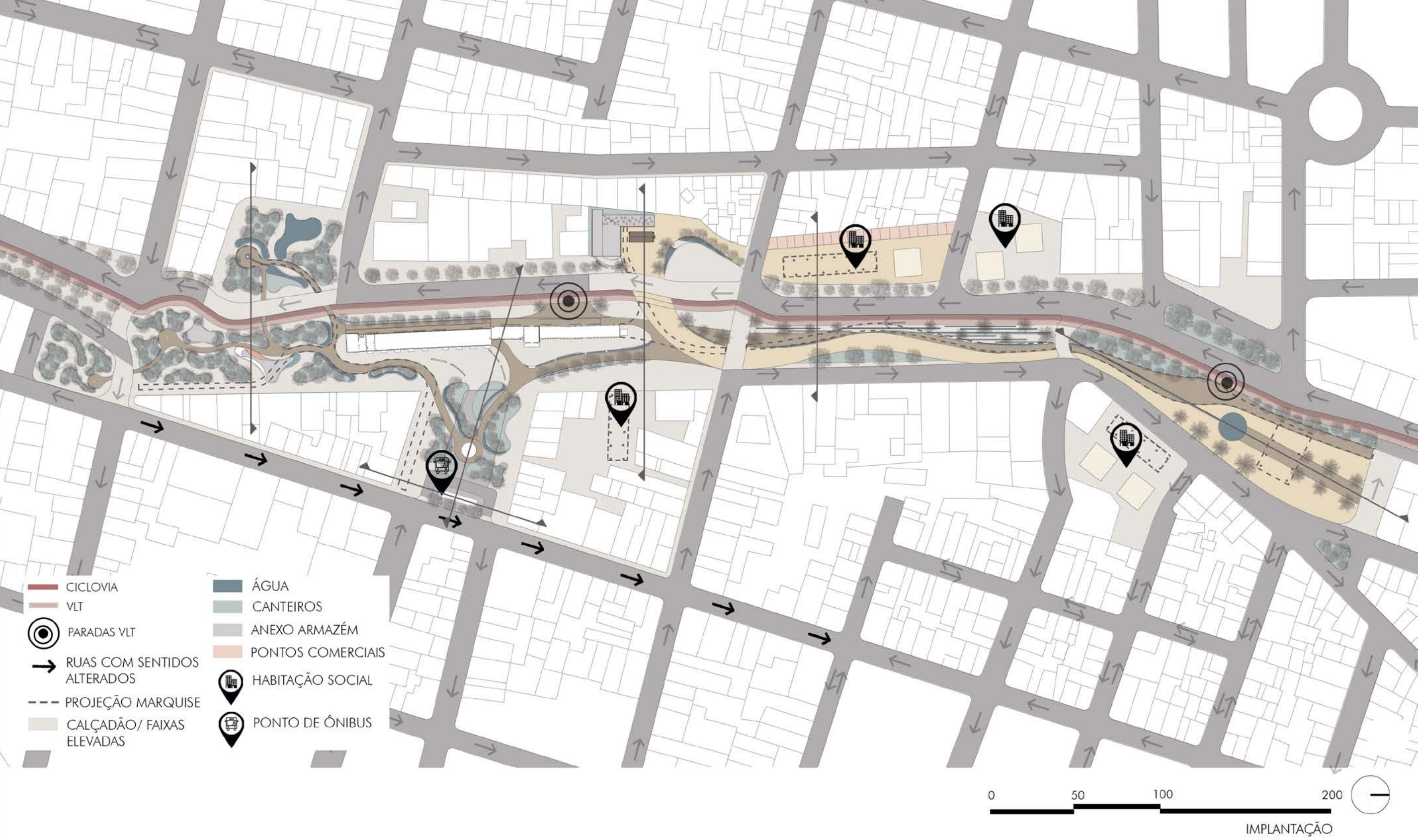
Outro fator estruturante da proposta é a inclusão das populações mais pobres, a partir da implantação de

habitações de Interesse Social em terrenos ociosos ou pontos de estacionamento que se localizam às margens do leito ferroviário, indo contra a lógica de especulação imobiliária responsável pela grande quantidade de terrenos subutilizados inseridos no tecido urbano consolidado. Dessa forma, procura-se garantir o direito dessa classe de usufruir de áreas qualificadas urbanística e culturalmente, dotadas de equipamentos e infraestruturas que, muitas vezes, são ausentes nas áreas periféricas da cidade onde atualmente a maioria das Habitações de Interesse Social estão implantadas.

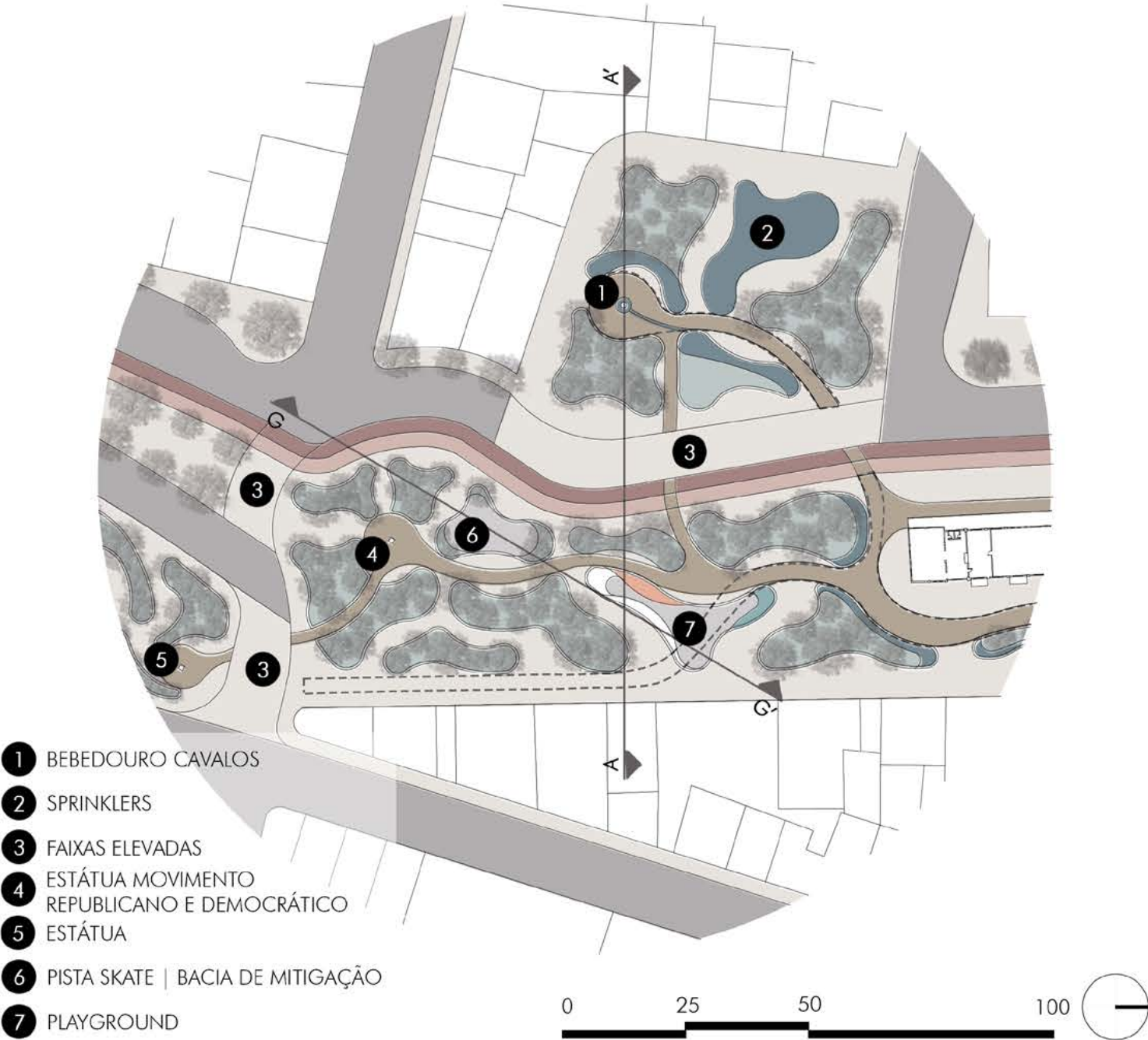
Para embasar o partido do projeto, recuperou-se os estudos inerentes ao patrimônio em sua escala urbana, que se consolidaram durante o século XIX e se fortaleceram durante o século XX, os quais ressaltam a importância do entorno e das relações de composição para a plena consolidação do significado dos edifícios ou monumentos. Assim, retomando esse conceito de ambiência a partir da teoria proposta por Cesare Brandi, foi possível estabelecer uma relação entre patrimônio e fenomenologia, ou seja, sua aproximação em relação aos sentimentos e sensações dos indivíduos.

O potencial fenomenológico relacionado à arquitetura patrimonial, segundo Nesbitt (2013) contribui para a ativação dos sistemas perceptuais condicionados pela cultura e determinados pelo lugar, dotando o ambiente de significado, através da retomada de lugares específicos com atmosferas e caracteres peculiares. Nesse sentido, o projeto procura aproximar as pessoas dos edifícios históricos, bem como dos espaços públicos ao seu redor, por meio da construção de uma experiência de percurso que estimule os sentidos e desperte um sentimento de identificação em relação aos cinco pontos propostos, estimulando a apropriação e uso desses espaços, bem como despertando memórias relativas à história e aos valores simbólicos da cidade de Franca, que colaborem para o aumento do sensação de pertencimento ao lugar, bem como para a valorização dos patrimônios históricos.

Para consolidar a proposta, recuperou-se, os elementos geradores de atmosferas arquitetônicas como forma de potencializar os efeitos subjetivos que o projeto pretende aflorar nas pessoas. Assim, procurou-se trabalhar os conceitos de percepção do macro para o micro, tectônica, iluminação e ritmo, como catalisadores da percepção atmosferas e caracteres peculiares. Nesse sentido, o projeto procura aproximar as pessoas dos edifícios históricos, bem como dos espaços públicos ao seu redor, por meio da construção de uma experiência de percurso que estimule os sentidos e desperte um sentimento de identificação em relação aos cinco pontos propostos, estimulando a apropriação e uso desses espaços, bem como despertando memórias relativas à história e aos valores simbólicos da cidade de Franca, que colaborem para o aumento do sensação de pertencimento ao lugar, bem como para a valorização dos patrimônios históricos.



■ PRAÇA GOIASES



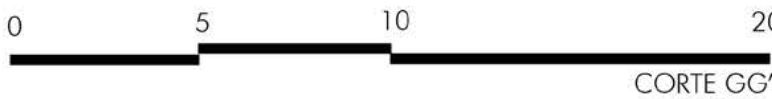
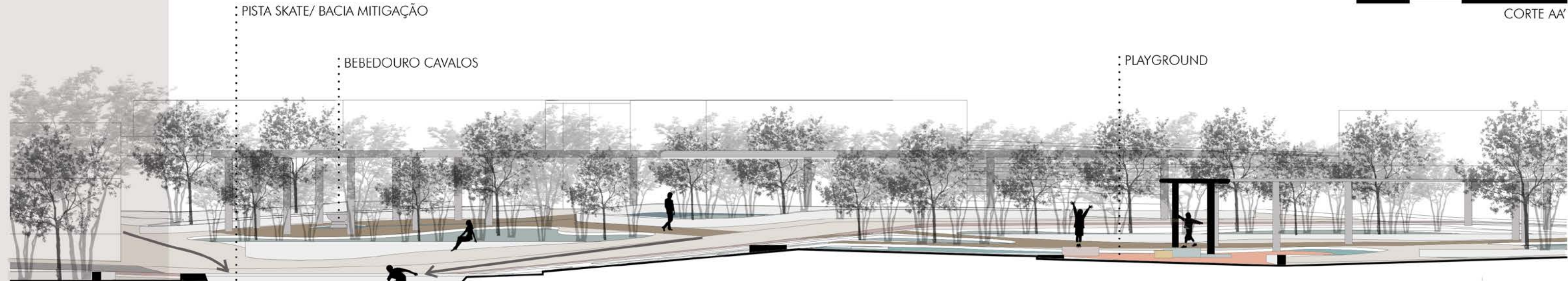
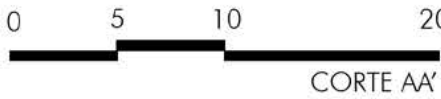
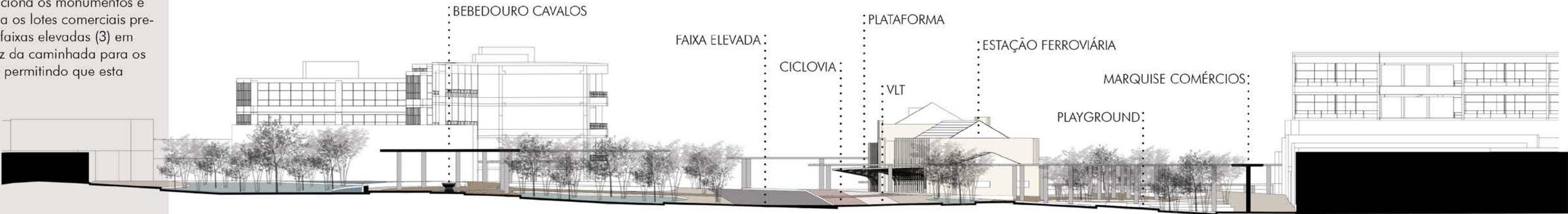
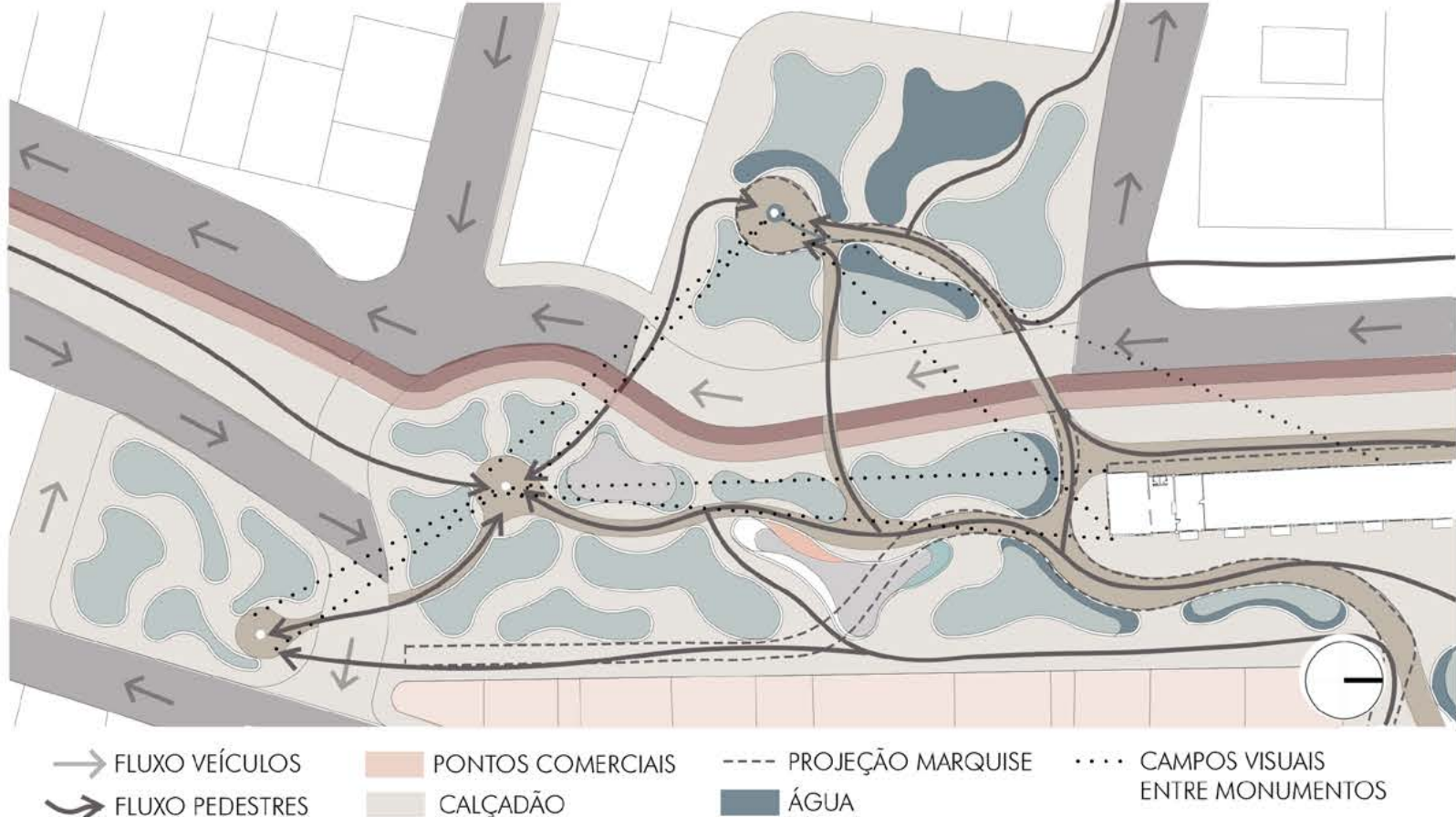
Esse recorte é marcado pela presença do bebedouro para cavalos (1), patrimônio tombado, e duas estátuas, uma em homenagem ao movimento republicano (4) e outra em homenagem a (5). O partido de projeto surge da ideia de rememorar, através do desenho da paisagem, um pouco do que era Franca no século XVIII, quando fazia parte do chamado “caminho dos goiases”. No tempo das bandeiras, Franca servia de pouso para os tropeiros que seguiam de São Paulo em direção a Goiás e ao Mato Grosso em busca de ouro e o bebedouro para cavalos funcionava como um ponto de parada para que os animais de carga matassem a sede. Nessa época, a cidade ainda era um local pouco explorado, com sua paisagem marcada basicamente pela presença dos rios que a cortavam e da natureza que os cercavam.

A partir desse dado histórico, buscou-se despertar em quem percorre o projeto a sensação de um local inexplorado, marcado pela presença massiva de vegetação, bem como da água. Quanto ao programa, propõem-se que seja lúdico, com um ponto de sprinklers (2), um playground (7) e uma pista de skate (6), que serve também como bacia de mitigação.

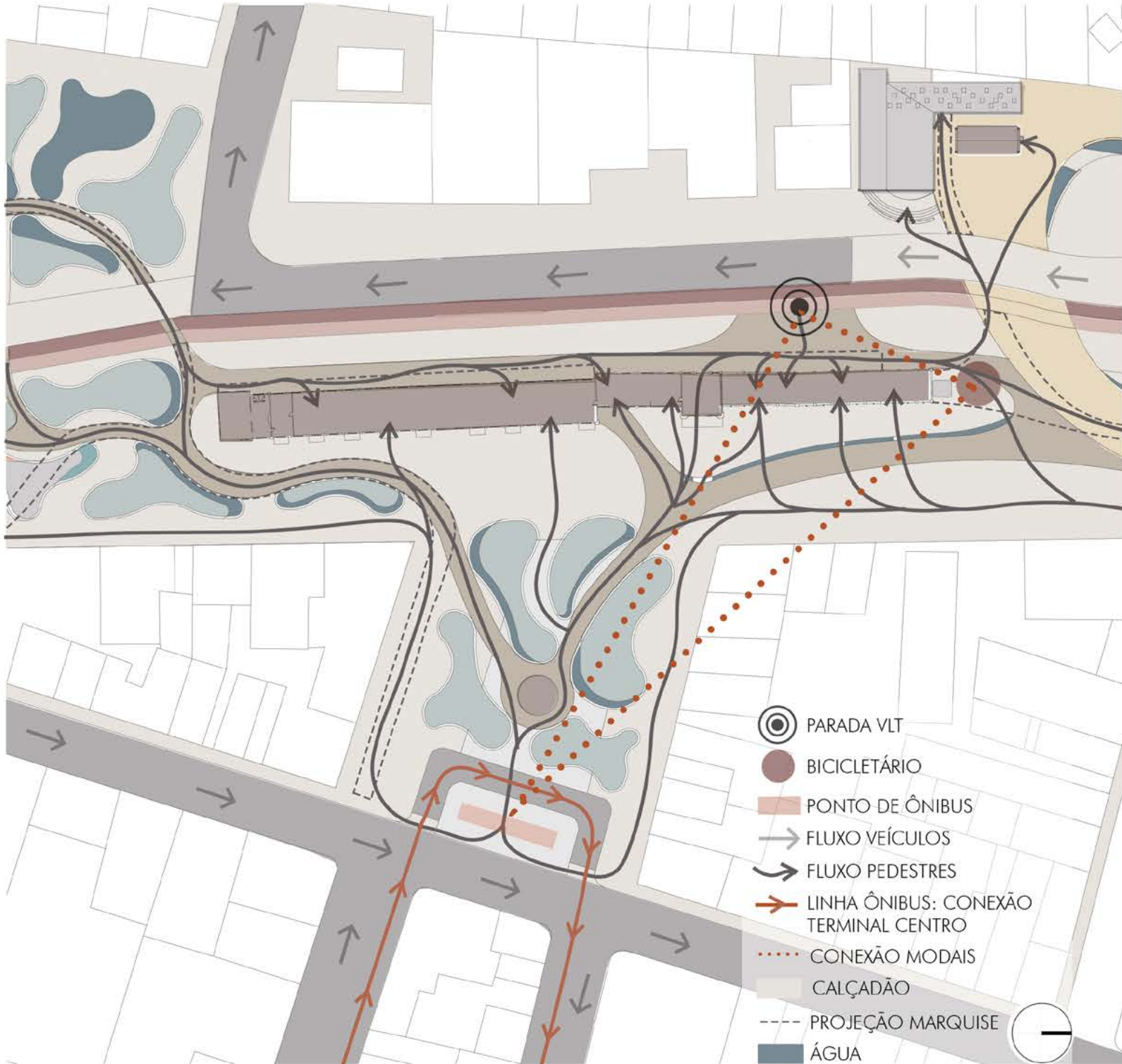
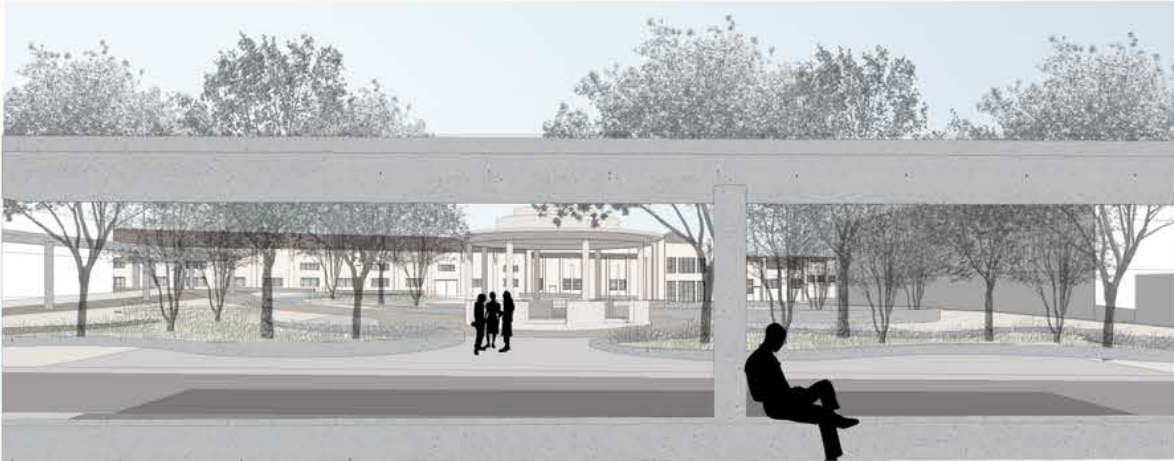
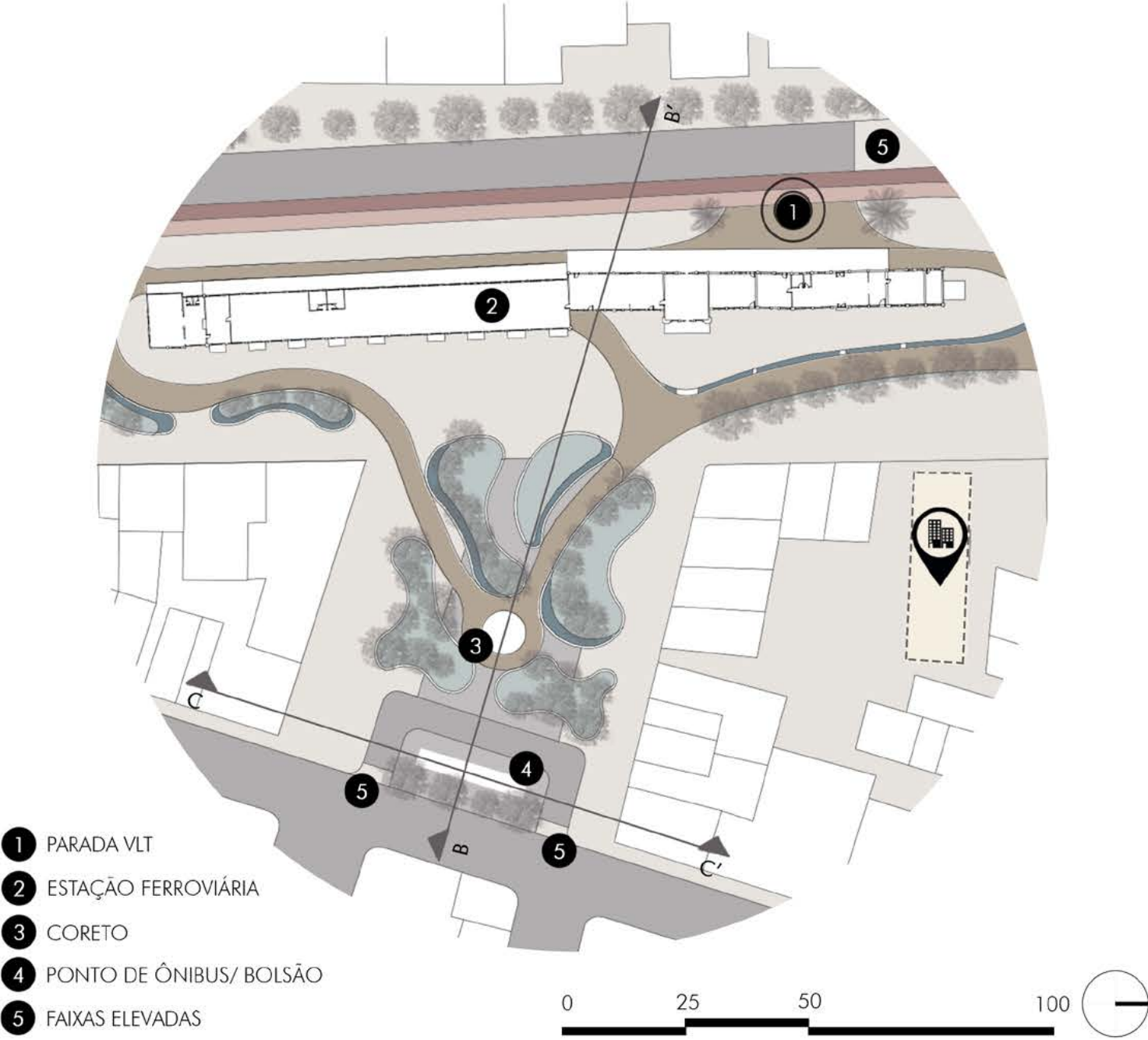
Atualmente, a área que engloba a chamada Praça Goiáses é marcada pela presença de canteiros fragmentados em meio às vias, não se constituindo em espaços qualificados. A primeira ação projetual visando alterar tal situação foi agregar entre si os canteiros da área onde está localizado o bebedouro para cavalos (1) e os mesmos com os lotes da quadra que se encontra ao lado, em uma tentativa de fazer com que possa ser criada uma ambiência no entorno desse patrimônio, ao mesmo tempo em que possibilita que os pedestres circulem de forma livre pelo espaço. O fato de os lotes ao redor serem, em sua maioria, residenciais, faz com que a rua que existia no perímetro da quadra que faz divisa com a praça, servisse basicamente para acesso a essas moradias. Assim, optou-se por dar prioridade para o pedestre, a partir da proposta de um piso em mesmo nível, que, devido ao desenho paisagístico, ainda permite o acesso aos lotes por

meio de veículos.

A mesma ação projetual ocorreu com a área onde se encontra a estátua em homenagem ao movimento republicano (4) e o edifício da estação ferroviária. Assim, houve um remembramento dos canteiros e a eliminação de algumas vias de circulação de veículos, propondo novos fluxos para os automóveis. Com isso, pôde-se criar um enorme calçadão, que relaciona os monumentos e que, ao mesmo tempo, engloba os lotes comerciais presentes. A proposta de grandes faixas elevadas (3) em meio às ruas, favorece a fluidez da caminhada para os pedestres ao longo do parque, permitindo que esta ocorra em um mesmo nível.



■ ESTAÇÃO FERROVIÁRIA | PRAÇA SABINO LOUREIRO

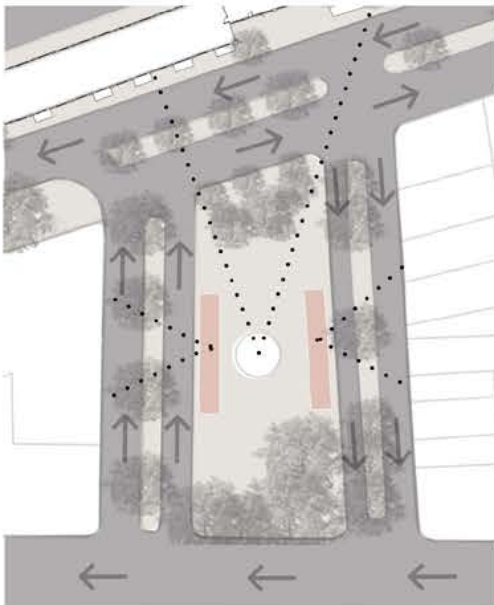


Atualmente, o edifício da estação ferroviária encontra-se em situação de abandono, além de estar totalmente isolado em meio às vias de circulação de veículos ao seu redor. O projeto para essa área parte da intensão de facilitar o acesso de pedestres à estação ferroviária, integrando-a na nova dinâmica de circulação de pedestres proposta ao longo do parque e fazendo com que o edifício faça parte de um grande calçadão, que engloba, também, a praça Sabino Loureiro. Assim, foi realizado um remembramento das quadras ao redor da estação e da praça, eliminando algumas vias de circulação de veículos e reorganizando seus fluxos, além de propor a implantação de um bolsão de ônibus. Tudo isso, pensando-se sempre no incentivo ao uso de transportes públicos e coletivos, como o VLT, a ciclovia e os ônibus, todos funcionando como uma grande rede de mobilidade urbana que tornará o deslocamento para diferentes pontos da cidade eficiente e agradável, fazendo com que haja uma consequente diminuição do uso de carros como principal meio de locomoção.

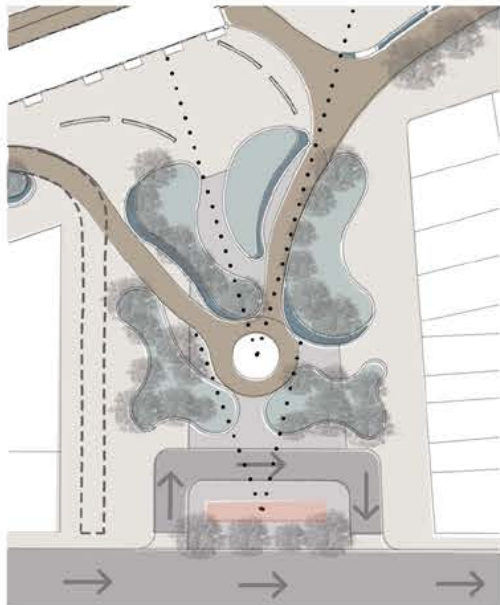
Os desenhos de piso, aparecem como importantes pontos direcionadores da caminhada e delimitadores de espaços, ressaltando os principais acessos ao edifício da estação e conectando-os também com o coreto da Praça Sabino Loureiro, outro patrimônio tombado importante para a história de Franca. A marquise que começa na Praça Goias e que acompanha os

os pontos de comércio prolonga-se para esse ponto do projeto, criando uma nova relação entre a Praça Sabino Loureiro e os lotes existentes. A água também acompanha a narrativa da região, consolidando um jogo de relações entre os patrimônios e criando diferentes ambiências relacionadas a eles.

O projeto foi pensado sempre de acordo com a escala das pessoas que estão percorrendo o espaço, atentando-se à suas perspectivas ao longo da locomoção pelo parque. Assim, através de recursos projetuais, como o desenho paisagístico, buscou-se criar enquadramentos da paisagem e dos patrimônios ao longo dos caminhos desenhados. A alocação do bolsão e do ponto de ônibus de forma seriada em relação ao coreto e à estação ferroviária foi um partido importante para a concretização dessa narrativa através das visuais nessa área do projeto.



DESENHO ATUAL



DESENHO PROPOSTO

- CORETO
- CALÇADÃO
- PONTOS DE ÔNIBUS
- SENTIDO VIAS
- PRINCIPAIS CAMPOS VISUAIS



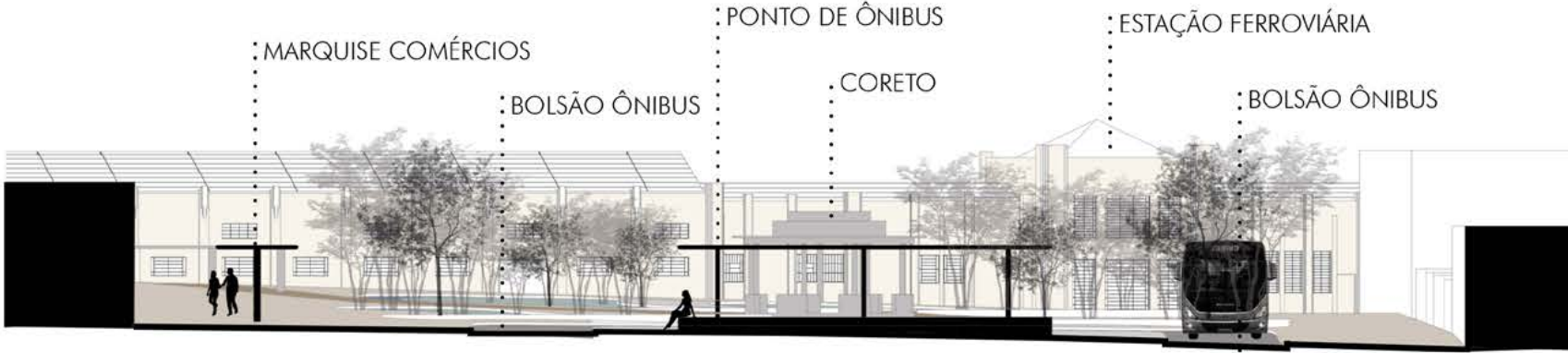
■ PRAÇA SABINO LOUREIRO: DESENHO PAISAGÍSTICO

Atualmente, a praça Sabino Loureiro encontra-se cercada por ruas, não apresentando nenhum tipo de conexão com o edifício da estação ferroviária. Além disso, conta com pontos de ônibus dispostos de forma a fazer com que a perspectiva das pessoas que estão sentadas se volte para os pontos comerciais das quadras ao lado da praça, virando as costas para o coreto.

A proposta de projeto para essa área subverte tal lógica a medida em que propõe o calçadão que liga os dois patrimônios históricos, bem como o posicionamento do ponto de ônibus em um local onde as pessoas possam visualizar tanto o coreto quanto a estação ferroviária. No que se refere ao desenho paisagístico, foi trabalhado um plano de piso de formato retangular que remete à forma que a praça possui atualmente e que engloba também o ponto de ônibus, passando a sensação de continuidade em relação ao calçadão,

por mais que entre os dois elementos esteja o bolsão para circulação de ônibus. Ao mesmo tempo, nos canteiros foram utilizadas formas orgânicas, que extrapolam os limites do retângulo e se espalham pelo calçadão, conectando-se com a nova proposta de fruição da área.

Os enquadramentos da paisagem foram levados em conta ao se pensar na disposição das árvores ao longo dos canteiros. Assim, buscou-se sempre trabalhar com vegetações de baixo porte em locais que seriam importantes perspectivas de enquadramento dos patrimônios, como nos canteiros logo a frente do ponto de ônibus e no canteiro que está localizado dentro do principal campo visual de quem está dentro do coreto observando a estação ferroviária.



0 5 10 20
CORTE BB'

0 5 10 20
CORTE CC'

■ ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: SETORIZAÇÃO

Com base nos levantamentos realizados, o projeto para o prédio da estação ferroviária consiste em uma reformulação do uso dos espaços, mantendo e expandindo alguns e propondo a realocação de outros. Realizou-se uma análise crítica das alvenarias recentes instaladas no edifício, propondo suas demolições em alguns casos e aproveitando-as em outros, onde não interferem de forma tão direta na vivência e compreensão do edifício.

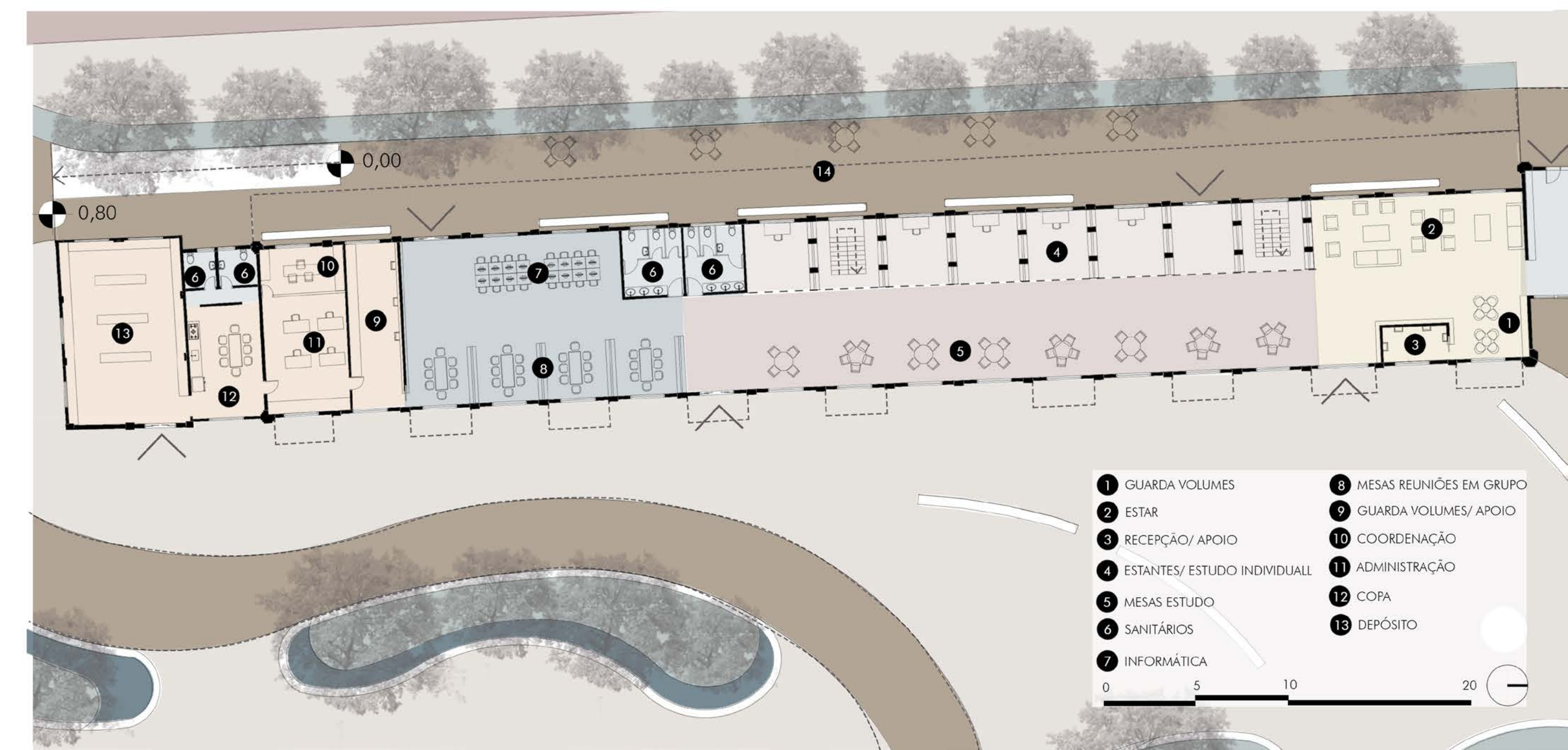
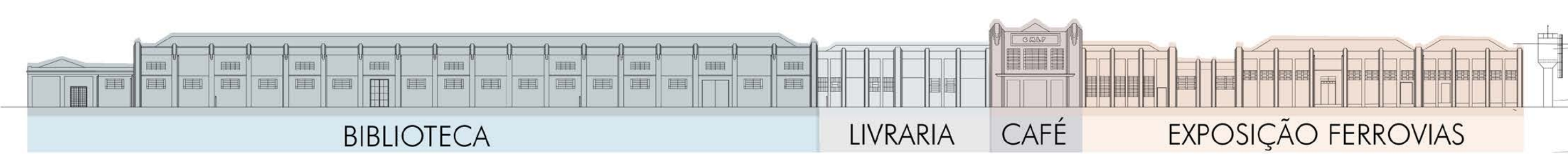
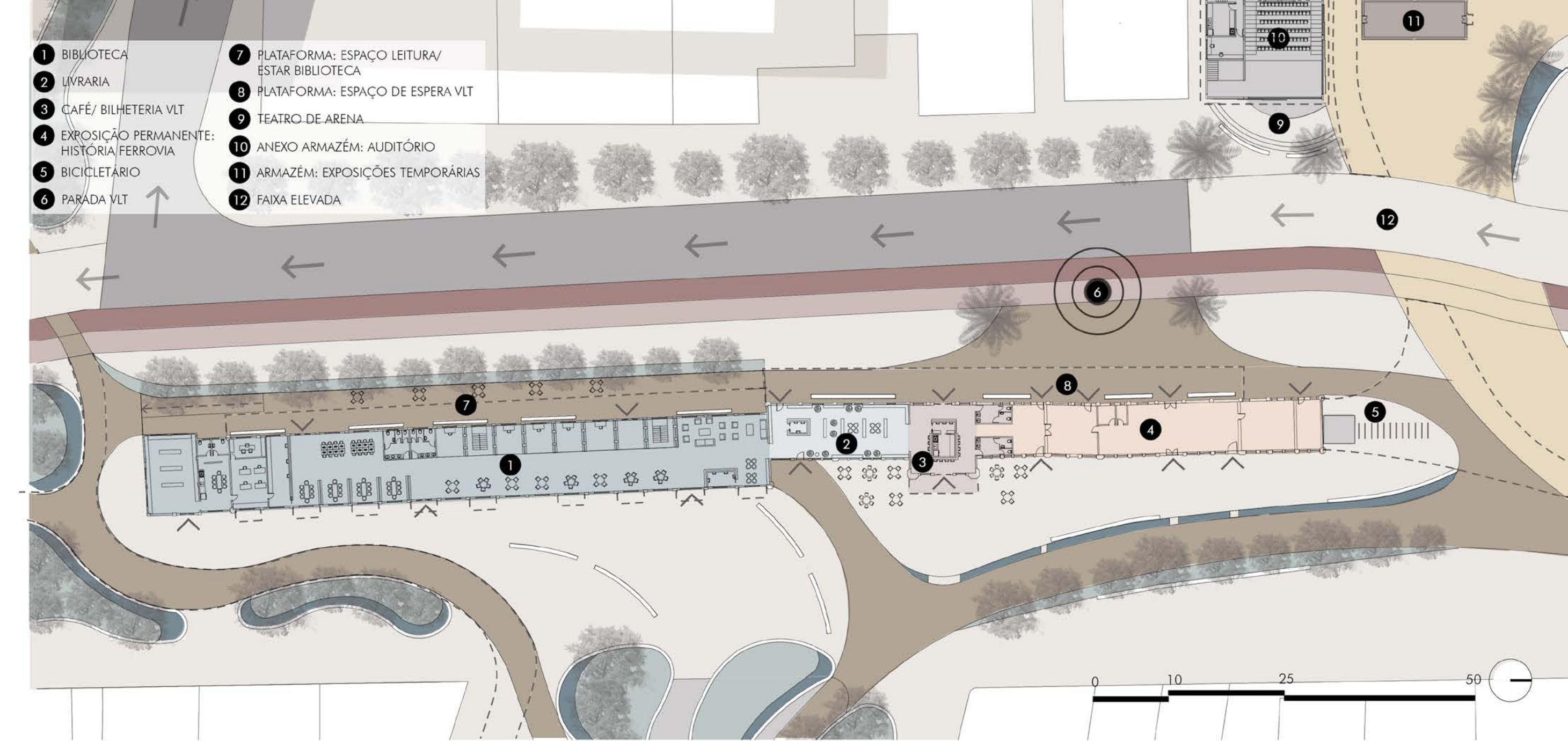
Propõe-se a ampliação da biblioteca já existente, bem como sua realocação dentro do edifício, e a integração do programa Acessa SP em sua estrutura, que contará com espaços voltados para informática. Quanto ao ponto de táxi, os guichês da Viação Cometa, o cartório eleitoral e o almoxarifado, propõe-se que sejam alocados em outros edifícios da cidade, adequados para abrigar suas necessidades. O Fundo Social de Solidariedade, iniciativa que promove oficinas e cursos voltados para a população, poderá ocorrer no edifício anexo ao armazém, o qual contará com um auditório para a realização de palestras e com espaço para abrigar oficinas.

Além da biblioteca (1), o novo programa proposto para a estação conta com uma livraria (2), um café combinado com bilheteria para o VLT (3) e local para exposição permanente sobre a história das ferrovias (4). O projeto surge da análise dos fluxos do edifício e de seu entorno, considerando os principais eixos de deslocamento ao longo do parque e levantando-se os

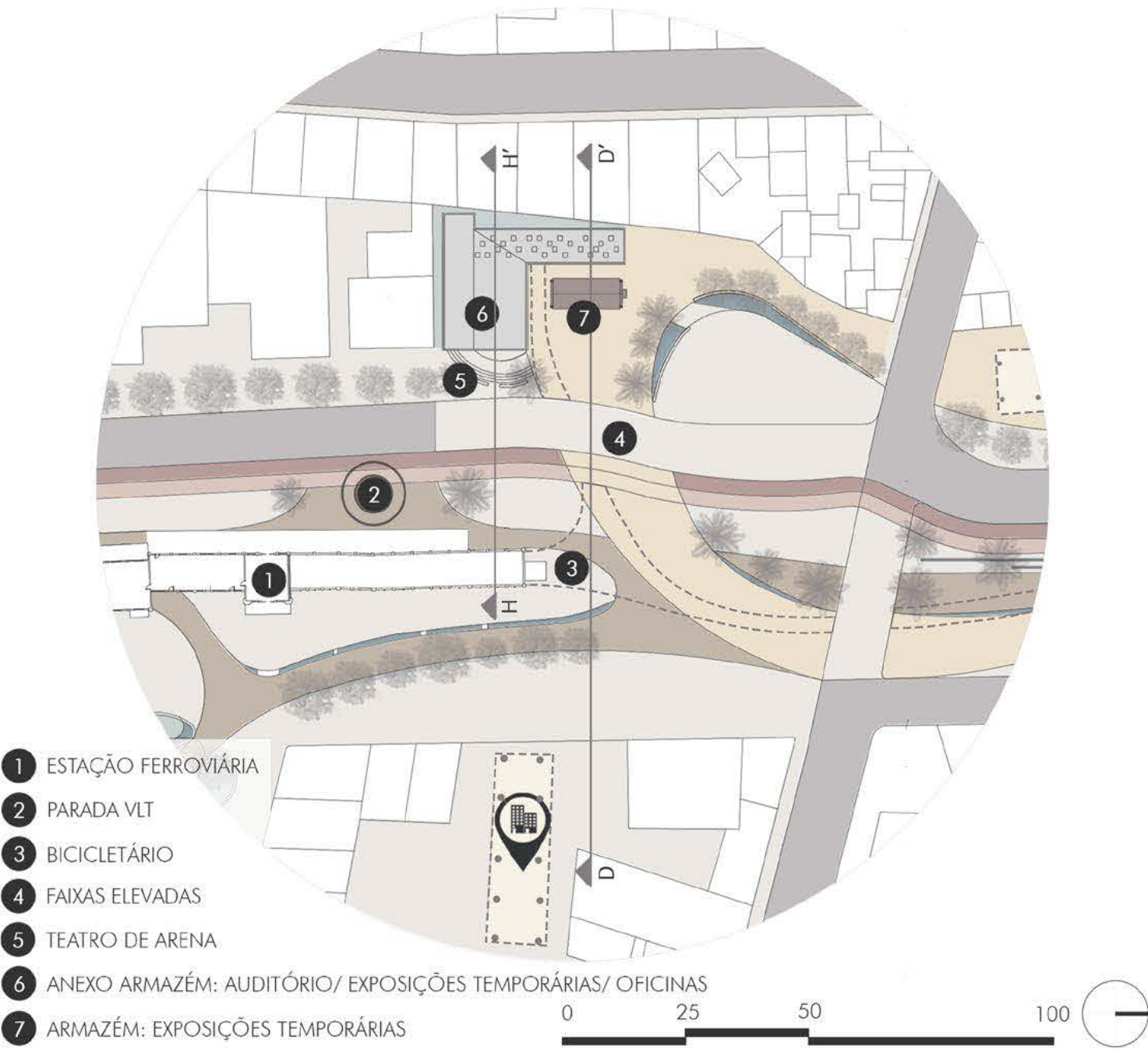
melhores locais do edifício onde cada um dos usos pudessem ocorrer.

Nos módulos localizados ao sul, propõe-se a alocação da biblioteca (1). Para isso, foi definida a demolição de algumas das alvenarias recentes as quais acabavam por fragmentar o espaço, dificultando a apreensão do edifício da estação como um todo. Devido ao fato de essa ser uma área do edifício sem um grande número de aberturas, quando comparadas proporcionalmente às suas dimensões, a instalação da biblioteca, local onde o fluxo de pessoas não deve ser intenso, mostra-se adequada. Quanto ao uso da plataforma (7) relacionada a essa área, propõe-se que seja uma extensão da biblioteca, podendo ser utilizada com espaço de estar e leitura.

O corpo central da Estação Ferroviária (3), bem como o cômodo que se encontra a seu lado (2), ao sul, configuram-se como locais de maior concentração de fluxos de pessoas. Assim, pretende-se que esses dois módulos funcionem como locais de chegada e de travessia, abrigando no primeiro deles, uma livraria e no corpo central do edifício, um café e ponto de bilheteria para o VLT. Quanto à exposição permanente sobre a história das ferrovias (4), propõe-se que seja alocada nos módulos ao norte do corpo central. Para a plataforma do edifício da estação (8) que se encontra no perímetro da livraria (2), café (3) e espaço de exposições permanentes (4), propõe-se que seja um local com mobiliário e que sirva como ponto de espera para o VLT que possui parada logo em frente (6).



■ ENTORNO ARMAZÉM



O edifício do armazém, que era utilizado como apoio às atividades ferroviárias, constitui-se como um marco singular na paisagem, destacando-se por sua forma simples e pela materialidade dos tijolos que o compõem. No entanto, atualmente, encontra-se em situação de total abandono, cercado por grades, o que dificulta ainda mais o seu entendimento e percepção como parte integrante do complexo ferroviário e de sua história. Além disso, o entorno do armazém é comprometido pela presença de uma farmácia que acaba por impor-se de forma agressiva na paisagem, sufocando o edifício histórico e indo contra as diretrizes de preservação de patrimônios que deveriam ser levadas em conta no momento do projeto.

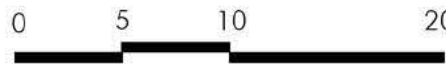
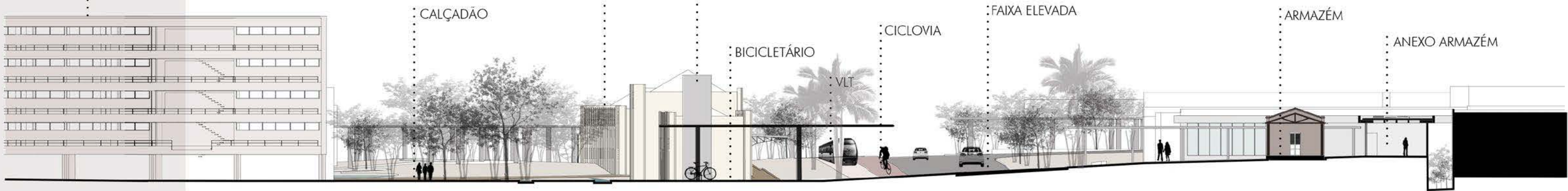
A partir desse panorama, prevê-se a demolição da farmácia para dar lugar a uma intervenção que dialogue com a forma e a escala do edifício do armazém, buscando ressaltar suas particularidades e fortalecer sua conexão com a cidade. Pensando em tornar esse ponto do projeto atrativo para a população, propõe-se que o armazém abrigue exposições temporárias, devido à rotatividade de temas e propostas, o que acaba por despertar a curiosidade e atenção das pessoas, fazendo com que visitem o local com maior frequência. Já o edifício anexo proposto, complementa as atividades do armazém, podendo funcionar como uma extensão para as exposições temporárias ou um local para a realização de oficinas, além de contar com um auditório e um teatro de arena para realização de eventos e apresentações. As marquises e desenhos de piso que percorrem todo o projeto e conectam os diferentes patrimônios, chegam a essa área de forma a integrá-la com a narrativa urbana, funcionando quase como

direcionadores da caminhada de quem percorre o parque. Além disso, a água está presente nesse ponto, fazendo um jogo de perspectiva que enquadra o edifício do armazém.

Tanto a alocação de um ponto de parada do VLT nas proximidades, quanto de um bicicletário junto à caixa d'água da estação ferroviária, logo a frente do armazém, fazem com que a área receba um alto fluxo de pessoas, o que fortalece ainda mais o uso e apropriação dessa infraestrutura cultural proposta.

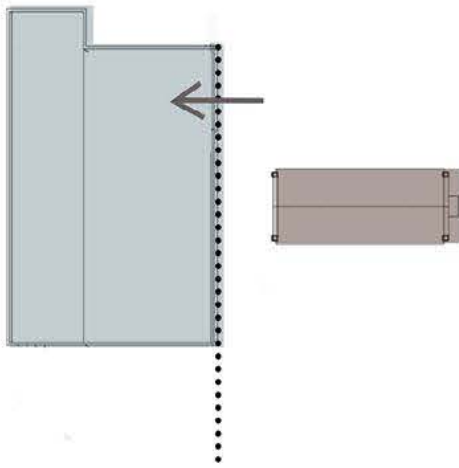
Para incentivar o uso misto do solo nessa avenida, que atualmente é predominantemente comercial, além de trazer as populações mais pobres para áreas mais centrais da cidade, propõe-se um edifício habitacional de interesse social em um terreno que se encontra vazio no entorno. Para que haja uma maior relação entre esse edifício e todo o percurso que está ao seu redor, adota-se o térreo livre sob pilotis, fazendo com que o parque avance para dentro do lote.

: HABITAÇÃO SOCIAL

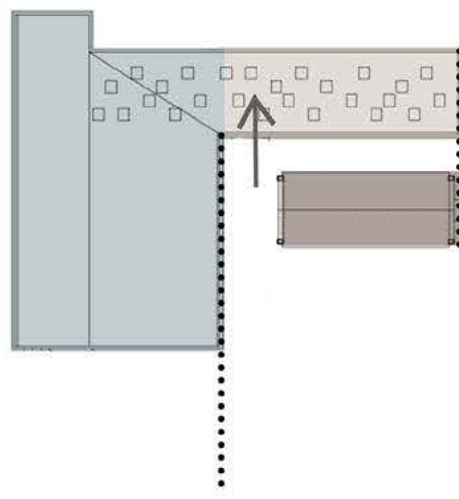


CORTE DD'

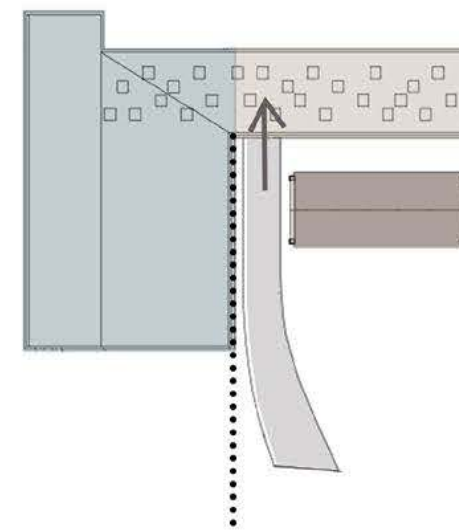
■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM



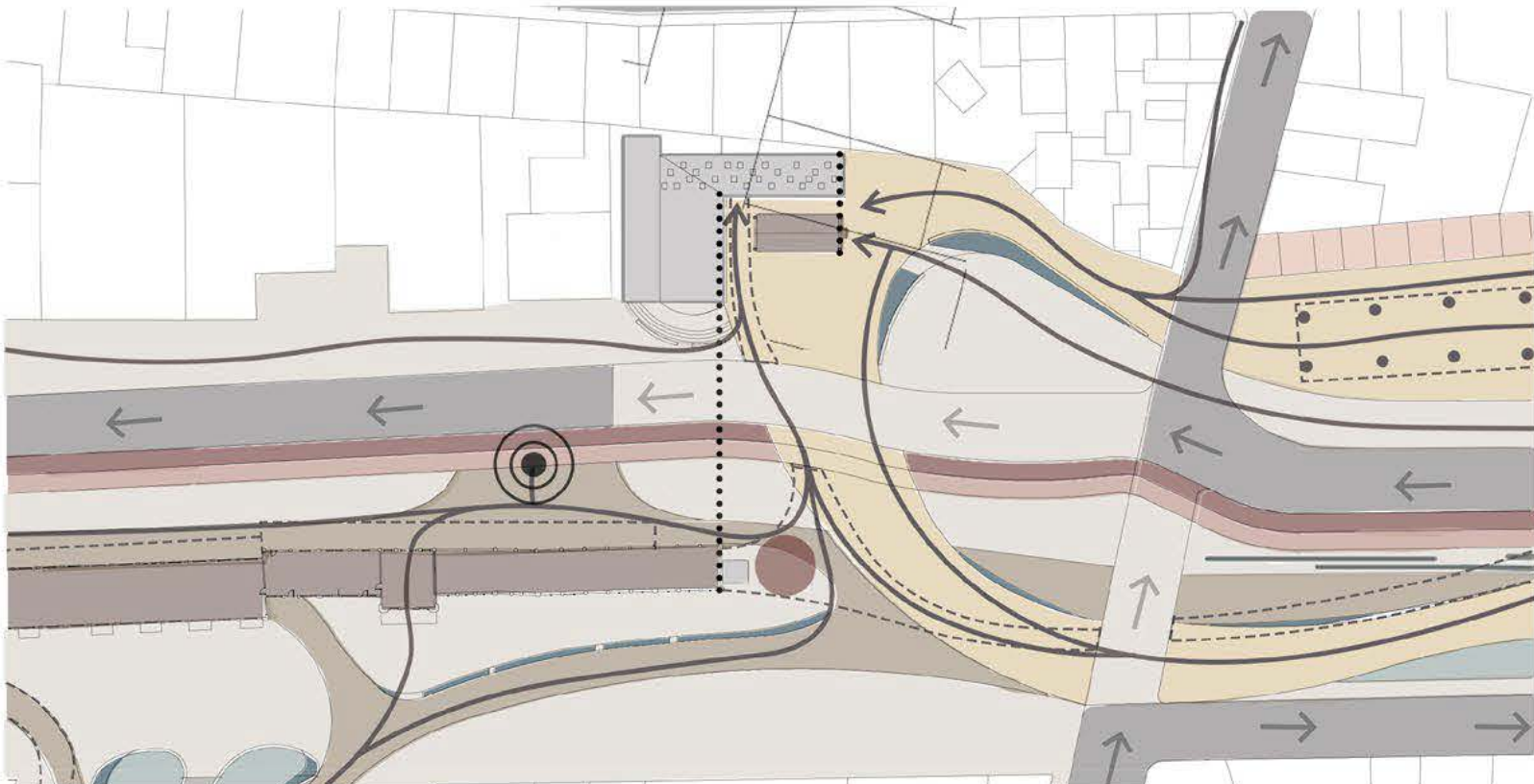
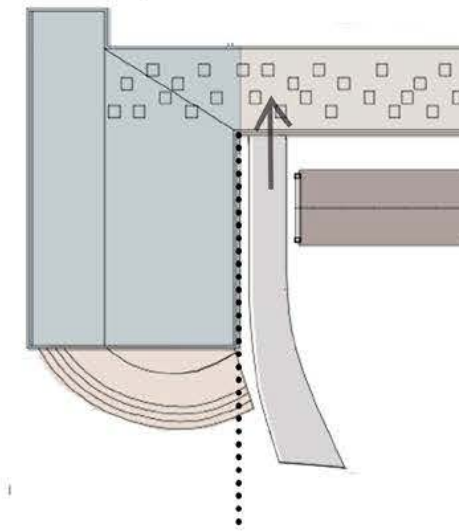
■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM + ESPAÇO EXPOSIÇÕES

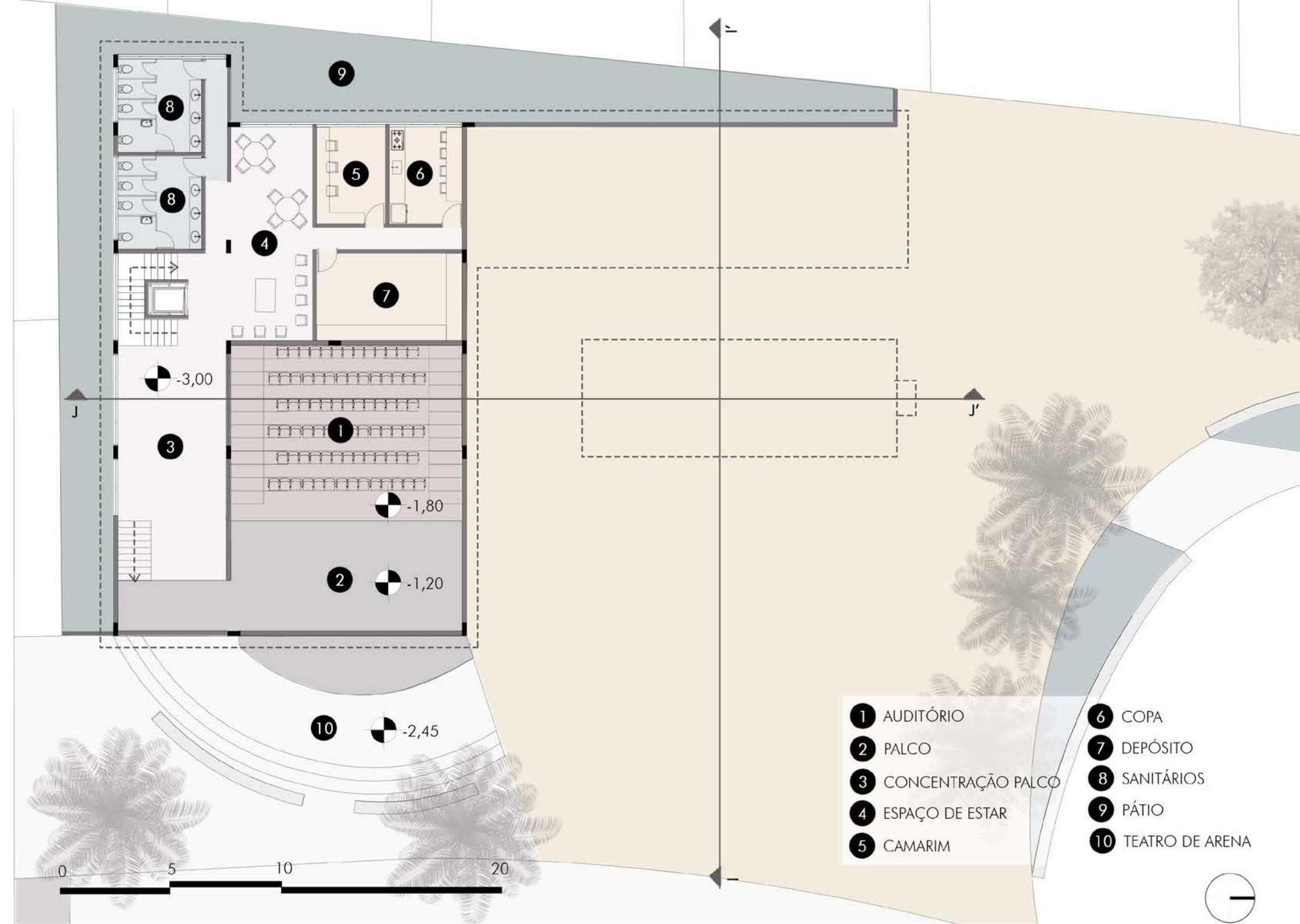
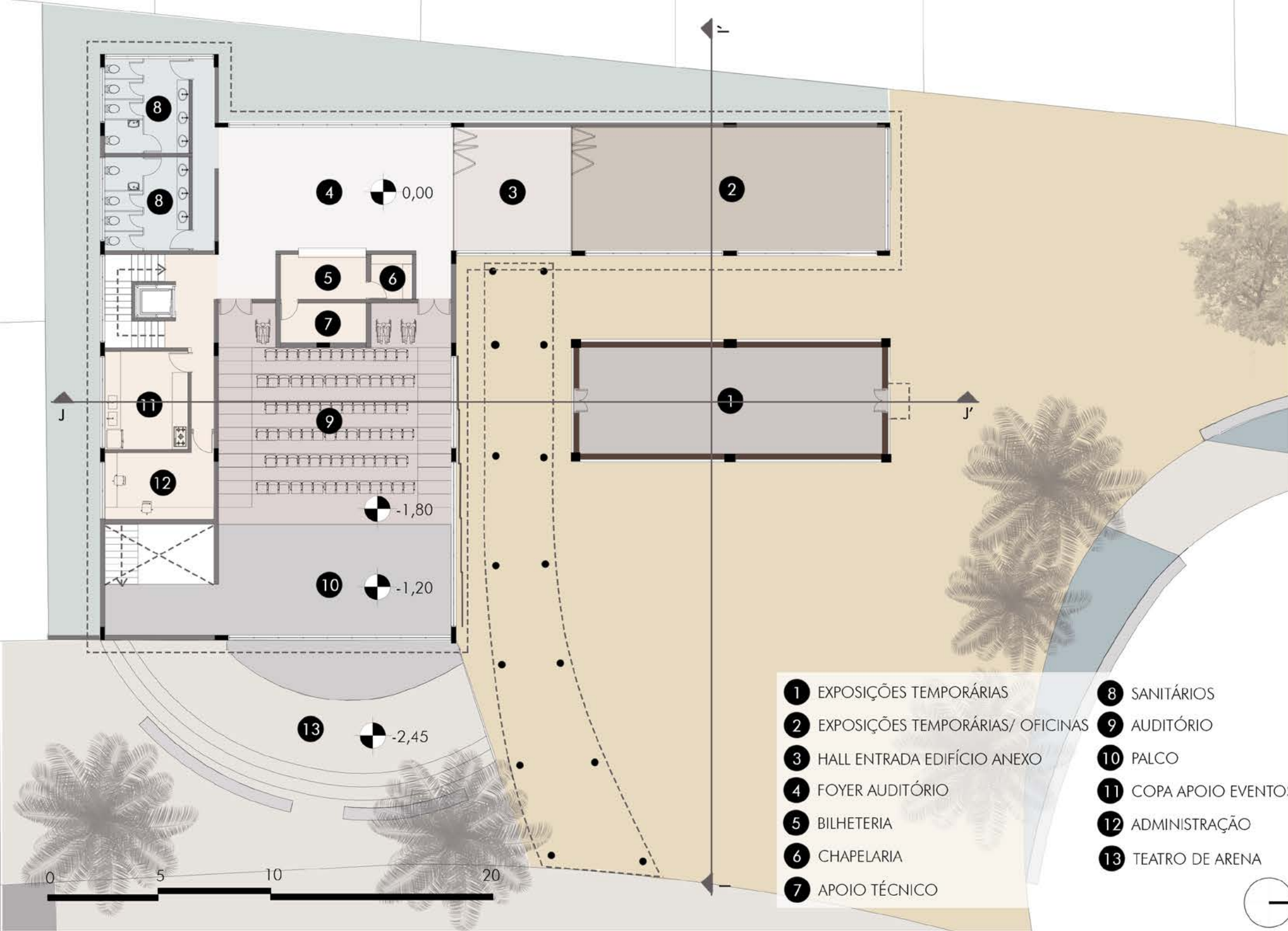


■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM + ESPAÇO EXPOSIÇÕES + MARQUISE



■ AUDITÓRIO + ARMAZÉM + ESPAÇO EXPOSIÇÕES + MARQUISE + TEATRO DE ARENA





■ ANEXO: MATERIALIDADE E RELAÇÕES VOLUMÉTRICAS

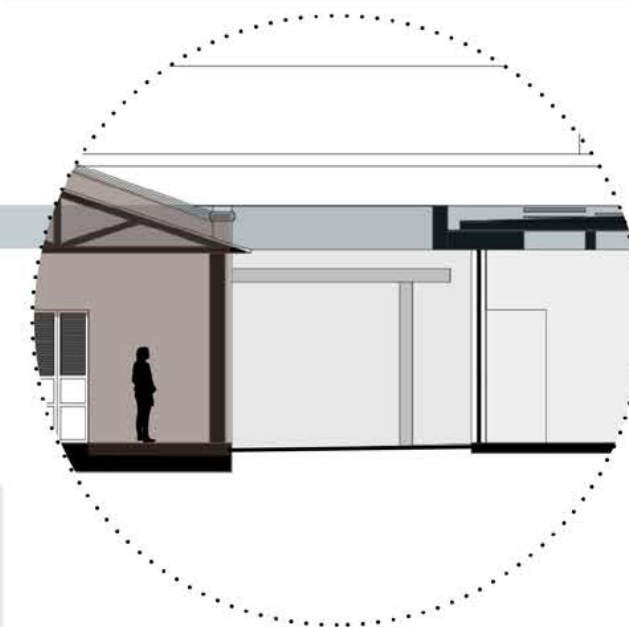
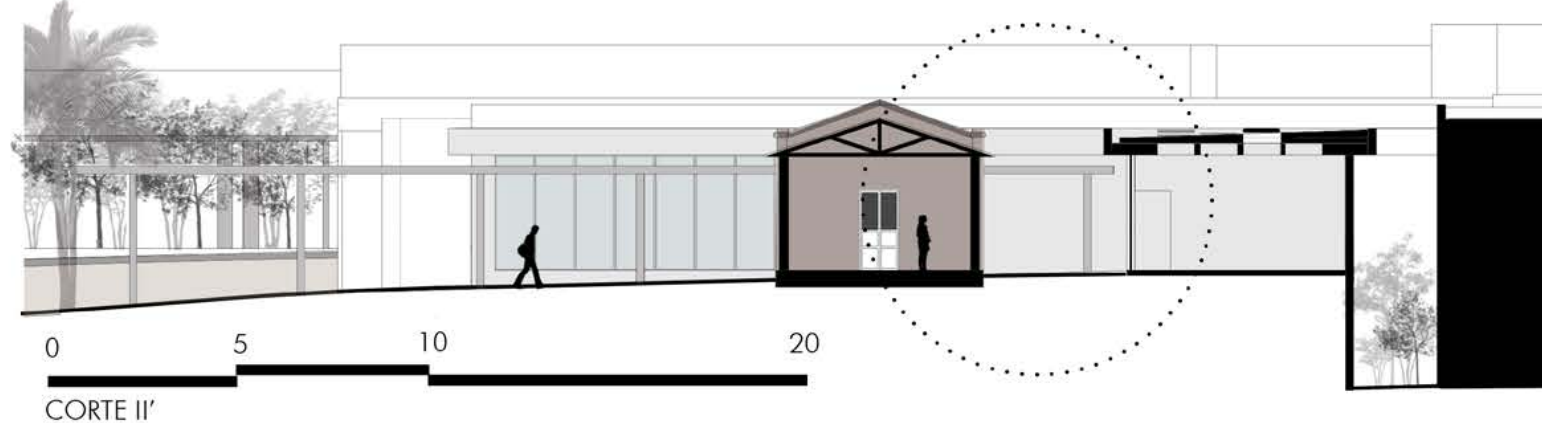
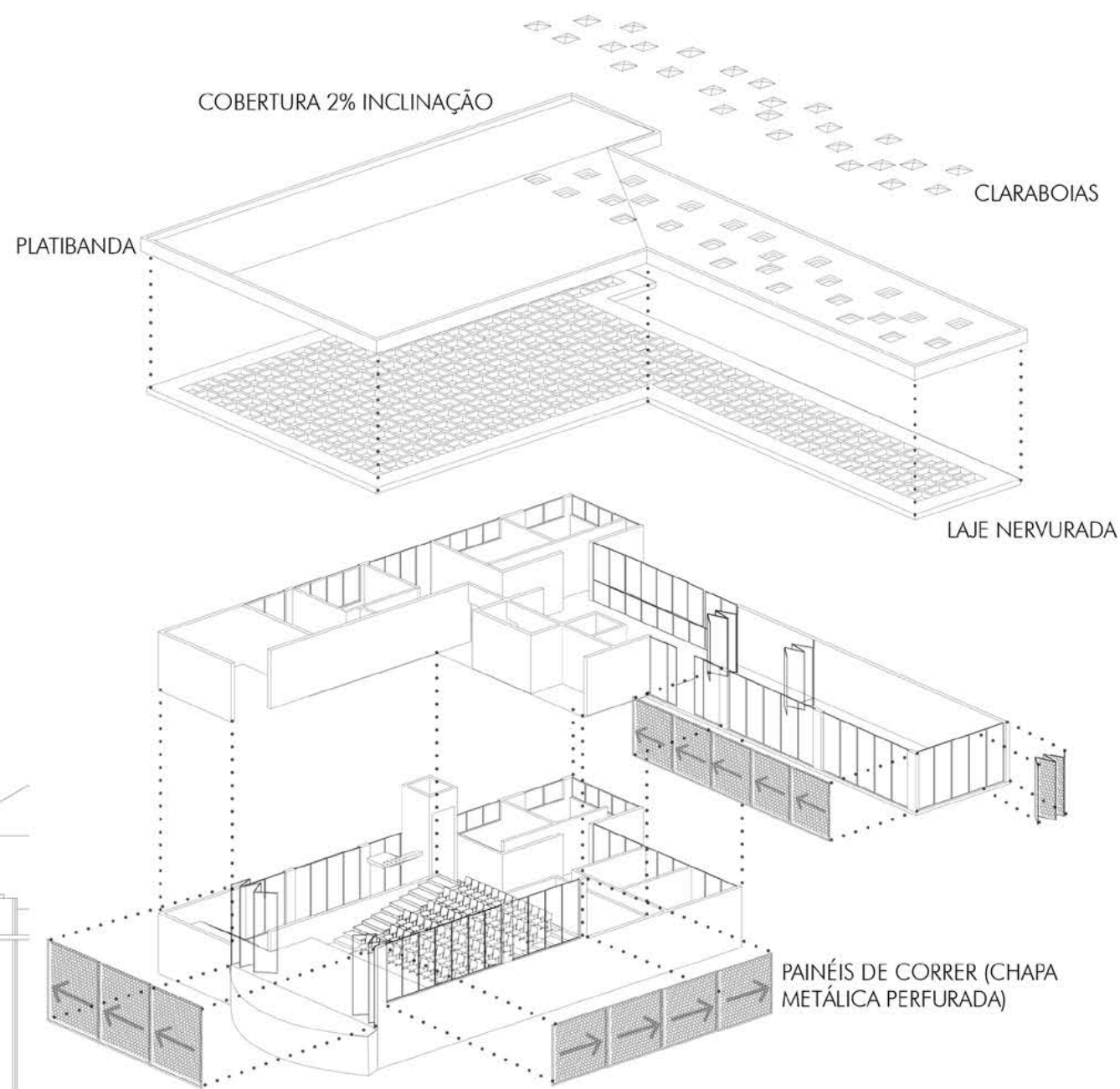
A definição da materialidade do edifício anexo partiu do objetivo de destacar os contornos do armazém na paisagem através de um jogo de contrastes. Assim, em oposição a cor e forma marcante dos tijolos que compõe o armazém, projetou-se o edifício anexo utilizando concreto e grandes planos de vidro. O trabalho com materiais translúcidos, além de trazer maior leveza para a intervenção, o que contrasta com a estrutura robusta do armazém, também provoca uma relação de permeabilidade visual que não está presente no edifício histórico. Tal escolha de material implica em dois tipos de percepções: o primeiro deles refere-se a quem está dentro do edifício anexo, que consegue visualizar grande parte do que ocorre ao redor, inclusive o armazém, tendo a sensação de que se encontra imerso na paisagem. O segundo, refere-se a quem está vendo a relação entre os dois edifícios do ponto de vista da rua. Pelo fato de o edifício anexo apresen-

tar uma grande permeabilidade visual, permitindo que as pessoas vejam o que está acontecendo dentro dele, procura-se provoca-las para que imaginem o que está ocorrendo também dentro do armazém, edifício totalmente fechado. Dessa forma, o projeto, por meio dos contrastes, procura estimular fluxo de pessoas no edifício do armazém que atualmente encontra-se totalmente esquecido.

Quanto à relação volumétrica entre anexo e armazém, a implantação do primeiro foi realizada de forma com que sua altura, até a platibanda, estivesse alinhada com a cota final das colunas que compõem as fachadas do armazém. Assim, procurou-se manter a predominância da estrutura do telhado do armazém, destacando-o na paisagem.



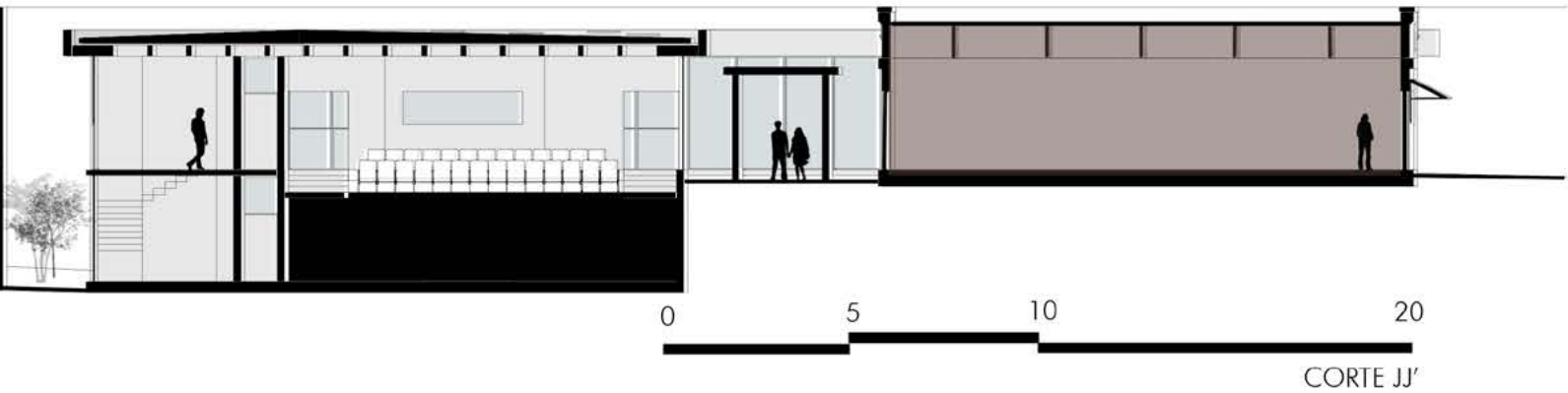
PLATIBANDA DO EDIFÍCIO ANEXO SEGUINDO A MESMA COTA DO ACABAMENTO DA FACHADA DO ARMAZÉM



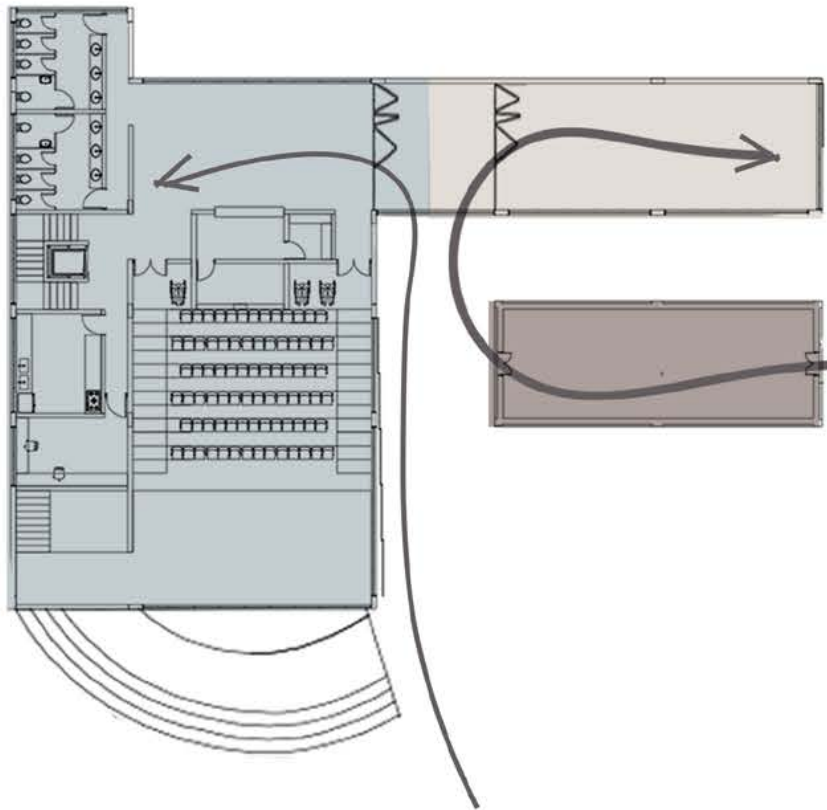
■ ANEXO: FLEXIBILIDADE DOS ESPAÇOS

Para a divisão interna da planta do edifício anexo foram empregadas duas portas camarão que correm em trilhos instalados no chão e no teto e que delimitam 3 ambientes: o foyer do auditório, o hall de entrada do edifício e o espaço para exposições e oficinas. A estrutura dessas portas permite uma enorme flexibilidade para os espaços. Dessa forma, existem diversas possibilidades de apropriação do edifício de acordo com a abertura ou não das portas camarão. A primeira delas ocorre quando as duas estão parcialmente fechadas, delimitando o hall de entrada do edifício anexo como um ponto de divisão dos fluxos das pessoas que irão frequentar o auditório e a exposição que ocorrerá em associação ao armazém. A segunda possibilidade, refere-se à situação em que a porta que faz divisa com o foyer do auditório está fechada e a outra está aberta. Esse tipo de disposição permite que haja um fluxo de pessoas para o espaço expositivo/ de ofi-

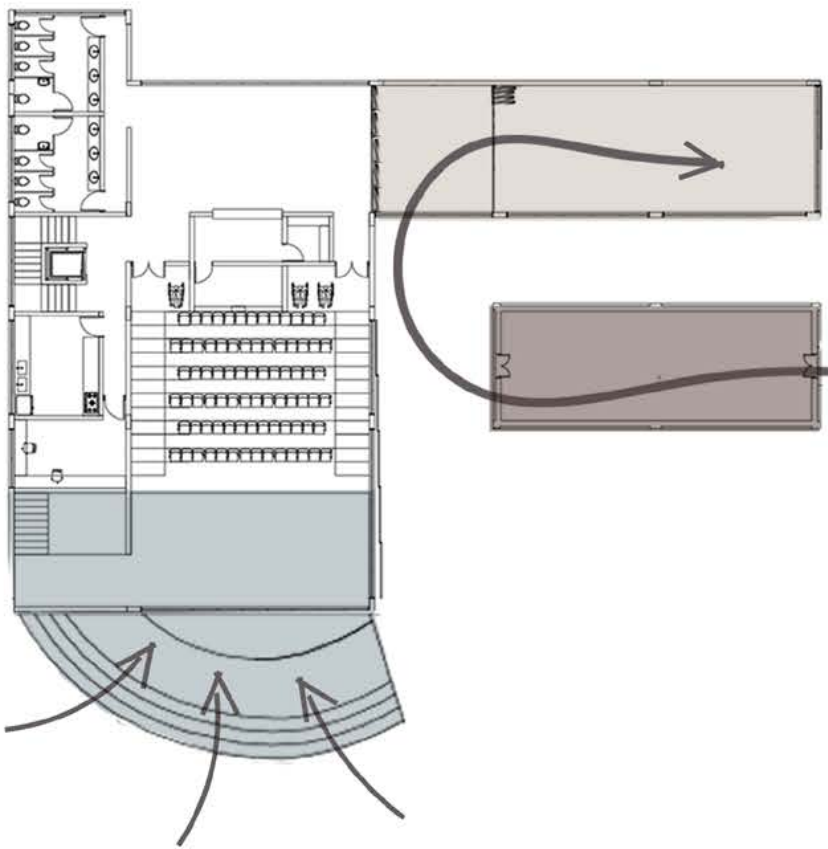
cinas, enquanto o auditório está fechado e, ao mesmo tempo, possibilita a abertura do palco do auditório para a área externa, permitindo a apropriação do teatro de arena. Já a terceira opção de divisão dos espaços se refere à situação em que as duas portas estão completamente abertas, unindo o espaço do foyer, do hall de entrada e da área expositiva do edifício anexo. Essa disposição é bastante adequada para dias nos quais haverá um grande coquetel de inauguração de algum evento ou exposição, permitindo uma maior aglomeração de pessoas. Em todas as possibilidades de apropriação do edifício anexo, a marquise desempenha o papel de elemento de recepção e direcionamento. Essa estrutura foi pensada de forma a estabelecer uma relação harmoniosa com o armazém, sendo sua cota de altura alinhada com o detalhe em tijolos presente na fachada do edifício histórico.



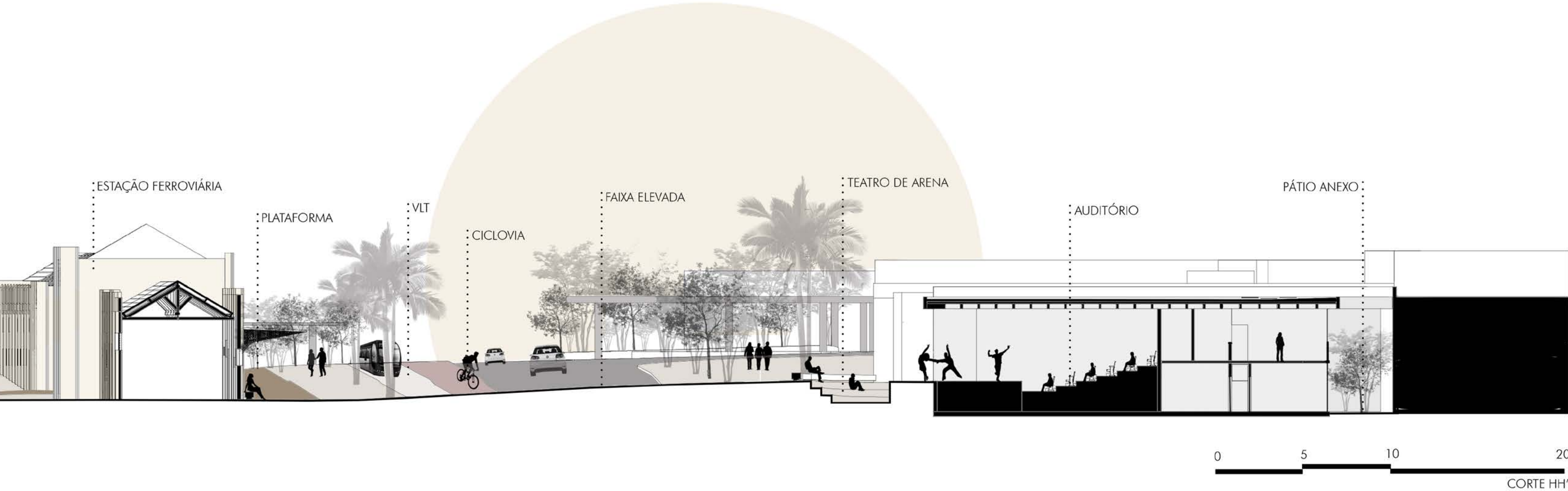
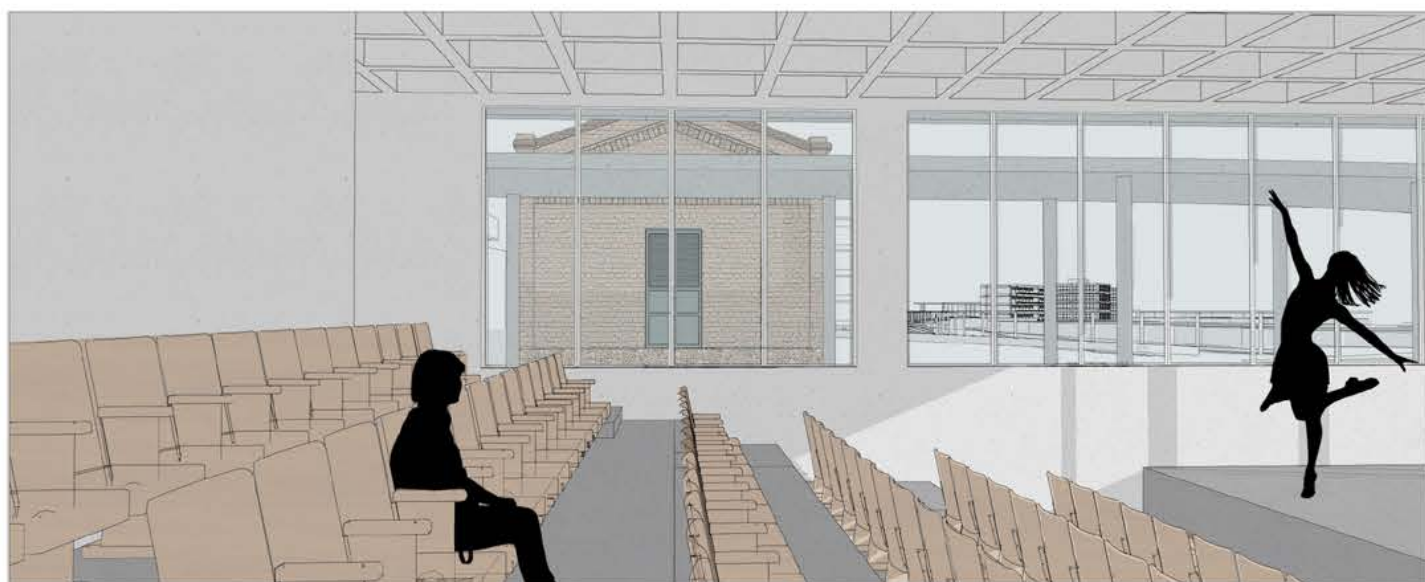
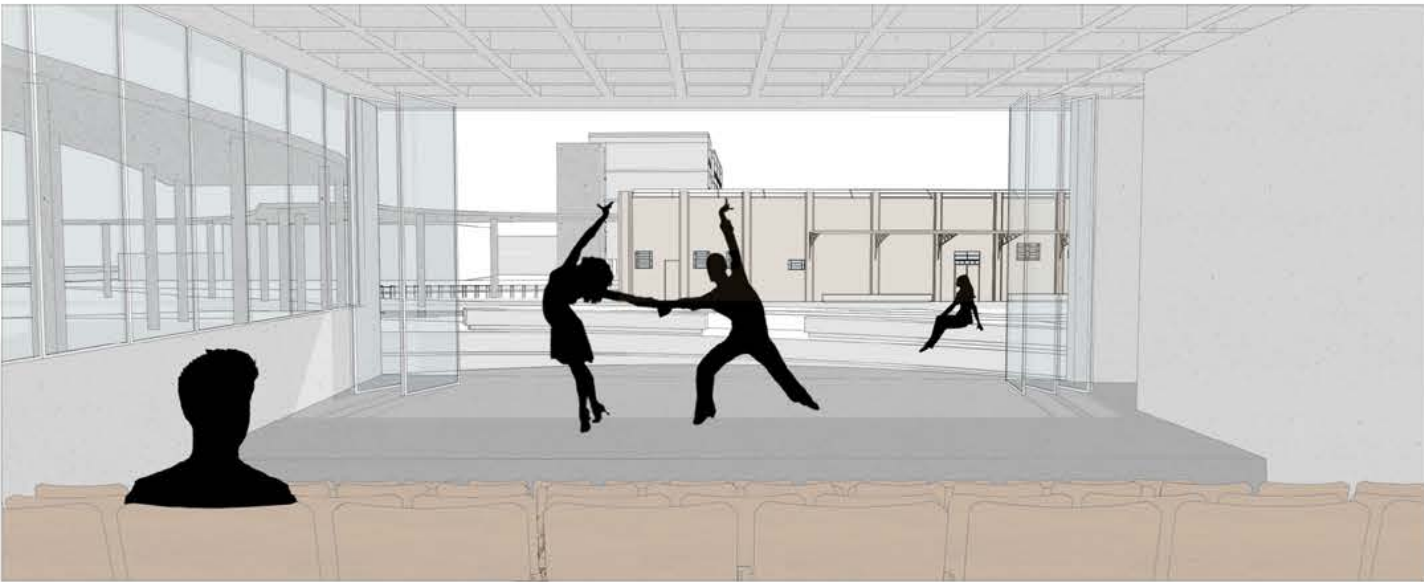
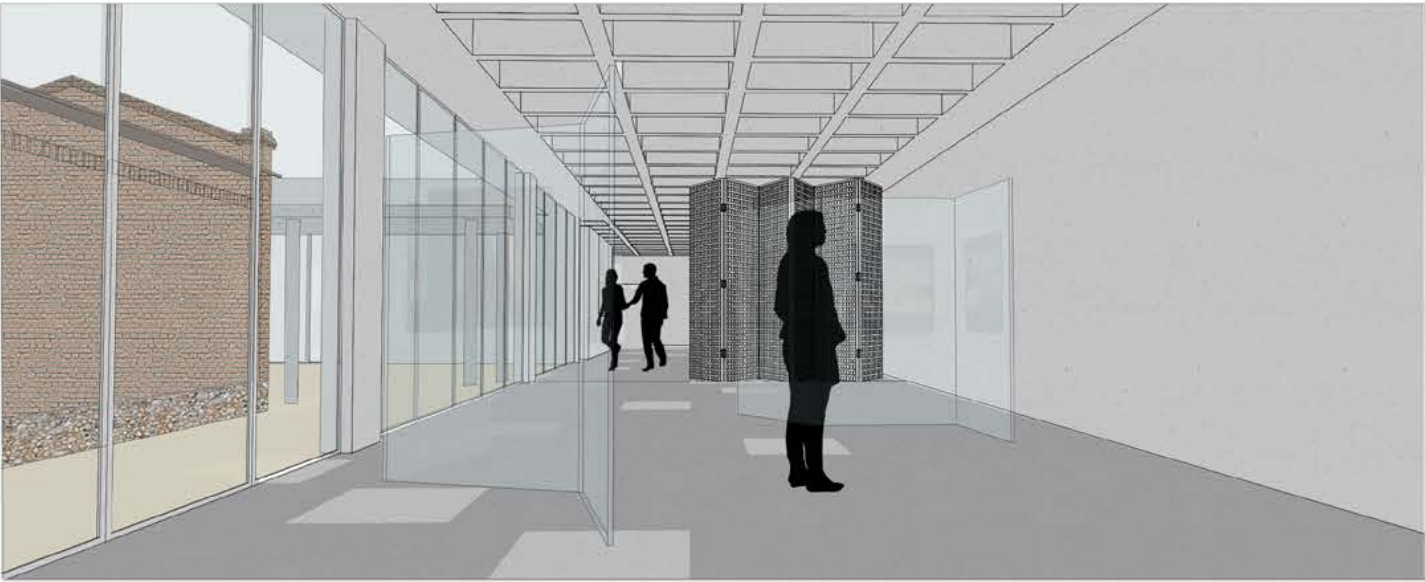
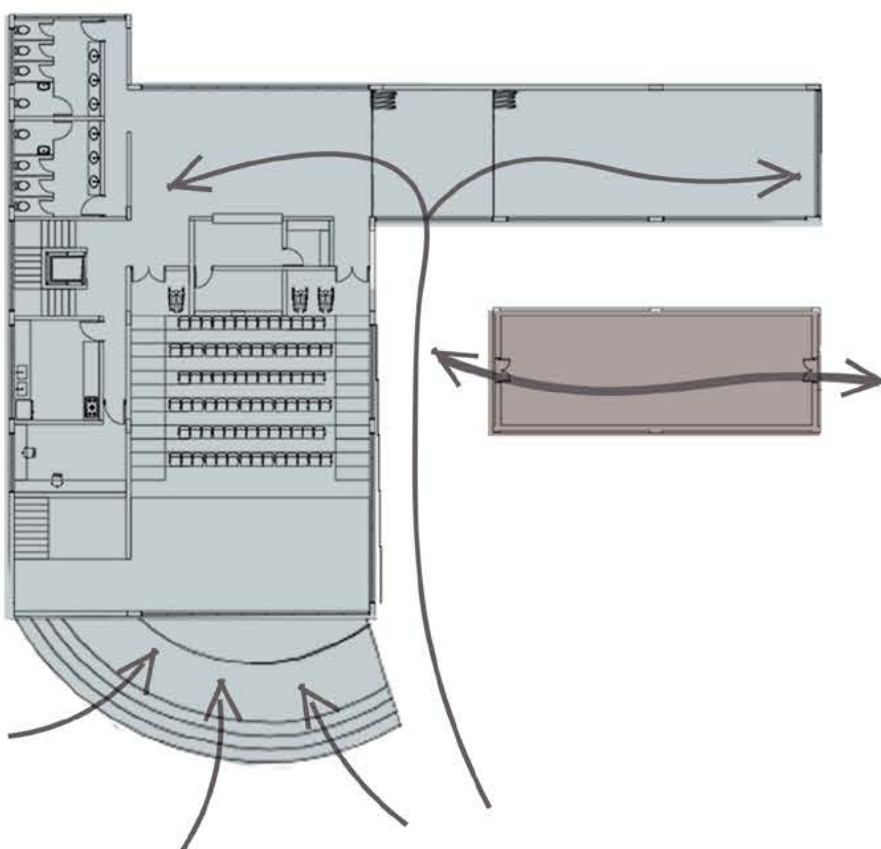
■ AUDITÓRIO/ ESPAÇOS EXPOSITIVOS (ANEXO + ARMAZÉM)

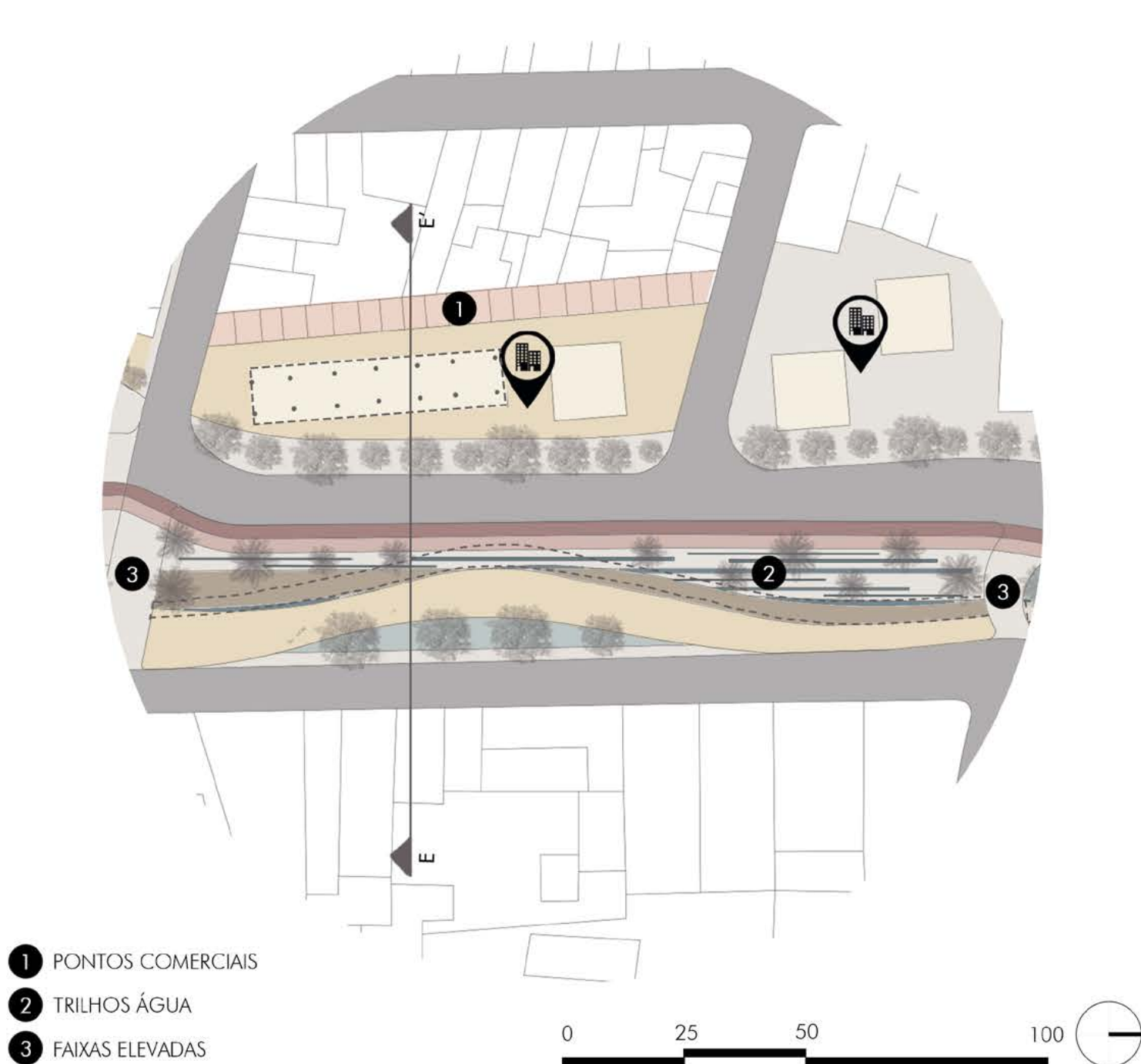


■ TEATRO DE ARENA/ ESPAÇOS EXPOSITIVOS (ANEXO + ARMAZÉM)



■ AUDITÓRIO/ ESPAÇO EXPOSITIVO (ARMAZÉM)





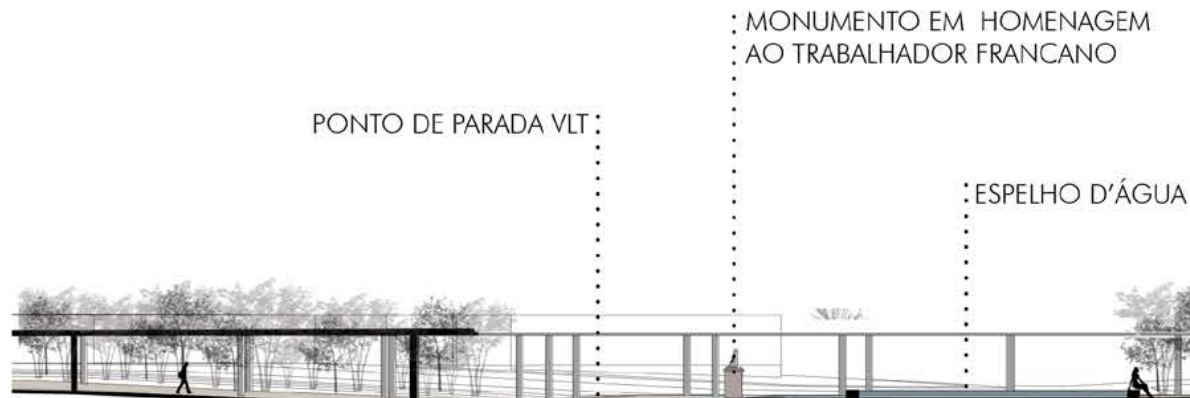
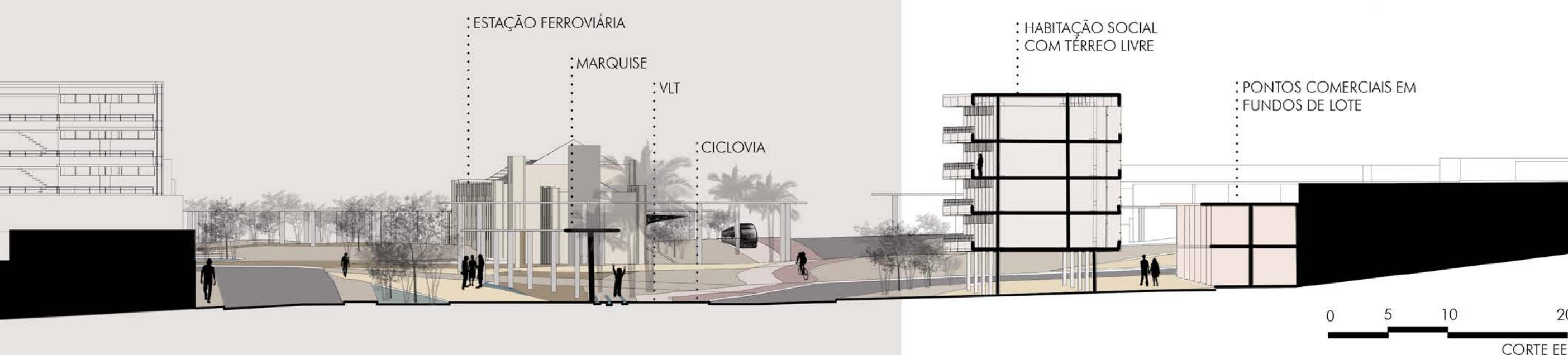
■ PRAÇA TRILHOS

A premissa de projeto adotada para a praça Trilhos foi rememorar, através do desenho paisagístico, os trilhos do trem que foram arrancados em 1988 e que passavam pelo local. Para isso, criou-se uma narrativa, em combinação com o elemento água, por meio do desenho de piso (2), que remete a trilhos, em associação a sprinklers, trazendo um caráter lúdico para a área. Assim, pretende-se que a praça seja também um local de lazer e estar para a população.

Ao contrário do desenho da paisagem que ocorre no entorno da praça Goias, na praça Trilhos, as formas se tornam mais retilíneas e menos orgânicas, como uma maneira de remeter ao ritmo de expansão da cidade que ocorreu ao final do século XIX e ao longo do século XX, a partir da chegada dos trilhos da Mogiana. Assim, a partir desse ponto do projeto, a marquise adquire um formato um pouco menos curvilíneo, acompanhando o desenho paisagístico de forma a estabelecer a sensação de algo seriado, remetendo ao ritmo com que o trem passava pelo local antigamente. Tudo isso, foi pensando tendo-se em mente o ponto de vista do pedestre, na tentativa de consolidar as sensações que se procura despertar.

A alocação de habitações de interesse social nos terrenos ociosos de duas quadras do entorno traz uma variedade de usos para o local, que atualmente é predominantemente comercial, ao mesmo tempo em que estimula o uso da praça por mais pessoas, devido a sua proximidade com os pontos residenciais.

Propõe-se que a lâmina possua térreo livre, como uma forma de aumentar o espaço de circulação de pedestres, estendendo-o para além da praça trilhos e formando uma nova ambiência relacionada aos pontos comerciais propostos nos fundos de lote (1). Esses pontos comerciais estabelecem um novo fluxo na área, direcionando-o para o armazém que está na quadra logo ao lado. Faixas elevadas (3) conectam a praça Trilhos com a quadra em que se encontra o edifício da estação ferroviária e com a praça Primeiro de Maio, buscando-se sempre dar prioridade ao pedestre e fazer com que sua caminhada ocorra em um mesmo nível ao longo de todo o parque e do percurso pelos patrimônios.



■ PRAÇA PRIMEIRO DE MAIO

O projeto para a praça Primeiro de Maio parte da ideia de rememorar a história da indústria calçadista de Franca, bem como dos operários que fizeram e ainda fazem parte da construção dessa narrativa. Foi a partir do século XX que a indústria coureiro-calçadista ganhou destaque na economia da cidade e, a partir de então, apenas cresceu, juntamente com a participação da classe trabalhadora no cenário político francano, através da organização de assembleias e greves.

A partir desses dados históricos, o objetivo que guiou o projeto para a área foi fazer com que a praça Primeiro de Maio se tornasse um ponto de encontro, podendo abrigar grandes eventos, manifestações e assembleias. Justamente por isso, propõe-se que haja um ponto de parada do VLT (1), ligando diretamente a praça com outros pontos da cidade, facilitando o acesso a ela e tornando-a um importante local de distribuição de fluxos.

Buscou-se destacar, através do desenho da paisagem, o monumento em homenagem aos trabalhadores francanos (2) e, ao mesmo tempo, enquadrar o edifício do Ministério do Trabalho que se encontra na quadra ao lado (6). Para concretizar o primeiro objetivo, utilizou-se a fonte que já existe atualmente na praça (3), como um ponto de conexão com a narrativa da água que se inicia na Praça Goias, propondo-se que esta corra como um fio, partindo da fonte (3) até a estátua dos trabalhadores, destacando-se, assim, sua presença.

As marquises, outra camada que percorre todo o

parque proposto, chegam à Praça Primeiro de Maio, como um elemento que direciona os fluxos até o ponto de parada do VLT, ao mesmo tempo em que serve de abrigo para as pessoas que percorrem a área, podendo, devido a suas dimensões, abrigar diversos usos, como feiras livres, por exemplo. Apoiada nessa marquise de forma curvilínea, encontra-se outra de maiores dimensões e formato retangular, projetada visando ser um ponto de apoio a grandes eventos.

Quanto ao Ministério do Trabalho, procurou-se dar uma maior visibilidade através do desenho de piso da praça, que parte do espelho d'água (3) em direção ao edifício. Além disso, a grande marquise para abrigar eventos (4), bem como a linha de palmáceas proposta, faz com que haja um jogo de perspectiva que tem como um dos focos o prédio do Ministério do Trabalho. O outro ponto focal é o espelho d'água (3), juntamente com a monumento em homenagem ao trabalhador, marco na paisagem.

Por fim, deve-se destacar a presença das habitações sociais no terreno abandonado ao lado da praça Primeiro de Maio, o que traz uma maior variedade de usos para a área, já que atualmente predomina o comercial. Assim, procura-se tornar a praça e seu entrono ativos também em períodos nos quais os comércios não estão funcionando, além de construir uma nova forma de relação com a praça. Propõem-se que a lâmina seja sob pilotis, como uma forma de prolongar a sensação de unidade entre a praça e o lote.

