



Trabalho Final de Graduação

Universidade de São Paulo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Julho de 2022

Vanessa Cristina Salmazo  
Orientador: Prof. Dr. Luis Antonio Jorge

## Agradecimentos

Ao professor Luis Antonio Jorge, pela atenção e dedicação nas orientações.

Aos professores Shundi Iwamizu e Flavia Brito, por gentilmente aceitarem o convite para fazer parte da minha banca.

À Juliana Gonçalves e Elizeu Franco, por toda a ajuda e disponibilidade, pelo compartilhamento de bases e materiais que foram essenciais ao desenvolvimento do trabalho;

Ao Brasil Arquitetura, pelo material compartilhado, que também ajudou muito no processo;

À todos os amigos que a FAU me trouxe, com os quais dividi muitas experiências e momentos felizes ao longo da graduação, em especial: Pamela, pela amizade e parceria dentro e fora da faculdade; Luiza e Letícia por todos os momentos que compartilhamos; Vitória, Maysa e Ana por todas as conversas nesta etapa final.

Ao Lucas, por todo o apoio e companheirismo, por ser minha companhia nas visitas de campo e na vida, pelas opiniões e conversas que também colaboraram para o desfecho deste trabalho.

À Renata, pela amizade e presença, principalmente neste período.

Às colegas de trabalho do 1mm Arquitetura, pela troca de ideias e aprendizados e também pelo apoio.

Aos meus pais e meu irmão pelo imenso suporte todos esses anos, sem o qual não chegaria até aqui.

## Sumário

Introdução	7
<b>1. CONTEXTO</b>	
Valores históricos	10
A chegada da ferrovia	12
Repercussões e declínio	14
Identidades	16
Situação	17
<b>2. URBANIDADES</b>	
A paisagem da orla ferroviária	20
Plano geral	28
<b>3. APROXIMAÇÃO</b>	
Projeto: Setor 2	41
Intervenção urbanística	45
Transposição da ferrovia	57
Praça de acolhimento	59
Setor esportivo	64
Avenida União dos Ferroviários	75
Bibliografia	77

## Introdução

Este trabalho nasce de uma motivação pessoal, do anseio pela investigação e reencontro com a terra natal, a cidade de Jundiaí, objeto desta pesquisa que foi também processo de redescoberta. Na paisagem da orla ferroviária encontrei o tema de interesse, conduzido pelo trabalho de campo que evidenciou questões sobre a urbanidade local e suas complexidades.

A ferrovia construída no vale do Rio Jundiaí configura um importante elemento formador da identidade jundiaiense, pois além de estruturar sua malha urbana, impulsionou o crescimento da cidade e modificou profundamente suas dinâmicas. Hoje caracterizada por muitos terrenos ociosos ou subutilizados, travessias limitadas e caminhos pouco atrativos ou qualificados ao pedestre, a orla ferroviária e fluvial da cidade de Jundiaí passa por um processo de transformação que necessita de planejamento e desenho.

Para este trabalho foi escolhido o trecho lindeiro à Avenida União dos Ferroviários, o qual incorpora a Estação Jundiaí da CPTM e também o Complexo das Antigas Oficinas da Companhia Paulista, importantes patrimônios culturais da cidade. Pretendeu-se compreender as dinâmicas do local e suas potencialidades, a fim de elaborar uma proposta de desenho urbano que valorize o patrimônio e organize o território e a paisagem, conduzindo a uma melhor qualidade de vida da população. O projeto se divide em três momentos: no primeiro pretende-se compreender o contexto de transformação da paisagem da cidade e seus valores históricos, em seguida realiza-se uma análise urbana em forma de plano geral, setorizando a área de estudo e estabelecendo diretrizes. Por fim, foi escolhido um dos setores para aprofundamento da proposta.

**palavras-chave:** patrimônio, paisagem, projeto urbano

## 1. CONTEXTO

## Valores históricos

Sobre os altos da colina e nas proximidades do rio que lhe empresta o nome, ergueu-se o povoado de Jundiaí, em meados do século XVII. Sua implantação, de forma estreita e alongada, conformou-se pelo traçado de ruas perpendiculares ajustadas à capela dedicada a Nossa Senhora do Desterro, a Matriz. O aglomerado erigido em torno do edifício religioso acomodou o primeiro espaço de atividade intensa da vida pública, o lugar que conhecemos hoje como “centro histórico” da cidade.

Esta ocupação seguiu um padrão português chamado “urbanismo de colina”, onde buscava-se estabelecer vilas na proximidade dos rios, favorecendo seu abastecimento, mas em locais elevados, a fim de evitar inundações. Sendo assim, o núcleo primitivo de Jundiaí estaria implantado no topo de monte emoldurado pela Serra do Japi e marginado pelos rios Jundiaí e Guapeva, com traçado que se manteve até a segunda metade do século XIX, quando é chegada a ferrovia na cidade.

Desde os primórdios de sua ocupação, Jundiaí destacou-se por sua localização estratégica, revelando-se como zona ativa de passagens e encontros ao longo de sua história. A começar do período colonial, a região conformava importante ponto de entroncamento das excursões de penetração no sertão, nos trajetos rumo às províncias de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e ao interior de São Paulo. Por conta disso, desempenhou importante papel na prestação de serviços aos viajantes que por ali passavam, funcionando como centro de produção de ferramentas

necessárias ao equipamento das tropas, tais como selas e ferraduras, além de atuar na venda de mulas adestradas, aquecendo o comércio local.

No final do século XVIII, com a ascensão do cultivo da cana-de-açúcar, teve sua atividade econômica direcionada principalmente ao escoamento deste bem até o porto santista. Já neste período, sua qualidade logística rendeu-lhe o título de “porto seco”, salientando sua vocação como ponto estratégico de articulação e passagem. Esta vocação não passou despercebida, mais tarde, na definição do percurso da primeira estrada de ferro de São Paulo, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, responsável por materializar a conexão entre porto marítimo, capital e interior, adotando a cidade de Jundiaí como porta de entrada, “boca de sertão”.

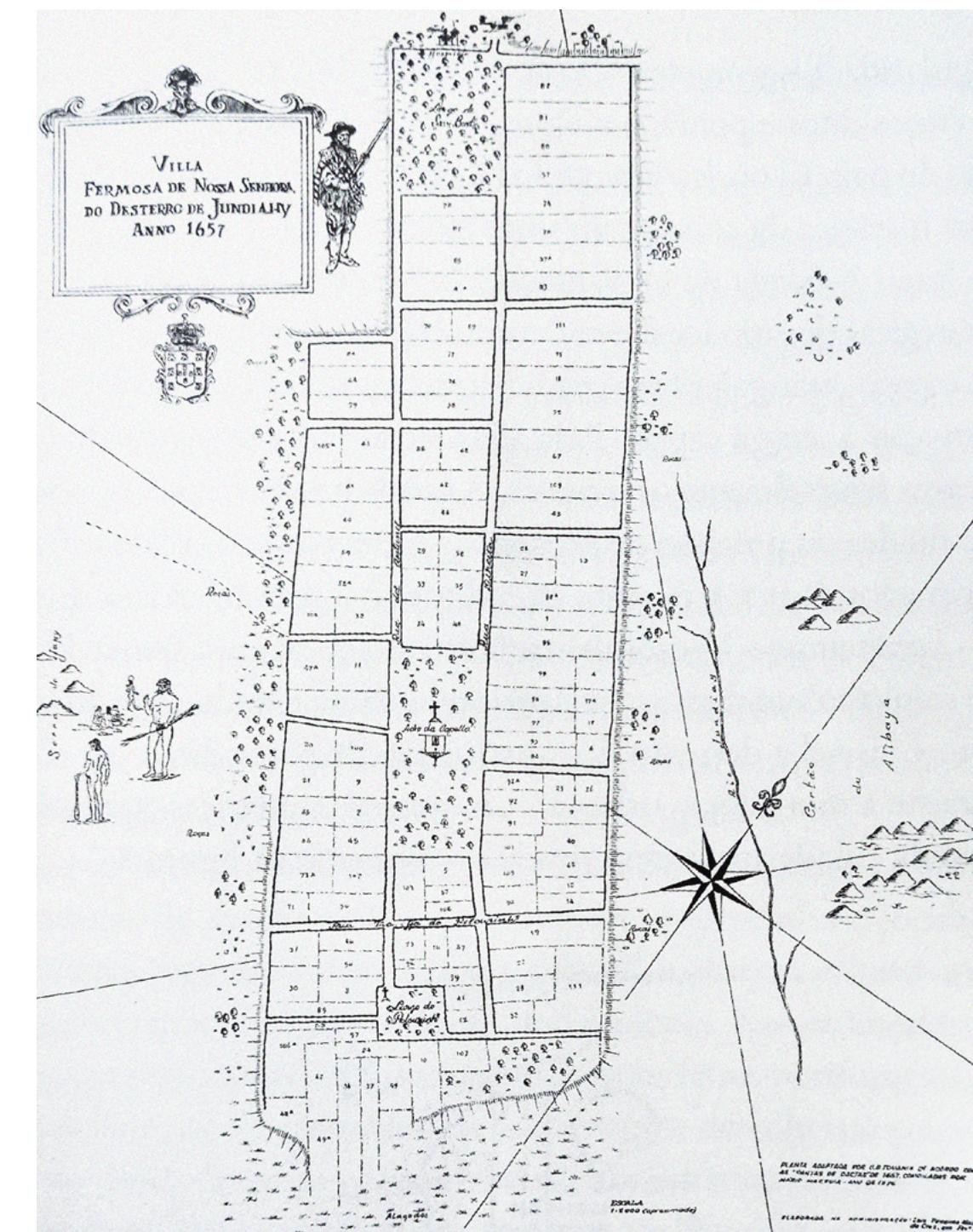


Imagem 1 - Planta do núcleo primitivo de Jundiaí, adaptada por Geraldo B. Tomanik de acordo com as “Cartas de Dactas” de 1657.

## A chegada da ferrovia

Destinado ao escoamento da produção cafeeira em ascensão, o trecho Santos-Jundiaí foi inaugurado em 1867 pela São Paulo Railway Company e impulsionou o crescimento não somente do estado de São Paulo, mas também das cidades que atravessou, configurando Jundiaí como protagonista neste cenário.

Pouco depois, em 1868, por meio da articulação de grandes produtores de café da região, foi criada a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, responsável por concluir o trecho Jundiaí-Campinas, em busca do caminho para a capital estabelecido pelos trilhos da companhia inglesa. Inicialmente, toda a infraestrutura necessária ao funcionamento da linha havia sido instalada na cidade de Campinas, entretanto, anos mais tarde, optou-se por realizar a transferência das oficinas de manutenção ferroviária para a cidade de Jundiaí, fato que representou um importante marco na história da cidade e que mudaria completamente a dinâmica do lugar.

Dentre os motivos para a transferência pode-se destacar, principalmente, a crescente demanda por espaço devido à ampliação dos serviços de manutenção, face à reduzida área das instalações existentes em Campinas, bem como a maior proximidade de Jundiaí em relação ao porto santista. Juliana Gonçalves, arquiteta membro do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Jundiaí (COMPAC) e que estuda o patrimônio ferroviário da cidade, discorre sobre a chegada das Oficinas em Jundiaí:

“Até o momento, apesar da presença ativa da SPR e do funcionamento promissor de sua estação ferroviária, o cotidiano jundiaiense não havia se alterado em relação à vida colonial; não se viam, ainda, ares de cidade. Será apenas após a transferência das Officinas da Companhia Paulista para Jundiaí, em 1892, que os traços de vila serão deixados para trás e o local assumirá, orgulhoso, uma identidade industrial.”  
(GONÇALVES, 2022, p.65)

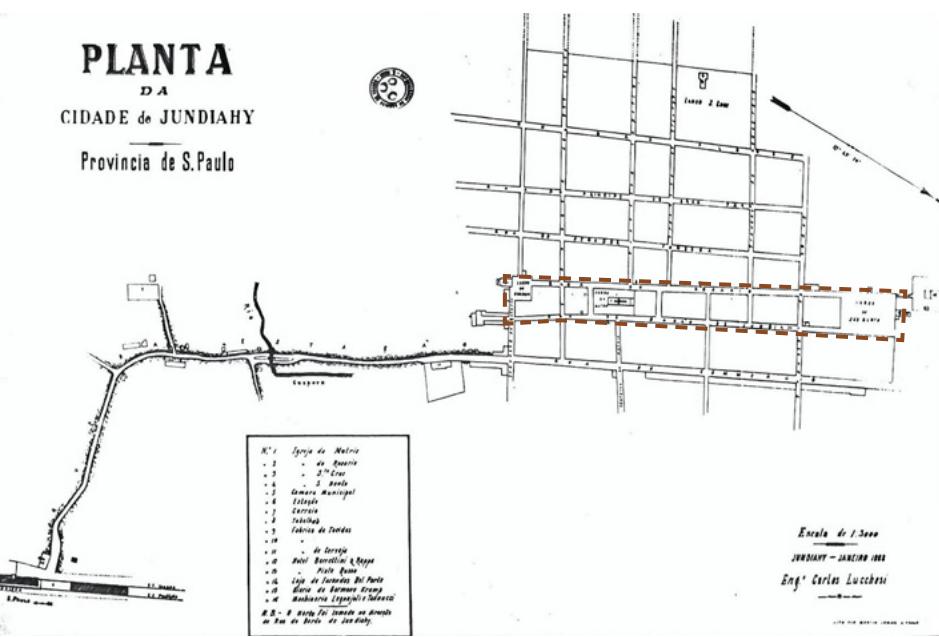


Imagem 2 - Planta de Jundiaí no ano de 1888, onde nota-se ainda a configuração de vila da época colonial. O polígono destacado refere-se a colina histórica.

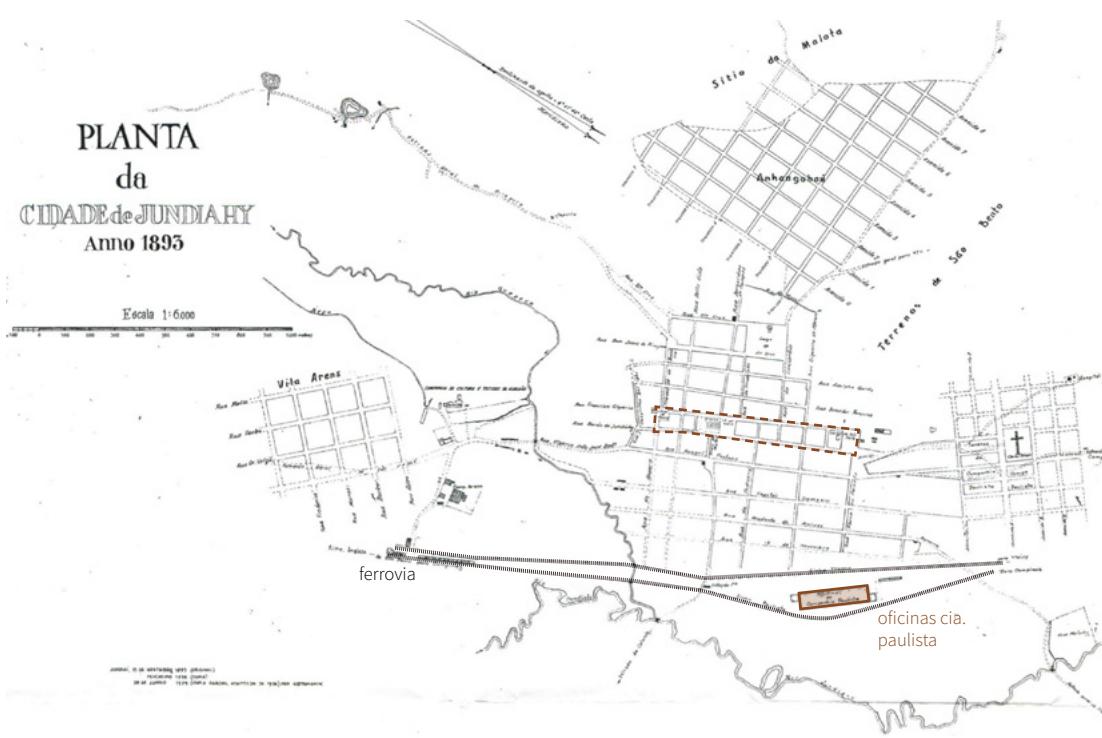


Imagem 3 - Planta de Jundiaí no ano de 1893, momento em que já havia se instalado o equipamento ferroviário.

## Repercussões e declínio

Após a transferência das Oficinas em 1892, a ocupação urbana de Jundiaí expande seus horizontes para além da colina histórica, a paisagem se modifica e tem início o processo de construção de sua mais intrínseca identidade, a de cidade ferroviária e industrial. Deste momento em diante, passa a ser polo de atração de indústrias e motor de desenvolvimento, envolvendo grande parcela de sua população com a vida operária.

A chegada de novas indústrias, atraídas pela ferrovia, foi também um dos vetores de transformação da paisagem jundiaiense naquele momento. Destacavam-se, principalmente, indústrias do setor alimentício, cerâmicas, metalúrgicas e tecelagens. Contudo, o maior destaque deve-se às Oficinas da Companhia Paulista, não somente por sua escala, ocupando extensa área junto aos trilhos, mas também pelo impacto gerado na estrutura urbana local e cotidiano dos habitantes.

Nas décadas seguintes, na medida em que o modal ferroviário se expandia pelo interior do Estado, as instalações do complexo das Oficinas também sofreram reestruturações e ampliações. Após muitos anos de atividade, no ano de 1950, as linhas da Companhia Paulista já haviam atingido sua extensão máxima, assim como a área construída do complexo ferroviário de Jundiaí.

Já no final da década de 1950, o setor ferroviário enfrenta uma grande crise econômica, desencadeada pela ascensão do transporte rodoviário no país. Neste contexto, a maior parte das ferrovias nacionais foram submetidas ao

governo federal por meio da instituição da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

Em Jundiaí, a mudança de cenário foi gradualmente desencadeada pela construção das rodovias Anhanguera e Bandeirantes, nas décadas de 1940 e 1970, respectivamente. Nesta transição, o eixo industrial às margens da ferrovia passou a encaminhar-se para as margens das rodovias, formando uma nova configuração urbana na qual a ferrovia já não era mais a protagonista.



Imagem 4 - Acima, perspectiva aérea das edificações das Oficinas da Companhia Paulista, fachada voltada para os trilhos, década de 1950.

Imagem 5 - Abaixo, pátio de trilhos da seção norte, década de 1950.

Ambas as imagens permitem observar a escala de implantação do equipamento ferroviário no tecido urbano da cidade.

## Identidades

A aproximação com o passado, com o processo de transformação da cidade e suas dinâmicas urbanas, possibilitou reconhecer em Jundiaí aspectos de sua herança cultural, valiosos para compreensão de suas identidades e de seu patrimônio. Esta compreensão é parte importante do desenvolvimento deste trabalho pois apresenta os significados evocados pela paisagem remanescente, significados que devem integrar o processo de planejamento territorial.

Sueli de Bem, em seu trabalho “Conversa de Patrimônio em Jundiaí” aponta alguns elementos principais incumbidos de expressar esses valores:

“Jundiaí tem, na natureza próxima da Serra do Japi, a moldura do núcleo urbano, e nos rios correntes e esquecidos das relações humanas, um de seus mais antigos traços que lhe favorecem a urbanidade conhecida. Os suportes físicos herdados culturalmente estão no traçado primitivo da colina, na ocupação operária, no equipamento ferroviário e nos caminhos destas articulações. Este conjunto confere à cidade contemporânea uma paisagem cultural singular e merecedora de preservação.” (BEM, 2004, p.51-52)

A proposta de investigação da cidade levou-me ao equipamento ferroviário, aparato que representa parte importante da formação da identidade jundiaiense e que, sem dúvida, ainda vive na memória dos seus habitantes.

A cidade ferroviária deixou muitos vestígios, traços que permanecem na paisagem contemporânea e denunciam um fragmento da história. Os trilhos, as estações, as Oficinas, são apenas algumas das referências que ainda se fazem presentes no centro urbano de Jundiaí e compõem o conjunto do patrimônio ambiental da cidade.

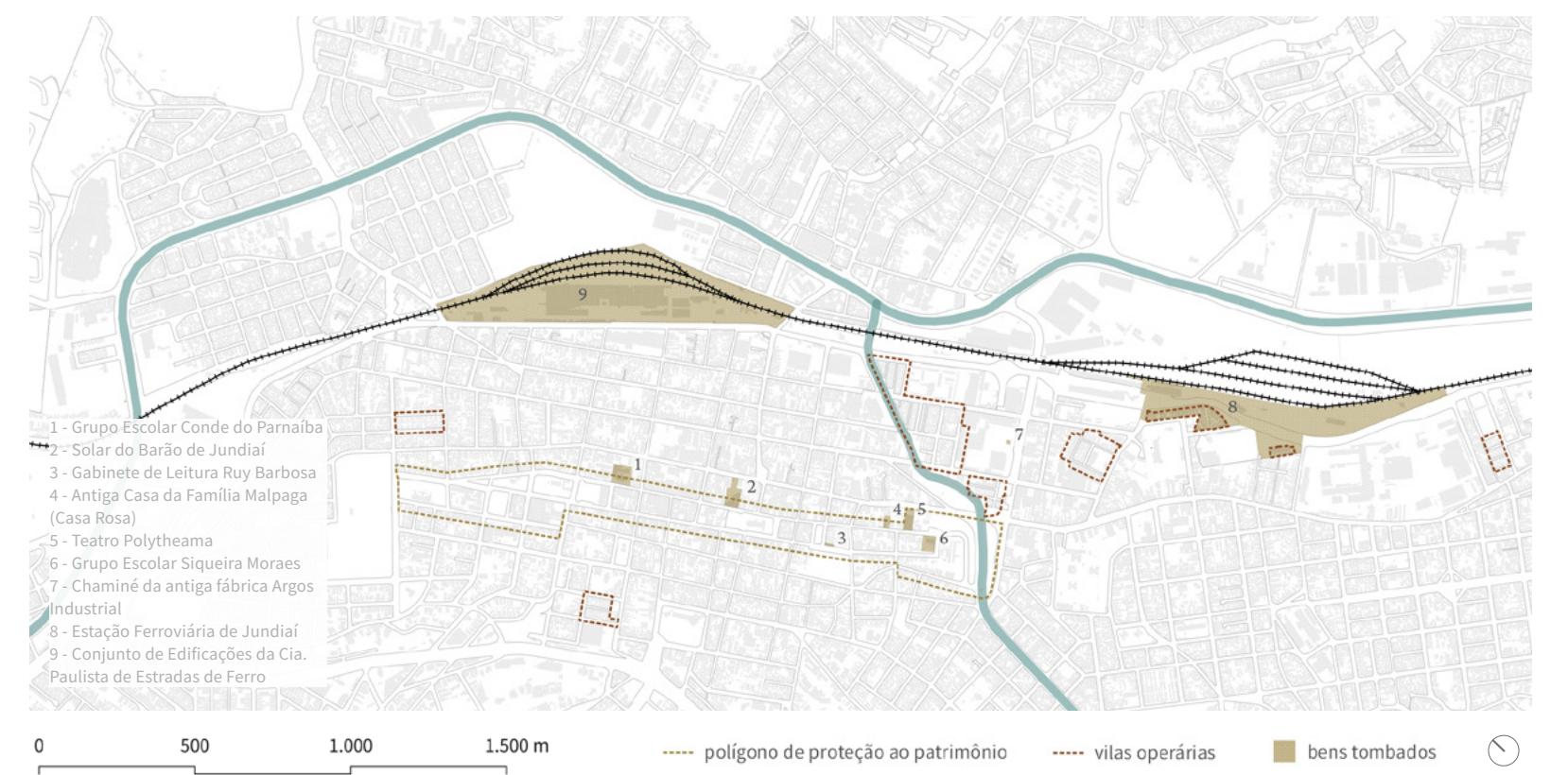


## Situação

A proteção dos bens históricos em Jundiaí iniciou-se a partir do ano de 1970, com a atuação do Condephaat no tombamento do Solar do Barão, localizado na colina histórica. Desde então, muitas solicitações de tombamento foram realizadas pelo município, entre elas, as edificações do equipamento ferroviário.

No cenário atual, as antigas Oficinas se encontram sob a administração da Prefeitura de Jundiaí e foram tombadas a nível nacional (Iphan) no ano de 2004. Quanto

à Estação, hoje ponto final da linha Rubi da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), teve sua solicitação de tombamento aprovada junto ao Condephaat no ano de 2011. A esfera municipal atua na proteção dos bens não amparados pelos outros órgãos por meio do COMPAC, que existe desde o ano de 2008.





## 2. URBANIDADES

## A paisagem da orla ferroviária

*“Seus habitantes eram os ferroviários. Seus trabalhadores eram os ferroviários. Seu mundo era o ferroviário. Tantos anos passados e parece ainda pairar sobre a cidade certo espírito ferroviário. O trem se foi, porém sua aura permanece e impregna os ares de Jundiaí, tão verdadeira e profunda foi a maneira como refez de uma vez a cidade, naqueles momentos.” (BEM, 2014, p.108)*

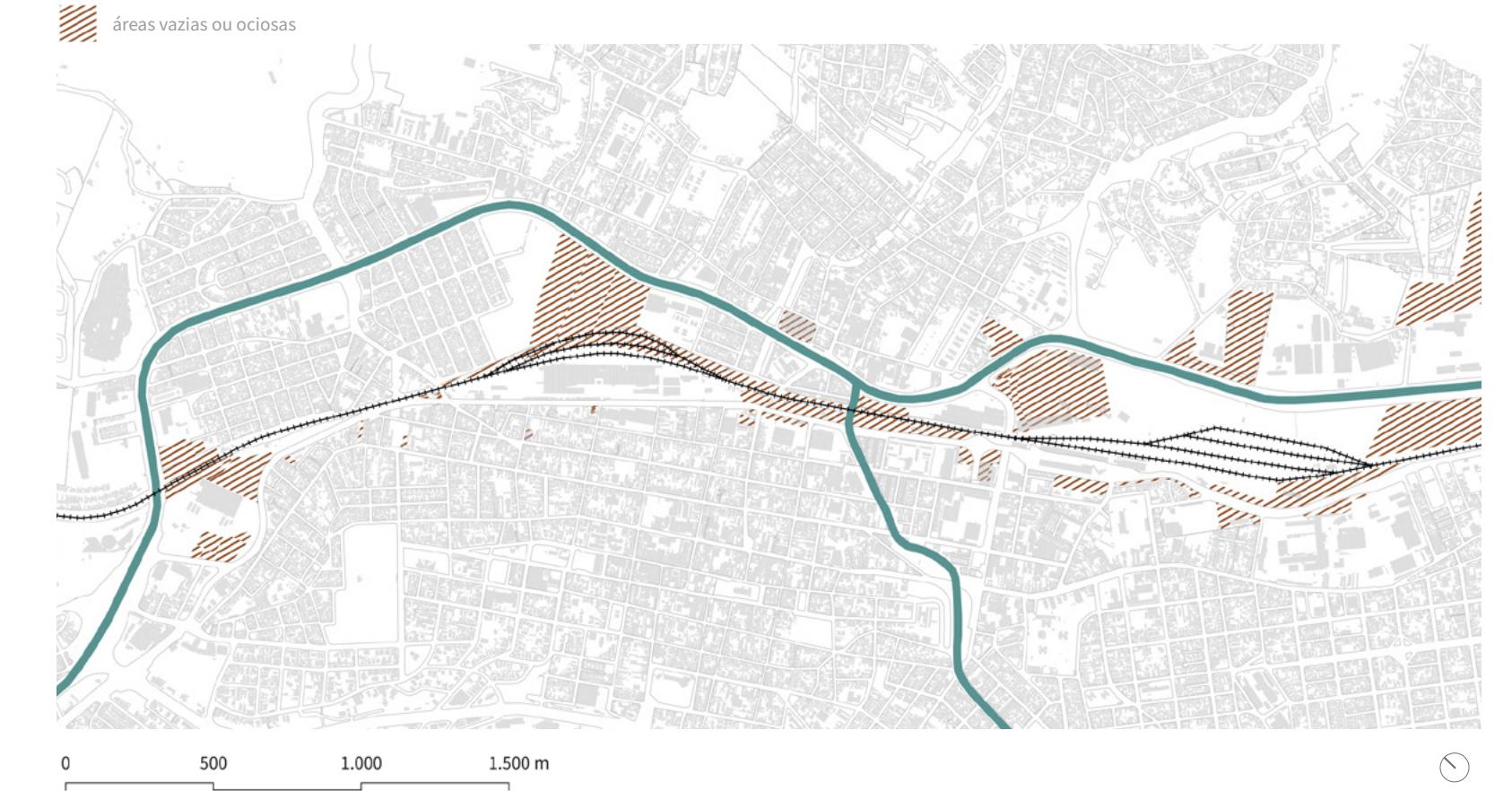
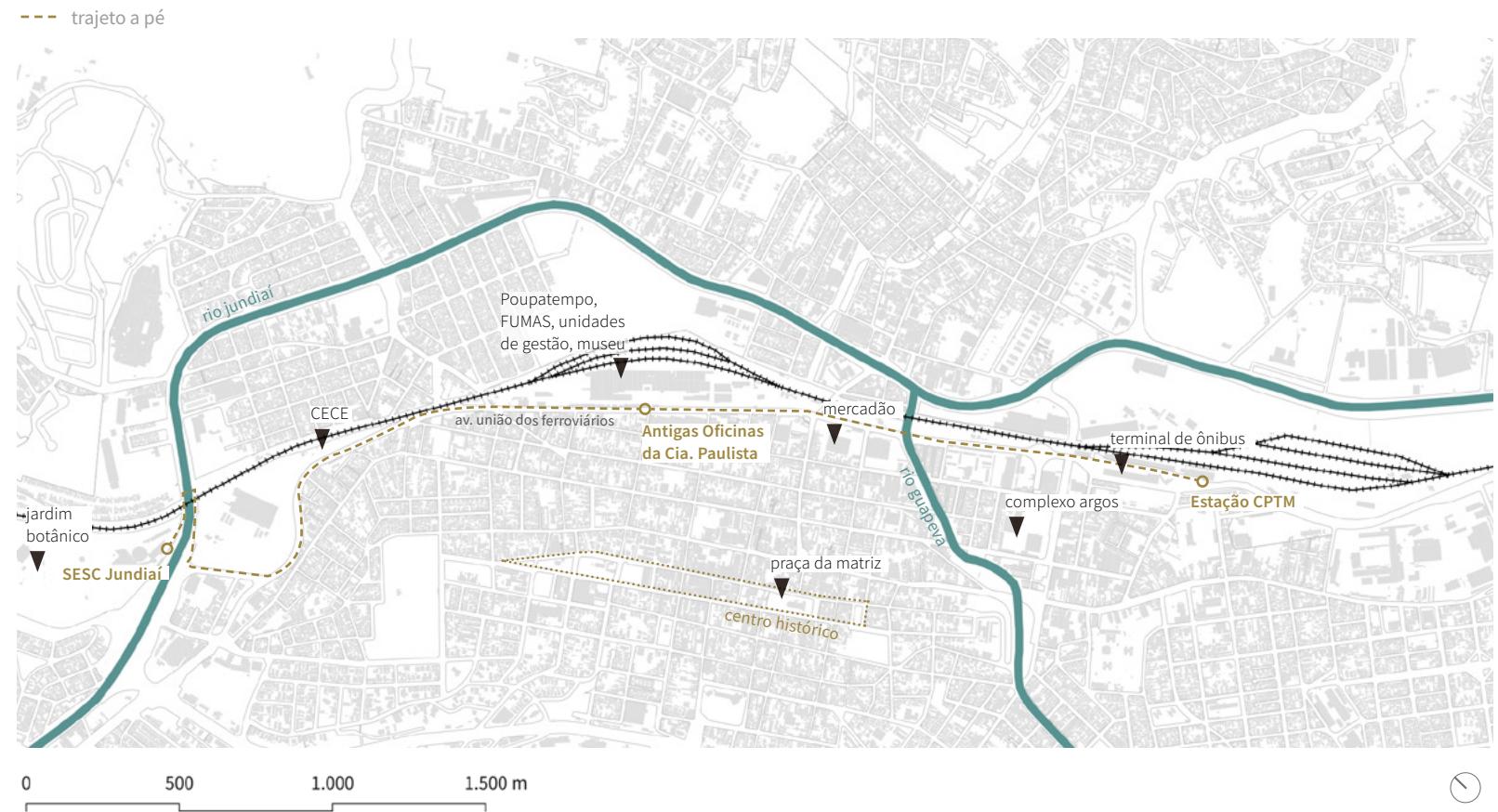
Não é preciso muitas visitas à cidade de Jundiaí para notar a presença marcante da ferrovia na paisagem. De fato, foi o cenário conformado pela ferrovia o ponto de

partida para o desenvolvimento deste trabalho. No trecho escolhido, os trilhos em sua maior parte correm paralelamente à uma via estrutural, a Avenida União dos Ferroviários. No caminho dos trilhos, temos arquiteturas que compõe o patrimônio da cidade e que representam parte de sua identidade. Também junto aos trilhos temos muitos espaços vazios, ociosos, que poderiam ser revertidos em benefício da população local, integrando a ferrovia à cidade.

A ferrovia é operacional, entretanto, o transporte de passageiros termina na Estação, ponto final da linha Rubi da CPTM. O trecho que conecta à cidade de Campinas atualmente comporta apenas o transporte de cargas, apresentando baixo fluxo de vagões ao longo do dia, porém, está em discussão a implantação do Trem Intercidades (TIC) que pretende viabilizar o transporte de passageiros nesta rota.

Conforme se percorre o caminho, algumas questões

e impressões se repetem. Além de espaços livres ociosos, em geral, o trajeto é marcado por fachadas monótonas ou muros que cercam as calçadas, trechos sem calçada ou com calçadas muito estreitas, poucas travessias e infraestruturas qualificadas ao pedestre, todas características que acabam por inviabilizar a realização deste percurso no cotidiano, apesar de ser uma rota que conecta diversos equipamentos da cidade.







1. Vista para o viaduto por onde a ferrovia transpõe a Av. Frederico Ozanam e o Rio Jundiaí.



2. À esquerda, CECE José Brenna. No lado oposto da avenida, muros altos de fundo de lote e edificações abandonadas.



3. Neste trecho é possível caminhar ao lado da ferrovia. Não há travessias ou faixas de pedestres.



4. Vista para o acesso dos fundos ao Complexo das Antigas Oficinas. À direita, edificação abandonada.

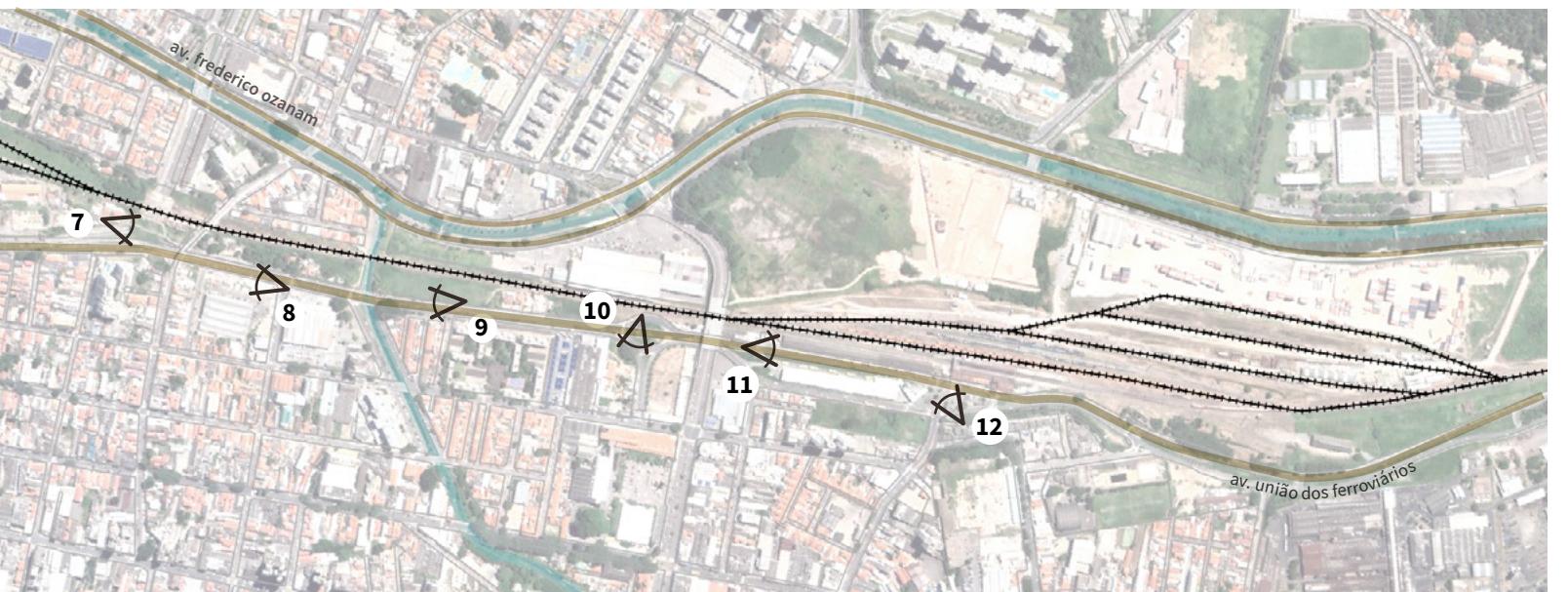


5. Interface do Complexo das Antigas Oficinas com a avenida. As travessias ainda são limitadas e existe pouca arborização.



6. Interface do Complexo das Antigas Oficinas com a avenida. Os muros existentes impedem a visualização dos edifícios.





7. Grande área livre sobre túnel. Nos fundos à esquerda, ruínas da antiga Estação Jundiahy Paulista.



8. Vista para a calçada em frente ao mercadão. A área carece de infraestrutura e encontra-se bastante degradada.



9. Região onde o Rio Guapeva se encontra com o Rio Jundiaí. As calçadas são bastante estreitas e não há calçada nos dois lados.



10. Vista para região da rotatória. Ao fundos, um terreno ocioso. Não há calçadas e pedestres atravessam sobre o leito carroçável.



11. À direita encontra-se o terminal de ônibus e, à esquerda, um galpão abandonado.



12. Vista para a entrada da estação de trem. Este largo concentra grande fluxo de pessoas ao longo do dia.







#### legenda:

#### Setor 1 - Conexões entre equipamentos

A questão principal desta região é a existência de um conjunto de equipamentos importantes para a cidade na margem direita do Rio Jundiaí (SESC, Jardim Botânico e Paço Municipal) e que não possuem boa articulação com a área que fica na margem oposta. Além disso, é notável a oportunidade de promover uma conexão direta com o eixo de equipamentos que se localizam ao longo da Avenida União dos Ferroviários. Portanto, propõe-se uma travessia direta, acoplada ao viaduto da ferrovia, responsável por conectar o conjunto de equipamentos existentes à nova orla requalificada, de modo a criar um eixo contínuo que tem como prioridade a circulação dos pedestres.

Além disso, reitera-se uma diretriz já prevista no Plano Diretor de Jundiaí, que prevê a criação de uma nova via paralela aos trilhos. A construção desse viário, além de organizar a malha urbana existente, formaria uma nova frente para os lotes que possuem interface com a ferrovia, proporcionando melhor fluidez na mobilidade nos dois lados dos trilhos.



#### legenda:

- requalificação viária
- via projetada
- ciclovia projetada
- travessia para pedestres
- arborização viária

#### EQUIPAMENTOS EXISTENTES

- 1 Complexo das Antigas Oficinas da Cia. Paulista
- 2 CECE Antonio Ovideo Bueno
- 3 Praça da Matriz
- 4 Museu Solar do Barão
- 5 Hospital Regional + UBS
- 6 Mercadão da Ferroviários

#### USOS PROPOSTOS

- 1 habitação de interesse social
- 2 uso misto: habitação + comércio/serviços
- 3 área de lazer + edificações de uso misto

#### AÇÕES

- A requalificação de espaços livres
- B redesenho da av. união dos ferroviários
- C novas travessias

#### Setor 2 - Integração do patrimônio

Este setor engloba regiões importantes de valor histórico para a cidade de Jundiaí e que também são áreas com grande potencial de uso pela população. A colina histórica hoje apresenta uma concentração de edificações voltadas para uso comercial e, por conta disso, tem uma enorme circulação de pessoas durante o dia. O complexo das Antigas Oficinas da Cia. Paulista, por sua vez, concentra diversos equipamentos importantes, tais como o Poupatempo, a Fundação Municipal de Ação Social (FUMAS), o Museu da Companhia Paulista, além de unidades de gestão do município.

Para além dos equipamentos que acomoda hoje, o complexo tem potencial para abrigar muitos outros usos que beneficiariam a população e que estão previstos no Plano Diretor de Ocupação aprovado no ano de 2020.

Sendo assim, propõe-se estabelecer uma conexão entre as duas localidades históricas, criando um novo eixo de articulação transversal na cidade que foge da hierarquia estabelecida pelas vias estruturais existentes.

Além disso, a existência de uma grande gleba vazia adjacente ao complexo representa uma oportunidade de implantação de novos usos. Portanto, propõe-se a criação de uma nova centralidade, centralidade esta que deve ter como premissa a integração e valorização do patrimônio existente. Do mesmo modo, o redesenho da Av. União dos Ferroviários deve priorizar a visibilidade deste grande conjunto de edificações que representam parte da história da cidade.



#### legenda:

- requalificação viária
- ciclovia projetada
- passarela acoplada ao terminal de ônibus
- arborização viária

#### Setor 3 - Ponto nodal

Um dos pontos focais deste setor é o grande fluxo de pessoas que transitam no largo entre a estação de trem e o terminal de ônibus. Nesta área, é importante que se priorize o direcionamento e a organização deste fluxo, visto que este entroncamento também representa uma porta de entrada para a cidade, já que abriga a única estação de trem operante até o momento.

Portanto, a proposta de redesenho de calçadas e requalificação de espaços livres ao longo da Avenida União dos Ferroviários, partindo deste entroncamento, tem a intenção de realizar um convite ao passeio pelo futuro parque da orla ferroviária, promovendo este importante trajeto que hoje se mostra inviável.

A localização do terminal de ônibus em relação a ferrovia também configura uma oportunidade de implantação de uma infraestrutura de travessia, uma passarela vinculada ao equipamento de transporte, responsável por realizar a transposição da ferrovia e conectar-se a orla requalificada. Além disso, propõe-se a criação de corredores verdes, de modo a guiar o pedestre para rotas que levam aos equipamentos relevantes próximos.

#### EQUIPAMENTOS EXISTENTES

- 1 Estação CPTM
- 2 Terminal Vila Arens
- 3 Complexo Argos
- 4 Teatro Polytheama
- 5 Câmara Municipal
- 6 Pinacoteca

#### USOS PROPOSTOS

- 1 habitação de interesse social
- 2 unidade básica de saúde
- 3 praça pública
- 4 uso misto: habitação + comércio/serviços

#### AÇÕES

- A requalificação de espaços livres
- B redesenho da av. união dos ferroviários
- C novas travessias



legenda:

## Setor 4 - Preservação ambiental

Este setor é marcado por uma grande área não edificada na várzea do Rio Jundiaí e que apresenta fragmentos remanescentes de vegetação nativa da Mata Atlântica. Trata-se de uma área inundável onde o rio preserva seu leito natural. Portanto, atribui-se ao setor uma vocação ambiental, com potencial à preservação da mata nativa e reflorestamento, sendo também oportuna a criação de um parque ecológico aliado a grandes áreas alagáveis.

Além disso, propõe-se a realização de levantamento da diversidade de espécies arbóreas existentes no local, com objetivo de criar um inventário que guie a escolha de espécies a serem adotadas no processo de reflorestamento da área, bem como na arborização dos outros setores da orla ferroviária.

O Rio Jundiaí passou por recente processo de despoluição e encontra-se hoje na classe 3 de qualidade, o que significa que é apto à recreação de contato secundário. Desse modo, entende-se que os usos do parque devem estar voltados à programas de educação ambiental e associados a projeto paisagístico que aproxime a população ao corpo d'água por meio de atividades recreativas.

### 3. APROXIMAÇÃO

ÁREA DE INTERVENÇÃO



ESC. 1:5000



0 50 100 200

### Projeto: Setor 2

O setor que engloba o Complexo das Antigas Oficinas da Companhia Paulista foi o foco escolhido para o exercício de desenho deste trabalho.

O complexo hoje apresenta muitas edificações desocupadas e não está integrado ao tecido urbano. Apesar disso, a FATEC e o Poupatempo, instalados no local desde os anos de 2002 e 2009, respectivamente, são equipamentos que trazem movimento e aproximam a população do conjunto, mesmo que muitos não tenham consciência de sua importância (GONÇALVES, 2022, p.286).

O tombamento deste complexo data do ano de 2004 e a discussão sobre os modos de ocupá-lo e preservá-lo oscilaram no tempo. O primeiro plano de conservação para o conjunto foi realizado em 2006 pelo arquiteto Pedro Taddei, entretanto, não houve mobilização do poder público para sua implantação. Em 2015 foi realizado um novo projeto, desta vez pelo escritório Brasil Arquitetura, marcando a retomada das discussões acerca da ocupação do conjunto. Trata-se de um projeto de grande porte, o qual aborda não somente o restauro das edificações como também propõe uma requalificação urbana na área. O projeto teve aprovação do IPHAN e, no ano de 2020, foi aprovado oficialmente pela Prefeitura de Jundiaí.

No presente trabalho, optou-se por englobar as diretrizes apresentadas no recente plano de ocupação, no referente ao complexo ferroviário e propor novos usos e novo traçado para a intervenção urbanística.

USOS EXISTENTES



ESC. 1:5000



0 50 100 200

- 1 Desocupado
- 2 Poupatempo
- 3 Biblioteca e Administração
- 4 Faculdade de Tecnologia (FATEC)
- 5 Museu da Cia. Paulista
- 6 Secretaria de Transportes (SETRANSP)
- 7 Guarda Municipal (GCM)
- 8 Fundação Municipal de Ação Social (FUMAS)
- 9 CECE Antonio Ovideo Bueno
- 10 Comércio de atacado

A. Vista para gleba vizinha a partir do estacionamento do complexo



B. Vista para gleba vizinha a partir da Avenida Frederico Ozanam



C. Vista do interior do complexo, ao lado da FATEC





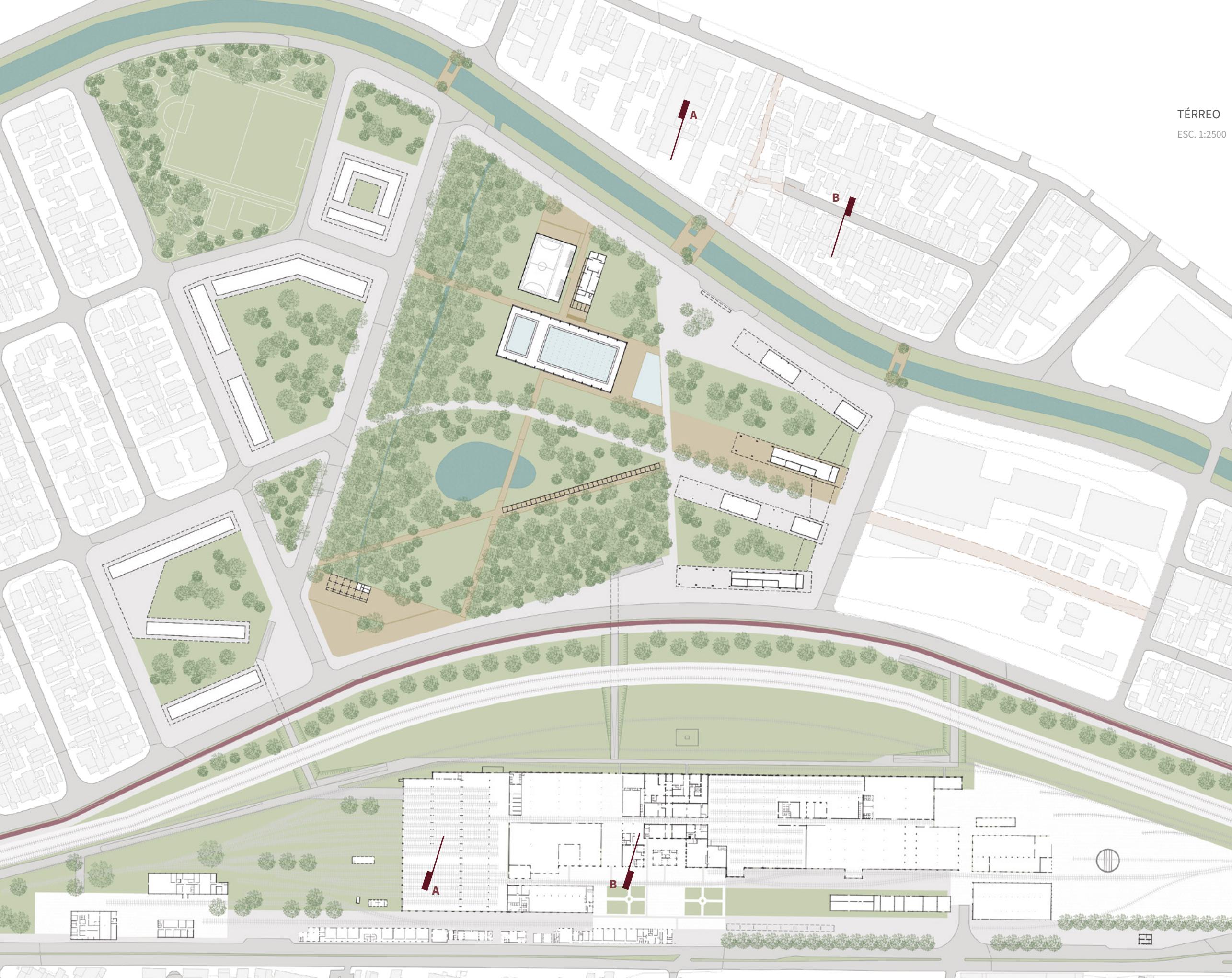
0 50 100 200

## Intervenção urbanística

Do projeto existente<sup>1</sup>, adotou-se algumas premissas. Para o conjunto das antigas Oficinas, o escritório prevê vasto programa de usos, com objetivo de transformar o local em um grande polo cultural voltado exclusivamente ao pedestre (BRASIL ARQUITETURA, 2015). Para isso propõe serviços públicos, atividades culturais e de lazer, conformando espaços de convivência que prezam pela permeabilidade, integrando o conjunto ao tecido urbano e permitindo o livre acesso e deslocamento de pessoas em meio ao patrimônio. Este partido vai ao encontro da ideia de cidade defendida neste trabalho, portanto foi considerado para o desenvolvimento da intervenção urbanística.

Nos arredores do complexo, hoje, existe uma imensa gleba vazia, que faz interface com a ferrovia e com o Rio Jundiaí. Esta situação mostrou-se como uma grande oportunidade de criar um novo eixo de transposição na cidade, que tenha como foco o deslocamento de pedestres, ao mesmo tempo que integra e amplia o acesso ao patrimônio restaurado. Portanto, imaginou-se que parte desta gleba deveria funcionar como uma extensão do complexo ferroviário existente. Esta extensão se daria na forma de um parque urbano, associado a um conjunto edificado implantado de modo a se mesclar com a paisagem.

<sup>1</sup> O projeto não está divulgado na íntegra, mas muitas das propostas podem ser conferidas na Imprensa Oficial de Jundiaí n. 4759, na publicação de OLIVEIRA, 2016 e no site do escritório Brasil Arquitetura.



TÉRREO

ESC. 1:2500

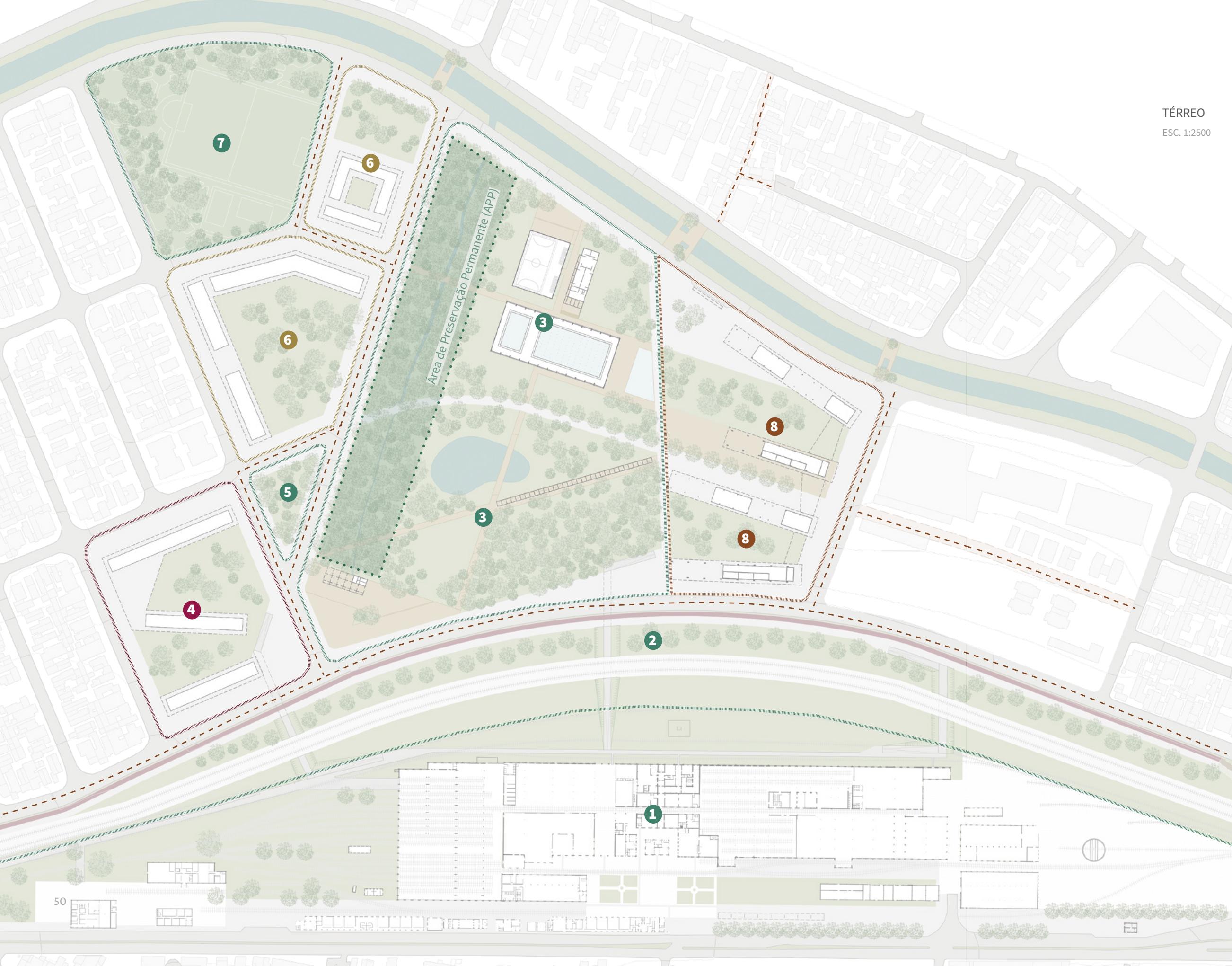


O traçado proposto leva em consideração o afluente do Rio Jundiaí que corta transversalmente a gleba. Sendo assim, optou-se por criar uma faixa de APP com densa arborização, a qual se dilui visualmente com o conjunto edificado proposto e com os usos do parque.

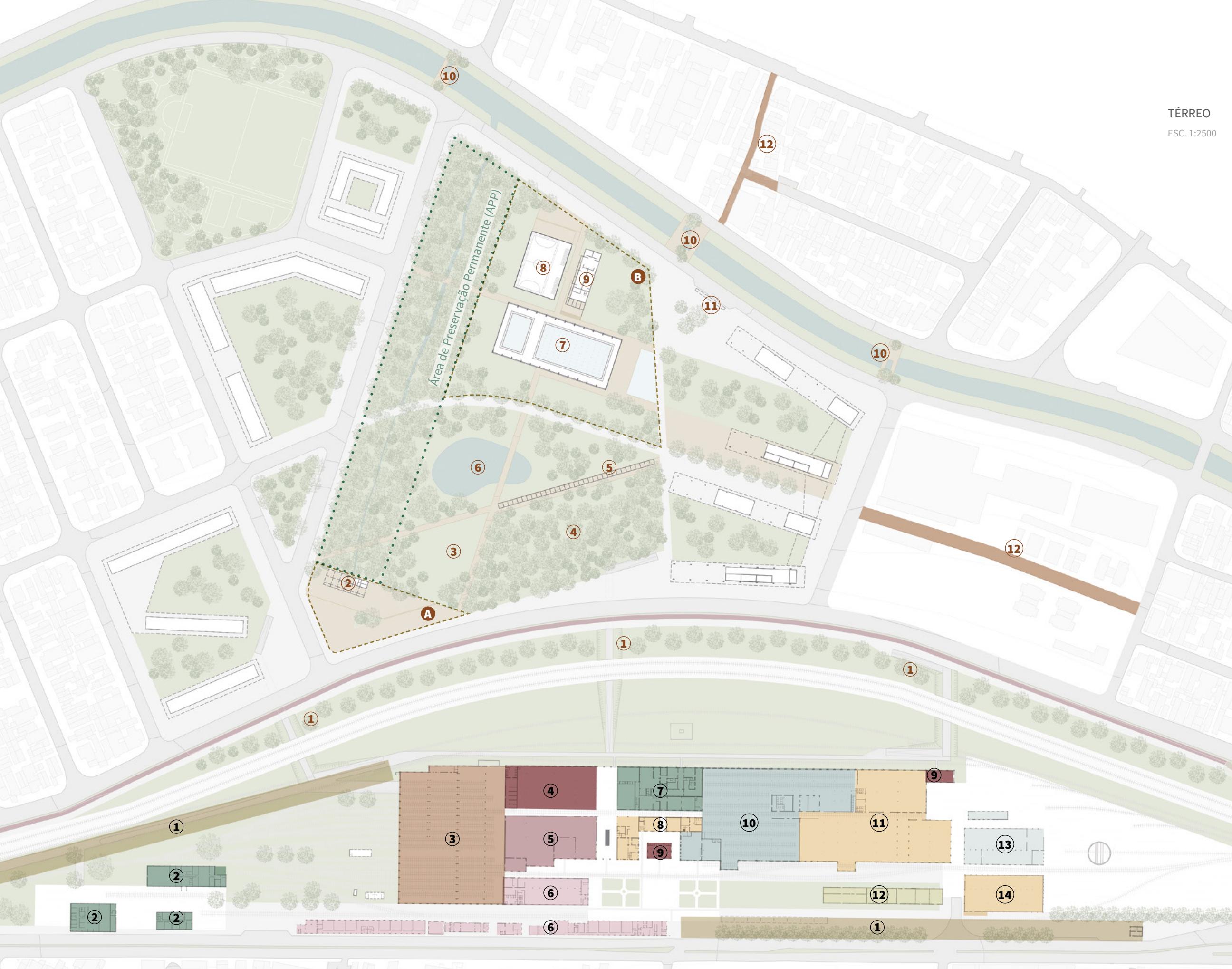
Para o programa, imaginou-se espaços voltados para atividades de lazer, esportes e contemplação. O programa esportivo tem o objetivo de integrar o equipamento existente de quadras ao ar livre (CECE Antonio O. Bueno), oferecendo novas opções como uma quadra coberta e piscinas, além de uma edificação de apoio com vestiários e sanitários públicos.

Na calçada que acompanha a Avenida Frederico Ozanam, via por onde passam diversas linhas de ônibus, projetou-se um grande largo de recepção, o qual abriga um ponto de ônibus com uma baía de embarque. No outro extremo do parque, criou-se em uma das esquinas outro grande largo, que funciona como uma praça de acolhimento para aqueles que vêm do complexo ferroviário.

Nas áreas de transição entre os trilhos, propõe-se a criação de um parque linear com uma ciclovia bidirecional, que deve se estender ao longo de toda a orla ferroviária, associando novos usos com tratamento paisagístico.



Para as quadras projetadas foram atribuídas edificações de uso misto ou residencial, bem como habitações de interesse social. Além disso, algumas quadras existentes no entorno são bastante extensas, portanto, são sugeridas novas vias que dividem estas quadras e se ajustam ao trajeto e fluxos propostos para os pedestres.





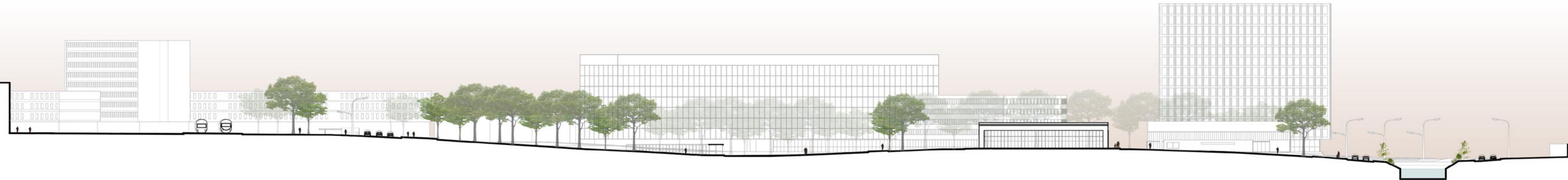
O conjunto edificado conforma-se em quadras híbridas, com variação de altura e tipologia, sendo que sua implantação foi pensada de modo a permitir que o parque se infiltre entre as edificações.

O gabarito projetado respeita o entorno existente e a permeabilidade visual é garantida por meio de térreos livres com fachada ativa, os quais podem receber usos comerciais ou de serviços. Além de dinamizar o trajeto, trazer o uso comercial para esta área criaria uma nova centralidade junto ao complexo cultural das antigas oficinas, diversificando os usos que são predominantemente residenciais ou grandes galpões nas regiões adjacentes.

Ao longo dos percursos, foram distribuídas áreas de convivência e espaços de contemplação. O lago proposto toma partido de um declive preexistente no terreno e é atravessado por um caminho que conecta a praça de acolhimento ao setor esportivo, se desprendendo do solo quando chega ao encontro do corpo d'água.

CORTE A

esc. 1:750



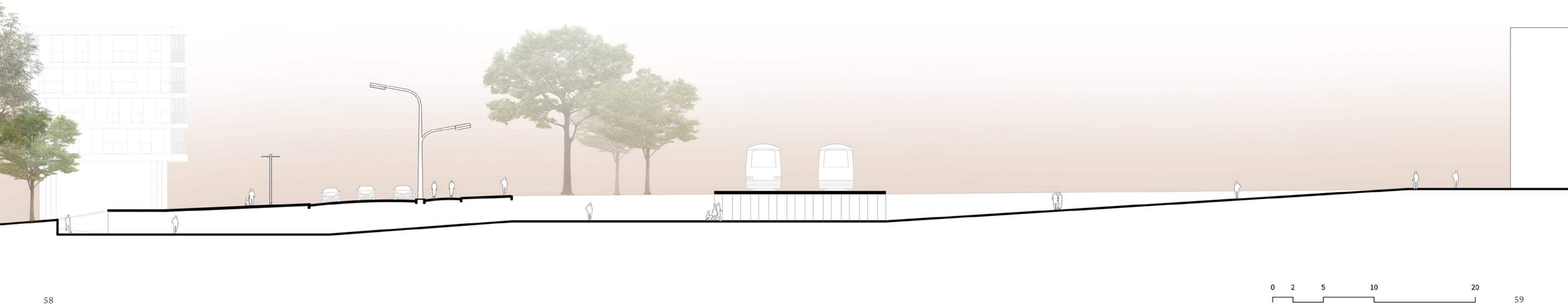
CORTE B

esc. 1:750



## Transposição da ferrovia

A transposição da ferrovia é realizada por meio de três passagens subterrâneas, as quais partem do nível das oficinas e chegam ao nível do parque. Vale lembrar que o Plano Diretor de Ocupação das oficinas também prevê transposições sob ferrovia, entretanto, estas foram adaptadas e redesenhas para condizer com a nova proposta de intervenção urbana. Estas passagens são abertas quando atravessam as áreas de parque linear, tornando-se ocultas apenas nos momentos em que atravessam sob a ferrovia, ruas e calçadas.



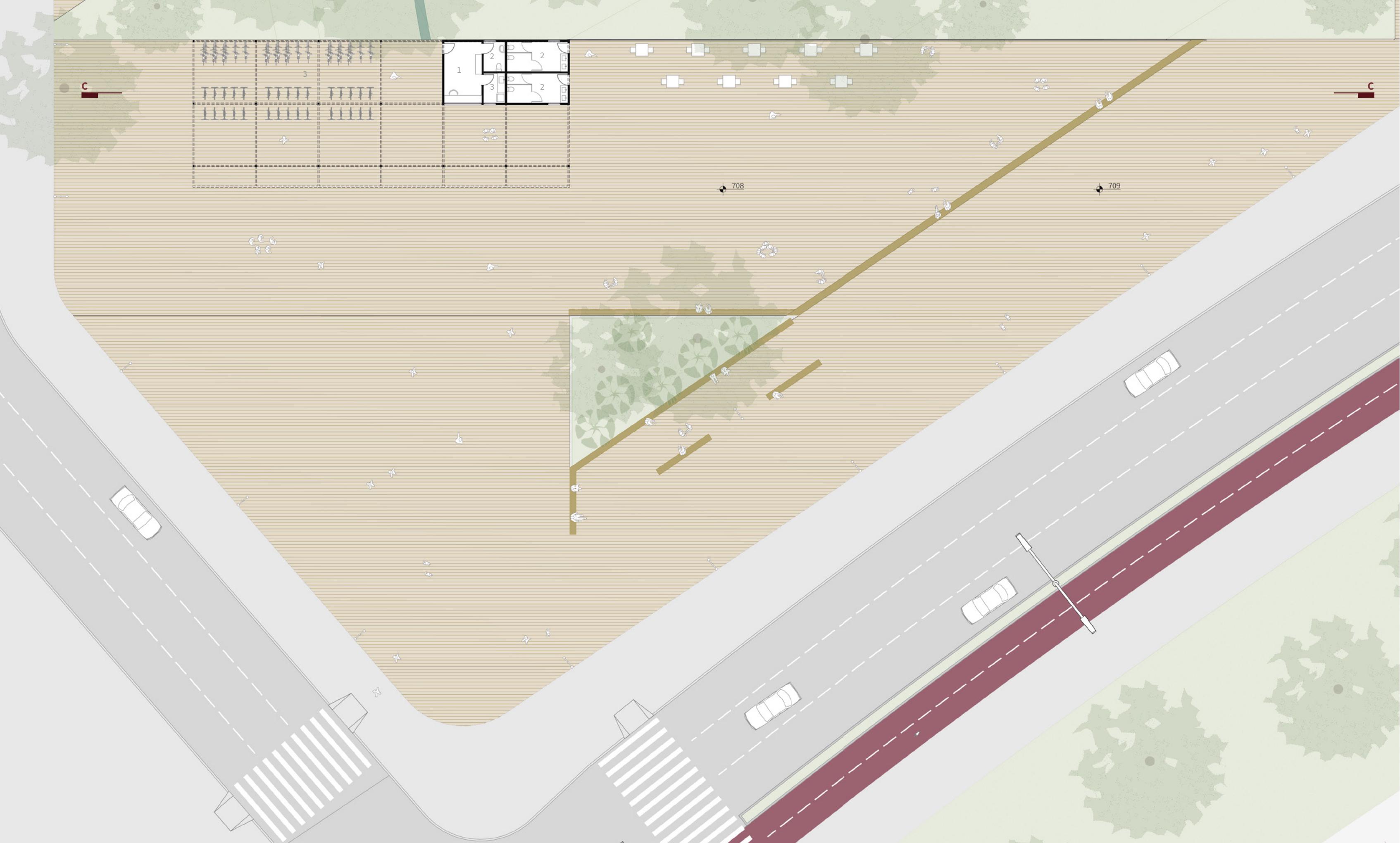
## Praça de acolhimento

Esta praça foi pensada como um grande largo em dois níveis. Nas bordas, o piso acompanha o nível da calçada e a edificação proposta está assentada num platô mais baixo (+708). O desnível em degraus do tipo arquibancada configura uma área de permanência, sendo que a transição dos espaços foi resolvida com um canteiro central, desenhado de modo a definir diferentes visuais: uma voltada para o parque e outra para o conjunto das oficinas.

Para acolher os visitantes que chegam por este lado do parque, é proposta uma edificação de apoio, construída em alvenaria rebocada, a qual abriga uma cabine de informações e sanitários. Junto a esta edificação, propõe-

-se um bicletário, com objetivo de atender às pessoas que chegarem por meio da ciclovía, o qual é protegido por uma marquise em estrutura metálica.

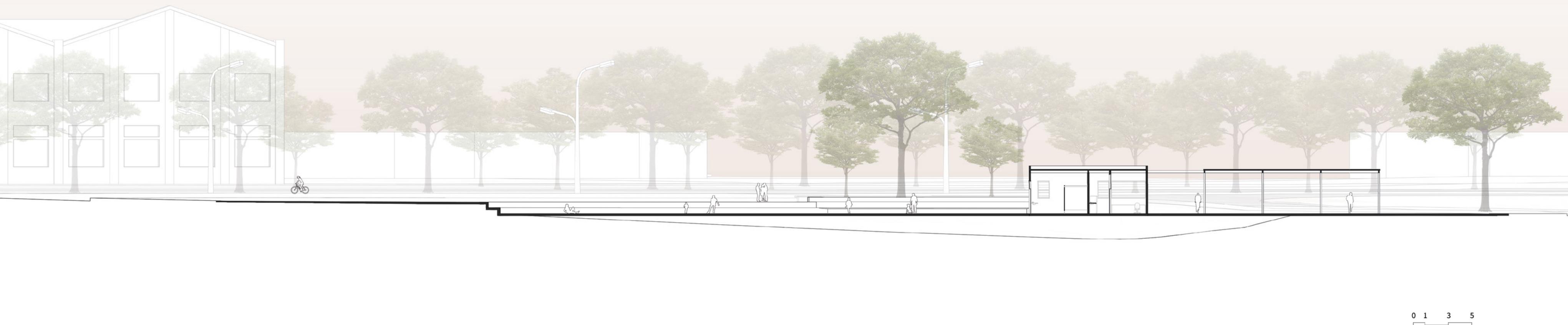




- 1 Cabine de informações
- 2 Sanitários
- 3 Copa
- 4 Bicicletário

PLANTA  
ESC. 1:250  
0 1 3 5

CORTE C  
esc. 1:250





### Setor esportivo

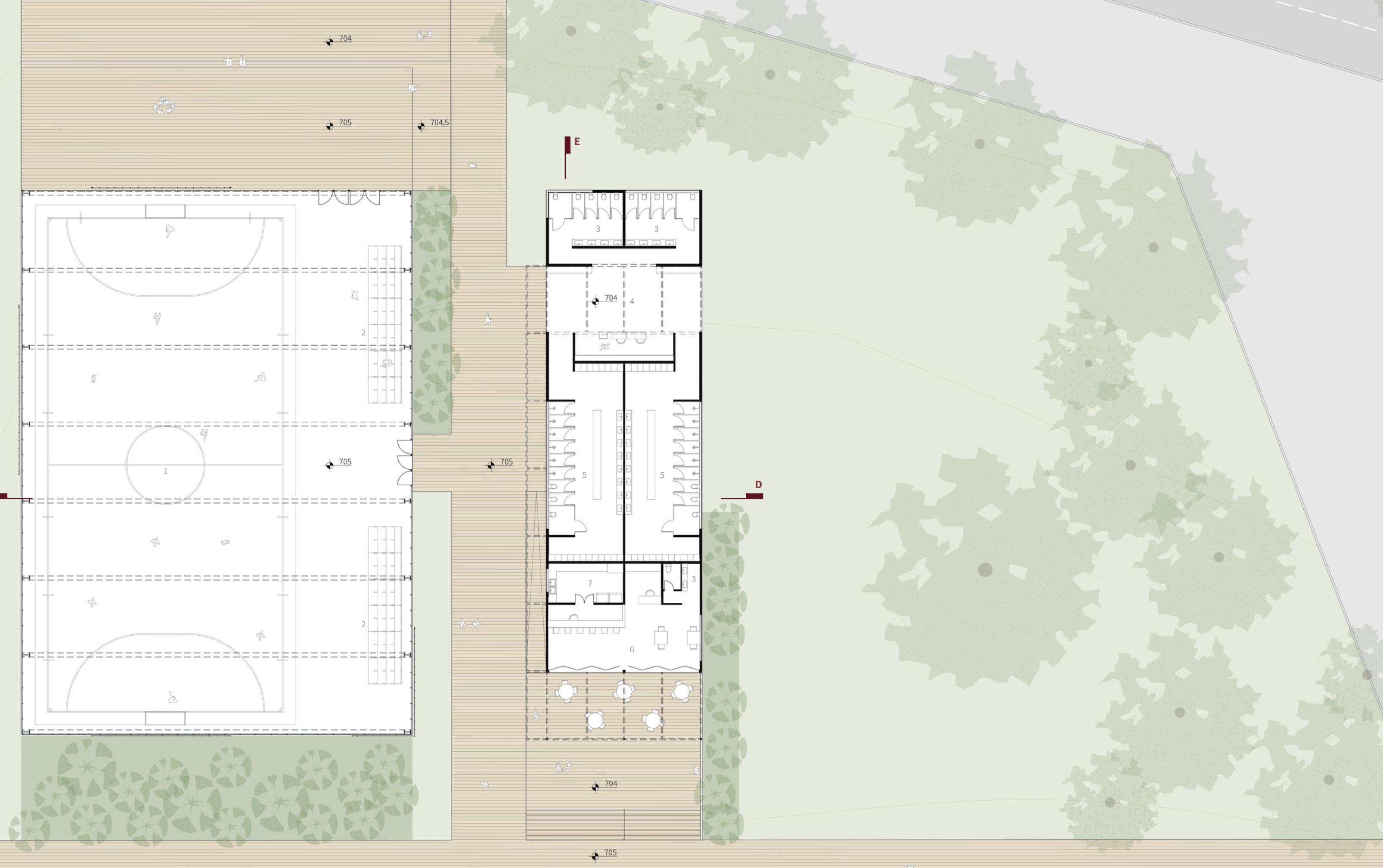
A área dedicada à prática esportiva conta com três edificações, sendo uma para as piscinas, outra para a quadra e uma edificação de apoio.

Uma pequena praça de entrada voltada para a Av. Antonio Frederico Ozanam delimita um dos acessos para o edifício que abriga a quadra, criando uma área de permanência e acolhimento. Trata-se de uma construção com estrutura independente em pórticos metálicos, com fechamento envidraçado que mantém a permeabilidade visual em relação ao parque. Para proteção do sol, o edifício é envolto por uma película composta de painéis em chapa metálica perfurada.

Em frente a quadra localiza-se uma edificação em alvenaria rebocada composta por dois blocos que se conectam por uma marquise em estrutura metálica. O bloco voltado para a rua abriga sanitários públicos, enquanto o outro abriga vestiários e uma lanchonete. Entre a lanchonete e a área das piscinas existe um desnível, o qual é resolvido por meio de escadaria e uma rampa de acesso, que levam a um espaço com mesas ao ar livre.

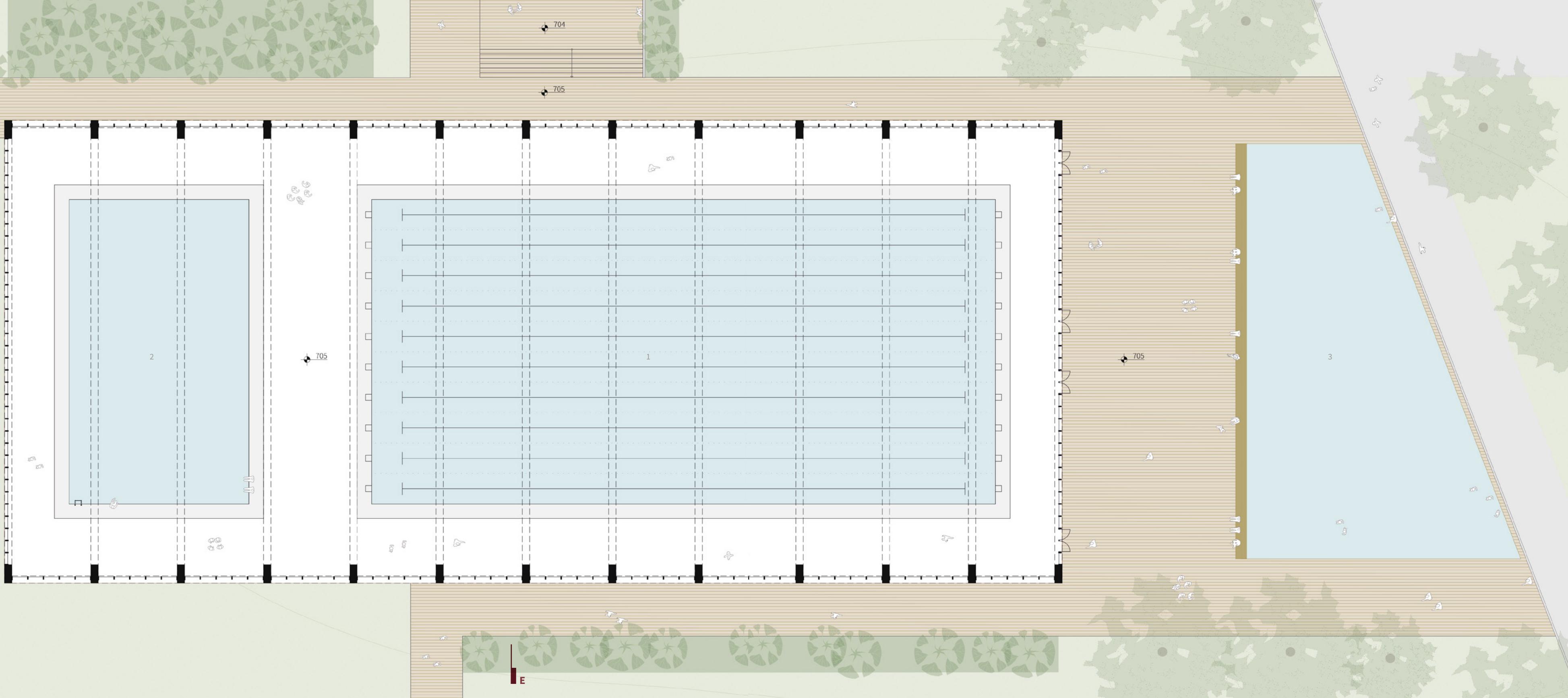
Para os visitantes que escolhem atravessar o parque pelo caminho que leva ao ponto de ônibus da avenida, o trajeto é animado por um grande espelho d'água que anuncia a transição para o edifício das piscinas. Trata-se de uma construção em concreto armado protendido que, assim como na quadra de futsal, é envolta por caixilhos envidraçados a fim de se manter as visuais tanto para quem está dentro ou fora da edificação.





- 1 Quadra de futsal
- 2 Arquibancadas
- 3 Sanitários
- 4 Recepção/informações
- 5 Vestiários
- 6 Lanchonete
- 7 Cozinha

PLANTA  
ESC. 1:250  
0 1 3 5



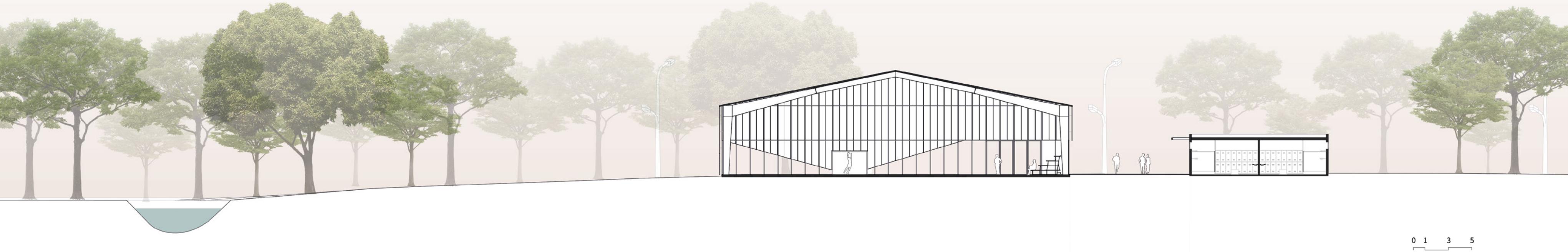
1 Piscina olímpica  
2 Piscina semiolímpica

3 Espelho d'água

0 1 3 5

PLANTA  
ESC. 1:250

CORTE D  
esc. 1:250

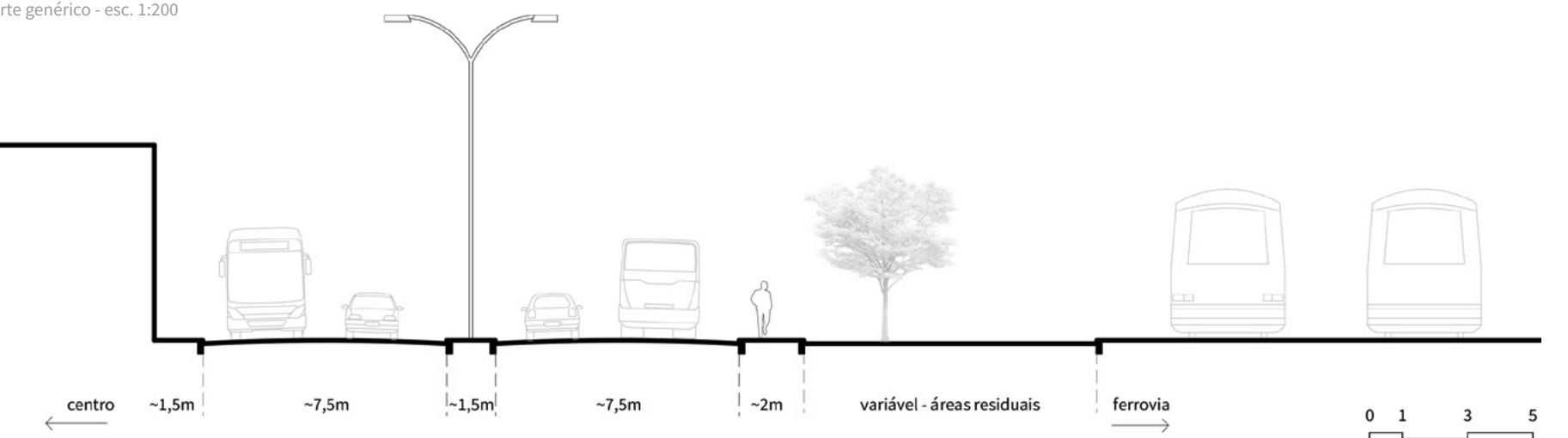


CORTE E  
esc. 1:250



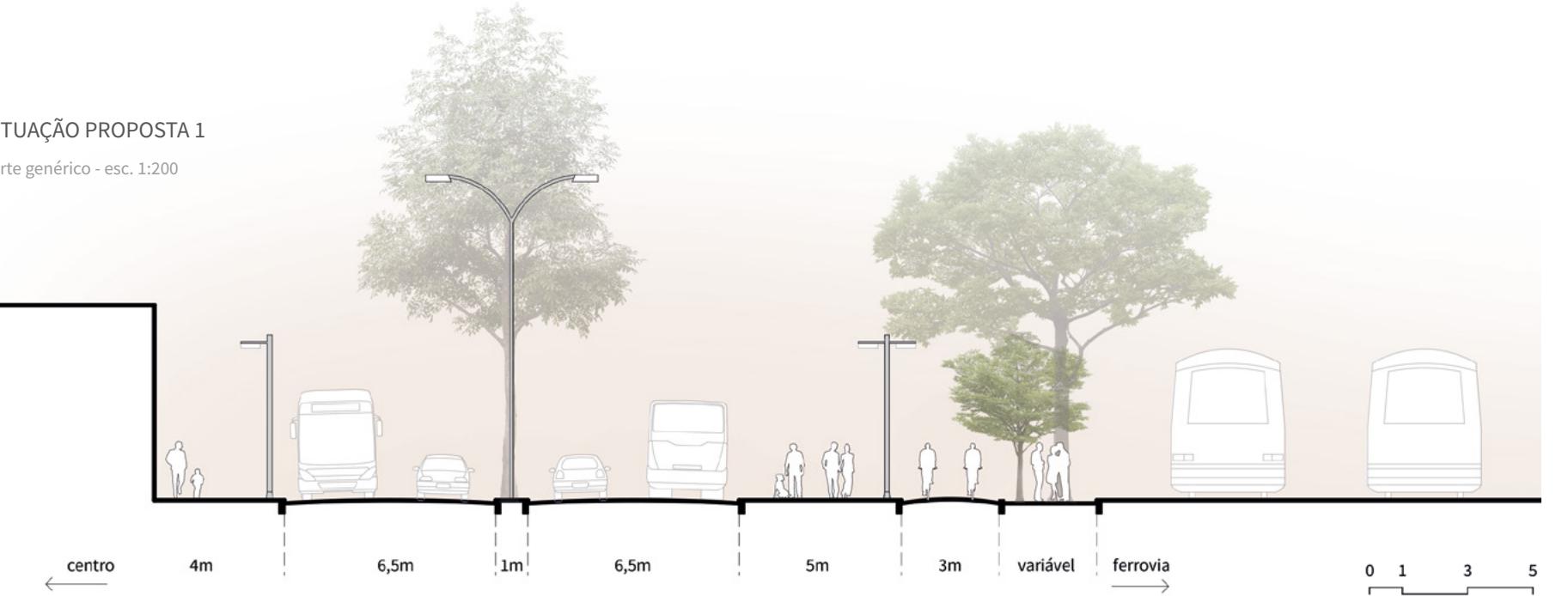
## SITUAÇÃO ATUAL

corte genérico - esc. 1:200



## SITUAÇÃO PROPOSTA 1

corte genérico - esc. 1:200



## Avenida União dos Ferroviários

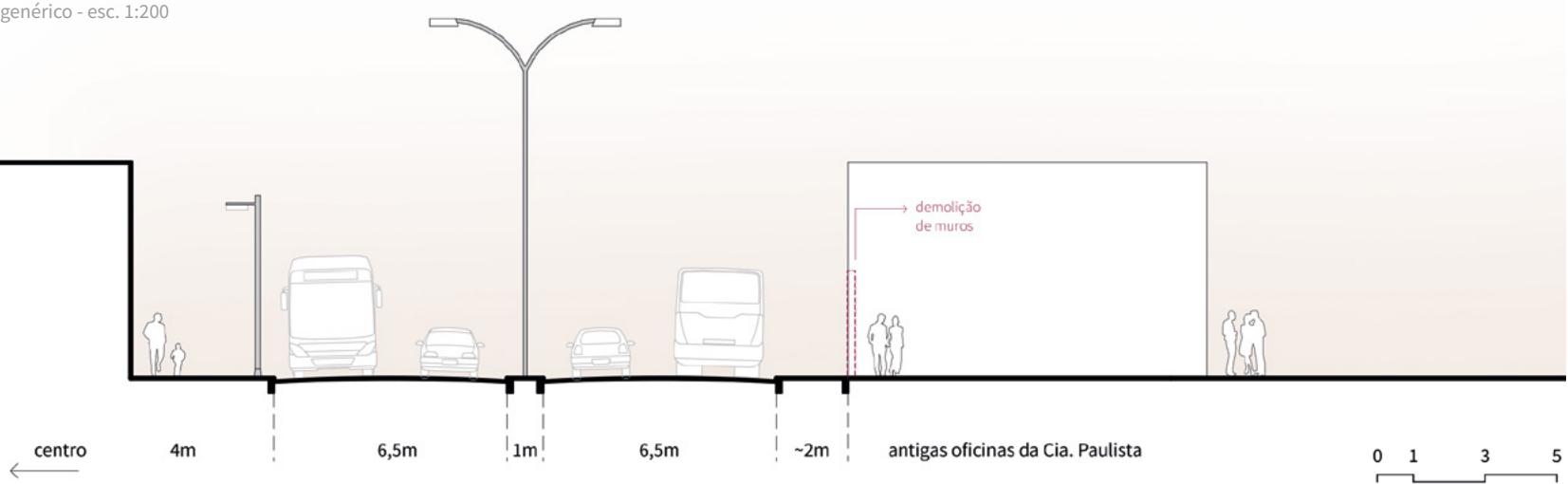
A Av. União dos Ferroviários, ponto de partida deste trabalho, hoje não se mostra atrativa e nem adequada ao deslocamento de pedestres. Entretanto, ela configura um importante trajeto pois, partindo da estação de trem, leva a diversos equipamentos, incluindo o complexo das antigas oficinas da Cia. Paulista. Sendo assim, realizou-se uma proposta de redesenho que convida o pedestre a realizar este trajeto, priorizando os passeios nos dois lados da avenida. Para isso, propõe-se a diminuição do leito carroçável e do canteiro central existente, de modo que a calçada no sentido centro alcance 4m de largura e possa receber mobiliário e iluminação. Já no sentido oposto, onde há uma grande quantidade de áreas residuais correndo paralelamente à ferrovia, entende-se que as calçadas

das podem avançar sobre esses espaços, criando uma área de passeio com 5m e uma ciclovia bidirecional, que devem estar associadas à requalificação paisagística do trajeto, conformando o parque linear da orla ferroviária.

No trecho de avenida que faz frente com as oficinas, não é possível fazer avançar a calçada em alguns trechos devido ao patrimônio edificado que deve ser preservado. Portanto, neste caso, reitera-se uma diretriz do Plano Diretor de Ocupação, que prevê a demolição dos muros existentes, criando permeabilidade entre as edificações e promovendo a visibilidade do conjunto. Espera-se que, a longo prazo, essa proposta seja indutora da transformação do entorno, trazendo mais vida e movimento para este caminho que muito diz sobre a identidade jundiaiense.

## SITUAÇÃO PROPOSTA 2

corte genérico - esc. 1:200



## Bibliografia

BEM, Sueli Ferreira de. Conversa de Patrimônio em Jundiaí. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

BRASIL. Lei nº 9.321, de 11 de Novembro de 2019. Plano Diretor do Município de Jundiaí. Disponível em: <<https://planodiretor.jundiai.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/12/LEI-9.321.pdf>> Acesso em: 20 jun. 2022.

BRASIL ARQUITETURA. Plano Diretor Urbanístico e de Revitalização para o Complexo FEPASA. São Paulo: Brasil Arquitetura, 2015.

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. Projetos premiados no Concurso Público Nacional de Ideias para o Vale do Rio Jundiaí, 2019. Disponível em: <<https://concursosdeprojeto.org/2019/11/02/premiados-concurso-de-ideias-vale-do-rio-jundiai/>> Acesso em 29 jun 2022.

FRANCO, Elizeu Marcos. Parecer técnico sobre projeto desenvolvido pela empresa Brasil Arquitetura, contratada no âmbito do processo 25.730-1/2019-1, que tem como objeto a Revisão e consolidação do Plano Diretor geral para o Complexo Fepasa, com projeto básico urbanístico das áreas livres e projetos básicos para restauro dos galpões 16, 19 e 22. In: PREFEITURA DE JUNDIAÍ. ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL – COMPAC. Imprensa Oficial, n. 4759, 01 jul. 2020. p. 21-24.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Editora Perspectiva, 2014.

GONÇALVES, Juliana Corrêa. A matéria como suporte do tempo: arqueologia industrial nas antigas Officinas da Companhia Paulista em Jundiaí (SP). Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2022.

GONÇALVES, Juliana Corrêa. PLANO DIRETOR GERAL PARA O COMPLEXO FEPASA: Parecer apresentado ao Conselho Municipal de Patrimônio Artístico e Cultural de Jundiaí (COMPAC). In: PREFEITURA DE JUNDIAÍ. ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL – COMPAC. Imprensa Oficial, n. 4759, 01 jul. 2020. p. 19-20.

MARQUES, Juliano Ricardo. Jundiaí, um impasse regional – O papel de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia, 2008.

OLIVEIRA, José Arnaldo de. Projeto urbano e de uso do Complexo Fepasa está pronto para consulta. 2016. Disponível em: <<https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/09/16/novo-projeto-urbano-e-de-uso-do-complexo-fepasa-esta-pronto-para-consulta/>>. Acesso em: 15 jun. 2022.

SESC JUNDIAÍ. Entre Vistas: cidades que vivem nas memórias. São Paulo: Sesc Jundiaí, 2022.

SILVA, Milena Meira da. Paisagem industrial do Complexo FEPASA (Jundiaí-SP): avaliação dos usos atribuídos ao patrimônio ferroviário. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2019.

SOUSA, Tatiana Elizabeth Domingos de. O Complexo das Officinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Jundiaí/SP. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização em Patrimônio Histórico: Teoria e Projeto, Universidade Pontifícia Católica de Campinas, Campinas, 2003.

TORREJAIS, Ana Carina Urbano. Patrimônio Ferroviário como Tecnocultura: As Oficinas de Manutenção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí. 2019. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2019.

## Imagens

Todas as imagens que não constam neste índice foram produzidas pela autora deste trabalho.

[p. 11] Imagem 1 - Retirado da dissertação de Sueli de Bem, 2014, p.71.

[p.13] Imagem 2 - Adaptado da dissertação de Juliano Ricardo Marques, 2008, p.41; Imagem 3 - Adaptado do processo de tombamento das Oficinas da Companhia Paulista, nº 1485-T-10, folha 009.

[p.15] Imagem 4 - Disponível em <<https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/museu-da-cia-paulista/>> Acesso em 20 maio 2022;  
Imagen 5 - Retirado da dissertação de Juliana Gonçalves, 2022, p.215.

[p. 16-17, 20-21] Mapas produzidos pela autora a partir de base digital georreferenciada de Jundiaí. Disponível em <<https://geo.jundiai.sp.gov.br/geojundiai/index.jsp>> Acesso em 29 jun 2022;

[p. 22-23, 24, 26, 28-30, 32, 34, 36, 40, 42] Mapas produzidos pela autora sobre imagem de satélite gerada a partir do Google Earth.

[p. 44-51] Desenhos produzidos pela autora a partir de bases cartográficas formato DWG da cidade de Jundiaí. Disponível em <<https://jundiai.sp.gov.br/planejamento-e-meio-ambiente/servicos-online/mapas/>> Acesso em 29 jun 2022.

O desenho da área do complexo das Antigas Oficinas da Cia. Paulista foi realizado a partir de base DWG fornecida pela Prefeitura de Jundiaí.  
Trata-se de material produzido pelo Brasil Arquitetura e adaptado pela autora.

[p. 55, 59, 62] O desenho da fachada das oficinas presente nos cortes e imagens foi realizado a partir do levantamento desenvolvido por Sousa (2003).

