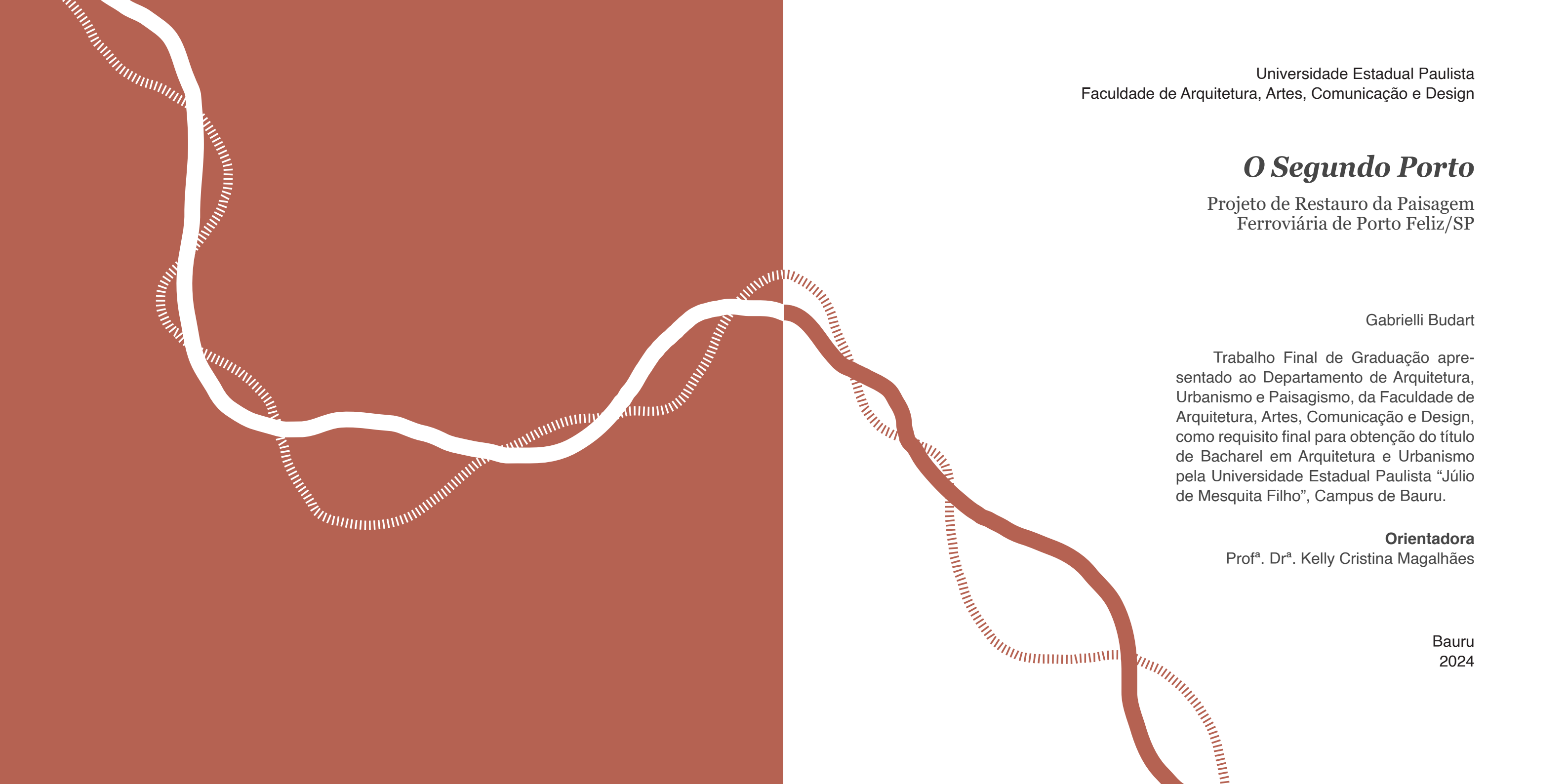




# *O Segundo Porto*

Projeto de Restauro da Paisagem  
Ferroviária de Porto Feliz/SP



Universidade Estadual Paulista  
Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design

## *O Segundo Porto*

Projeto de Restauro da Paisagem  
Ferroviária de Porto Feliz/SP

Gabrielli Budart

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, como requisito final para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Campus de Bauru.

**Orientadora**

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Kelly Cristina Magalhães

Bauru  
2024

A **Gecia**, por me ensinar o que é memória  
*(e o que é saudade).*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, expresso minha gratidão a **Deus**, não por algo específico, mas por tudo.

Agradeço aos meus queridos pais, **Keila e Rone**, por me apoiarem constantemente em minha jornada pessoal e profissional, sendo meu porto seguro em todos os momentos. Escrever esses agradecimentos não teria sido possível sem eles e sem o suporte da minha família (o que inclui a **Lilinha**, obviamente).

À minha orientadora Profa. **Kelly**, por toda a dedicação e acompanhamento desse trabalho e dos ensinamentos durante a graduação, assim como todos os professores. Agradeço também ao Prof. **Vladmir**, pelos direcionamentos de projeto durante as bancas.

Agradeço ainda às amigas que fiz durante a graduação e que deixaram toda essa experiência mais gratificante, em especial **Ana Beatriz, Bianca, Júlia e Sabrina**. Nunca vou me esquecer das noites viradas, das risadas e do carinho de vocês.

À Secretaria de Obras de Porto Feliz, à Biblioteca Municipal de Porto Feliz e seus funcionários, em especial ao **José Eduardo**, pelo fornecimento de materiais fundamentais para que esse trabalho fosse realizado. Agradeço também à querida professora de História, **Andréa**, que sempre me apoiou.

Por fim, um obrigada a todos que de alguma forma contribuíram para o desenvolvimento desse trabalho, em especial aos porto-felicense.



## RESUMO

Porto Feliz é uma cidade localizada no interior de São Paulo com mais de 300 anos de história, que sempre teve o Porto como seu maior símbolo. Conhecida como a *Terra das Monções*, era na antiga freguesia de Araritaguaba que os bandeirantes saíam pelo Rio Anhembi em busca do ouro cuiabano, no século XVIII. Hoje em dia, parece claro associar Porto Feliz ao seu auge econômico, embora ela pouco se assemelhe a essa memória, muitas vezes idealizada. A cidade, vista como é hoje, deve-se muito à presença de seu **Segundo Porto**: o Ramal Ferroviário da Estação de Ferro Sorocabana. Infelizmente, a importância desse patrimônio não é valorizada, e sua arquitetura e história estão em risco de descaracterização. Por isso, o trabalho propõe um projeto de requalificação da paisagem da Antiga Estação, com o objetivo de resgatar a memória desse período para a população local e promover novos usos e vivências, especialmente culturais, artísticos e políticos. Dessa forma, é possível reconectar a cidade com sua história e patrimônio, trazendo à tona sua importância para as gerações atuais e futuras.

**Palavras-chave:** *Ferrovia; Memória; Patrimônio Cultural; Paisagem Cultural; Parque Cultural; Cidadania Cultural; Espaços Públicos.*

## ABSTRACT

Porto Feliz is a city located in the interior of São Paulo with over 300 years of history, always having the Port as its greatest symbol. Known as the *Terra das Monções*, it was in the former civil parish of Araritaguaba that the *bandeirantes* departed along the Anhembi River in search of gold from Cuiabá in the 18th century. Nowadays, it seems clear to associate Porto Feliz with its economic peak, although it bears little resemblance to this memory, often idealized. The city, as seen today, owes much to the presence of its **Second Port**: the Railroad Branch of the Sorocabana Railway Station. Unfortunately, the importance of this heritage is not valued, and its architecture and history are at risk of being altered. Therefore, this essay proposes a project to requalify the landscape of the Old Station, aiming to recover the memory of this period for the local community and promote new uses and experiences, especially cultural, artistic, and political ones. Thus, it is possible to reconnect the city with its history and heritage, bringing to light its importance for current and future generations.

**Key-words:** *Railway; Memory; Cultural Heritage; Cultural Landscape; Cultural Park; Cultural Citizenship; Public Spaces.*

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	19		
1.1. OBJETIVO	20		
1.2. JUSTIFICATIVA	20		
1.3. METODOLOGIA	21		
<b>2. REFERENCIAL TEÓRICO</b>	27		
2.1. MEMÓRIA E CIDADANIA	27		
2.2. PERCEPÇÃO DA PAISAGEM	32		
2.3. PAISAGEM E PATRIMÔNIO	34		
<b>3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS</b>	43		
3.1. PRAÇA DA ESTAÇÃO   BELO HORIZONTE/MG	43		
3.2. SESC POMPEIA   SÃO PAULO/SP	47		
3.3. EMSCHER PARK   VALE DO RUHR/ALEMANHA	50		
<b>4. PORTO FELIZ</b>	57		
4.1. HISTÓRIA DA CIDADE	58		
4.2. PAISAGEM DA CIDADE	64		
4.2.1. Patrimônios Naturais e Culturais	64		
4.2.2. Lugares de Memória	68		
4.2.3. Sobreposição de tempos	71		
4.2.4. O mito bandeirantista	72		
4.2.5. Patrimônio Imaterial Cultural	73		
4.3. FERROVIA: O PORTO E A PORTA	78		
		4.3.1. História da Ferrovia no estado de São Paulo	78
		4.3.2. História da Ferrovia em Porto Feliz	81
		4.3.3. Edifícios Industriais em Porto Feliz	84
		4.3.4. Mudanças provocadas pela Ferrovia	90
		<b>5. ÁREA DE ESTUDO</b>	97
		5.1. BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL <i>DR. CESÁRIO MOTTA JR.</i>	99
		5.2. PRAÇA EUGÊNIO MOTTA	104
		5.3. ESTAÇÃO DAS ARTES <i>ASSUMPTA LUIZIA MARCHESONI ROGADO</i>	106
		5.4. PRAÇA DA ESTAÇÃO DAS ARTES	108
		5.5. PRAÇA VICENTE PALMA	111
		5.6. ESTRADA PARQUE	112
		5.7. QUESTIONÁRIO	113
		<b>6. PROPOSTA PROJETUAL</b>	119
		6.1. ROTAS CULTURAIS	119
		6.2. ANÁLISE URBANÍSTICA	124
		6.3. MUDANÇAS URBANÍSTICAS	130
		6.4. PROJETO DE PAISAGISMO	139
		<b>7. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	189
		<b>REFERÊNCIAS</b>	191
		<b>CRÉDITO DAS IMAGENS</b>	199
		<b>APÊNDICE A</b>	203



## 1. INTRODUÇÃO

Porto Feliz é uma cidade com pouco mais de 50 mil habitantes, localizada na região metropolitana de Sorocaba, que possui uma rica história, tanto na sua essência quanto no imaginário de seus moradores. Conhecida como *Terra das Monções*, seu sítio histórico de maior importância está expresso no próprio nome da cidade: o Porto. Chamado de Ararituaba, era dele que os bandeirantes partiam para navegar pelo Rio Anhemby (atual Tietê) em direção ao Mato Grosso, no século XVIII<sup>1</sup>. Entretanto, a cidade atualmente pouco se assemelha a essa memória, pois foi desenvolvida principalmente com base na industrialização. É aí que a importância da Ferrovia se torna evidente para a história cultural e urbana de Porto Feliz.

Assim como o Porto de Ararituaba servia como ponto de partida para os bandeirantes, a Ferrovia também funcionava como um porto — mas, em vez de ser de saída, era de entrada. Como *porta da cidade*<sup>2</sup>, a Estação Ferroviária de Porto Feliz pode ser considerada, portanto, seu **Segundo Porto**. A construção da estação representou a chegada de industrialização, imigrantes e transformações significativas na antiga cidade rural de Porto Feliz.

No entanto, a área que abrigava a Estação Ferroviária parece ter perdido seu prestígio e cuidado em comparação ao século passado, durante os anos em que a estação estava em funcionamento. Pouco depois da desativação do ramal, os trilhos foram removidos juntamente a outros maquinários. Atualmente, restam apenas dois edifícios e a praça da estação como testemunhos físicos do passado. Infelizmente, esses três elementos parecem desconexos entre si e não mais remetem claramente à população a história da Ferrovia.

<sup>1</sup>Disponível em: <https://www.portofeliz.sp.gov.br/>. Acesso em: 06 jun. 2024.

<sup>2</sup>Segundo Kühl (1998, p.61), algumas estações ferroviárias passavam a ser *a porta da cidade*, ao assumirem o papel de principais pontos de entrada e saída de um município.

O prédio principal, que está em melhor estado de conservação em relação ao segundo, agora abriga a Biblioteca Pública Municipal *Dr. Cesário Motta Júnior* e o Arquivo Histórico Municipal *Sérgio Buarque de Hollanda*. O antigo armazém é agora um pequeno Centro Cultural, chamado Estação das Artes *Assumpta Luzia Marchesoni Rogado*. A Praça Eugênio Motta, localizada em frente à Biblioteca, foi reformada em 2021<sup>3</sup> e mantém vagamente a mesma configuração do passado.

### 1.1. OBJETIVO

Este trabalho tem como objetivo inicial examinar o Patrimônio Ferroviário da cidade de Porto Feliz, investigando sua história no século XX e como ele está inserido na cidade atual. Os principais questionamentos são quanto ao seu significado para a cidade e para seus moradores em relação ao período monçoeiro, que tem grande importância histórica para a região.

A partir dessa investigação, propõe-se o desenvolvimento de um Parque Cultural Ferroviário para a requalificação da área, com o objetivo de preservar e destacar a importância da paisagem ferroviária na memória coletiva da cidade. O projeto visa promover o engajamento da população com o espaço através de seu uso cultural, artístico e político e estabelecer diretrizes para atingir uma cidadania cultural. São previstas a manutenção da fachada dos edifícios históricos e a conexão das áreas verdes das praças, dando maior sentido de conjunto e unidade a esse espaço.

### 1.2. JUSTIFICATIVA

<sup>3</sup>Disponível em: <https://www.portaljt.com.br/post/pra%C3%A7a-eu-g%C3%AAnio-motta-em-porto-feliz-recebe-melhorias>. Acesso em: 06 jun. 2024.

A escolha do tema deste trabalho surgiu a partir da observação do Conjunto Ferroviário de Porto Feliz, onde pode-se notar uma separação espacial entre os dois edifícios principais da Linha Ferroviária, devido à rua que foi construída no lugar dos antigos trilhos. Ao refletir sobre essa situação, foi levantada a hipótese de que a área como um todo poderia estar sofrendo uma descaracterização, aliada à certa negligência em relação a esse patrimônio, quando comparado aos outros patrimônios arquitetônicos da cidade – pertencentes ao período colonial e imperial – que são geralmente mais valorizados e conservados.

A arquitetura tem um papel crucial na preservação da memória coletiva, representando as pessoas e a cultura de um local. Nesse sentido, a principal motivação para transformar a área em um espaço de memória viva é justamente valorizar a história da cidade e incentivar a cultura local. Por meio deste trabalho, é possível fazer questionamentos críticos sobre as narrativas históricas valorizadas na cidade e os interesses por trás dessas escolhas, reconhecendo a importância da arquitetura como fato cultural na preservação da memória coletiva.

### 1.3. METODOLOGIA

Para a realização deste trabalho, foram utilizadas metodologias de pesquisa científica com a finalidade de compreender a complexidade da imagem urbana de Porto Feliz, em especial ao que tange o tema do Patrimônio Industrial. O caminho escolhido foi o método dedutivo, partindo de afirmações gerais para se compreender o tema específico. As modalidades de pesquisa usadas foram: Pesquisa Bibliográfica, Pesquisa Documental, Entrevista, Estudo de Caso e Análise da Paisagem.

Segundo Gil (2002), a pesquisa bibliográfica é feita a partir

de materiais já elaborados, com as principais fontes sendo a de livros e artigos científicos. Para este trabalho, também foram consultados periódicos que tratavam sobre o tema da Ferrovia em Porto Feliz, majoritariamente os publicados dentro do recorte temporal estabelecido, de 1906 a 1991 – sendo 1906 a data de aprovação do projeto da Ferrovia no Senado Estadual, e 1991 o ano de desativação do Engenho Central.

Já a pesquisa documental assemelha-se à bibliográfica; no entanto, a origem das fontes são distintas. Na pesquisa documental são utilizados “materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa” (GIL, 2002, p.45). Podem ser consultados, portanto, “inúmeros outros documentos como cartas pessoais, diários, fotografias, gravações, memorandos, regulamentos, ofícios, boletins etc.” (GIL, 2002, p.46).

Quanto ao método da entrevista, este foi feito com base nos estudos de Lynch (1960), incluídos em seu livro *A Imagem da Cidade*, a fim de se investigar qual era a imagem que a população de Porto Feliz tinha sobre a cidade, quanto a sua história e seu presente. Neste trabalho, foi realizado um questionário *online* (Apêndice A), com perguntas abertas acerca das percepções pessoais dos entrevistados sobre a cidade, a fim de obter informações que possam ajudar a validar ou refutar hipóteses levantadas anteriormente.

O estudo de caso foi realizado a partir de três projetos, os quais em cada um deles havia um tema semelhante ao objeto de estudo deste trabalho, com a finalidade de contribuir com o aprendizado para a proposta de projeto.

Por fim, a análise da paisagem foi feita baseada no conceito de paisagem cultural. Conforme Milton Santos (1997), a paisagem é um espaço natural tecnicizado e em constante

transformação. Além disso, é importante reconhecer que o olhar lançado sobre a paisagem é influenciado por camadas de cultura, sendo a paisagem um ponto de vista.

A paisagem também representa uma herança, um conjunto de fatos geológicos, históricos e culturais que se manifestam quando nos deparamos com ela (AB’SABER, 2003). Para compreender a paisagem, foi necessário delimitar o perímetro de estudo e estabelecer correlações com o ambiente, seguindo a metodologia proposta por Carl Steinitz (2012), que apresenta seis perguntas-chave para analisar a paisagem. Essas perguntas são: *como a área pode ser definida?; como a área funciona?; a área funciona bem?; como a área será alterada?; quais modificações a mudança irá causar?; como a área deve ser modificada?*.

No âmbito deste trabalho, foram exploradas diferentes escalas de abordagem da paisagem, levando em consideração sua dimensão, localização e contexto histórico. Essas escalas de abordagem refletem as relações entre os elementos do projeto. Foram selecionadas três escalas: a escala da praça em relação ao edifício; a escala do edifício em relação a outros edifícios; e a escala do conjunto em relação à paisagem na qual está inserido.

A vontade do projeto consiste em utilizar o paisagismo como ferramenta para o projeto de restauro da paisagem, além de reforçar a centralidade da Estação Ferroviária na paisagem em que se encontra, com base na ideia de Coração da Cidade (E. N. ROGERS, J. L. SERT, J. TYRWHITT, 1951 [1955]), conceito que simboliza o espaço que representa a vitalidade da vida urbana.



## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para aprofundar-se no tema do trabalho, que aborda questões complexas de diferentes linhas de pensamento, foram realizados estudos de referências teóricas fundamentais para embasar o assunto. Os conceitos estudados foram divididos em três partes, que incluem: **Memória e Cidadania**, **Percepção da Paisagem Urbana** e **Paisagem e Patrimônio**.

### 2.1. MEMÓRIA E CIDADANIA

**Memória** é um conceito amplo que vai além do processo biológico humano, de armazenamento de informações. Na esfera coletiva, a memória refere-se ao conhecimento essencial de uma sociedade, preservando sua história e cultura ao longo das gerações.

Ricoeur (2007) concebe a memória como um fenômeno pragmático, no qual não basta apenas lembrar o passado, mas também agir em relação a essa lembrança. Ele distingue a memória artificial, relacionada às técnicas de memorização, da memória natural, na qual se aprofunda. Ricoeur enfatiza que é impossível lembrar e narrar tudo, e é a seleção narrativa que configura a memória de um povo, sendo essa seleção muitas vezes influenciada pela ideologia. Ele alerta para o perigo da *história oficial*, que frequentemente detém narrativas ideológicas. Dessa forma, Ricoeur identifica uma cumplicidade entre o cidadão e as potências superiores. Essa cumplicidade se manifesta através do *não-querer-saber*, da passividade e da tendência do povo em evitar confrontar-se com a verdade dos acontecimentos, uma vez que é mais cômodo ouvir a história narrada do que analisá-la, criticá-la e se aprofundar na verdadeira

memória. Essa postura passiva e a busca por conforto impedem o pleno exercício da memória e perpetuam a possibilidade de esquecimento.

Já para Halbwachs (1990), a memória é um fenômeno social e coletivo, construído em grupo e trabalhado pelo sujeito. Ela se desenvolve a partir dos grupos de referência nos quais o indivíduo está inserido, permitindo-lhe retomar os modos de pensamento e a experiência compartilhada. A lembrança é reconhecimento e reconstrução, resgatando eventos passados e vivências no contexto atual. A memória individual é uma convergência de influências sociais, enquanto a **memória coletiva** é o resultado do trabalho do grupo, articulando lembranças em quadros sociais comuns. Essa memória viva, presente na tradição, desempenha um papel fundamental nos processos históricos, conferindo vitalidade aos objetos culturais e preservando o valor do passado para os grupos sociais.

Segundo Nora (1984), os **lugares de memória** são espaços que adquirem significado em três dimensões: como locais físicos onde a memória social se ancora e pode ser vivenciada; como espaços funcionais que sustentam memórias coletivas; e como lugares simbólicos onde a identidade e a memória coletiva se expressam. São lugares carregados de uma intencionalidade de preservar a memória. Longe de serem espontâneos e naturais, eles são construções históricas e despertam interesse devido ao seu valor como documentos e monumentos que revelam processos sociais, conflitos e interesses que os envolvem, consciente ou inconscientemente, conferindo-lhes uma função icônica.

**Cidadania** é tradicionalmente entendida como um conjunto de direitos e deveres de um indivíduo em relação à sociedade em que vive. Está relacionada à noção de pertencimento, em

relação jurídica-legal a um Estado, além da participação em uma comunidade.

T.H. Marshall (2002) elaborou o conceito de cidadania no contexto da Inglaterra do final do século XIX, em que os direitos civis, políticos e sociais eram conquistados pela classe operária por meio de movimentos sindicalistas. Essa conquista foi impulsionada não apenas pelos movimentos sociais, mas também pela influência do Iluminismo, que defendia ideais de liberdade, igualdade e participação política. Os direitos civis referem-se às liberdades individuais, como a liberdade de expressão, de pensamento e de propriedade, além do direito à justiça. Os direitos políticos envolvem a participação no processo político, como o direito de voto e de se candidatar a cargos públicos, essencial para a cidadania. Já os direitos sociais estão relacionados ao bem-estar e à proteção social, incluindo acesso à educação, saúde, moradia e segurança. Para Marshall, a cidadania é um *status* concedido a membros pertencentes a uma comunidade, em que há igualdade de direitos e deveres.

Para Arendt (1989), a cidadania envolve o direito de pertencer à humanidade e de ser reconhecido como membro de uma comunidade política. Arendt destaca a importância do direito a ter direitos, especialmente diante do contexto do Nazismo e dos Regimes Totalitários. Esses regimes expropriaram o *status civitatis* dos indivíduos, tornando-os estrangeiros em qualquer lugar, privando-os de sua identidade e direitos. Para Arendt, a privação do *status* político implica no confinamento em uma vida privada inexpressiva e pode levar ao completo desamparo e abandono. Portanto, a cidadania também envolve o direito de proteção contra tais investidas totalitárias e a construção de uma comunidade política justa que garanta os direitos e a dignidade de todos os seus membros.

A **relação entre memória e cidadania** é profunda e significativa. A memória desempenha um papel crucial na formação da identidade individual e coletiva, na preservação da história e na construção da cidadania. A memória, como um instrumento poderoso, possibilita a reescrita da História conhecida, desafiando narrativas dominantes e abrindo espaço para vozes marginalizadas.

Como afirmado por Silva (2010), a memória se consolidou como uma ferramenta para a conquista da cidadania, permitindo que diferentes grupos tenham suas histórias reconhecidas e valorizadas. Através da memória, é possível resgatar eventos, experiências e lutas que contribuíram para a construção das sociedades contemporâneas. Assim, memória, cidadania e história estão intimamente ligadas entre si.

Segundo Bosi (1994), a memória e o espaço estão interligados de forma intrínseca. Os locais onde ocorreram eventos históricos e manifestações políticas carregam um simbolismo e significado profundos. A escolha estratégica de espaços públicos para manifestações políticas permite que essas ações sejam amplamente reconhecidas e mantenham-se vivas na memória coletiva, tornando-se palcos de expressão da cidadania. Além disso, espaços como praças, monumentos e museus desempenham um papel essencial na preservação e transmissão das histórias das comunidades, garantindo a visibilidade e perpetuação das memórias coletivas ao longo do tempo (BOSI apud SILVA, 2010, p. 329-331).

Um exemplo histórico que ilustra a importância dos espaços públicos é a *Ágora*, a praça central na Grécia antiga. A *Ágora* era um espaço puramente humano, um *espaço civil*, onde os cidadãos se reuniam para discutir questões políticas, sociais e culturais. Era um lugar de encontro, debate e participação ativa

na vida urbana, o *coração da cidade* (SERT, 1951, p. 18).

O **coração da cidade** é um conceito discutido no VIII CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) realizado em 1951. Essa expressão refere-se aos setores urbanos que concentram a vida coletiva e os símbolos emblemáticos de uma localidade. Esses espaços, muitas vezes localizados ao redor de praças públicas, são essenciais para a identidade e personalidade própria de uma cidade. Além disso, o coração da cidade é um centro de encontro das artes e representação da cultura, onde o domínio da criação pelo homem prevalece sobre o natural. São espaços carregados de significado cívico, onde eventos históricos, manifestações políticas e expressões culturais se desdobram, fortalecendo o senso de comunidade e a cidadania.

O **direito à memória** foi um tema discutido no Congresso Internacional Patrimônio Histórico e Cidadania, promovido pelo Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo, em 1991. Nesse debate, houve diversas colocações sobre como a construção da História muitas vezes relega ao esquecimento ou ignora determinadas memórias, especialmente aquelas que desafiam o *status quo* ou representam grupos historicamente marginalizados. De que a memória social é um dos mais sólidos alicerces do poder, uma vez que tem o poder de decidir sobre o que será ou não preservado.

O conceito de **cidadania cultural** é tratado, no debate sobre o direito à memória, como uma abordagem que busca garantir o direito à cultura para toda a população, independentemente de suas diferenças sociais. Essa perspectiva rompe com as fronteiras hierarquizadas das experiências culturais na cidade, promovendo a democratização do acesso e da participação na produção cultural. Nesse sentido, os equipamentos culturais devem ser públicos, proporcionando instrumentos para produção

cultural autônoma, formação e informação. Além disso, a cidadania cultural também abrange preservação e registro da memória, reconhecendo a importância de valorizar e proteger heranças culturais.

Para que a memória seja verdadeiramente um instrumento de conquista e ampliação da cidadania, é necessário não apenas resgatar memórias esquecidas ou ignoradas, mas também analisar os motivos pelos quais algumas memórias foram deixadas de lado na construção da narrativa histórica dominante. É necessário entender que o espaço da cidadania permite a produção de uma História e de uma política mais democrática de patrimônio histórico.

## 2.2. PERCEPÇÃO DA PAISAGEM

A **percepção da paisagem** urbana envolve a atribuição de significado ao ambiente em que as pessoas vivem, assimilando e organizando os elementos visuais e sensoriais presentes. A importância das imagens na concepção da cidade foi destacada por Lynch (1960), que a compreende como um conjunto inter-relacionado de imagens mentais, com formas e texturas. Geralmente, a cidade é percebida de maneira fragmentada, construindo-se uma imagem composta por todos os sentidos envolvidos na percepção. Essa imagem é subjetiva e particular, sendo influenciada tanto pelo cidadão quanto pela paisagem urbana. Existe uma imagem comum compartilhada entre indivíduos de um mesmo grupo, desempenhando um papel fundamental na identificação e conexão dos cidadãos com sua cidade.

A **Imagem da Cidade** de Lynch refere-se à fisionomia e à percepção das cidades, abordando a importância de

sua aparência e a possibilidade de modificá-la. A cidade é compreendida como uma construção em grande escala, onde sua qualidade visual e sua legibilidade são fundamentais para proporcionar prazer e segurança aos seus habitantes. A imagem da cidade é formada por múltiplos sentidos e associações dos cidadãos, sendo influenciada pelos elementos móveis e pela relação entre o observador e o ambiente. Essa imagem é composta por identidade, estrutura e significado, sendo preferível que seja aberta e adaptável às mudanças. A cidade é percebida individualmente, mas também há uma sobreposição de imagens individuais que contribuem para a imagem pública da cidade. Lynch ainda afirma que a cidade é um ambiente que deve ser construído artisticamente, permitindo que os indivíduos tenham um papel ativo na percepção e no desenvolvimento de sua imagem.

Para Cullen (1971), a **Paisagem Urbana** pode ser apreendida como uma ocorrência emocionante no ambiente construído. Ele reconhece que a cidade desempenha um papel central na promoção do bem-estar e na oferta de facilidades em contraste com áreas rurais mais isoladas. A cidade é valorizada como um local de comunidade, e seu impacto visual nos habitantes e visitantes é considerado significativo. Com o conceito de *Visão Serial*, Cullen ressalta a importância de elementos imprevisíveis na paisagem urbana, que trazem surpresas e contrastes ao longo de percursos visuais. Ele descreve a paisagem urbana como uma composição de características — como cor, textura, escala, estilo, natureza e personalidade —, que contribuem para a identidade e singularidade da cidade. Para ele, a paisagem construída oferece diversão e vivacidade, convidando pessoas a apreciarem e se envolverem com ela de maneira inspiradora.

O conceito de **palimpsesto urbano** é abordado por

Pesavento (1999) como uma metáfora para compreender o passado da cidade, onde a paisagem urbana se acumula, superpõe e troca significados ao longo do tempo e do espaço. O historiador desvenda essa narrativa oculta, visualizando vestígios e traços deixados por camadas anteriores, revelando uma escrita que se sobrepõe e deixa marcas visíveis e implícitas. A cidade é entendida como um palimpsesto<sup>4</sup> de formas, com várias camadas que remetem à sua história e sociabilidades antigas, dando lugar a novas transformações. Para desvendar esses fragmentos do passado, é necessário decifrar a cidade como uma leitura, explorando suas múltiplas narrativas e compreendendo que em uma cidade existem outras cidades.

A percepção da paisagem urbana desempenha um papel crucial na compreensão e apreciação das cidades. Além de sua estética, a paisagem urbana é portadora de uma memória coletiva que é fundamental para a identidade de uma sociedade. A perda dessa memória pode ter consequências significativas. Assim, a conservação, o restauro e a reconstituição surgem como intervenções necessárias para preservar essa memória coletiva presente na paisagem urbana. É essencial valorizar e preservar a imagem compartilhada da cidade, reconhecendo-a como um patrimônio cultural dinâmico, em constante evolução, capaz de atender às demandas contemporâneas sem perder suas características distintivas.

### 2.3. PAISAGEM E PATRIMÔNIO

O conceito de **paisagem** abrange diferentes perspectivas e interpretações, sendo explorado por diversos autores ao longo do tempo. Originada do termo latino *pagus*, a paisagem está intrinsecamente ligada a um lugar onde os seres humanos habi-

<sup>4</sup>Segundo o dicionário Michaelis, palimpsesto é um “pergamino que teve sua escrita raspada para ser reaproveitado outras vezes”.

Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/palimpsesto/>. Acesso em: 06 jun. 2024.

tam e sentem um senso de pertencimento. A pluralidade da percepção da paisagem é ressaltada por pensadores como Besse (2014), que apresenta as *cinco portas da paisagem*, evidenciando a variedade de abordagens e formas de compreender esse fenômeno. A paisagem reflete a interação constante entre o ser humano e o ambiente ao seu redor, revelando a influência mútua e a importância da conexão entre ambos.

De modo geral, Santos (1997) define que:

*Tudo aquilo que vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc. (SANTOS, 1997, p. 61)*

De acordo com essa definição, fica evidente que para Santos paisagem é um conceito dinâmico, enfatizando sua transformação tanto pela ação humana quanto pelos ciclos naturais. Ele destaca a importância dos sentidos humanos na percepção da paisagem — como a visão, que permite distinguir e diferenciar o ambiente; o olfato, que identifica os odores e a audição, que capta os sons. Além disso, Santos ressalta que a realidade é percebida de forma individual e subjetiva.

O **patrimônio**, de acordo com o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), abrange um conjunto diversificado de bens de natureza material e imaterial que são reconhecidos como referências culturais e históricas da sociedade brasileira. A Constituição Federal de 1988 ampliou o conceito, substituindo a denominação *Patrimônio Histórico e Artístico* por *Patrimônio Cultural Brasileiro*, incluindo os bens de caráter imaterial. Dessa forma, o patrimônio é uma herança coletiva de uma determinada comunidade, país ou até mesmo da humanidade.

A **relação entre paisagem e patrimônio** pode ser compreendida segundo a definição de paisagem feita por Ab’Saber (2003), que a descreve como uma herança. De acordo com o autor:

*A paisagem é sempre uma herança. Na verdade, ela é uma herança em todo o sentido da palavra: herança de processos fisiográficos e biológicos, e patrimônio coletivo dos povos que historicamente os herdaram como território de atuação de suas comunidades.* (AB’SABER, 2003, p. 9)

Nessa perspectiva, a paisagem pode ser considerada um legado cultural e natural que carrega marcas de interações humanas ao longo da história, portanto, algo a ser preservado. A herança presente na paisagem engloba não apenas os elementos físicos, mas também as histórias, memórias e identidades dos povos que a habitam.

Segundo a Portaria nº 127 do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), de abril de 2009, o “patrimônio cultural é formado por bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”. Estabelece assim a chancela da Paisagem Cultural Brasileira, que é, segundo o artigo 1º, “uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”.

A inclusão da categoria **paisagem cultural** na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO em 1992, marca o reconhecimento da paisagem como patrimônio. A conservação de áreas de paisagens culturais passou a adotar abordagens das políticas

de preservação do patrimônio, considerando-as como unidades de paisagens mais homogêneas onde se podem identificar e justificar valores culturais específicos.

A Recomendação de Nairóbi (UNESCO, 1976) é a primeira carta patrimonial a tratar da preservação de *conjuntos*, incluindo os centros históricos, como testemunhos da presença viva do passado. Além disso, a Recomendação buscou conciliar a preservação com exigências contemporâneas, levando em consideração os perigos da uniformização e despersonalização que surgem constantemente na era moderna. Para alcançar esses objetivos, a recomendação enfatizou a importância da colaboração e apoio da administração local e municipal, bem como de associações de moradores, bairros e órgãos técnicos.

Segundo Kuhl (1998), o **patrimônio industrial** abrange estruturas e elementos relacionados à história e à memória da atividade industrial, incluindo fábricas, edifícios industriais e outras construções associadas à produção industrial. A rápida transformação urbana, social, econômica e demográfica tem levado ao desaparecimento de muitos testemunhos do passado industrial em diversos países. A arqueologia industrial desempenha um papel importante na identificação, estudo e preservação desses bens, buscando compreender as formas de industrialização do passado e documentar seu legado. O patrimônio industrial também está relacionado à adaptação dessas estruturas para novos usos, como museus, espaços de exposição, teatros e habitações.

Por fim, a relação entre paisagem e patrimônio leva à abordagem abrangente e dinâmica dos **Parques Culturais**. Esses espaços desempenham um papel fundamental na preservação da paisagem e dos recursos patrimoniais, ao mesmo tempo em que promovem a interação entre natureza e cultura. Os Parques

Culturais são espaços políticos que fomentam debates sobre questões urbanas, inclusão e identidade, exercendo influência na definição do que é considerado patrimônio e nas narrativas que são lembradas e representadas. Além disso, eles envolvem as comunidades locais, conectando-as com seu patrimônio e história, incentivando a conservação por meio de adaptação e mudança. Esses espaços também buscam promover a cooperação e o diálogo entre instituições e comunidades, integrando-se à vida cotidiana dos residentes, oferecendo oportunidades de educação e lazer. Ao mesmo tempo, visam ao desenvolvimento econômico sustentável, utilizando o patrimônio como um atrativo para o turismo e investimentos.



### 3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

As referências projetuais foram selecionadas com base na abordagem de revitalização de conjuntos patrimoniais, em particular do patrimônio industrial e ferroviário. Cada uma delas lida com diferentes escalas (da praça com o edifício, da relação entre os edifícios e do conjunto em relação à paisagem), mas em todos os projetos, a ideia de conjunto é preponderante.

#### 3.1. PRAÇA DA ESTAÇÃO | BELO HORIZONTE/MG

A Praça Rui Barbosa, popularmente conhecida como Praça da Estação, é um conjunto paisagístico e arquitetônico localizado em Belo Horizonte que possui uma significativa importância cultural e histórica para a cidade. Tombado tanto em âmbito estadual, em 1988, quanto municipal, em 1998, esse espaço



01  
Vista para o edifício  
da Praça da Estação.

apresenta uma multiplicidade de usos relacionados a transporte, trabalho, cultura, lazer e política, tanto para os cidadãos de Belo Horizonte e do estado, quanto para os visitantes.

O Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça da Estação é composto por diversas edificações, incluindo a praça com seus jardins e esculturas, os antigos equipamentos ferroviários, os balaústres e postes da Rua Sapucaí, bem como os viadutos Santa Tereza e da Floresta. Um elemento emblemático desse conjunto é o Prédio da Estação, projetado por Luiz Olivieri e inaugurado em 1922 para abrigar a Estação Ferroviária Central do Brasil, atualmente sede do Museu de Artes e Ofícios.

A construção da Praça da Estação teve início em 1904, sendo uma das paisagens mais antigas da cidade planejada de Belo Horizonte. O antigo ramal ferroviário era essencial para trazer todo o material necessário para a construção da nova capital das Minas Gerais. A região de Curral Del Rey, que se tornou Belo Horizonte após a sua inauguração, contava com



02  
Monumento da Terra Mineira, de Júlio Starace.

03  
Vista aérea da Praça da Estação.



o ramal Belo Horizonte/General Carneiro da Estrada de Ferro Central do Brasil, que permitia a conexão com o Rio de Janeiro. Essa linha ferroviária era fundamental para o transporte de trabalhadores e materiais para a construção da cidade, além dos primeiros servidores públicos transferidos de Ouro Preto, antiga capital.

Até a década de 1950, a estação serviu como o principal portal de entrada e saída da cidade, recebendo trens e atraindo carroças, carros e bondes para o transporte de mercadorias e viajantes. Essa intensa atividade estimulou o surgimento de estabelecimentos comerciais e hotéis para acomodar os visitantes. Nas proximidades da Praça da Estação, surgiu o primeiro polo industrial com oficinas, serrarias e fábricas, tornando-se o principal impulsionador econômico de Belo Horizonte durante esse período. No entanto, com a criação da Zona Industrial no Barro Preto em 1936 e a transferência gradual das indústrias para aquela região, a Praça da Estação perdeu aos poucos sua

centralidade econômica na cidade.

Atualmente, a Praça da Estação desempenha um papel de grande importância cultural e política em Belo Horizonte. A região conta com um Circuito Cultural, abrigando diversos edifícios e espaços voltados para a promoção das artes e da cultura. Destacam-se o Museu de Artes e Ofícios, que é o primeiro da América Latina dedicado ao tema do trabalho; a Casa do Conde de Santa Marinha, que funciona como centro cultural e abriga o Laboratório de Restauração de Bens Móveis e Arqueologia; o Centro Cultural da Universidade Federal de Minas Gerais, que busca aproximar a universidade da sociedade por meio da produção e divulgação cultural e a Serraria Souza Pinto, que após quase um século de sua construção foi transformada em um espaço cultural.

Além de seu papel cultural, a Praça da Estação tem sido palco de manifestações populares desde o final da década de 1970. Durante o período de luta pela redemocratização do país, a praça se tornou um ponto de encontro para manifestações políticas, artísticas e eventos de diversas naturezas. Nesse espaço, ocorreram o Arraial de Belô, carnaval, espetáculos do Festival Internacional de Teatro de Belo Horizonte (FIT-BH), feira de artesanato, duelos de MCs, eventos religiosos, shows de música popular e atos sociais e políticos. Um movimento emblemático foi o Praia da Estação, que defendia a ocupação democrática dos espaços públicos. Mais recentemente, o Projeto Zona Cultural Praça da Estação tem buscado valorizar a diversidade cultural da região, promovendo a democratização do acesso à cultura e intensificando a ocupação do território com programação regular e uso dos espaços e equipamentos culturais existentes, valorizando a comunidade local, artistas e manifestações tradicionais e urbanas<sup>5</sup>.

<sup>5</sup>Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/fundacao-municipal-de-cultura/2021/pest-pdf.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2023.

### 3.2. SESC POMPEIA | SÃO PAULO/SP

O Sesc Pompeia, localizado na cidade de São Paulo, destaca-se como uma perspectiva contemporânea acerca da intervenção arquitetônica em um patrimônio edificado. O projeto em questão não se limitou à mera restauração, mas teve como premissa a transformação das estruturas pré-existentes, considerando que o valor patrimonial poderia ser ressaltado por meio de uma nova arquitetura.



04  
Conjunto do Sesc  
Pompeia.

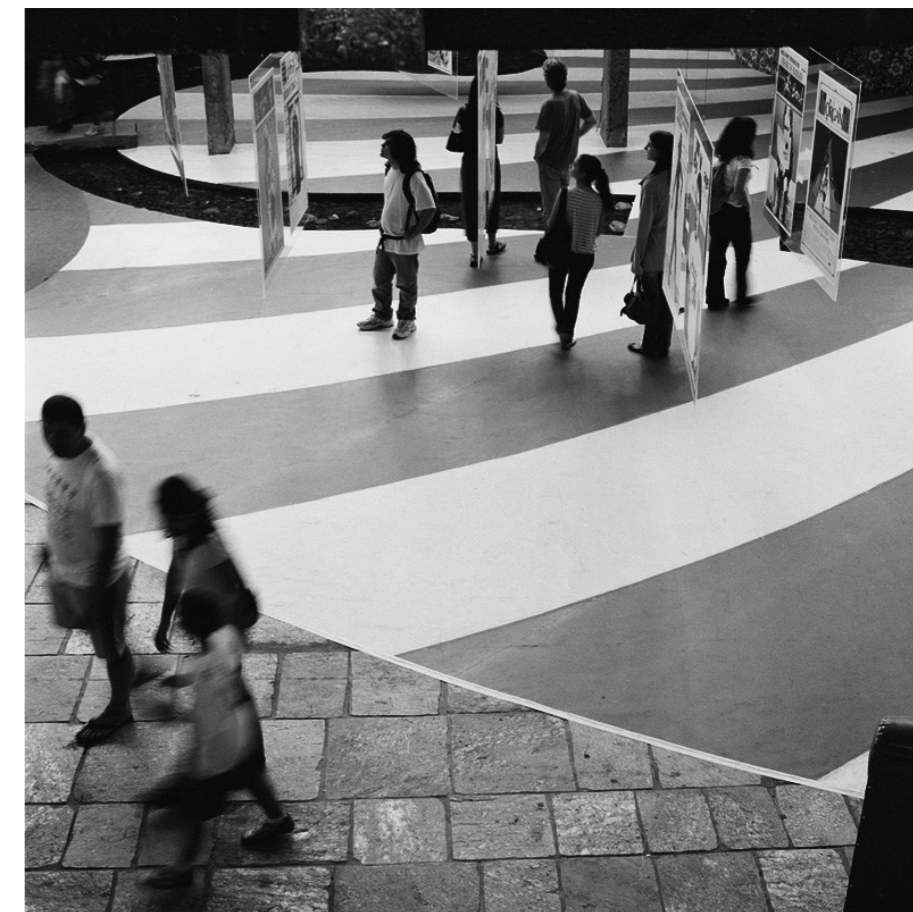


05  
Torres do Sesc  
Pompeia.

Ao ser contatada para assumir o projeto, Lina Bo Bardi ficou impressionada com os galpões industriais existentes e decidiu preservá-los, embora inicialmente isso não fosse uma exigência. Lina reconheceu o valor dessas estruturas e associou a elas novas torres para abrigar o restante do programa arquitetônico.

Parte das atividades foi destinada à construção de novas edificações em uma área livre do terreno, disposta em formato

de L e atravessada pelo córrego das Águas Pretas. Piscinas, quadras esportivas, vestiários, salas de dança e cafeteria foram distribuídos entre duas torres de concreto armado, sem revestimento, em estilo brutalista. Essas torres foram conectadas por passarelas suspensas sobre uma parte do deque de madeira que cobria o curso d'água existente. Além desses novos volumes, a arquiteta projetou uma terceira estrutura: a torre cilíndrica



06  
Exposição no Sesc  
Pompeia.

da caixa d'água, em alusão à chaminé da antiga fábrica que havia sido destruída.

Os galpões existentes abrigaram espaços como restaurante, teatro, biblioteca, áreas de exposições, shows e oficinas de cerâmica, tapeçaria, pintura, marcenaria, entre outros. A construção do Sesc Pompeia ocorreu em duas etapas: a primeira foi concluída em 1982, quando os galpões remodelados foram abertos ao público, e a segunda foi finalizada em 1986, com a conclusão das novas torres.

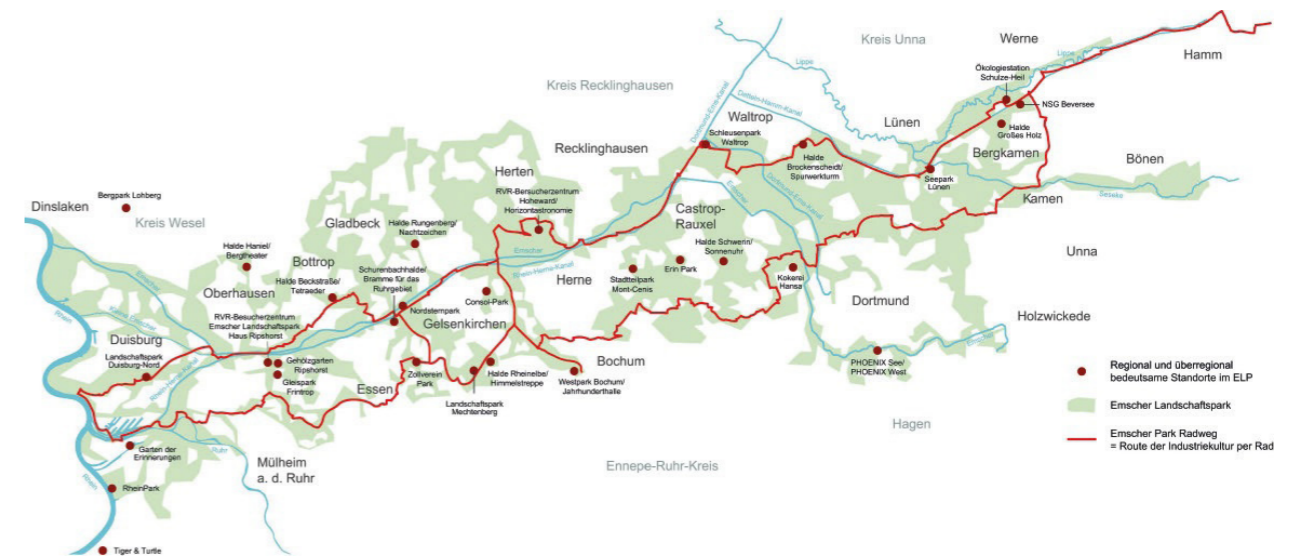
O Sesc Pompeia é reconhecido como um dos mais importantes centros de convivência e cultura da cidade de São Paulo. Este espaço cultural desempenha um papel fundamental ao proporcionar um acesso gratuito à cultura e ao lazer tanto para os habitantes da cidade quanto para os visitantes, sempre promovendo a diversidade cultural e artística<sup>6</sup>.

### 3.3. EMSCHER PARK | VALE DO RUHR/ALEMANHA

O Emscher Park, também conhecido como IBA Emscher Park, é um projeto de desenvolvimento regional estabelecido na região do Ruhrgebiet, na Alemanha, que teve início a partir de 1989. Essa Exposição Internacional de Construção foi uma programação de atividades que reúne diversos organismos, incluindo administrações locais, empresas industriais, ONGs e a população em geral, com objetivo de impulsionar novas ideias e projetos para promover o desenvolvimento urbano, social, cultural e ecológico da região em transformação, convertendo a exposição num debate político sobre o desenvolvimento da região.

O projeto atua como moderador e motivador de projetos, abrangendo 17 comunidades locais ao longo do rio Emscher. Os projetos são executados por meio de contratos autônomos,

<sup>6</sup>PELLEGRINI, A. C. Sesc Pompeia: O Patrimônio na Intervenção. In: Seminários Docomomo SP, nº V, 2017, São Paulo. Arquiteturas do Patrimônio Moderno Paulista. São Paulo: Editora, 2017. p. 78-92.



07  
Mapa de toda a extensão do Emscher Park.

envolvendo administrações locais, empresas independentes ou organismos promotores de iniciativas de desenvolvimento.

A região do Ruhr, em virtude de sua destacada indústria de carvão e aço, consolidou-se como uma das mais importantes regiões industriais do mundo. No entanto, essa posição industrial teve consequências significativas, resultando em alta poluição ambiental e dependência econômica em um único setor. Com as mudanças na economia, a região entrou em declínio, enfrentando crises sucessivas e registrando um considerável índice de desemprego nos últimos anos.

O IBA Emscher Park foi estabelecido nesse contexto em 1989, quando a região estava passando por essas crises. Um dos pontos de partida do projeto foi considerar a paisagem natural e a bacia hidrográfica como recursos de infraestrutura. Os antigos monumentos industriais foram concebidos como transmissores de uma mensagem subjetiva de cultura, representando a

identidade regional em uma paisagem em transformação.

A sustentabilidade ambiental foi buscada com vigor nessa região tão afetada pela poluição. A inovação esteve presente em todas as áreas, inclusive na busca por soluções experimentais. Por exemplo, velhos gasômetros industriais foram reutilizados de forma criativa, sendo transformados em tanques para aulas de mergulho subaquático.

Durante uma década de existência, mais de 120 projetos foram realizados na região do Ruhr, incluindo o *Landschaftspark*, em Duisburg-Nord, e o *Stadtparkwest*, em Bochum. Por meio dessas iniciativas, o Emscher Park conseguiu resgatar a imagem e a identidade da região, restaurando a autoestima da população e preservando a relação subjetiva com seu território<sup>7</sup>.



**08**  
*Landschaftspark*  
Duisburg-Nord, parte  
do Emscher Park.

<sup>7</sup>Disponível em:  
<https://www.korg-deutschland.de/portfolio-item/emscher-landschaftspark-vorlage/>. Acesso em:  
14 jun. 2023.

**09**  
*Landschaftspark*  
Duisburg-Nord, parte  
do Emscher Park.



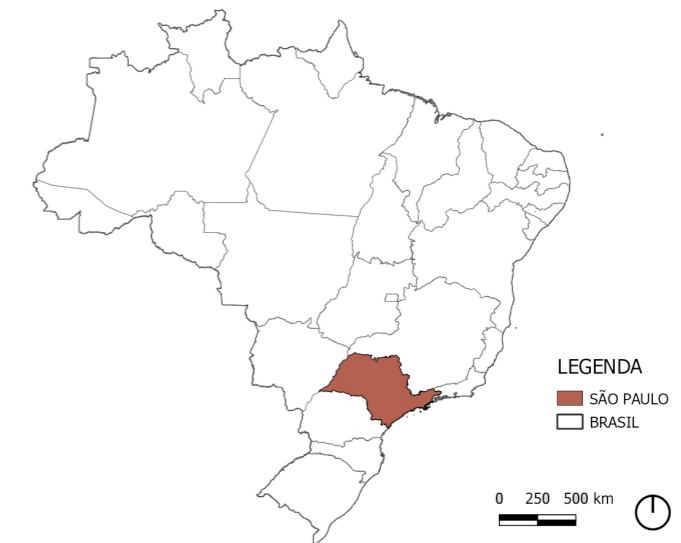
**10**  
*Landschaftspark*  
Duisburg-Nord, parte  
do Emscher Park.





#### 4. PORTO FELIZ

Neste capítulo, apresenta-se a história da cidade de Porto Feliz e sua paisagem urbana, incluindo o levantamento dos patrimônios culturais e naturais. Por fim, aborda-se a história da Ferrovia, desde o panorama geral até chegar ao objetivo específico deste trabalho.



11  
Mapa de localização  
de Porto Feliz/SP.

#### 4.1. HISTÓRIA DA CIDADE

Em 1693, à margem esquerda do Rio Anhembi (atual Tietê), um povoado se formou no local conhecido como *Ararituaba*, nome dado pela tribo indígena dos guaianases que ali habitavam. Seu significado é “lugar onde as araras comem pedra”, devido à presença do paredão salitroso que se destacava na paisagem. (PORTO FELIZ, 2008, p. 9).

A comunidade inicial era simples, de familiares e empregados de Antônio Cardoso Pimentel, detentor das terras. Foi com a descoberta do ouro no Mato Grosso, em 1719, e em Goiás, em 1725, que a movimentação do porto aconteceu. Por se tratar de



12  
Mapa do curso do Rio Tietê, do Porto de Ararituaba ao litoral, século XVIII.

13  
Margem do Rio Tietê atualmente, Parque das Monções.



um trecho navegável (em contraposição com Salto de Itu), era de lá que as bandeiras se organizavam, partiam e retornavam. No século XVIII, as monções, expedições comerciais e científicas, foram os acontecimentos mais marcantes para o Porto de Ararituaba, em direção a um *sertão desconhecido*. O porto ficava justamente entre o ouro e o litoral, sendo “um peculiar trampolim, uma porta em meio às vastidões da colônia” (PORTO FELIZ, 2008, p. 13).

Monção é um termo de origem árabe que remete aos ventos do sudeste asiático. No Brasil, as grandes expedições fluviais do século XVIII eram organizadas entre o final de março e o início de junho, época de ventos propícios para a navegação. Foi um episódio célebre para o território paulista, que fez com que as fronteiras do Brasil-Colônia se expandissem. Esse feito foi retratado por diversos pintores brasileiros, em especial paulistas, como é o caso do ituano Almeida Júnior:



14  
*A Partida da Monção*  
(1897).  
José Ferraz de  
Almeida Júnior.  
Óleo sobre tela, 390 x  
640 cm.

*A Partida da Monção - Os antigos paulistas assim denominavam a caravana que partia de Porto Feliz, descendo o Rio Tietê para Cuiabá. As de que tratam eram organizadas simplesmente por destemidos e ousados sertanejos, que, inspirados pelo amor do desconhecido, descoberta das minas e civilização dos bugres, em toscos batelões cobertos de palha e simples canoas, partiam conscientes de que iam arrostar com sacrifícios inauditos toda a sorte de aventuras, constituindo-se por isso uma tradição gloriosa para os paulistas. O quadro que ofereço à apreciação do público representa a partida d'esses heróis, que depois da missa na Igreja de Nossa Senhora Mãe dos Homens, acompanhados do Padre, Capitão-mór e povo, embarcavam-se no Porto Geral, recebendo na ocasião a solene benção da partida. (ALMEIDA JÚNIOR apud O ESTADO DE SÃO PAULO, p. 1)*

Ali, ao redor do Porto, se estabeleceu o povoado, cujo cotidiano estava intimamente ligado a atividades portuárias. A elevação à freguesia foi feita em 1721, com a fundação da capela de Nossa Senhora da Penha de Araritaguaba, por Antônio Cardoso Pimentel.

Em 13 de outubro de 1797, a freguesia de Araritaguaba foi elevada à vila de Porto Feliz de Nossa Senhora Mãe dos Homens, por Portaria do capitão-general governador da Capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça. O nome Porto Feliz se deu por conta da alegria e hospitalidade dos moradores que recebiam as expedições fluviais em seus retornos (PORTO FELIZ, 2008, p. 10).

Ao final do século XVIII, a navegação partindo de Porto Feliz estava em declínio, seja por conta da redução da produção das minas, seja pelo uso da rota terrestre até Cuiabá. Como a anotação do Sargento-mor Teotônio José Juzarte de seu Diário de Navegação dizia, a navegação partindo de Porto Feliz “está hoje extinta por seguirem estes comerciantes por terra pela Capitania de Guaiazes, sendo que de antes por estes rios é que seguiam os comerciantes para o Cuiabá, e Mato Grosso em cuja viagem gastavam seis e mais meses”<sup>8</sup>. (JUZARTE, 1953, p. 218)

Concomitantemente a esse momento de decadência da navegação do Tietê por via do Porto de Araritaguaba, a cultura da cana de açúcar despontava na freguesia, o que gerou uma grande transformação na economia local. O olhar interiorano, para o sertão, voltou-se para o Atlântico, trocando-se o ouro cuiabano pelo chamado *ouro branco*. Seu auge foi durante o último quarto do século XVIII e os primeiros anos do século XIX. A população crescia à medida que os canaviais cresciam, composta por pessoas livres e escravos (PORTO FELIZ, 2008).

Mesmo com o solo fértil e apto para o cultivo, por se tratar

<sup>8</sup>JUZARTE, T. J.  
In: Relatos Monço-  
eiros. São Paulo:  
Livraria Martins  
Editora, 1953, p. 218.

de um solo *novo*, em comparação com o de Itu, Porto Feliz passou por um declínio durante o século XIX. Isso ocorreu principalmente devido à queda da navegação fluvial, que veio conforme a produção canavieira decaiu.

A retomada do vigor da cultura do açúcar só veio em 1878, com a inauguração do Engenho Central. No entanto, diversos foram os fatores que levaram a dificuldades dessa economia. Na segunda metade do século XIX, Porto Feliz enfrentava problemas como queda de produtividade agrícola, venda de escravos, amortecimento do comércio e baixa populacional. De forma irônica, a mesma localização geográfica que anteriormente trouxera benefícios agora estava contribuindo para seu declínio. A cidade estava ilhada, longe da mancha principal do café e fora das linhas férreas principais – a linha férrea da Companhia Ituana ia para Indaiatuba e Capivari, enquanto a Sorocabana desviava para Boituva, antigo distrito de Porto Feliz. À cidade, “restava-lhe o rio apenas, o Tietê, num tempo em que ele, de prático, já pouco ou nada significava” (PORTO FELIZ, 2008, p. 24).

O desenvolvimento industrial de Porto Feliz, devido a essas circunstâncias, foi tardio se comparado a outras localidades da região. A indústria local também estava, em seu princípio, intimamente ligada à cultura canavieira devido à sua importância econômica. Um exemplo disso é a Usina de Porto Feliz, fundada em 1907, que operava nas instalações do antigo Engenho Central (PORTO FELIZ, 2008).

Foi somente em 1920 que a linha da Sorocabana chegava a Porto Feliz, como continuação da linha de Boituva. A chegada da ferrovia foi um marco para o desenvolvimento industrial, comercial, urbano e cultural da cidade, que de certa forma estabeleceu o padrão em que a cidade hoje se encontra.

15

Mapa de Porto Feliz em 1935, já com a área da Ferrovia.



A partir dos anos 1940, Porto Feliz passou por um intenso processo de modernização que deixou marcas significativas na sua paisagem urbana. Novas ruas e avenidas foram construídas, contribuindo para a melhoria da infraestrutura e mobilidade urbana. Além disso, a cidade testemunhou a chegada de indústrias de diferentes segmentos, impulsionando a economia local e criando novos postos de trabalho para a população (PORTO FELIZ, 2008).

Durante a década de 1970, Porto Feliz passou por uma transformação significativa em seu setor industrial. A instalação de empresas ao longo da Rodovia Marechal Rondon marcou um ponto de virada na economia local. Esse deslocamento do eixo industrial trouxe consigo uma diversificação das atividades produtivas, com a chegada de indústrias de diferentes setores à região.

Essa expansão industrial teve um impacto profundo no desenvolvimento econômico de Porto Feliz. O crescimento do setor industrial impulsionou a geração de empregos e atraiu investimentos para a cidade. Com o surgimento de novas oportunidades de trabalho, muitas pessoas migraram do meio rural para a área urbana em busca de melhores condições de vida e perspectivas de carreira (PORTO FELIZ, 2008).

No cenário atual, é notável o crescimento urbano de Porto Feliz, com a expansão dos limites da cidade além de suas antigas fronteiras. Diversos empreendimentos imobiliários surgiram, principalmente novos loteamentos e condomínios residenciais. Essa expansão reflete o aumento da demanda por moradias e serviços na região, bem como a atratividade do município como local para investimentos e qualidade de vida.

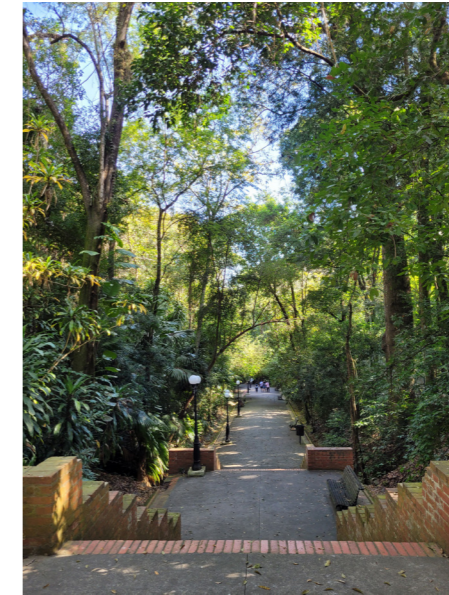
## 4.2. PAISAGEM DA CIDADE

### 4.2.1. Patrimônios Naturais e Culturais

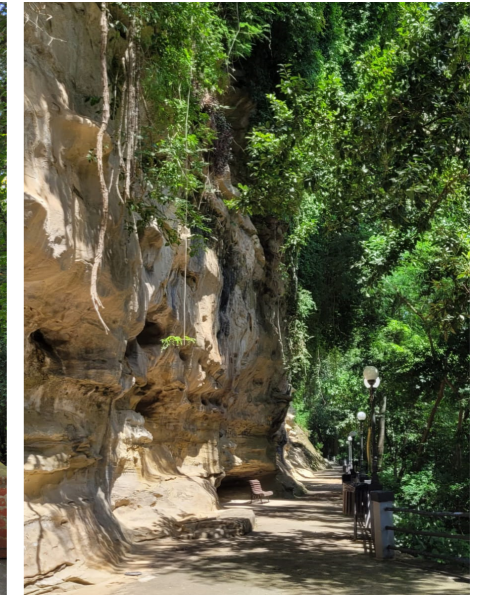
Porto Feliz é uma cidade que mantém uma forte ligação com o porto e o rio, ambos elementos centrais em sua paisagem. Sua presença desempenha um papel significativo na vida da cidade, não apenas como elementos arquitetônicos e culturais, mas também como parte integrante do patrimônio natural local. Através de estudos e levantamentos realizados pela Prefeitura Municipal, CONDEPHAAT e IPHAN, é possível observar o empenho em preservar tanto o patrimônio arquitetônico e cultural, quanto o patrimônio natural de Porto Feliz.

No âmbito municipal, em 2008, a Câmara Municipal aprovou uma legislação específica para a constituição do Conselho Municipal de Preservação, visando fortalecer a proteção do

16  
Escadaria,  
Parque das Monções,  
2022.



17  
Paredão Salitroso,  
Parque das Monções,  
2024.



18  
Rio Tietê e Engenho  
Central, Parque das  
Monções, 2022.



patrimônio na cidade (PORTO FELIZ, 2008).

O CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) realizou um levantamento sistemático para inventariar os bens culturais na região de Porto Feliz. Foram produzidos três cadernos de inventário da *arquitetura do açúcar* na região e registro fotográfico de edificações e áreas de interesse cultural em diferentes épocas. Esse último levantamento, de 1981, incluiu fichas com características exteriores dos edifícios, localização, descrição das estruturas e elementos arquitetônicos, data de construção, avaliação do mérito para a preservação, estado de conservação, grau de proteção existente e fotografias.

No entanto, é importante ressaltar que o levantamento realizado há quase trinta anos apresentou algumas lacunas, como o grau de alteração dos edifícios ao longo do tempo e a não inclusão de algumas obras de interesse arquitetônico, principalmente no estilo Art Déco (PORTO FELIZ, 2008). Além dos levantamentos, é necessário mencionar a existência de um



19  
Museu das Monções,  
2010.

20  
Museu das Monções  
em reforma, 2024.



21  
Restaurante do  
Belini, antiga Casa da  
Alfândega, 2024.



22  
Igreja Matriz de  
Nossa Senhora Mãe  
dos Homens, 2024.

acervo hemerográfico no CONDEPHAAT, que reúne notícias e matérias jornalísticas relacionadas ao patrimônio cultural de Porto Feliz, abordando demolições, festividades tradicionais, turismo e eventos históricos ligados às monções e às bandeiras.

No que diz respeito aos bens tombados, o CONDEPHAAT listou alguns deles, como o **Parque das Monções** (Figuras 16, 17 e 18), o **Sobrado-Museu das Monções** (Figuras 19 e 20) e a **Casa da Alfândega** (Figura 21). Além disso, existem dois processos arquivados no IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). O primeiro processo refere-se ao Conjunto Arquitetônico de Porto Feliz, datado de 1945, onde foram solicitadas reparações e melhoramentos para o Parque das Monções. Já o segundo processo refere-se à **Igreja Matriz de Nossa Senhora Mãe dos Homens** (Figura 22), destacando sua importância histórica e arquitetônica (PORTO FELIZ, 2008).

#### 4.2.2. Lugares de Memória

Porto Feliz, uma cidade rica em história e memória, preserva cuidadosamente suas lembranças por meio de diversos *lugares de memória* espalhados pela cidade. De acordo com Halbwachs (1990), as memórias verdadeiramente reconstruídas emergem a partir de fatos compartilhados por um grupo de pessoas, estabelecendo uma relação de troca entre a sociedade. A memória coletiva de Porto Feliz é limitada por um tempo e um espaço, onde a memória social histórica se entrelaça com a memória pessoal de cada indivíduo.

Os indivíduos de Porto Feliz têm a capacidade de lembrar fatos históricos por meio de sinais e símbolos transmitidos ao longo do tempo. Dessa forma, a memória coletiva da cidade é



23  
Teatro no Parque das  
Monções durante  
a *Semana das  
Monções*, 2019.

interiorizada pelos habitantes, perpetuando-se através desses sinais históricos. Um marco importante nesse processo é a **Semana das Monções**, criada em 1952, que resgata e revive os fatos históricos relacionados às Monções, marcando contemporaneamente a memória coletiva dos porto-felicenses e transmitindo-a para as gerações futuras (PORTO FELIZ, 2008, p. 63).

Os lugares físicos desempenham um papel crucial na preservação da memória de Porto Feliz. O espaço material da cidade oferece aos moradores a oportunidade de compreender e se conectar com o passado por meio dos lugares que testemunharam eventos históricos. Esses espaços são transformados pelos grupos que neles habitam, adaptando-se às suas necessidades e, ao mesmo tempo, permitindo que os



24  
Grupo Viva História  
VIVA, recriando o  
quadro *Partida da  
Monção*.



25  
Grupo Viva  
História VIVA, após  
apresentação de  
narração oral, Parque  
das Monções.

moradores mantenham viva a lembrança de épocas passadas e dos fatos históricos vividos pelas gerações anteriores.

Em Porto Feliz, além dos locais que preservam a memória da cidade, destaca-se também a prática da narração oral tradicional. Um exemplo notável é o grupo Viva História VIVA (Figuras 24 e 25), formado em 2016 pela contadora de histórias prof<sup>a</sup> Sonia Jaqueline Oliveira. Com 30 integrantes de diferentes faixas etárias, o grupo se dedica a realizar intervenções que resgatam a cultura por meio da narração oral tradicional. Seu objetivo é incentivar a aprendizagem, a leitura e a preservação das raízes da cultura brasileira. O grupo não realiza ensaios prévios e utiliza a linguagem de improviso para criar e encenar os enredos. Dessa forma, as cenas teatrais são construídas coletivamente, onde são narrados causos e lendas das histórias tradicionais dos ancestrais da cidade<sup>9</sup>.

<sup>9</sup>Disponível em:  
<https://mapas.cultura.gov.br/agente/74532/>.  
Acesso em: 19 jun.  
2023.

#### 4.2.4. O mito bandeirantista

A construção do mito bandeirantista em São Paulo foi um processo que envolveu uma elite política republicana interessada em legitimar sua posição de poder e influência sobre o Brasil. Entre 1890 e 1940, o estado de São Paulo se tornou o maior produtor de riqueza do país graças ao café, e os políticos paulistas viram nessa posição uma oportunidade para estabelecer o estado como o centro da organização nacional (ABUD apud PORTO FELIZ, 2008, p. 98).

Para isso, foi necessário criar um discurso que legitimasse a ideia de que os paulistas eram um povo trabalhador e ambicioso, que expandiu as fronteiras do Brasil. O bandeirante foi escolhido como símbolo desse projeto, pois representava as qualidades de progresso, riqueza e ousadia que o estado possuía, além de ser utilizado para justificar a predominância dessa elite sobre todo o país.

A figura do bandeirante foi construída como um mestiço de *sub-raça superior*, que havia aliado às qualidades do europeu as virtudes do índio, e com serenidade, bravura e austeridade conquistou a maior parte do território que formava o Brasil. Essa imagem foi promovida por intelectuais como Afonso de Taunay, que construíram a história do bandeirantismo e o transformaram em um mito (PORTO FELIZ, 2008).

Esse mito foi utilizado como símbolo de lealdade ao estado de São Paulo e à nação, projetando uma imagem de um povo corajoso e empreendedor. Essa *alma bandeirante* foi associada a uma locomotiva que carregava outros estados, simbolizando o progresso que o estado de São Paulo trazia para o país. Tal discurso foi utilizado em eventos como a Revolução Constitucionalista de 1932 e no Estado Novo, para promover a ideia de que

Assim, a cidade de Porto Feliz valoriza e preserva sua memória por meio de lugares físicos, eventos e tradições orais que mantêm viva a história e a identidade da comunidade.

#### 4.2.3. Sobreposição de tempos

Porto Feliz revela-se como um intrincado tecido urbano no qual se entrelaçam passado e presente. É uma cidade composta por diferentes formas e camadas, representando diversos períodos e interações sociais. Esse palimpsesto urbano, presente em sua paisagem, é o resultado da influência cultural sobre a natureza, evidenciando a marca do homem em um contexto em constante transformação. Ao observar cuidadosamente a paisagem urbana, é possível encontrar vestígios do passado, fragmentos que clamam por serem resgatados. A cidade, em sua totalidade, é um texto que demanda uma leitura atenta para decifrar seus significados.

Assim, Porto Feliz se apresenta como um convite à interpretação, para se desvendar das múltiplas realidades implícitas em suas camadas sobrepostas. Em meio aos vestígios sedimentares das cidades passadas, é necessário ir além do óbvio e enxergar as cidades presentes e passadas que se entrelaçam na tessitura urbana de Porto Feliz. A cidade manifesta-se como uma complexa paisagem cultural, com uma sobreposição de significados estéticos, culturais, científicos e sociais. É nessa diversidade de paisagens que se revela a riqueza da identidade em constante transformação de Porto Feliz. Resgatar os traços do passado, suas memórias e significados, contribui para uma compreensão mais profunda da cidade e de sua evolução ao longo do tempo.

São Paulo era o líder do país (PORTO FELIZ, 2008).

Na cidade de Porto Feliz, esse mito é mantido vivo através da *Semana das Monções*, um evento que exalta a figura do bandeirante como símbolo do passado glorioso da cidade. Embora seja importante para a construção de uma memória coletiva, é importante notar que esse evento serve principalmente como uma forma de consolidar uma tradição e reforçar a identidade da população com o passado histórico da região, sem oferecer um olhar crítico sobre a figura do bandeirante. Essa falta de reflexão crítica pode contribuir para a perpetuação de narrativas nacionalistas que glorificam atos de violência e opressão em nome do progresso, sem levar em conta o impacto sobre as comunidades indígenas e negras que foram exploradas e subjugadas durante a época das bandeiras.

#### 4.2.5. Patrimônio Imaterial Cultural

O patrimônio imaterial de Porto Feliz é rico e diversificado, refletindo a importância da diversidade cultural da cidade. De acordo com o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o patrimônio cultural imaterial abrange práticas, visões de mundo, cerimônias, danças, músicas, lendas, contos, história, brincadeiras, modos de fazer, entre outros elementos transmitidos de geração em geração<sup>10</sup>.

No campo do **artesanato**, Porto Feliz possui um grupo de artesãos que realiza o Encontro Estadual de Artes e Artesanato, proporcionando uma oportunidade única para os artistas e artesãos locais mostrarem e comercializarem suas produções. Além disso, em 2023, foi organizada a Feira de Artesanato no Parque das Monções (Figura 26), que tem como objetivo atrair moradores da cidade, promover o uso do local e impulsionar tanto o artesanato quanto outros eventos culturais.

<sup>10</sup>Disponível em:  
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em:  
14 jun. 2023.



26  
Feira de Artesanato,  
Parque das Monções,  
2023.

A música sempre desempenhou um papel importante na cultura de Porto Feliz, evidenciado pelo fato de que, em 1820, o povoado se tornou o primeiro da província de São Paulo a possuir um piano. A Escola Municipal de Música *Romário Antônio Barbosa*, fundada em 1989, é uma referência na área cultural do município, contribuindo significativamente para o desenvolvimento musical. Através dela, muitos alunos têm a oportunidade de aprofundar seus estudos e seguir diferentes caminhos na música. Alguns deles se tornam membros da banda local *Corporação Musical União*, considerada a mais tradicional banda da cidade. Além disso, outros alunos optam por aprofundar seus estudos no Conservatório Dramático e Musical *Dr. Carlos de Campos*, de Tatuí. Outro grupo musical que se destaca é o *Curureiros de Araritaguaba*, que cantam repentes,

músicas improvisadas alternando entre dois cantores (PORTO FELIZ, 2008).

A pintura também se destaca em Porto Feliz. Artistas como Almeida Júnior, Bruno Di Giusti, Ana Maria Dias e Joseli Angelieri retrataram a história, fazendas e vida da região. Um importante espaço cultural na cidade é a Casa da Cultura *Dona Narcisa Stettener*, que oferecia oficinas culturais, como pintura a óleo e acrílica, desenho artístico e fotografia. Atualmente, acontecem no local exposições temporárias e saraus. A vida artística em Porto Feliz continua vibrante, evidenciada por artistas contemporâneos como Juliano Romeu Dalsoglio, Leni Campos, Marcelo Baldini, Nilson Araujo e Sidney Correia Martins. Em 2021, a cidade sediou uma exposição coletiva (Figura 27) na 66ª *Semana das Monções* com o tema *Última Monção* no Salão Nobre



27  
Foto de artistas que  
participaram da  
Exposição *Última  
Monção*, junto ao  
prefeito Dr. Cássio  
Habice Prado, 2021.

de Cultura, com quadros de artistas da cidade (PORTO FELIZ, 2008).

A **culinária** é uma expressão cultural importante, e em Porto Feliz, a *Cearense* foi reconhecida como bem cultural. Desde a década de 1930, a população a acolhe como prato típico da cidade, sendo o Restaurante do Belini, localizado na antiga Casa da Alfândega, o estabelecimento mais tradicional da cidade (Figura 28).

O **teatro** também tem seu espaço em Porto Feliz, com a Estação das Artes sendo o principal centro cultural, palco de peças teatrais, apresentações musicais, palestras e oficinas para crianças. Os grupos teatrais Arapuca, Monções, Grupo Viva História Viva e Saindo do Conto têm destaque, além do grupo de alunos de teatro da Estação das Artes. Em 2022, o Coletivo



28  
Cearense, do  
Restaurante Belini,  
2024.

29

Evento do 3º Festival  
de Teatro de Rua de  
Porto Feliz, 2022.



deRua organizou o 3º Festival de Teatro de Rua de Porto Feliz (Figura 29), intitulado *deRua*. O festival tem como propósito celebrar, por meio do teatro de rua, as diversas existências e resistências, promovendo a convivência na diversidade artística e de ideias no espaço público<sup>11</sup>.

As **festas religiosas** também são parte do patrimônio imaterial de Porto Feliz, como a Festa de São Benedito, que remonta a 1898 e está associada aos padecimentos dos negros brasileiros na época da escravidão. A Festa do Divino Espírito Santo e a Festa da Padroeira Nossa Senhora Mãe dos Homens também são celebrações centenárias e tradicionais da cidade (PORTO FELIZ, 2008).

Por fim, a *Semana das Monções*, instituída em 1952, é uma celebração anual que ocorre de 7 a 13 de outubro em

<sup>11</sup>Disponível em:  
<https://www.gazetasp.com.br/estado/porto-feliz-realiza-3a-edicao-do-festival-de-teatro-de-rua-com/1111167/>.  
Acesso em: 14 jun.  
2023.

Porto Feliz. Essa semana tem como objetivo comemorar a emancipação política e administrativa da cidade. Durante essa semana especial, uma série de eventos é realizada para honrar essa data histórica, como exposições temáticas, apresentações de dança e música, uma solene sessão de abertura, além de uma missa em celebração à inauguração da matriz. A *Semana das Monções* é uma ocasião significativa para a comunidade de Porto Feliz, pois valoriza e preserva a memória das suas origens e do importante papel desempenhado pelas monções na formação da cidade (PORTO FELIZ, 2008).

### 4.3. FERROVIA: O PORTO E A PORTA

Porto Feliz tem uma relação estreita com o conceito de porto. Ao estabelecermos uma nova perspectiva, podemos considerar a Ferrovia Sorocabana como seu **Segundo Porto**. A designação de *porta da cidade*, atribuída à ferrovia segundo Beatriz Kühl, destaca o papel central da estação ferroviária como porta de entrada e conexão vital para a cidade.

A Ferrovia Sorocabana tornou-se uma porta de acesso ao progresso em Porto Feliz, conectando a cidade a outras regiões e deixando um legado marcante em sua história. Assim como o movimento monçoeiro foi fundamental para *desbravar sertões* e abrir caminhos no interior do país, a construção da estrada de ferro também teve um papel desbravador, possibilitando o estabelecimento de novas cidades ao longo de seu trajeto.

#### 4.3.1. História da Ferrovia no estado de São Paulo

A construção da rede ferroviária no Estado de São Paulo teve um papel fundamental no desenvolvimento econômico da região. No início, houve algumas tentativas frustradas de estabelecer estradas de ferro, devido à falta de confiança e questionamentos sobre a viabilidade desse novo meio de transporte. No entanto, a partir da segunda metade do século XIX, as ferrovias começaram a se expandir de fato.

A primeira fase de expansão foi marcada pela presença de profissionais estrangeiros, especialmente britânicos, responsáveis pela elaboração dos projetos, enquanto a execução era realizada por engenheiros brasileiros (KÜHL, 1998).

Na Província de São Paulo, as tentativas iniciais de estabelecer ferrovias não tiveram sucesso até 1855, quando foram criadas as condições necessárias para a efetivação da primeira ferrovia. A construção da estrada de ferro de Santos a Jundiaí, conhecida como São Paulo Railway Company, teve início em 1860, e em 1866 a linha chegou a São Paulo, impulsionando o desenvolvimento agrícola no interior da província e o crescimento do porto de Santos como importante centro de exportação.

Em 1870, foi autorizada a construção da Estrada de Ferro Sorocabana, que inicialmente seria estendida até Itu, aumentando consideravelmente o percurso. A construção teve início em 1872, e em 1875, o trecho até Sorocaba foi aberto ao tráfego. A Sorocabana alcançou outras localidades ao longo dos anos, contribuindo para a integração e o desenvolvimento econômico das regiões por onde passava (KÜHL, 1998).

A chegada do ramal férreo a Porto Feliz foi considerada tardia quando comparada ao contexto da Estrada de Ferro Sorocabana. Enquanto a Sorocabana teve sua construção iniciada em 1872 e já estava em operação até Sorocaba em 1875, o trecho até Porto Feliz foi concluído apenas em uma fase posterior.



Nos anos 1880, as ferrovias paulistas alcançaram uma fase de consolidação, com um aumento significativo da malha ferroviária e o crescimento das zonas de cultivo do café. Essa expansão ferroviária estava diretamente ligada ao desenvolvimento econômico do Estado, tornando São Paulo o principal centro produtor e exportador de café. A estrutura ferroviária permitiu o escoamento eficiente da produção até os portos, impulsionando o comércio e a exportação.

Ao longo do século XX, as ferrovias enfrentaram dificuldades diante da crise na produção cafeeira e da falta de modernização para atender às demandas do desenvolvimento econômico. Muitas linhas ferroviárias tornaram-se obsoletas e impediram o progresso de certas regiões, mesmo após terem

30  
Mapa Estrada de Ferro Sorocabana, 1945.

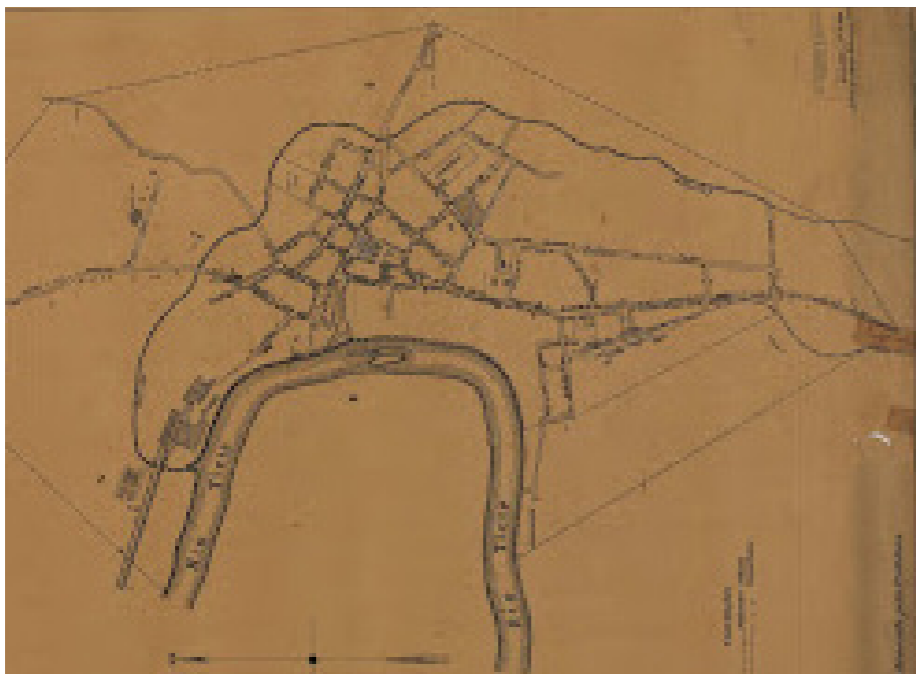
contribuído para seu desenvolvimento inicial. Em 1955, uma lei autorizou a supressão de aproximadamente 1.000 quilômetros de vias férreas em São Paulo, e posteriormente, outros ramais foram desativados (KÜHL, 1998).

#### 4.3.2. História da Ferrovia em Porto Feliz

A história da ferrovia em Porto Feliz remonta ao final do século XIX, especificamente em 1898, quando começaram as especulações sobre a construção de um ramal que ligasse o tronco da Sorocabana à cidade. Em 1906, houve a aprovação do projeto da Ferrovia no Senado Estadual. Foi firmado em 28 de fevereiro de 1919 o contrato entre o Governo do Estado de São Paulo e o Empreiteiro José Giorgi para a construção do Ramal Férreo Porto Feliz/Boituva da Estrada de Ferro Sorocabana, com a estipulação de um prazo de um ano para a conclusão da obra. De fato, em 1920, a estação de Porto Feliz foi inaugurada. O posicionamento em relação ao centro urbano e o traçado da



31  
Mapa Estrada de Ferro Sorocabana, imagem ampliada na região de Porto Feliz, 1945.



**32**  
Mapa de Porto Feliz,  
já com os trilhos da  
Ferrovia, 1935.

linha ferroviária estabelecem um eixo de conexão que remete aos antigos caminhos que conectavam as cidades vizinhas.

A data exata da inauguração é um pouco incerta. A Prefeitura de Porto Feliz cita o dia 26 de abril de 1920, enquanto o Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil menciona o dia 1º de agosto do mesmo ano. A diferença de datas pode ser explicada pelo fato de que a estação ainda não estava completamente pronta na época da inauguração. O tráfego normal de trens no ramal só deveria ser iniciado dentro de 60 dias após o evento.

O ramal férreo ligava a cidade a Boituva e a outras localidades, como a Estação Jupyrá, uma estação rural em que havia habitações operárias e fazendas de cana. O transporte da cana e derivados foi feito por um ramal particular de 30 km e

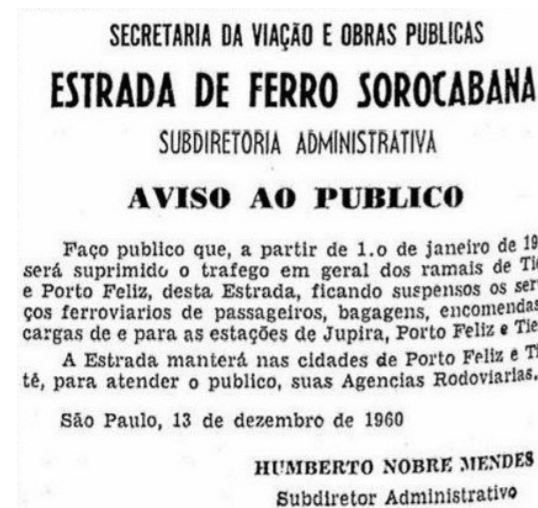
**33**  
Trem da EFS  
chegando à Estação  
Ferroviária, 1940.



**34**  
Trabalhadores do  
ramal férreo, 1959.

bitola métrica, de propriedade da companhia francesa *Société Sucreries Brésiliennes*. O trem, além de ser destinado a cargas, também transportava passageiros.

A estação de Porto Feliz funcionou até 1960, quando foi desativada. O ramal férreo que ligava a cidade a outras localidades foi extinto por um decreto assinado pelo então governador de São Paulo, Carvalho Pinto<sup>12</sup>. O último trem chegou à estação às 20h00 do dia 31 de dezembro de 1960, quando teve início um grande comício em repúdio à ação considerada descabida e arbitrária do estado e um insulto à memória de Altino Arantes, presidente do estado de São Paulo que inaugurou a estação (Tribuna das Monções, 1961, p. 1).

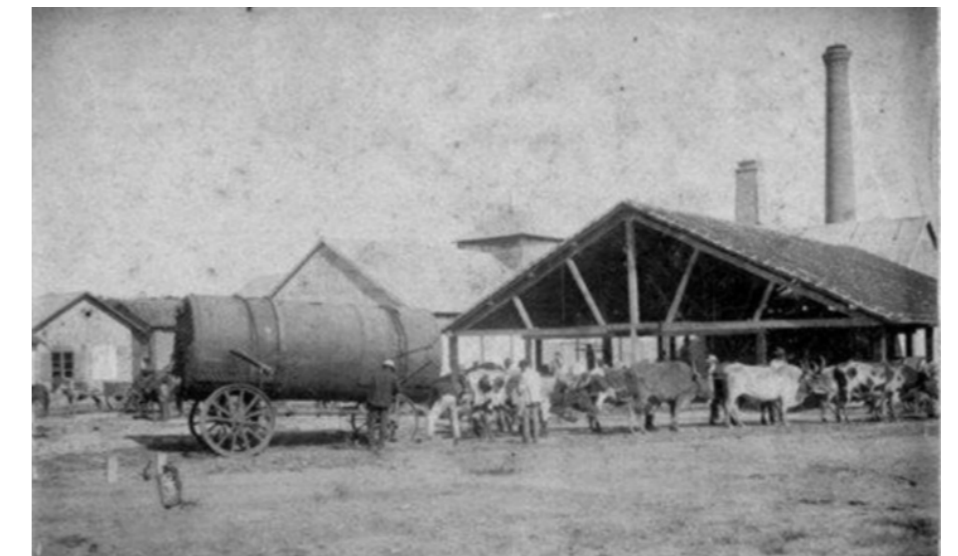


#### 4.3.3. Edifícios Industriais em Porto Feliz

<sup>12</sup>Disponível em: <http://www.estacoes-ferroviarias.com.br/p/ptfeliz.htm>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**35**  
Anúncio acerca da desativação do Ramal de Porto Feliz, Folha de São Paulo, 1960.

O **Engenho Central** de Porto Feliz, fundado em 28 de outubro de 1878, marcou um importante capítulo na história da produção de açúcar na região. Antes desse marco, o açúcar era produzido de forma artesanal em pequenas engenhocas espalhadas por diversas propriedades, como ocorria em outras localidades do país. Sua instalação foi responsável por uma transformação significativa na região, na vida e no desenvolvimento da cidade, impulsionando a produção açucareira e a economia local. Na época, a população do município era de aproximadamente cinco mil habitantes, e a lavoura principal era a de cana. O terreno escolhido para a construção do engenho, na margem esquerda do rio Tietê, foi adquirido em dezembro de 1876 e fazia parte da chácara de propriedade de Manoel Augusto das Chagas. O engenho foi o primeiro do gênero na então Província de São Paulo, ocupando uma área de 1772 m<sup>2</sup>, situada a 10 metros do nível do rio. (SOUZA apud PORTO FELIZ, p. 113-114)



**36**  
Instalação de uma das caldeiras do Engenho Central, 1878.

A concorrência internacional e a necessidade de modernização impulsionaram a criação do Engenho Central. Um grupo de fazendeiros se uniu e estabeleceu a Companhia Açucareira de Porto Feliz, assinando um contrato com o Governo Imperial que garantia privilégios financeiros ao empreendimento. No entanto, o contrato também proibia o uso de mão de obra escrava, o que se tornou um desafio para a modernização do engenho.

Além disso, o transporte da cana de açúcar representava um obstáculo, já que Porto Feliz não contava com uma ferrovia na época. Para superar essa dificuldade, foi construída uma estrada de ferro ligando a Colônia Rodrigo Silva, onde foram instalados os primeiros imigrantes belgas, ao Engenho Central. Essa iniciativa visava substituir o trabalho escravo nas plantações pelo trabalho imigrante.

No entanto, as dificuldades persistiram. Muitos dos colonos



37  
Usina de Açúcar  
desativada, 2014.

belgas não tinham experiência na lida rural e enfrentaram dificuldades com o clima e a cultura da cana-de-açúcar. A maioria retornou para a Bélgica, enquanto algumas poucas famílias permaneceram na região, dedicando-se à policultura, à criação de gado e à fabricação de aguardente.

Apesar dos desafios, o Engenho Central de Porto Feliz revolucionou a produção de açúcar na região e contribuiu para a consolidação de um importante ciclo econômico no município. Ao longo do século XX, o engenho passou por arrendamentos, liquidação judicial e mudanças de proprietários, tornando-se a Usina Porto Feliz, que encerrou suas atividades definitivamente em 1991. Atualmente, o complexo está desativado, mas preserva integralmente suas características. Sua localização à margem do rio Tietê, sua monumentalidade marcada por volumes imponentes de alvenaria de tijolos aparentes e suas chaminés de 27 metros de altura conferem a ele um perfil pitoresco. Embora não seja de acesso público, o espaço apresenta um grande potencial para atividades sociais e culturais.

A **Estação Jupyra**, localizada na Fazenda Jupyra em Porto Feliz, pertencia à antiga Estrada de Ferro Sorocabana e foi construída em 1920. Sua construção teve como objetivo atender ao horto da Sorocabana, que compartilhava o mesmo nome. Hoje serve como residência particular e está cercado. O proprietário, Benedito Paulino Teles, não deseja que o prédio seja alterado. Próximo da Estação, a cerca de 150 metros, encontra-se a guarita com o logo da EFS, preservada (Figura 41). Atualmente, o prédio foi modificado com a adição de um pequeno banheiro nos fundos, descaracterizando sua estrutura original. Além disso, há uma empresa mineradora de pedra brita nas proximidades da estação, no sentido da fachada<sup>13</sup>.

<sup>13</sup>Disponível em:  
<http://www.estacoes-ferroviarias.com.br/j/jupira.htm>. Acesso em: 19 jun. 2023.

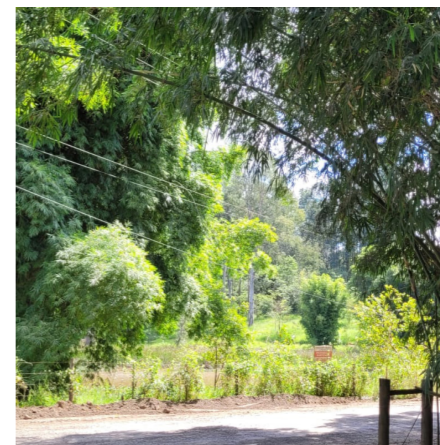


38  
Estação de Jupyra,  
2009.



39  
Estação de Jupyra,  
2024.

40  
Vista para o lago,  
Fazenda Jupyra,  
2024.



41  
Guarita da Jupyra  
2024.



**A Fábrica de Tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens** é um marco na história de Porto Feliz. Fundada em 1924, a fábrica, localizada na região central da cidade, cresceu e empregou muitas pessoas ao longo dos anos, se tornando um importante centro produtivo para a região. Em 1977, contava com 520 funcionários, número significativo para a localidade na época.

Durante mais de trinta anos, a atividade industrial em Porto Feliz se resumia praticamente à fábrica de açúcar e à empresa têxtil, que se mantiveram como as principais fontes de emprego e renda para a cidade. Porém, com o passar do tempo, a fábrica de tecidos começou a enfrentar dificuldades, com crises e a concorrência de produtos importados.

Em 2002, a fábrica foi vendida para a *Nile Trading Development Company*, uma empresa americana. No entanto, ao longo dos anos, a fábrica foi deixada de lado, sofrendo com problemas de manutenção. Até 2012, a maior parte do complexo permaneceu fechada e abandonada, com exceção de uma parte que passou por intervenções e adaptações para abrigar a Prefeitura Municipal (PORTO FELIZ, 2008).



**42**  
Rua Ademar de Barros, da antiga Fábrica de Tecidos, 2008.

Atualmente, dois dos prédios da antiga fábrica foram adaptados para outros fins. Em 2012, um dos prédios foi transformado no Delta Supermercados, oferecendo serviços comerciais à população. Posteriormente, em 2014, outro prédio foi inaugurado como o Shopping Porto Miller Boulevard, proporcionando um espaço para compras e entretenimento na região<sup>14</sup>. Essas adaptações buscaram revitalizar e aproveitar parte da estrutura da antiga fábrica, trazendo novos estabelecimentos para a cidade de Porto Feliz.

#### 4.3.4. Mudanças provocadas pela Ferrovia

A chegada da Estrada de Ferro Sorocabana a Porto Feliz representou um marco no desenvolvimento da cidade. A partir desse momento, houve um progresso significativo em diversos

<sup>14</sup>Disponível em: <https://www.deltasuper.com.br/a-rede-delta/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

setores. A agricultura, que já era forte na região, teve um impulso ainda maior com o Engenho Central e a ampliação da produção de cana-de-açúcar e seus derivados, como açúcar e aguardente. A inauguração da fábrica de tecidos trouxe novas oportunidades de emprego e deu impulso ao setor têxtil local. A interligação entre as cidades vizinhas — como Itu, Sorocaba, Tietê e Capivari —, possibilitada pela ferrovia, facilitou o comércio e a troca de mercadorias, sendo responsável pelo desenvolvimento econômico da região. A cidade também recebeu melhorias em infraestrutura, como a iluminação elétrica, água encanada e projetos para a instalação de redes de esgoto, além de ruas com sarjetas apedregulhadas e abauladas. Em apenas 15 anos de ramal férreo, foram construídos 722 novos prédios (Nação Brasileira, 1935, p.12).



**43**  
Rua José Bonifácio no ano de inauguração da Ferrovia, 1920.



44  
Rua Altino Arantes,  
com energia elétrica,  
década de 1950.



45  
Rua Draco  
Albuquerque, com  
caminhões, após a  
desativação do Ramal  
Ferroviário, anos  
1960.

A Estrada de Ferro Sorocabana foi um elemento fundamental para a transformação de Porto Feliz em uma cidade próspera e em constante desenvolvimento. Por conta da chegada da ferrovia, houve um desenvolvimento comercial, industrial e cultural que estabeleceu o padrão em que a cidade se encontra hoje. Apesar de sua economia ainda estar ligada ao ruralismo, com destaque para a produção de cana-de-açúcar e a valorização do rio, a cidade se desenvolveu bastante urbanamente, sobretudo nas décadas mais recentes.

Atualmente, a ausência física dos trilhos é uma representação da falta de memória coletiva sobre esse período histórico. Sem a presença dos trilhos, a história da ferrovia corre o risco de ser esquecida pelas gerações futuras, resultando na perda de parte da identidade cultural da cidade. Por isso, é fundamental que sejam feitos esforços para manter a história da ferrovia viva na memória coletiva de Porto Feliz, mesmo sem a existência dos trilhos que um dia conectaram a cidade a outras localidades.



46  
Praça Coronel  
Esmédo, 2024.  
Nota-se a cidade  
como palimpsesto.



5

## 5. ÁREA DE ESTUDO

Neste capítulo, é apresentada a paisagem urbana da área selecionada para o projeto. A região, situada um pouco mais afastada do centro da cidade, engloba os edifícios do antigo Ramal Ferroviário, além de espaços livres públicos circundantes. Esses edifícios são a Biblioteca Pública Municipal *Dr. Cesário*



47  
Área de intervenção  
em relação ao centro  
histórico da cidade.



#### Legenda

- Área de intervenção
- Câmara Municipal
- Museu
- Igreja
- Área verde
- Escola
- Rodoviária
- Estrada Parque

48

Pontos de interesse do entorno.

*Motta Jr. e a Estação das Artes Assumpta Luzia Marchesoni Rogado.* Já os espaços livres públicos são: Praça Eugênio Motta, Praça da Estação das Artes e Praça Vicente Palma.

A delimitação da área foi feita com base no contexto em que a Paisagem Cultural da Ferrovia está inserida. A rua principal que atravessa esse perímetro, a Rua Othoni Joaquim de Souza, segue o caminho dos trilhos que existiam na área.

### 5.1. BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DR. CESÁRIO MOTTA JR.

A Biblioteca Municipal de Porto Feliz ocupa o Prédio Principal da Antiga Estação de Ferro Sorocabana, construído em 1920 em estilo eclético. O edifício foi inaugurado às pressas e inacabado em 26 de abril do mesmo ano por conta da visita do Presidente do Estado, Altino Arantes, para a inauguração do Parque das Monções. Durante os anos em que o Ramal de Porto Feliz esteve ativo, o edifício teve a função de embarque e desembarque de carga e passageiros. O andar superior abrigava a moradia do chefe da estação, que contava com escritório, quarto, banheiro e cozinha (PORTO FELIZ, 2008, p. 116).

A fachada do prédio é simétrica e composta por três volumes, sendo o central mais alto e marcado por duas pilastras e um frontão em arco, que sinaliza a entrada principal. A fachada é de tijolos aparentes com detalhes em argamassa e a cobertura é feita de telhas cerâmicas.

Após a desativação do Ramal em 1960, o prédio ficou abandonado por cerca de 20 anos até que, na década de 1980, foi retomado o uso com a ocupação pelo Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAAE), no pavimento térreo; e pelo Ministério



**49**  
Inauguração do  
Ramal Férreo, 26 de  
abril de 1920.



**50**  
Fachada do prédio da  
Estação Ferroviária,  
1936.

<sup>15</sup>Disponível em:  
<https://biblioteca-municipa4.wixsite.com/bibliotecaporto-feliz#:~:text=A%20Biblioteca%20Voltou!,foi%20uma%20esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20trem.> Acesso em: 13 jun. 2023.

**51**  
Prédio funcionando  
como SAAE e  
Ministério do  
Trabalho, anos 1980.

do Trabalho, no superior. Nessa época, ocorreu a descaracterização de alguns elementos originais do prédio, principalmente das janelas e portas.

Em meados dos anos 2000, o prédio passou por uma grande reforma para abrigar a Biblioteca Pública Municipal, mas precisou ser fechado novamente em 2015 devido a danos na estrutura, principalmente infiltrações. Durante esse período, a biblioteca foi transferida para o prédio da antiga Delegacia de Polícia.

Em 2018, após a realização de reparos, melhorias na parte elétrica e hidráulica, bem como adaptações para maior acessibilidade dos usuários, a Biblioteca foi reinaugurada com nova pintura, assoalhos e madeiramento renovados<sup>15</sup>.

Atualmente, no prédio funciona a Biblioteca Pública Municipal *Dr. Cesário Motta Jr.*, contendo o Arquivo Público



*Sérgio Buarque de Hollanda.* Além do espaço do acervo, que inclui livros literários, jornais, revistas, quadrinhos e outras publicações, há um espaço infantil, salas de leitura coletiva e individual, computadores e um arquivo técnico.

No entanto, a Biblioteca ainda enfrenta algumas dificuldades. A madeira das janelas está apodrecendo e o Arquivo Público, localizado no piso superior, não fica em uma sala com refrigeração e temperatura adequadas para armazenamento (o que é um dos motivos pelos quais não é totalmente acessível ao público). Além disso, devido à pandemia da COVID-19, o movimento cultural no prédio, que era bastante ativo em 2019, teve uma queda considerável.

Atualmente, em 2024, o prédio está gradualmente recebendo mais público do que nos anos anteriores, segundo os funcionários da biblioteca.



**52**  
Fachada da Biblioteca Municipal, 2000.



**53**  
Interior da Biblioteca Municipal, 2000.



**54**  
Fachada da Biblioteca Municipal, 2023.

**55**  
Acervo da Biblioteca Municipal, 2023.

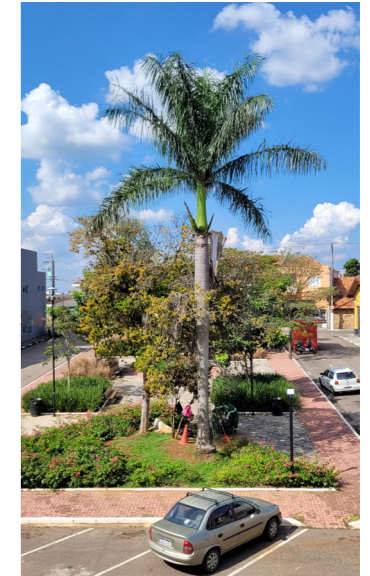
**56**  
Área Infantil da Biblioteca Municipal, 2023.



## 5.2. PRAÇA EUGÊNIO MOTTA

De acordo com a iconografia disponível sobre a Estação Ferroviária, percebe-se que a Praça Eugênio Motta foi construída posteriormente ao Prédio Principal da Estação, na década de 1940. Sua estrutura original é bastante simples, com canteiros geométricos, alguns bancos e luminárias.

A praça foi revitalizada em 2021 pela Prefeitura Municipal, com instalação de piso intertravado, iluminação em LED e acréscimo de outras espécies vegetais. Entretanto, conforme relatos de funcionários da biblioteca, após a intervenção, a praça passou a receber menos movimento durante o dia devido à remoção de árvores que anteriormente forneciam sombra. O espaço atualmente é mais frequentado durante a noite, principalmente por conta da lanchonete *ChôBurger's*, que fica ao lado da praça e utiliza mobiliário móvel no espaço.



58  
Praça Eugênio Motta,  
década de 1950.

59  
Praça Eugênio Motta,  
2023.

60  
Placa antiga, escrito  
“Antigo Largo da  
Estação”, 2017. Foi  
demolida na reforma  
de 2021.

61  
Praça Eugênio Motta  
no período da noite,  
com clientes da  
lanchonete, 2023.



57  
Praça Eugênio  
Motta, 1944.



### 5.3. ESTAÇÃO DAS ARTES ASSUMPTA LUIZIA MARCHESONI ROGADO

O prédio em que hoje funciona a Estação das Artes Assumpta Luiza Marchesoni Rogado era o Armazém da Estrada de Ferro Sorocabana, localizado na Rua Othoni Joaquim de Souza, do outro lado da Biblioteca. Construído em 1919, sua função era armazenar as cargas que chegavam e saíam de Porto Feliz.

Formalmente, é um edifício mais simples e menos ornamentado do que o edifício da Biblioteca. Com apenas um pavimento, é marcado pelos beirais que são apoiados em mão-francesa de madeira, um aspecto comum a outras coberturas de áreas de plataformas deste tipo arquitetônico. A fachada é de tijolo aparente, com o telhado em duas águas de telha cerâmica.

Depois de uma grande reforma nos anos 2000, agora é



62

Fachada da Estação das Artes, 2024.

63

Interior da Estação das Artes., 2023.



um espaço cultural, oferecendo aulas de teatro, apresentações teatrais, musicais e de dança, além de outros eventos, como formaturas e reuniões. (PORTO FELIZ, 2008)

No entanto, a situação atual de conservação deste patrimônio é, em geral, pior que a da Biblioteca. Externamente, a parte posterior do edifício contém diversas pichações, além de haver um acúmulo de lixo nas escadarias (Figura 64) e na parte da praça adjacente. Internamente, o espaço tem circulação de ar ruim e é quente. Há problemas de acessibilidade, mesmo após a recente reforma realizada para atender as normas de bombeiros.

Um objeto interessante que pode ser encontrado no interior do prédio é a balança (Figura 65), que era usada para pesar as sacas de açúcar, mas infelizmente não há nenhuma indicação do seu significado histórico e parece ser um objeto deslocado do local, sem a valorização adequada.

Outro efeito da pandemia de Covid-19 foi a redução dos eventos culturais realizados neste espaço. Até 2019, o MIS (Museu de Imagem e Som) tinha uma parceria com a Estação das



**64**  
Parte posterior da  
Estação das Artes,  
2023.

**65**  
Balança antiga em  
que o açúcar era  
pesado, 2023.

Artes em Porto Feliz, realizando semanalmente uma sessão de cinema com filmes alternativos, segundo funcionários do local. Atualmente, poucos eventos são realizados, como peças de teatro e reuniões particulares, nas quais o espaço público é reservado na prefeitura.

#### 5.4. PRAÇA DA ESTAÇÃO DAS ARTES

Pouco se tem documentado sobre a Praça da Estação das Artes, e nem mesmo há um nome registrado para esse espaço. Um elemento presente na praça, semelhante ao caso da balança na Estação das Artes, é um vagão de trem (Figura 66) bastante enferrujado e pichado, que não possui uma identificação formal acerca da sua origem ou significado.

A praça conta com um extenso gramado e algumas árvores que sombreiam boa parte do lugar. Recentemente, foram adicionados um parquinho infantil e uma concha acústica. Durante a

**66**  
Vagão de trem com  
pichação na Praça da  
Estação das Artes,  
2023.



**67**  
Parquinho infantil e  
academia ao ar livre  
na Praça da Estação  
das Artes, 2023.



**68**  
Concha acústica da  
Praça da Estação,  
2023.



noite, em contraste com a Praça Eugênio Motta, há pouco movimento de pessoas, e a concha acústica acaba servindo como abrigo para pessoas em situação de rua.

Atualmente, essa Praça é um espaço de grande movimentação cultural da cidade e serve como um ponto de encontro da população. Entretanto, esses encontros não são muito constantes; acontecem mais durante um período do ano, com maior afluência cultural da cidade. Uma iniciativa interessante foi o evento anual *Arte na Praça*, realizado pela primeira vez em 2017, com exposições, aulas e apresentações artísticas, de artesanato, dança, teatro e música<sup>16</sup>. O evento foi paralisado durante a pandemia, mas voltou a ser realizado em 2022.



69  
*Arte na Praça*, edição de 2022

<sup>16</sup>Disponível em: <https://www.itu.com.br/regiao/noticia/porto-feliz-promove-primeira-edicao-do-arte-na-praca-20170413>. Acesso em: 14 jun. 2023.

## 5.5. PRAÇA VICENTE PALMA

A Praça Vicente Palma não possui registro histórico documentado. É um espaço arborizado, com alguns bancos, e que não atrai muitas pessoas. Seu formato comprido sugere que foi criada para suprir um vazio urbano, sendo utilizada mais como um elemento de trânsito.



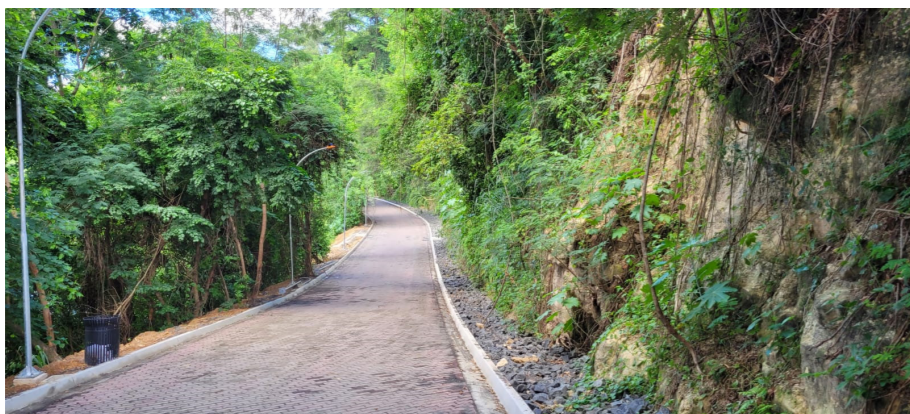
70  
Praça Vicente Palma, 2023.



71  
Vista da Praça Vicente Palma para a Biblioteca, 2023.

## 5.6. ESTRADA PARQUE

A Estrada Parque é um trecho viário de aproximadamente 1 km que conecta o Parque das Monções ao Centro de Controle de Zoonoses. No final de 2023, este trecho passou por obras de revitalização devido ao desgaste e à erosão causados pela



72  
Estrada Parque,  
2024.



73  
Vista da Estrada  
Parque para Rio  
Tietê e Parque das  
Monções, 2024.

<sup>17</sup>Disponível em:  
<https://www.gazetasp.com.br/estado/porto-feliz-inicia-nova-etapa-das-obras-na-estrada-parque-que-liga-o/1130834/>.  
Acesso em: 27 abr.  
2024.

drenagem urbana. Durante as obras, foram instalados pisos intertravados e sistemas de iluminação em LED, visando principalmente promover a prática de exercícios físicos e proporcionar maior segurança aos usuários<sup>17</sup>.

## 5.7. QUESTIONÁRIO

Para investigar mais sobre a Área de Estudo, foi realizado um questionário online (Apêndice A) para coletar informações sobre o local e, principalmente, para entender a percepção dos moradores de Porto Feliz quanto à cidade. Com base na metodologia de Lynch, pôde-se chegar a algumas conclusões que fortalecem a justificativa para a realização do trabalho:

1. O local é marcante para a população, que enxerga ali um grande potencial, especialmente voltado à cultura;
2. O conhecimento do cidadão médio de Porto Feliz sobre o período das Monções é bastante superior ao do período da Ferrovia;
3. O espaço físico da Antiga Estação Ferroviária falha em resgatar a memória do acontecimento histórico a que se refere;
4. Grande parte dos entrevistados relata que raramente usa aquele espaço e que, em sua maioria, o acessa de carro;
5. Dentre as atividades que os entrevistados costumam fazer no espaço, a maioria envolve razões culturais, de lazer e de estudos;

6. A questão paisagística parece tão importante quanto a arquitetônica, já que em várias respostas os entrevistados mencionam elementos como *árvore histórica*, *ipês* e *espaços verdes*, enquanto também há menções aos edifícios, especialmente à Biblioteca;

7. A *Semana das Monções* foi essencial para que a população conhecesse essa história da cidade. Quando perguntados sobre a imagem dessa época, é possível comprovar uma memória coletiva semelhante entre pessoas da mesma cidade. As descrições têm pontos em comum, como singeleza das construções em taipa, vestimentas simples, lembrança do rio e população humilde;

8. A maioria dos entrevistados levanta questões sobre a necessidade de haver maiores incentivos à cultura pelos órgãos públicos, além da falta de cuidados quanto ao espaço analisado.



## **6. PROPOSTA PROJETUAL**

Por ser um lugar de grande relevância cultural e artística na cidade, é fundamental que sejam tomadas medidas para a preservação do conjunto arquitetônico e paisagístico da Antiga Estação Ferroviária de Porto Feliz.

Para isso, a proposta projetual é de valorizar a Paisagem Ferroviária, em conjunto com a história da cidade como um todo. Neste capítulo, serão apresentadas as propostas de Rotas Culturais, Mudanças Urbanísticas e Projeto de Paisagismo de um Parque Cultural Ferroviário.

### **6.1. ROTAS CULTURAIS**

Dada a riqueza histórica de Porto Feliz, foram concebidas duas Rotas Culturais destinadas tanto a turistas quanto a habitantes locais: a Rota Ararita e a Rota Jupyra. Ambas rotas têm como objetivo destacar as construções históricas e a paisagem natural e cultural da cidade, através de percursos feitos entre locais importantes para Porto Feliz.

A Rota Ararita é um percurso histórico urbano, feito para que haja valorização dos espaços e da cultura da cidade. A Rota Jupyra é um percurso rural, feito para valorizar a Fazenda Jupyra e a prática do ciclismo.

A **Rota Ararita** (Figura 74) concentra-se em explorar a história da cidade por meio de eventos culturais realizados em espaços históricos. A sugestão é iniciar o dia no Engenho Central com um evento de abertura, como uma exposição de obras de arte, teatro, música ou dança, executados por artistas locais. Em seguida, os participantes podem fazer um passeio de barco pelo rio Tietê até Parque das Monções, parando depois para um almoço tradicional no Restaurante do Belini. No Largo da Penha, marco inicial do povoamento de Porto Feliz, o Grupo Viva História VIVA poderá fazer uma apresentação sobre a cidade. Depois, o percurso será a pé, seguindo para a Praça da Matriz, a Igreja e o Museu. O encerramento da rota será pegando um trem turístico até o Parque Cultural Ferroviário, com outra atração ao final da tarde.

A **Rota Jupyra** (Figura 75) foi desenvolvida especificamente para o ciclismo rural, começando na Estrada Parque e seguindo em direção à Fazenda Jupyra. A jornada se inicia na Estrada Parque, descendo pela Rua Ararituaba até chegar à Rodovia Marechal Rondon. Para garantir a segurança dos ciclistas, será necessário construir uma ciclovia ao longo da Marechal Rondon, conectando o retorno à estrada rural que leva a Jupyra. A volta seguirá pela ciclovia da Marechal Rondon, com entrada em Porto Feliz pela Avenida Getúlio Vargas.

A rota de ida tem aproximadamente 11 km e pode ser percorrida em cerca de 50 minutos, enquanto a rota de volta possui a mesma distância, mas pode ser completada em aproximadamente 40 minutos devido à topografia favorável. Esta rota é ideal para ciclistas com um nível moderado de experiência, pois requer algum condicionamento físico, mas não oferece desafios significativos ao longo do percurso.

**Legenda**

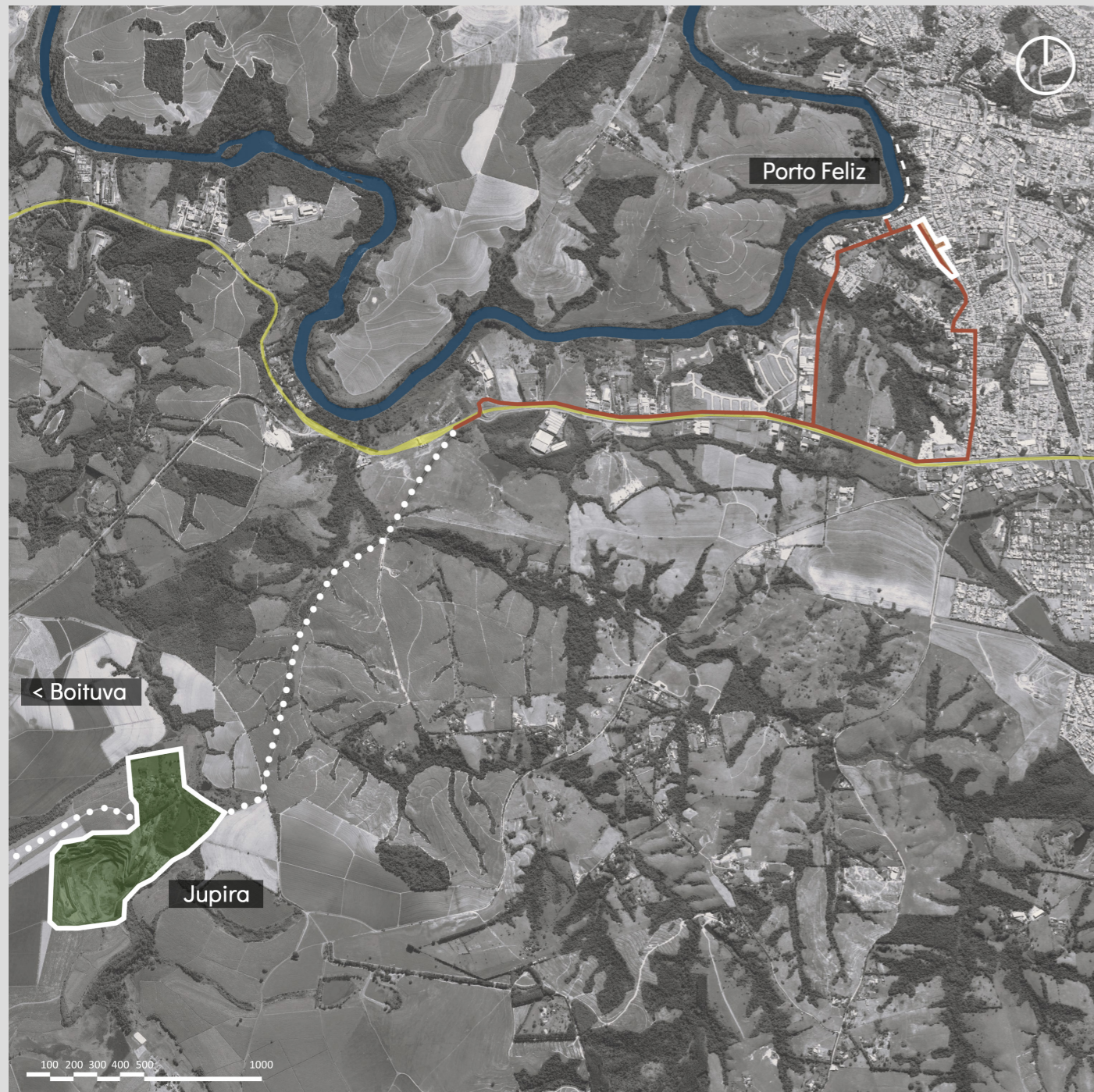
*Espaços Históricos*

Engenho Central	1
Parque das Monções	2
Largo da Penha	3
Praça da Matriz	4
Igreja Matriz	5
Museu das Monções	6
Igreja São Benedito	7
Parque Ferroviário	8

*Trajetos*

A barco	...
A pé	—
Trem de turismo	- - -

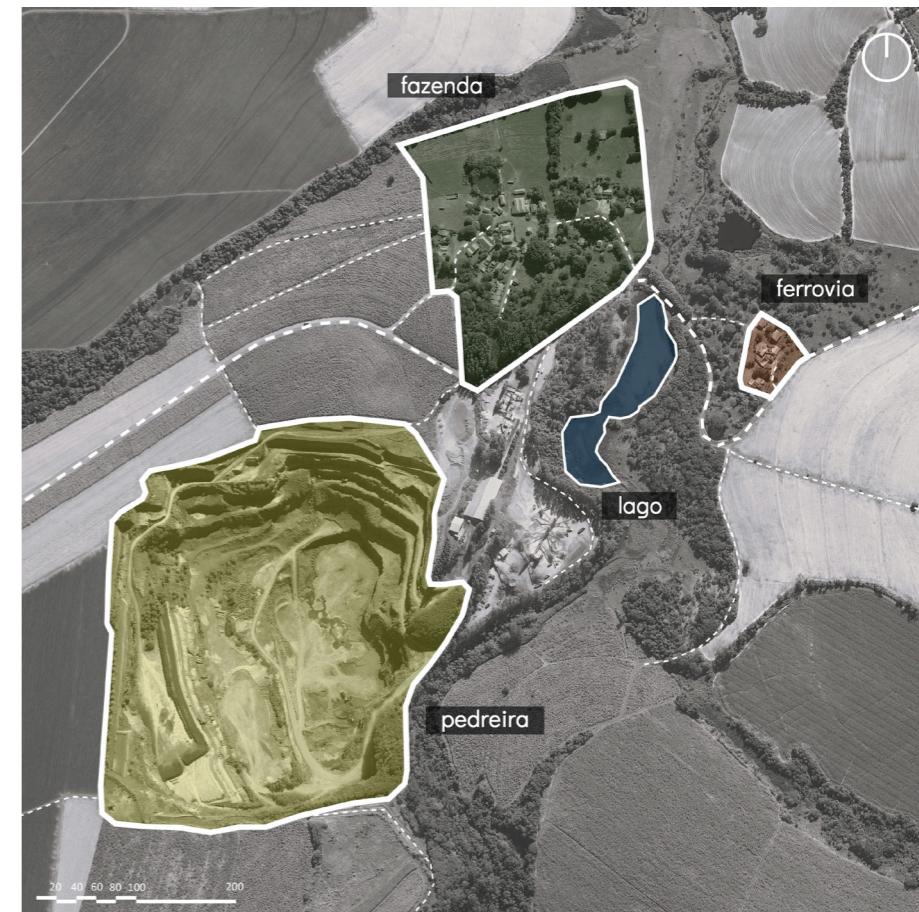




**Legenda**

- Rodovia Mal. Rondon
- Estrada Parque
- Ciclovía/Ciclofaixa
- Estrada de terra
- Rio Tietê

75  
Rota Jupira.



76  
Fazenda Jupira.

## 6.2. ANÁLISE URBANÍSTICA

Para embasar o projeto, uma série de estudos e mapeamentos foram realizados para compreender o contexto urbano em questão. Essas análises abordaram temas como mobilidade urbana, uso e ocupação do solo, topografia e vegetação.

O **mapeamento das linhas de ônibus** (Figura 77) foi realizado com base nas informações disponíveis no site da Prefeitura referentes ao Expresso Porto Feliz<sup>18</sup>. Além disso, o Google Maps foi utilizado para identificar os pontos de ônibus existentes nas proximidades da Área de Intervenção. Na cidade, há um total de cinco linhas urbanas e duas linhas rurais. No contexto deste estudo, foi importante observar as vias de maior movimento para esse meio de transporte. Por se tratar de uma cidade pequena, muitas das linhas compartilham rotas em comum, principalmente no centro.

Quanto à linha que atravessa a Área de Intervenção, esta é de caráter rural e tem uma frequência significativamente menor em comparação com as linhas urbanas, operando apenas em dois horários específicos. No contexto da proposta do projeto, está prevista uma alteração nessa linha para melhor atender à vontade do projeto, que visa valorizar os dois patrimônios históricos do entorno (Figura 84).

<sup>18</sup>Disponível em: <https://www.portofeliz.sp.gov.br/expresso-portofeliz>. Acesso em: 27 abr. 2024.





**Legenda**

- Residencial
- Comercial/Serviços
- Cultural
- Institucional
- Misto
- Área verde
- Verde viário
- Em construção
- Sem uso
- Vazio
- Garagem/Vaga

**78**  
Mapa de uso e ocupação do solo.

O **mapa de uso e ocupação do solo** (Figura 78) foi elaborado utilizando o Google Maps como fonte de referência. Sua importância consiste na análise do perfil da região e na identificação dos equipamentos urbanos existentes no entorno. Além disso, foi fundamental mapear as áreas que disponibilizam garagens ou vagas de estacionamento, permitindo que as alterações propostas pelo projeto urbano fossem realizadas sem comprometer as infraestruturas já existentes.

O **mapa topográfico** (Figura 79) foi elaborado com base em dados cartográficos públicos, utilizando o site Cadmapper como ferramenta de referência.

Por sua vez, o **mapa de vegetação** (Figura 80) foi construído a partir de imagens obtidas no Google Earth, enfatizando as massas vegetais predominantes na região.



79  
Mapa de topografia.

- Legenda**
- Biblioteca Municipal ■
  - Estação das Artes ■
  - Linhas de topografia —



80  
Mapa de vegetação.

- Legenda**
- Biblioteca Municipal ■
  - Estação das Artes ■
  - Massas vegetais ●

### 6.3. MUDANÇAS URBANÍSTICAS

Para restabelecer a conexão entre os dois edifícios ferroviários, a **proposta urbanística** (Figura 82) inclui a criação de um calçadão entre eles, levando em consideração o atual fluxo de tráfego na área, bem como os lotes que possuem garagens ou espaços de estacionamento. Este calçadão, transformado em uma rua exclusiva para pedestres, irá destacar a antiga rota dos trilhos do trem, com o vagão atualmente localizado na Praça da Estação sendo realocado para essa rua, onde seu exterior servirá como um painel rotativo para arte de rua (Figura 103).

Além disso, o projeto prioriza o pedestre e o ciclista em detrimento do automóvel. Por essa razão, a rua adjacente à Praça Eugênio Motta foi designada como uma via compartilhada, com uma zona de tráfego lento e equilibrado, privilegiando pedestres e ciclistas. A decisão de manter esta rua compartilhada, em vez de fechá-la completamente, foi motivada por diversos fatores, incluindo a presença de garagens residenciais e o uso noturno devido à proximidade de uma lanchonete. Durante a manhã e tarde, esta rua apresenta baixo movimento. Para reduzir o tráfego, foram adotadas medidas como a manutenção do sentido único de circulação, o uso de pavimentação diferenciada – o piso hexagonal, que não é tão propício à velocidade quanto o asfalto – e a criação de uma elevação na praça, atuando como uma barreira dinâmica à circulação.

O desenho das praças foi modificado para privilegiar os edifícios históricos existentes e proporcionar uma experiência mais agradável aos pedestres.

81  
Isométrica do Projeto  
do Parque Cultural  
Ferroviário.





**Legenda**

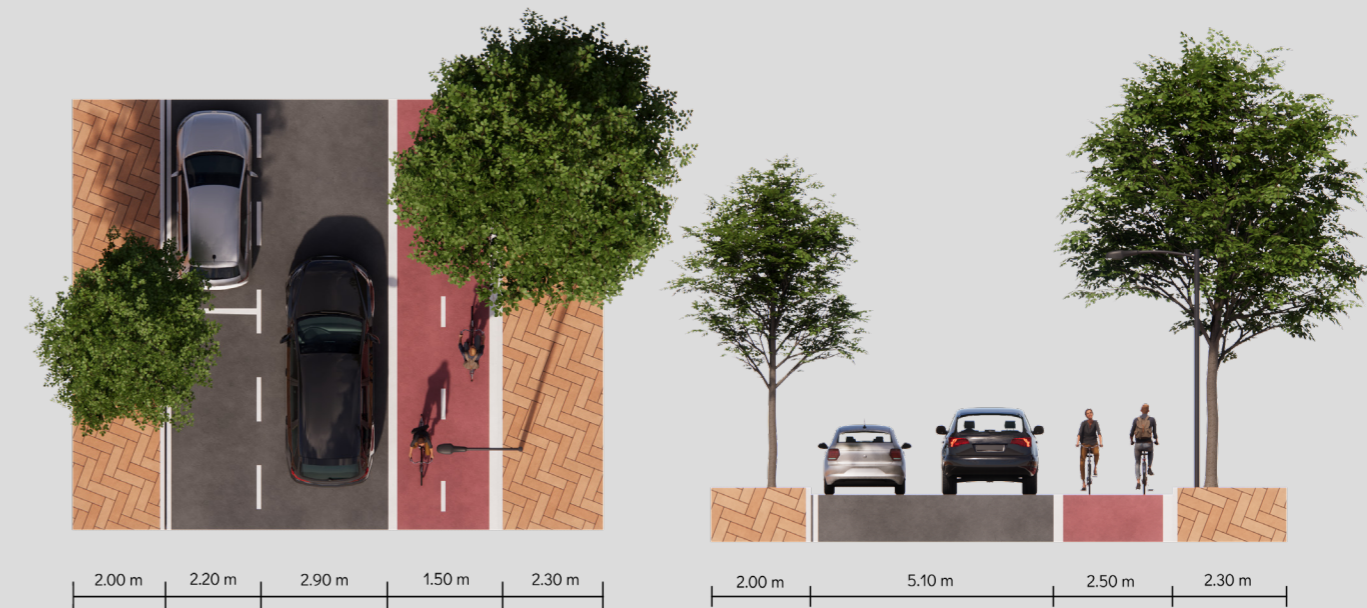
- Edifícios Históricos*
- 1 Estação das Artes
- 2 Biblioteca Municipal
- Projeto*
- Calçada
- Rua compartilhada
- Desenho original
- Nova proposta
- Rampa

A **ciclofaixa** foi instalada, conectando a Estrada Parque à Avenida Getúlio Vargas e, posteriormente, estendendo-se até a Rodovia Marechal Rondon e a Avenida dos Trabalhadores, retornando então à rua Ararituaba e à Estrada Parque. Essa rota ciclística foi projetada para enriquecer a Rota Jupyra, uma proposta dedicada ao ciclismo. Nos arredores do Parque Cultural Ferroviário, a ciclofaixa atravessa a rua João Pessoa (Figura 83). Além disso, como medida adicional para garantir a segurança dos ciclistas, um semáforo será instalado na rua Ararituaba para facilitar a conversão na ciclofaixa.

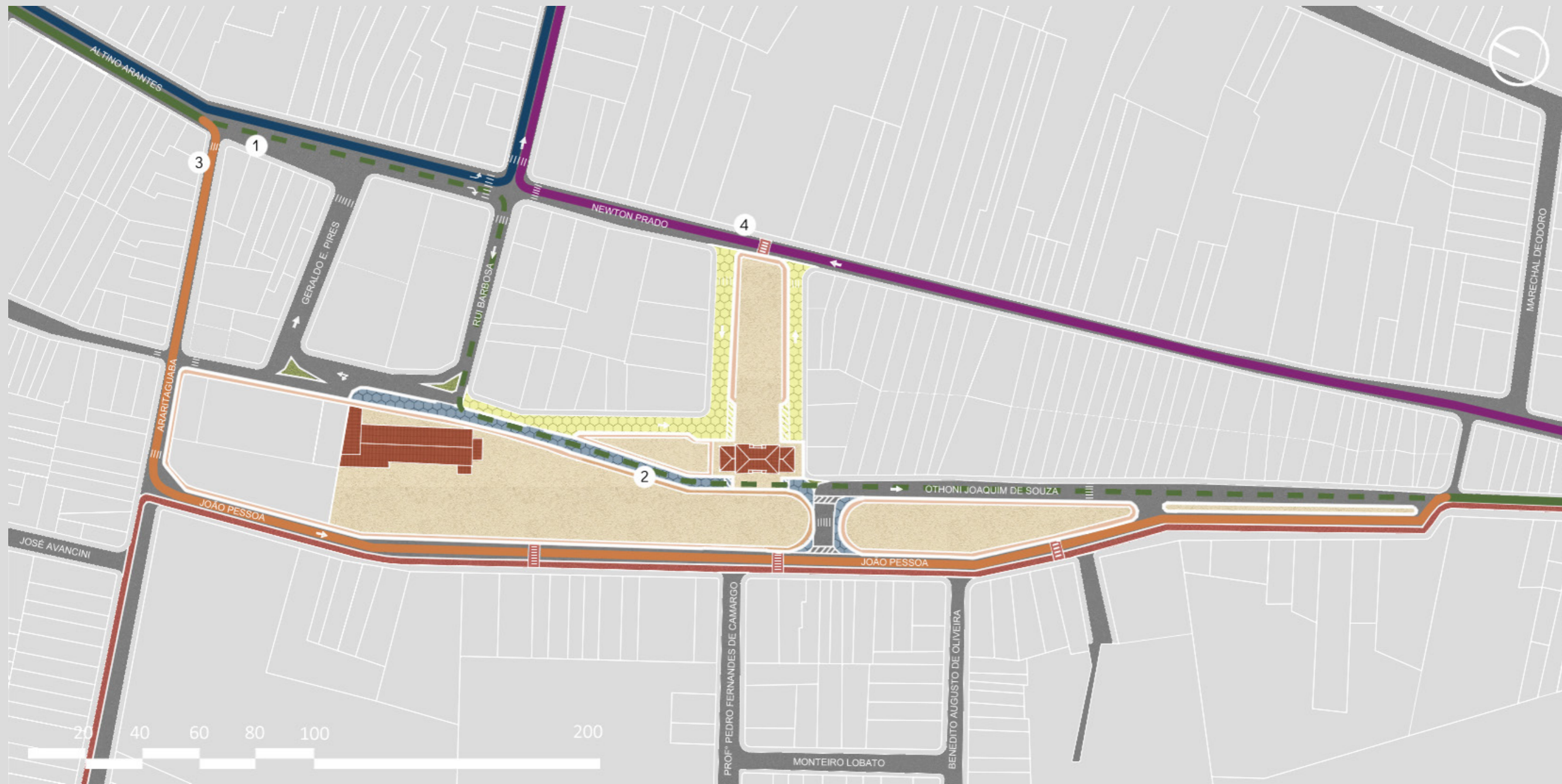
As **linhas de ônibus** urbanas que circulam nas proximidades do Parque Cultural Ferroviário são U1 (Jardim Vante - Rodoviária), U3 (Portal dos Bandeirantes - Jardim Brasil - Rodoviária), U4 (Água Branca - Rodoviária) e U5 (Jequitibá - Rodoviária), as quais têm uma frequência mais alta em relação às rurais. Quanto à linha rural, a R1 (Porto Feliz - CAIC - Bom Retiro) teve seu percurso ajustado para a realização do projeto, devido ao fechamento do trecho da rua entre a Biblioteca e a Estação das Artes, que se tornou exclusiva para pedestres. Anteriormente, a linha rural seguia pela Rua Othoni Joaquim de Souza, mas agora foi desviada para a Rua Ararituaba e faz uma curva na Rua João Pessoa, retomando seu trajeto original até a Avenida Getúlio Vargas (Figura 84).

A Rua João Pessoa foi convertida em mão única, pois agora serve como via para ônibus, carros e bicicletas. Além disso, foram instaladas três lombofaixas para acesso às praças do conjunto, visando priorizar os pedestres e reduzir a velocidade dos demais veículos.

Em relação ao mobiliário urbano, a fiação será embutida ao redor do conjunto, garantindo que não haja obstrução visual das fachadas dos edifícios.



83  
Esquema ciclofaixa  
da Rua João Pessoa.



**Legenda**

*Pontos de ônibus*

- 1** Ponto Rua Altino Arantes - Relocado
- 2** Ponto Rua Othoni Joaquim de Souza - Removido
- 3** Ponto Rua Araritaguaba - Proposto
- 4** Ponto Rua Newton Prado

*Linhas*

- U1, U4 e U5
- U3
- R1 - Mantida
- R1 - Remanejada
- R1 - Proposta



85  
Vista aérea do Projeto  
do Parque Cultural  
Ferroviário.

## 6.4. PROJETO DE PAISAGISMO

O **projeto de paisagismo** (Figuras 88 e 89) foi desenvolvido com ênfase na preservação das árvores já existentes, bem como na adequação às demandas atuais e potenciais da comunidade. Foram identificadas necessidades preexistentes, como a de um espaço infantil, além de outras demandas possíveis de acordo com o projeto de urbanismo, como a priorização do ciclista, e desejos da comunidade, como áreas para leitura ao ar livre.

Destacam-se algumas árvores especiais, como os jacarandás na Praça da Estação e as palmeiras que circundam o entorno. Além disso, foram reintroduzidas resedás e acácias-amarelas, inspiradas por fotografias antigas que mostram essas espécies coloridas adornando as praças na década de 1980 (Figuras 86 e 87) .

86  
Acácia-amarela na  
Praça Vicente Palma,  
década de 1980.

87  
Resedá na praça ao  
lado do Edifício da  
Estação, década de  
1980.





**Legenda**

*Edifícios Históricos*

- 1 Estação das Artes
- 2 Biblioteca Municipal

*Árvores*

- Árvores de calçada
- Árvores existentes
- Acácia-amarela
- Jacarandá
- Palmeira Jerivá
- Resedá

**88**  
 Projeto de paisagismo  
 do Parque Cultural  
 Ferroviário.



**Legenda**

*Arbustivas*

- Berbére-japonês
- Capim-chorão
- Capim-do-texas
- Clorofito
- Cróton americano
- Grama esmeralda

*Materiais*

- Fulget azul
- Fulget bege
- Piso intertravado
- Placa drenante

**89**  
 Desenho de piso do projeto do Parque Cultural Ferroviário.

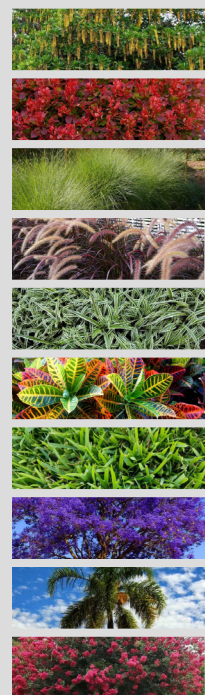


90  
Lateral da Biblioteca.



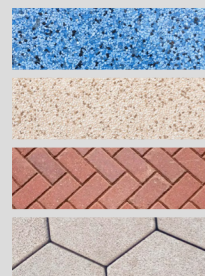
91  
Perspectiva da  
Estação das Artes.

## VEGETAÇÃO



Nome popular	Nome científico	Tipologia	Altura média	Luminosidade
Acácia-amarela	<i>Cassia fistula</i>	Arbórea	5 a 10m	Sol pleno
Berbére-japonês	<i>Berberis thunbergii</i>	Arbustiva	1 a 1,5m	Meia sombra/ Sol pleno
Capim-chorão	<i>Eragrotis curvula</i>	Gramínea	0,5m	Sol pleno
Capim-do-texas	<i>Pennisetum setaceum</i>	Gramínea	0,6m a 1,2m	Sol pleno
Clorofito	<i>Chlorophytum comosum</i>	Herbácea	0,3m	Meia sombra/ Sol pleno
Cróton americano	<i>Codiaeum variegatum</i>	Arbustiva	0,9m a 3m	Meia sombra/ Sol pleno
Grama esmeralda	<i>Zoysia japonica</i>	Gramínea	0,02m	Sol pleno
Jacarandá-mimoso	<i>Jacaranda mimosifolia</i>	Arbórea	15m	Sol pleno
Jerivá	<i>Syagrus romanzoffiana</i>	Palmeira	8m a 15m	Meia sombra/ Sol pleno
Resedá	<i>Lagerstroemia indica</i>	Arbórea	3,6m a 9m	Sol pleno

## MATERIAIS



Tipo	Cor	Formato	Tamanho
Fulget cimentício	Azul	Quadrado	80x80 cm
Fulget cimentício	Bege	Quadrado	80x80 cm
Piso intertravado	Vermelho	Retangular	10x20 cm
Placa drenante	Cinza	Hexagonal	30x30 cm

**Tabela 1**  
Ficha de Vegetação.

As **espécies** arbustivas selecionadas incluem capim-do-texas, capim-chorão, berbére-japonês, cróton americano e clorofito. Cada canteiro é composto por três dessas espécies, alternando entre elas de acordo com o espaço disponível. A disposição das plantas considera não apenas a diferença de altura entre elas, mas também suas cores, criando uma composição visualmente atrativa. Por exemplo, um canteiro começa com o berbére-japonês, de cor avermelhada e baixa, contornando os bancos curvos, seguido pelo cróton americano, um pouco mais alto, e finalizado com o capim-chorão verde.

Quanto aos **materiais** escolhidos, as calçadas foram revestidas com piso intertravado vermelho, em harmonia com a estética dos edifícios ferroviários. Nas ruas adjacentes ao Parque Cultural Ferroviário, optou-se pelo uso de placa drenante hexagonal cinza. Os desenhos curvos no piso e arbustos foram inspirados nas formações do paredão salitroso, enquanto o piso fulget foi escolhido para evocar a textura arenosa desse importante patrimônio natural da cidade. A conexão entre as praças é reforçada pelo uso de piso fulget azul, simbolizando o rio Tietê e unindo o projeto como um todo.

**Tabela 2**  
Ficha de Materiais.

A **Praça da Estação das Artes** (Figura 93 e 95) foi projetada com a intenção de intensificar a conexão entre o edifício da Estação das Artes e a Biblioteca. O gramado verde predomina até encontrar o piso de fulget vindo da direção da Biblioteca. Optou-se por manter o gramado sem mobiliário, proporcionando um espaço versátil que pode ser utilizado para diversos fins, como eventos culturais, extensão do prédio da Estação das Artes, ou até mesmo para piqueniques e momentos de descanso.

À esquerda, encontra-se um redário similar ao da Praça Vicente Palma (Figura 106 e 107). No centro, uma área infantil (Figura 97) coberta por areia oferece espaço para as crianças brincarem, com puffs ao redor para os pais ou cuidadores acompanharem. Logo ao lado, estão disponíveis mesas de piquenique como opção para os frequentadores da lanchonete próxima. À direita, um espaço circular com bancos orgânicos proporciona um ambiente tranquilo para os visitantes relaxarem e apreciarem a atmosfera da praça.





**Legenda**

*Árvores*

- Árvores de calçada
- Árvores existentes
- Jacarandá
- Palmeira Jervá
- Resedá

*Materiais*

- Fulget azul
- Fulget bege
- Piso intertravado
- Placa drenante

**93**  
 Projeto de paisagismo  
 da Praça da Estação  
 das Artes.





**Legenda**

*Mobiliário*

- 1 Redário
- 2 Parque infantil
- 3 Vagão de trem
- 4 Mesas
- 5 Bancos
- 6 Totem informativo

*Arbustivas*

- Berbére-japonês
- Capim-chorão
- Capim-do-texas
- Clorofito
- Grama esmeralda

**95**  
 Desenho de piso do projeto da Praça da Estação das Artes.



96  
Vista da Biblioteca  
pela Praça da  
Estação das Artes.



97  
Parque infantil da  
Praça da Estação das  
Artes.

A **Praça Eugênio Motta** (Figura 99 e 100) foi projetada para criar uma continuidade visual com o edifício da Biblioteca, oferecendo um ambiente propício para descanso e contemplação. O mobiliário urbano foi cuidadosamente integrado aos canteiros, com mesas destinadas a apoiar a lanchonete de noite, mantendo uma estética orgânica (Figura 114). O espaço elevado em frente à biblioteca será propício para servir como palco para manifestações ou eventos culturais, complementando as atividades da própria biblioteca. Já a praça adjacente à biblioteca foi especialmente projetada para proporcionar aos leitores um ambiente ao ar livre para leitura e relaxamento, com uma área sombreada, redes e balanços entre as árvores, além de puffs confortáveis (Figura 102).

A **Praça Vicente Palma** (Figura 106 e 107) passou por modificações visando torná-la um espaço de apoio ao ciclista. Agora, conta com mobiliário urbano especialmente projetado para atender às necessidades dos ciclistas, incluindo áreas de estacionamento para bicicletas, estações para encher pneus, bebedouros e áreas de descanso com redários. No centro, destaca-se um monumento com o mapa da Rota Jupyra, promovendo o uso dessa nova rota.



98  
Vista da Biblioteca  
pela Praça Eugênio  
Motta.

- Legenda**
- Árvores*
- Árvores de calçada ●
  - Árvores existentes ●
  - Jacarandá ●
  - Palmeira Jerivá ✱
  - Resedá ●
- Materiais*
- Fulget azul ■
  - Fulget bege ■
  - Piso intertravado ■
  - Placa drenante ■

99  
Projeto de paisagismo  
da Praça Eugênio  
Motta e Praça da  
Biblioteca.





**Legenda**

*Mobiliário*

- 1 Redes
- 2 Puffs
- 3 Balanços
- 4 Bancos
- 5 Totem informativo
- 6 Lixeira
- 7 Mesas

*Arbustivas*

- Berbére-japonês
- Capim-chorão
- Capim-do-texas
- Clorofito
- Cróton americano
- Grama esmeralda

**100**

Desenho de piso do projeto da Praça Eugênio Motta e Praça da Biblioteca.



**101**

Praça Eugênio Motta.



102  
Praça da Biblioteca.



103  
Vagão de trem  
realocado.



104

Vista frontal da  
Biblioteca.



105  
Isométrica da Praça  
Vicente Palma.

106  
Projeto de paisagismo  
da Praça Vicente  
Palma.

**Legenda**

*Árvores*

Árvores existentes ●

Acácia-amarela ●

*Materiais*

Fulget bege ■

Piso intertravado ■

Placa drenante ■

**Legenda**

*Mobiliário*

Bebedouro 1

Mapa Rota Jupyta 2

Bancos 3

Bicicletário 4

Lixeira 5

Redário 6

*Arbustivas*

Berbére-japonês ●

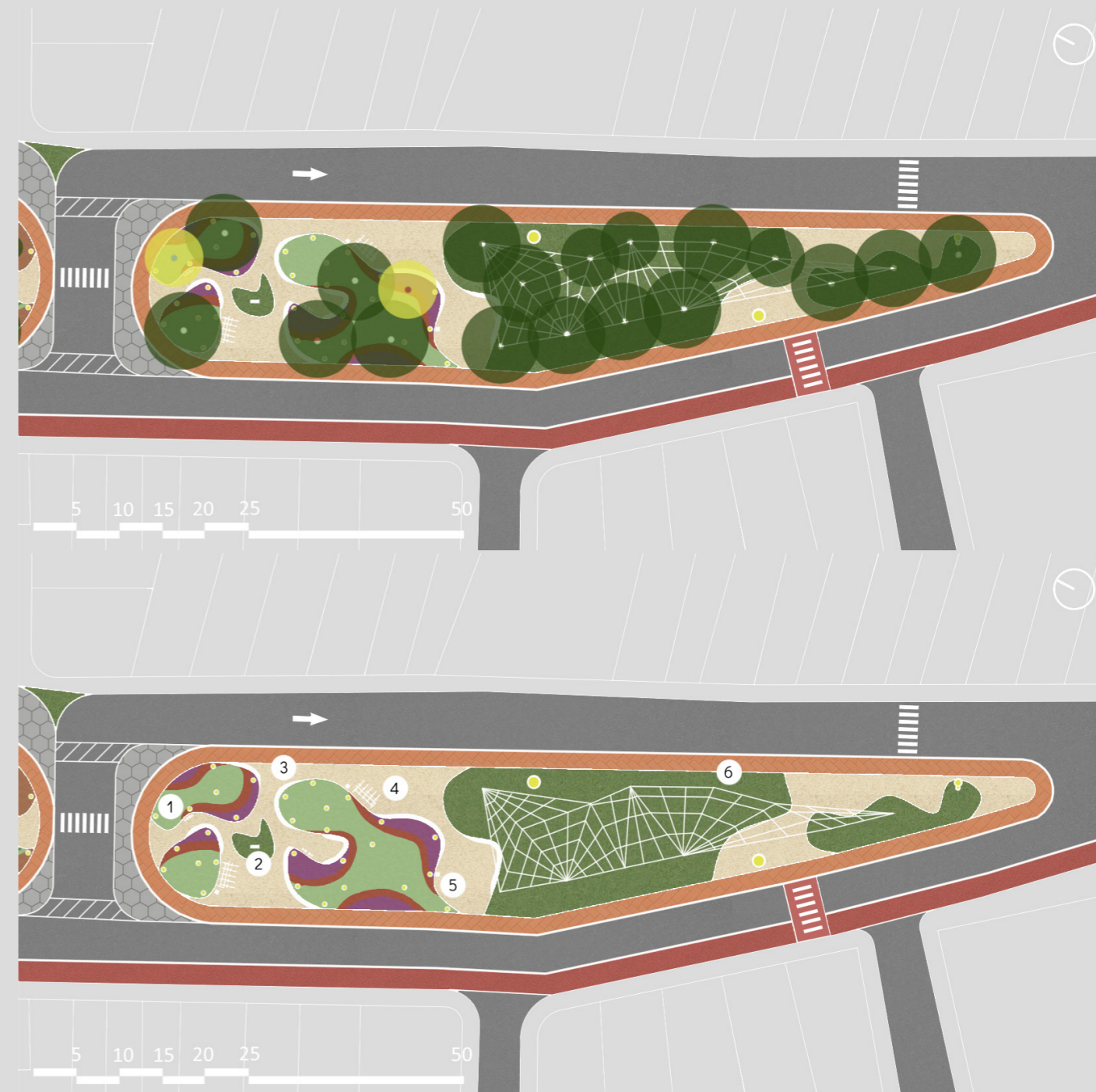
Capim-chorão ●

Cróton americano ●

Grama esmeralda ●

107

Desenho de piso  
do projeto da Praça  
Vicente Palma.





108  
Praça Vicente Palma.



109  
Praça Vicente Palma.

Foram adicionados **totens informativos** (Figura 110 e 111) com o intuito de criar uma espécie de “arqueologia da paisagem”, enaltecendo o espaço da Estação como um local histórico de grande valor. Estrategicamente posicionados nas perspectivas correspondentes às antigas fotografias, esses totens funcionam como marcos que devem conter informações adicionais, como o ano da foto e um texto explicativo.

Ao todo, são 15 totens dispostos em ordem cronológica, abrangendo desde os anos 1920 até a década de 1980, retratando momentos históricos importantes, como a inauguração do Ramal Ferroviário, a implantação da praça, o encerramento das linhas da Estação Ferroviária e a instalação do SAAE. Esses totens não só conservam a memória do local, mas também incentivam os visitantes a explorarem a rica história da região.



110  
Esquema de totem  
informativo.



**Legenda**

01 1920



02 1920



03 1936



04 déc. 1940



05 déc. 1940



06 déc. 1940



07 1944



08 1945



09 déc. 1960



10 1961



11 déc. 1980



12 déc. 1980



13 déc. 1980



14 déc. 1980



15 déc. 1980





112  
Perspectiva de um  
totem, Praça Eugênio  
Motta.

O **projeto de iluminação** (Figura 113) foi concebido para realçar tanto os edifícios quanto o paisagismo circundante. No que diz respeito ao paisagismo, adotou-se uma abordagem com três alturas distintas de iluminação: uma embutida, e dois postes, um com 2,5 metros de altura e outro com 4 metros. A iluminação embutida servirá como destaque para as espécies arbustivas introduzidas no projeto, enquanto os postes foram estrategicamente posicionados para iluminar áreas específicas, como caminhos e acessos para a praça, oferecendo uma iluminação geral que torna o Parque Cultural Ferroviário confortável e seguro para uso durante a noite.

Quanto aos edifícios, suas fachadas serão valorizadas com iluminação LED colorida, proporcionando destaque aos volumes arquitetônicos e enaltecendo sua beleza e importância na paisagem urbana (Figuras 115 e 116).



**Legenda**

- Embutido de solo
- Poste Decorativo
- Poste Rebatedor

**113**  
 Projeto de iluminação  
 do Parque Cultural  
 Ferroviário.

114  
Praça Eugênio Motta  
de noite.





115  
Biblioteca de noite.



116  
Estação das Artes de  
noite.



117  
Isométrica geral.



## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Preservar um patrimônio não é somente conservar a forma arquitetônica de um edifício; é também manter viva a história que ele representa. A paisagem, por estar em constante modificação, faz parte desse rico patrimônio e deve ser igualmente valorizada.

Ao longo do desenvolvimento deste trabalho, o Patrimônio Ferroviário de Porto Feliz foi analisado detalhadamente, evidenciando seu papel transformador na urbanização e na imagem contemporânea da cidade. Além disso, foi ressaltado o valor significativo desse patrimônio para a memória coletiva dos moradores de Porto Feliz, em paralelo com a história das Monções.

Este trabalho propôs ressignificar o espaço da antiga Ferrovia, trazendo à tona a história da cidade por meio de uma leitura contemporânea. Foi possível restabelecer a relação de memória sem modificar os edifícios em si, garantindo a preservação tanto da arquitetura quanto da paisagem.

Assim, a proposta do Parque Cultural Ferroviário visa manter a essência histórica do local, promovendo novos usos que fortalecem a identidade cultural e a memória coletiva da comunidade, revivendo esse *lugar de memória* de Porto Feliz.

## REFERÊNCIAS

AB´SABER, A. N. **Os domínios de natureza no Brasil**: Potencialidades paisagísticas. São Paulo: Atelier Editorial, 2003.

ARTES e Artistas. **O Estado de São Paulo**, São Paulo: 1º de janeiro de 1898, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18980101-6985-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 14 jun. 2023.

ARENDT, H. **Origens do totalitarismo**: antissemitismo, imperialismo, totalitarismo. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

A BIBLIOTECA Voltou!. **Biblioteca de Porto Feliz**. Disponível em: <https://bibliotecamunicipa4.wixsite.com/bibliotecaportofeliz>. Acesso em: 13 jun. 2023.

A LEGENDÁRIA Porto Feliz, em S. Paulo, de onde partiam as monções. **Nação Brasileira**, [S.l.]: março de 1935. Disponível em: <https://www.calameo.com/read/004719954720bbb6c0213>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BARBOSA, E. R. de Q. Territórios em transformação: uma leitura da Paisagem urbana da várzea do Rio Tietê na Zona Oeste de São Paulo. *In*: **Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo**, 2014, Barcelona. Atas do Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo, 2014.

BESSE, J. M. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: UERJ, 2014, p. 11 - 66.

BIBLIOTECA Municipal “Dr. Cesário Motta Júnior” será reinaugurada neste sábado. **Prefeitura de Porto Feliz**, 2018. Disponível em: <https://www.portofeliz.sp.gov.br/biblioteca-municipal-dr-cesario-mot>. Acesso em: 14 jun. 2023.

CARVALHO, R. M. **Porto Feliz, aspectos de sua história e sua gente**. Revista IHGSP, [S.l.], Vol. 87, p. 49 - 60, fevereiro de 2018. Disponível em: <http://ihgsp.org.br/revista-ihgsp-vol-87/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

CASTELLO, L. Da sustentabilidade da subjetividade: o projeto IBA Emscher Park. **Vitruvius**, 2003. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/636>. Acesso em: 14 jun. 2023.

CONHEÇA a história da Rede Delta de Supermercados. **Delta Supermercados**. Disponível em: <https://www.deltasuper.com.br/a-rede-delta/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

CONHECENDO o Patrimônio Cultural de Belo Horizonte. **Belo Horizonte**, Prefeitura Municipal de. Secretaria de Cultura e Fundação Municipal de Cultura. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/fundacao-municipal-de-cultura/2021/pest-pdf.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2023.

CROCCO JÚNIOR, R. **Memórias de Porto Feliz**. Disponível em: <https://www.calameo.com/read/0047199546bb6bc8f49e6>. Acesso em: 14 jun. 2023.

CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. Lisboa: EDIÇÕES 70, 1971.

E. F. SOROCABANA (1920-1960). **Estações Ferroviárias do Brasil**, 2020. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/ptfeliz.htm>. Acesso em: 14 jun. 2023.

E. N. ROGERS, J. L. SERT, J. TYRWHITT. **El corazón de la ciudad**: por una vida más humana de la comunidad. Barcelona: Hoepli S. L., (1951 [1955]).

EMSCHER Landschaftspark. **Konferenz der Regionalparks und Grünen Ringe**. Disponível em: <https://www.korg-deutschland.de/portfolio-item/>

[emscher-landschaftsparkvorlage/](#). Acesso em: 14 jun. 2023.

EXPRESSO Porto Feliz. **Prefeitura de Porto Feliz**. Disponível em: <https://www.portofeliz.sp.gov.br/expresso-portofeliz>. Acesso em: 27 abr. 2024.

FIGUEIREDO, V. G. B. **O patrimônio e as paisagens**: novos conceitos para velhas concepções?. Paisagem e Ambiente, [S. l.], n. 32, p. 83-118, 2013. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i32p83-118. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/88124>. Acesso em: 19 jun. 2023.

GIESBRECHT, R. M. Jupira. **Estações ferroviárias**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/jupira.htm>. Acesso em: 19 jun. 2023.

GIESBRECHT, R. M. Porto Feliz. **Estações ferroviárias**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/ptfeliz.htm>. Acesso em: 19 jun. 2023.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE; NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. **Guia Global de Desenho de Ruas**. São Paulo: Senac, 2018.

GONZÁLEZ, P. A. **What is a Cultural Park?**. Tese (Mestrado em Filosofia) - Peterhouse, Universidade de Cambridge, Inglaterra. p. 196. 2011. Disponível em: [https://digital.csic.es/bitstream/10261/126390/1/Preserving\\_the\\_future\\_projecting\\_the\\_pas.pdf](https://digital.csic.es/bitstream/10261/126390/1/Preserving_the_future_projecting_the_pas.pdf). Acesso em: 19 jun. 2023.

GOYA, P. L. **Percepção do espaço urbano**: análise da valorização de paisagens urbanas. Paisagem e Ambiente, [S. l.], n. 4, p. 121-127, 1992. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i4p121-127. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/88124>

usp.br/paam/article/view/133744. Acesso em: 19 jun. 2023.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais; Vértice, 1990.

JUZARTE, T. J. *In*: **Relatos Monçoeiros**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1953, p. 218.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. [S.l.: s.n.], 1998.

KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LANDSCAPE park Duisburg-Nord. **Urban Green-Blue Grids**. Disponível em: <https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/landscape-park-duisburg-nord/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1960.

MARSHALL, Thomas H. **Cidadania e classe social**. Volume I. Brasília: Senado Federal, Centro de Estudos Estratégicos, Ministério da Ciência e Tecnologia. 2002.

MONTEIRO, R. A. P.; CASTRO, L. R. A concepção de cidadania como conjunto de direitos e sua implicação para a cidadania de crianças e jovens. **Rev. psicol. polít.**, São Paulo, v. 8, n. 16, p. 271-284, dez. 2008. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1519-549X2008000200006&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2008000200006&lng=pt&nrm=iso). Acesso em: 19 jun. 2023.

NEIVA, R. W. Grupo Narração Oral Tradicional – Viva História VIVA de Porto Feliz. **Cidade e cultura**. Disponível em: <https://www.cidadeecultura.com/>

grupo-narracao-oral-tradicional-viva-historia-viva/. Acesso em: 19 jun. 2023.  
w  
NEUFERT, E. **Arte de projetar em Arquitetura**. 18ª ed. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2013.

NEVES, M. S. Lugares de Memória na PUC-Rio. **Núcleo de Memória da PUC-Rio**, 2007. Disponível em: <http://nucleodememoria.vrac.puc-rio.br/content/lugares-memoria-puc-rio#:~:text=Para%20Pierre%20Nora%2C%20os%20lugares,lugares%20simb%C3%B3licos%20onde%20essa%20mem%C3%B3ria>. Acesso em: 19 jun. 2023.

NORA, P. **Entre mémoire et histoire: la problématique des lieux**. *In*: Pierre Nora (org). *Les lieux de mémoire*. Paris: Gallimard, 1984. Vol 1 La République. p. XXIV.

**O DIREITO à memória: patrimônio histórico e cidadania**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1992.

O SHOPPING. **Shopping Porto Miller Boulevard**. Disponível em: <http://portomillerboulevard.com.br/oshopping.asp>. Acesso em: 14 jun. 2023.

PATRIMÔNIO Cultural. **IPHAN**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em: 14 jun. 2023.

PATRO, R. **Berbere-japonês**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/berbere-japones-berberis-thunbergii.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Capim-chorão**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/capim-chorao-eragrostis-curvula.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Capim-do-texas**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/capim-do-texas.html>.

net/plantas/capim-do-texas-pennisetum-setaceum.html. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Chuva-de-ouro**. 2023. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/chuva-de-ouro-cassia-fistula.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Clorofito**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/clorofito-chlorophytum-comosum.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Cróton**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/croton-codiaeum-variegatum.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Gramma-esmeralda**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/gramma-esmeralda-zoysia-japonica.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO R. **Jacarandá-mimoso**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/jacaranda-mimoso-jacaranda-mimosaeifolia.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Jerivá**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/jeriva-syagrus-romanzoffiana.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PATRO, R. **Resedá**. 2020. Disponível em: <https://www.jardineiro.net/plantas/reseda-lagerstroemia-indica.html>. Acesso em: 17 mai. 2024.

PEIXOTO, C. C.; LOBATO, A. O. C. **Pensar a Cidadania em Hannah Arendt: Direitos a ter direitos**. In: LONDERO, J. C.; BIRNFELD, C. A. H. (org.). Direitos Sociais Fundamentais: contributo interdisciplinar para a redefinição das garantias de efetividade. Rio Grande: Editora da Furg, 2013, p. 51-69. Disponível em: [https://direito.furg.br/images/stories/LIVROS/DIREITOS\\_SOCIAIS\\_FUNDAMENTAIS/04Peixoto2013\\_DSF.pdf](https://direito.furg.br/images/stories/LIVROS/DIREITOS_SOCIAIS_FUNDAMENTAIS/04Peixoto2013_DSF.pdf). Acesso em: 19 jun.

2023.

PELLEGRINI, A. C. **Sesc Pompeia: O Patrimônio na Intervenção**. In: Seminários Docomomo SP, nº V, 2017, São Paulo. Arquiteturas do Patrimônio Moderno Paulista. São Paulo: Editora, 2017. p. 78-92. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2022/06/Arquiteturas-do-Patrimonio-Moderno-Paulista.pdf#page=78>. Acesso em: 14 jun. 2023.

PESAVENTO, S. J. **A cidade como palimpsesto**. Esboços. Esboços (UFSC), Florianópolis, v. 1, n.11, p. 25-30, 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334>. Acesso em: 19 jun. 2023.

PORTO FELIZ. Prefeitura Municipal de Porto Feliz. **Plano diretor ambiental de Porto Feliz**. Porto Feliz: Prefeitura de Porto Feliz, 2008.

PORTO Feliz inicia nova etapa das obras na Estrada Parque, que liga o Parque das Monções ao CCZ. **Gazeta de S. Paulo**, [S.l], 2023. Reforma. Disponível em: <https://www.gazetasp.com.br/estado/porto-feliz-inicia-nova-etapa-das-obras-na-estrada-parque-que-liga-o/1130834/>. Acesso em: 27 abr. 2024.

PORTO Feliz promove primeira edição do “Arte na Praça”. **Itu**, 2017. Disponível em: <https://www.itu.com.br/regiao/noticia/porto-feliz-promove-primeira-edicao-do-arte-na-praca-20170413>. Acesso em: 14 jun. 2023.

PORTO Feliz realiza 3ª edição do ‘Festival de Teatro De Rua’ com diversas atividades. **Gazeta de S. Paulo**, [S.l], 2022. Cultura. Disponível em: <https://www.gazetasp.com.br/estado/porto-feliz-realiza-3a-edicao-do-festival-de-teatro-de-rua-com/1111167/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

PRAÇA da Estação. **Sou BH**. Disponível em: <https://soubh.uai.com.br/estabelecimentos/sem-categoria/praca-da-estacao>. Acesso em: 14 jun. 2023.

PRAÇA Eugênio Motta em Porto Feliz recebe melhorias. **Portal JT**, 2021. Disponível em: <https://www.portaljt.com.br/post/pr%C3%A7a-eug%C3%AAnio-motta-em-porto-feliz-recebe-melhorias>. Acesso em: 14 jun. 2023.

RAMAL Férreo Pôrto Feliz-Boituva. **Tribuna das Monções**, Porto Feliz: 15 de jan. de 1961.

RICOEUR, P. **A memória, a história, o esquecimento**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007. Resenha de: SANTOS, T. H. N. A memória, a história, e esquecimento. *RACIn*, João Pessoa, v. 1, n. 1, p. 1-8, Jan.-Jun. 2013. Disponível em: [http://arquivologiauepb.com.br/racin/edicoes/v1\\_n1/racin\\_v1\\_n1\\_resenha01.pdf](http://arquivologiauepb.com.br/racin/edicoes/v1_n1/racin_v1_n1_resenha01.pdf). Acesso em: 19 jun. 2023.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SCHMIDT, M. L. S.; MAHFOUD, M. Halbwachs: memória coletiva e experiência. **Psicol. USP**, São Paulo, v. 4, n. 1-2, p. 285-298, 1993. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1678-51771993000100013&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-51771993000100013&lng=pt&nrm=iso). Acesso em: 19 jun. 2023.

SERPA, A. **Milton Santos e a Paisagem**: Parâmetros para a construção de uma crítica da paisagem contemporânea. *In: Paisagem Ambiente: Ensaio*, n. 27, p. 131-138. São Paulo, SP. 2010.

SILVA, P. R. **História, Memória e Cidadania**. Cadernos do CEOM (UNOESC), v. 32, p. 327-346, 2010. Disponível em: <https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/view/682>. Acesso em: 19 jun. 2023.

STEINITZ, C. **Um Framework para o Geodesign**: Alterando a Geografia através do Design. 1. ed. Estados Unidos da América: Esri. 2012.

TERRA das Monções. **Prefeitura de Porto Feliz**. Disponível em: <https://www.portofeliz.sp.gov.br/historia>. Acesso em: 14 jun. 2023.

UNESCO. **Recomendação de Nairóbi**. 19ª sessão. Nairóbi: Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, 1976. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>. Acesso em: 02 mai. de 2023.

VAINER, A.; FERRAZ, M. (org.). **Cidadela da Liberdade: Lina Bo Bardi e o Sesc Pompeia**. São Paulo: Edições Sesc Sp, 2013.

#### **Acervos e Instituições Consultados**

Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Porto Feliz.

Arquivo Histórico Municipal *Sérgio Buarque De Holanda*.

Arquivo Público do Estado de São Paulo (consulta por meio eletrônico).

Biblioteca Pública Municipal de *Porto Feliz Dr. Cesário Motta Jr.*

Biblioteca da Universidade Estadual Paulista *Júlio de Mesquita Filho* - UNESP, Bauru.

Biblioteca Nacional (consulta por meio eletrônico).

## **CRÉDITO DAS IMAGENS**

**01. 02. 03.** Acervo Belotur. Disponível em: <http://portalbelohorizonte.com.br/o-que-fazer/ao-ar-livre-e-esportes/pracas/praca-rui-barbosa-praca-da-estacao>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**04. 05. 06.** Pedro Kok. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-153205/classicos-da-arquitetura-sesc-pompeia-slash-lina-bo-bardi>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**07.** Regionalverband Ruhr. Disponível em: <https://www.korg-deutschland.de/portfolio-item/emscher-landschaftsparkvorlage/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**08. 09. 10.** Latz Partner. Disponível em: <https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/landscape-park-duisburg-nord/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**11.** Elaborado pela autora, 2024.

**12.** Arquivo da Biblioteca Nacional.

**13.** Autora.

**14.** Acervo Museu Paulista da USP.

**15.** Arquivo Público do Estado de São Paulo - Repositório Digital.

**16. 17. 18.** Autora.

**19.** Pascom Porto Feliz. Disponível em: <http://emportofeliz.blogspot.com/2010/05/museu-historico-e-pedagogico-das.html>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**20. 21. 22. 23.** Autora.

**24.** Mapas da Cultura. Disponível em: <https://mapas.cultura.gov.br/agente/74532/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**25.** Cidade e Cultura. Disponível em: <https://www.cidadeecultura.com/grupo-narracao-oral-tradicional-viva-historia-viva/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**26.** Autora.

**27.** Prefeitura de Porto Feliz, 2021.

**28.** Autora.

**29.** Prefeitura de Porto Feliz. Disponível em: <https://www.gazetasp.com.br/estado/porto-feliz-realiza-3a-edicao-do-festival-de-teatro-de-rua-com/1111167/>. Acesso: 19 jun. 2023.

**30. 31.** Acervo da Biblioteca Pública Municipal de Porto Feliz *Dr. Cesário Motta Jr.*

**32.** Arquivo Público do Estado de São Paulo - Repositório Digital.

**33.** Acervo da Biblioteca Pública Municipal de Porto Feliz *Dr. Cesário Motta Jr.*

**34.** Roberto Prestes de Souza, 1959.

**35.** Folha de São Paulo, 1960.

**36.** Arquivo Ropresso. Disponível em: <https://www.calameo.com/>

[read/0047199546bb6bc8f49e6](https://www.calameo.com/read/0047199546bb6bc8f49e6). Acesso em: 19 jun. 2023.

**37.** João Afonso Moura Luchetta. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/portofeliz/permalink/2753522871403968/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**38.** Acervo da Biblioteca Pública Municipal de Porto Feliz *Dr. Cesário Motta Jr.*

**39. 40. 41.** Autora.

**42.** Jair Menegon. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3609760049060313&set=gm.3773370849419160>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**43. 44. 45.** Arquivo Ropresso. Disponível em: <https://www.calameo.com/read/0047199546bb6bc8f49e6>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**46.** Autora.

**47. 48.** Elaborado pela autora, 2024.

**49. 50. 51.** Acervo da Biblioteca Pública Municipal de Porto Feliz *Dr. Cesário Motta Jr.*

**52. 53.** Martinho Scudeler, 2000. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/portofeliz/permalink/3050990718323847>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**54. 55. 56.** Autora.

**57. 58.** Acervo da Biblioteca Pública Municipal de Porto Feliz *Dr. Cesário Motta Jr.*

**59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68.** Autora.

**69.** Estúdio Alma Gitana, 2022. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CbsPGXZrHc4/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

**70. 71. 72. 73.** Autora.

**74. a 117.** Elaborado pela autora, 2024.

## APÊNDICE A

### Questionário de Avaliação - Área da Estação Ferroviária de Porto Feliz

Pesquisa realizada para sustentar estudos feitos sobre a cidade de Porto Feliz para meu TFG (Trabalho Final de Graduação) no curso de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP, campus de Bauru). O tema específico trabalhado nessa pesquisa é acerca da percepção porto-felicense sobre a área da Antiga Estação Ferroviária na cidade.

#### 1. Qual seu nome?

---

#### 2. Qual sua idade?

- até 16 anos.
- 17 - 24 anos.
- 25 - 34 anos.
- 35 - 44 anos.
- 45 - 54 anos.
- 55 - 64 anos.
- 65 - 75 anos.
- mais de 75 anos.

#### 3. Qual sua relação com Porto Feliz? (Pode marcar mais de uma opção)

- Resido em Porto Feliz há mais de 10 anos.
- Resido em Porto Feliz há menos de 10 anos.
- Trabalho/Estudo fora, mas moro em Porto Feliz.
- Trabalho/Estudo em Porto Feliz, mas moro fora.

- Tenho família em Porto Feliz.
- Já morei na cidade.
- Só visito a cidade.
- Outro.

**4. Qual seu grau de escolaridade?**

- Fundamental incompleto.
- Fundamental completo.
- Ensino médio incompleto.
- Ensino médio completo.
- Superior incompleto.
- Superior completo.
- Pós-graduação.
- Mestrado.
- Doutorado.

**5. Mapa da Área de interesse**



**6. Como você chega até lá? (Pode marcar mais de uma opção)**

- A pé.
- Bicicleta.
- Carro.
- Ônibus.
- Skate.
- Outro.

**7. Com que frequência você geralmente costuma ir para lá?**

- Todos os dias.
- Uma vez na semana.
- Um a cada 15 dias.
- Uma vez por mês.
- Raramente.
- Nunca.

**8. Com quais finalidades você vai para lá? O que costuma fazer lá?**

---

---

---

**9. Quais elementos físicos são mais marcantes para você desse espaço? O que são mais fáceis de identificar e lembrar (ex.: algum edifício, estátua, etc.).**

---

---

---

**10. Qual a primeira coisa que te vem à cabeça quando pensa na área da Estação Ferroviária de Porto Feliz?**

---

---

---

**11. Quanto de conhecimento você avalia ter sobre o período das Monções? Pode contar algo que você sabe sobre se quiser.**

---

---

---

**12. Qual imagem você tem na sua cabeça sobre a época das Monções? Como são as casas, as construções, as pessoas?**

---

---

---

**13. E quanto de conhecimento você avalia ter sobre o período da Ferrovia em Porto Feliz? Pode contar algo que você sabe sobre se quiser.**

---

---

---

**14. Como você avaliaria o incentivo à cultura pelos órgãos públicos da cidade?**

---

---

---

**15. O que gostaria de mudar nesse espaço da Estação Ferroviária? (Pense se há algo que te incomoda no local, se sente falta de algo)**

---

---

---

**16. Gostaria de acrescentar alguma coisa?**

---

---

---

