

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA
PRESIDENTE PRUDENTE**

**JOÃO CAETANO CHIARATTI CANESIN
Orientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin
Coorientadora: Prof. Dra Carolina Lotufo**

**Complexo Cultural de Sertãozinho - SP,
Museu da Cana (Brasil Arquitetura) / Palco da Cana / Pavilhão de Eventos**

**Monografia e Projeto do Trabalho Final de Graduação
apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita
Filho” para obtenção do grau de Arquiteto e Urbanista.**

**Presidente Prudente
2011**

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço à minha família pelo apoio incondicional, confiança e oportunidade dada para que eu chegasse até aqui.

Agradeço aos professores desta Instituição que passaram seus ensinamentos, em especial ao Prof. Dr. Evandro Fiorin pelos atendimentos e paciência, além dos puxões de orelhas necessários para o andamento necessário.

A Maria Giulia Magnani, companheira de todas as horas pela paciência e suporte.

Agradeço aos amigos e companheiros, de lá e daqui pelo apoio e compreensão, pela convivência e por entenderem a ausência, em especial aos amigos Layo Celso de Souza, Gianfrancesco B. Mano e Guilherme Uematsu pela convivência e ajuda ao longo desses anos.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que de uma maneira ou de outra ajudaram na elaboração deste projeto, em especial a Aílson Trevisan, ao arquiteto Mário Sérgio Nobre e ao documentalista Leandro Aprile.

SUMÁRIO

1. FERROVIAS E DESENVOLVIMENTO E DA ALTA MOGIANA: DO CAFÉ À CANA-DE-AÇÚCAR	4
2. FORMAÇÃO DA CIDADE DE SERTÃOZINHO	12
3. ENGENHO CENTRAL: A CULTURA DA CANA	22
4. COMPLEXO CULTURAL DA CANA	31
• 4.1. Pergolado	31
• 4.2. Torre/Café/Sanitários	32
• 4.3. Placo da Cana	32
• 4.4. Teatro de Arena	34
4.5. Pavilhão	34
• 4.6. Hospedagem	35
• 4.7. Apoio	35
• 4.8. Estacionamento	35
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36
6. REFERÊNCIA ELETRÔNICAS	36



1. FERROVIAS E DESENVOLVIMENTO E O DESENVOLVIMENTO DA ALTA MOGIANA: DO CAFÉ À CANA-DE-AÇÚCAR

No século XVII, o estado de São Paulo vivia um momento de introdução da cultura do café no chamado oeste paulista, que era na verdade toda faixa territorial paulista a oeste do Vale do Paraíba. Cidades como Campinas, Jundiaí e Itu, por exemplo, já tinham grandes sistemas de produção e escoamento para Santos através de tropas de mulas e carros de tração animal, conforme MATOS(1974).

A cultura cafeeira no estado de São Paulo foi introduzida através do Vale do Paraíba, seguindo o curso do rio Paraíba desde a província fluminense e da capital Rio de Janeiro, atravessando a capital São Paulo chegando até a região da cidade de Campinas.

Aos poucos foram surgindo novos núcleos populacionais que aderiram ao cultivo do café, reforçados pelos mineiros que, com a escassez do ouro, migraram para os sertões paulistas, principalmente no norte do estado. Esses mineradores – maioria oriunda de Minas Gerais e Goiás – aproveitavam-se da falta de política de desenvolvimento do interior paulista na província de São Paulo, tomavam grandes quantidades de terra para si, fundavam suas fazendas e iniciavam o cultivo do café. A atual de Sertãozinho foi fundada desta maneira.

Contudo, apesar do solo fértil e favorável ao cultivo cafeeiro, os produtores enfrentavam problemas para escoar a produção, que era feita com tropas de mulas e posteriormente com carros de tração animal.

Antes mesmo da abolição da escravatura, os fazendeiros produtores de café paulistas já trabalhavam com mão-de-obra livre, por ser mais produtivo (o trabalhador ao ver sua



recompensa – salário – animava-se a produzir mais). Além disso, segundo MATOS(1974), existia uma lei em São Paulo de 1838 que vedava o uso de escravos em estradas. Logo, teve início a imigração (principalmente européia) para trabalhar na lavoura do oeste paulista.

Junto com esta mudança, surgiu outro fato na segunda metade do século XVII totalmente necessário e fundamental para o ciclo do café: a ferrovia.

A primeira ferrovia instalada em São Paulo foi a São Paulo Railway (figura1), inaugurada em 1866. Iniciada pelo Barão de Mauá e terminada por investidores ingleses, a “inglesa”, como era chamada, ligava inicialmente o Porto de Santos a São Paulo e depois foi prolongada no ano seguinte terminando em Jundiaí em um percurso com cerca de 140 km (figura 2).

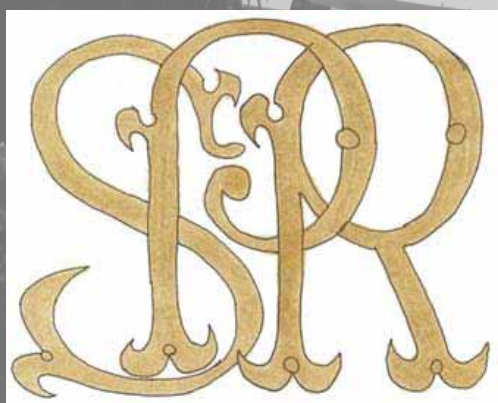


Figura 1: Logotipo da São Paulo Railway. Fonte: autor, 2011



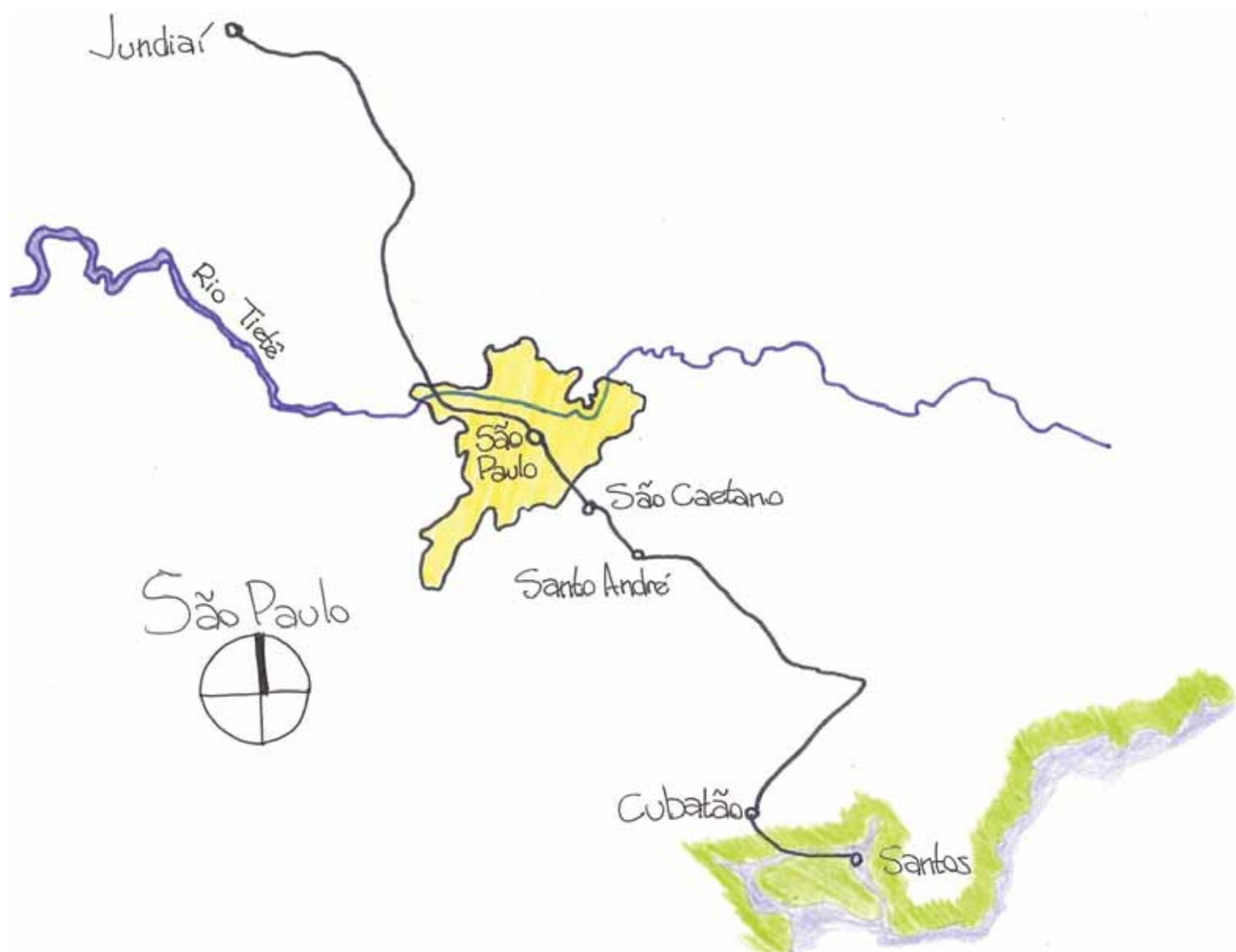


Figura 2: Situação da São Paulo Railways em 1965. Fonte: autor, 2011



Entretanto é notório que esta única estrada de ferro não fosse suprir a necessidade de todos os produtores paulistas. Logo, grupos deles se reuniram conforme sua região geográfica e, com seus próprios investimentos e incentivos governamentais, criaram outras companhias férreas para cobrir todo território paulista.

Como destaque, podemos citar a Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (CMEF) e Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Esta última tem um papel importante na história ferroviária paulista, pois em 1937 inaugurou uma rota alternativa até o porto de Santos, acabando com o monopólio da SPR.

Com o objetivo de atender o maior grupo de fazendeiros possível, essas novas Companhias Férreas possuíam um tronco principal com diversos ramais formando um aspecto “arbóreo” (exemplificado na figura 3 a seguir). Portanto, o desenvolvimento dessas ferrovias foi feito de forma desorganizada e sem planejamento, levando em conta apenas interesse dos grandes fazendeiros.

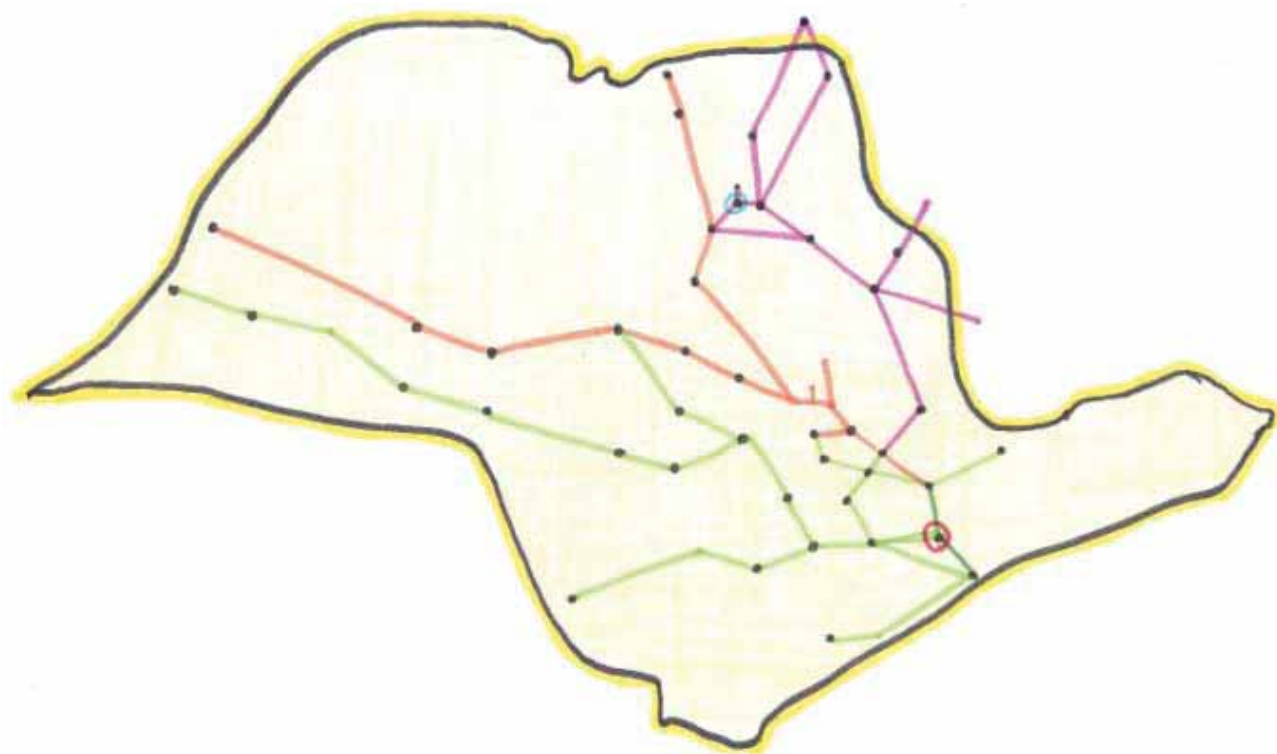
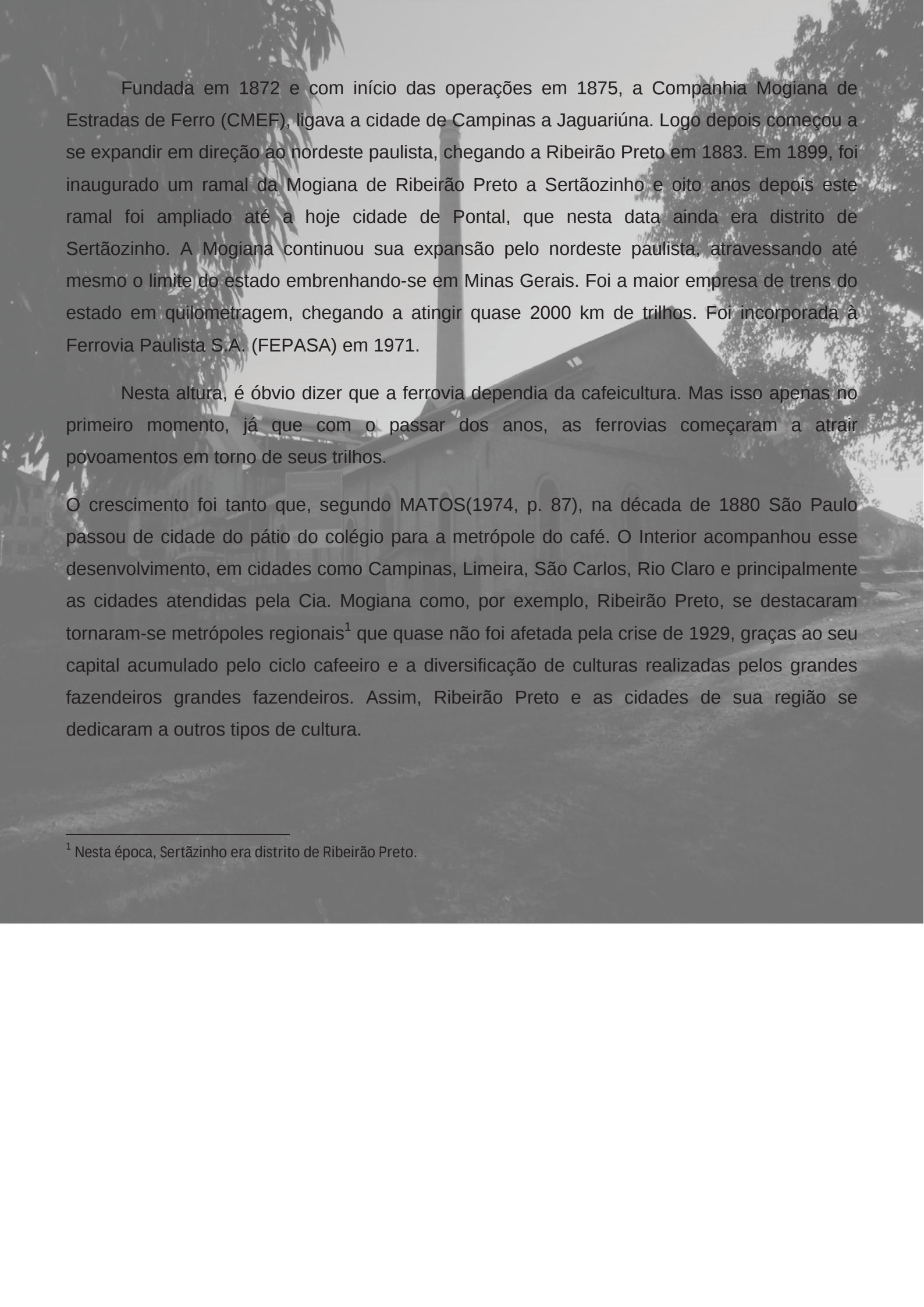


Figura 3: Mapa ferroviário do Estado de São Paulo. Fonte: autor, 2011.



Fundada em 1872 e com início das operações em 1875, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF), ligava a cidade de Campinas a Jaguariúna. Logo depois começou a se expandir em direção ao nordeste paulista, chegando a Ribeirão Preto em 1883. Em 1899, foi inaugurado um ramal da Mogiana de Ribeirão Preto a Sertãozinho e oito anos depois este ramal foi ampliado até a hoje cidade de Pontal, que nesta data ainda era distrito de Sertãozinho. A Mogiana continuou sua expansão pelo nordeste paulista, atravessando até mesmo o limite do estado embrenhando-se em Minas Gerais. Foi a maior empresa de trens do estado em quilometragem, chegando a atingir quase 2000 km de trilhos. Foi incorporada à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) em 1971.

Nesta altura, é óbvio dizer que a ferrovia dependia da cafeicultura. Mas isso apenas no primeiro momento, já que com o passar dos anos, as ferrovias começaram a atrair povoamentos em torno de seus trilhos.

O crescimento foi tanto que, segundo MATOS(1974, p. 87), na década de 1880 São Paulo passou de cidade do pátio do colégio para a metrópole do café. O Interior acompanhou esse desenvolvimento, em cidades como Campinas, Limeira, São Carlos, Rio Claro e principalmente as cidades atendidas pela Cia. Mogiana como, por exemplo, Ribeirão Preto, se destacaram tornaram-se metrópoles regionais¹ que quase não foi afetada pela crise de 1929, graças ao seu capital acumulado pelo ciclo cafeeiro e a diversificação de culturas realizadas pelos grandes fazendeiros grandes fazendeiros. Assim, Ribeirão Preto e as cidades de sua região se dedicaram a outros tipos de cultura.

¹ Nesta época, Sertãozinho era distrito de Ribeirão Preto.



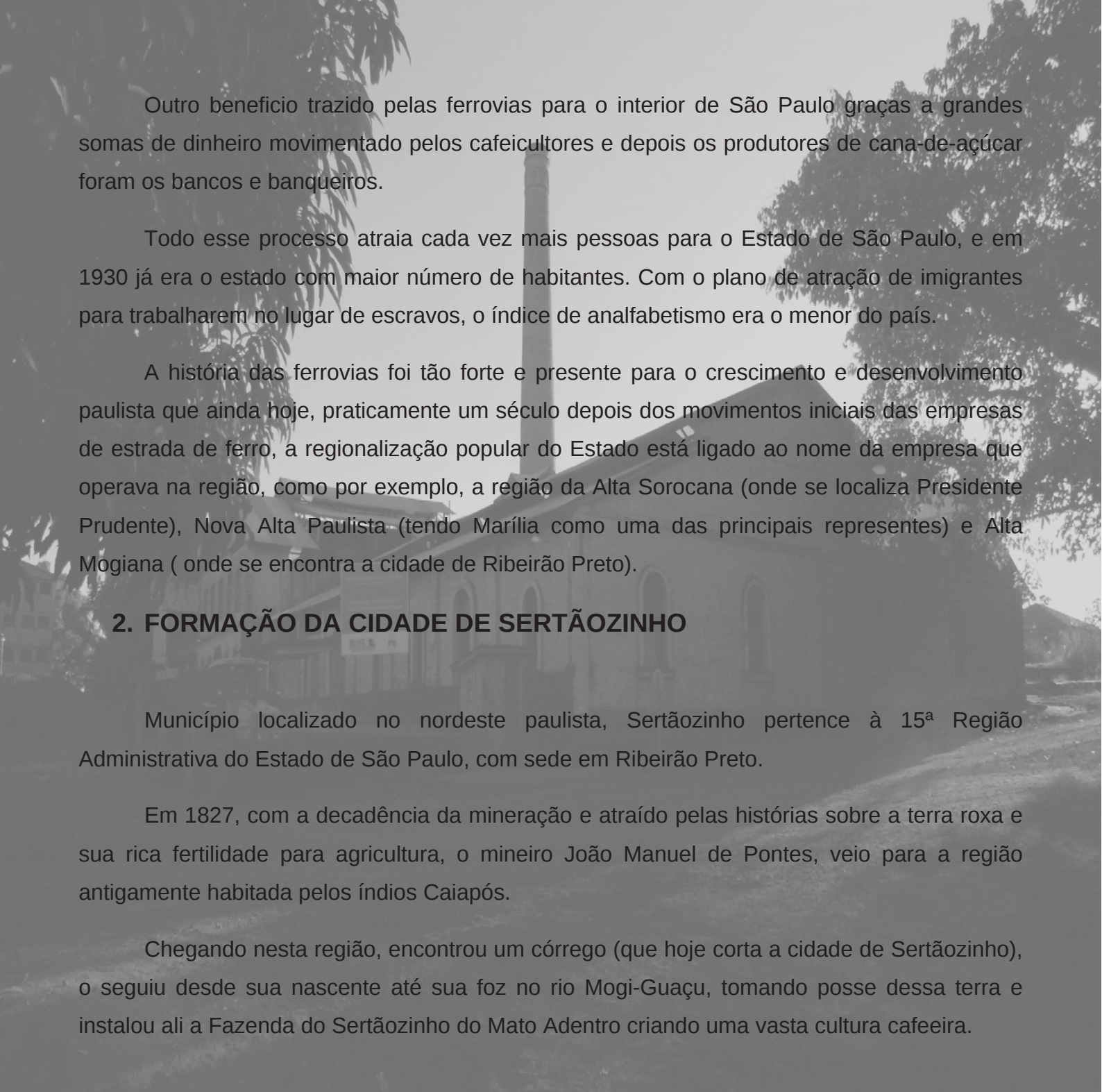
Figura 4: Mapa da CMEF em território paulista e seu formato arbóreo. Fonte: autor, 2011



Figura 5: Logotipo da CMEF. Fonte: autor, 2011.

Mesmo depois do término do ciclo do café, a ferrovia continuou em alta, pois os produtores começaram a investir em uma policultura tendo a cana-de-açúcar e o algodão como carros chefes. Porém, a cana-de-açúcar acabou por dominar praticamente todas as fazendas de cultivo, revivendo o desenvolvimento e crescimento proporcionado pela era cafeeira, porém em menor escala.

A ferrovia acelerou não somente o desenvolvimento econômico e crescimento das cidades do interior paulista, como também acelerou o processo de industrialização do Estado. Isso ocorreu primeiramente quando as empresas férreas instalaram oficinas mecânicas para a montagem e manutenção de locomotivas. O processo de industrialização continuou na medida em que os fazendeiros de café importavam as novas tecnologias na época.



Outro benefício trazido pelas ferrovias para o interior de São Paulo graças a grandes somas de dinheiro movimentado pelos cafeicultores e depois os produtores de cana-de-açúcar foram os bancos e banqueiros.

Todo esse processo atraía cada vez mais pessoas para o Estado de São Paulo, e em 1930 já era o estado com maior número de habitantes. Com o plano de atração de imigrantes para trabalharem no lugar de escravos, o índice de analfabetismo era o menor do país.

A história das ferrovias foi tão forte e presente para o crescimento e desenvolvimento paulista que ainda hoje, praticamente um século depois dos movimentos iniciais das empresas de estrada de ferro, a regionalização popular do Estado está ligado ao nome da empresa que operava na região, como por exemplo, a região da Alta Sorocana (onde se localiza Presidente Prudente), Nova Alta Paulista (tendo Marília como uma das principais representes) e Alta Mogiana (onde se encontra a cidade de Ribeirão Preto).

2. FORMAÇÃO DA CIDADE DE SERTÃOZINHO

Município localizado no nordeste paulista, Sertãozinho pertence à 15ª Região Administrativa do Estado de São Paulo, com sede em Ribeirão Preto.

Em 1827, com a decadência da mineração e atraído pelas histórias sobre a terra roxa e sua rica fertilidade para agricultura, o mineiro João Manuel de Pontes, veio para a região antigamente habitada pelos índios Caiapós.

Chegando nesta região, encontrou um córrego (que hoje corta a cidade de Sertãozinho), o seguiu desde sua nascente até sua foz no rio Mogi-Guaçu, tomando posse dessa terra e instalou ali a Fazenda do Sertãozinho do Mato Adentro criando uma vasta cultura cafeeira.



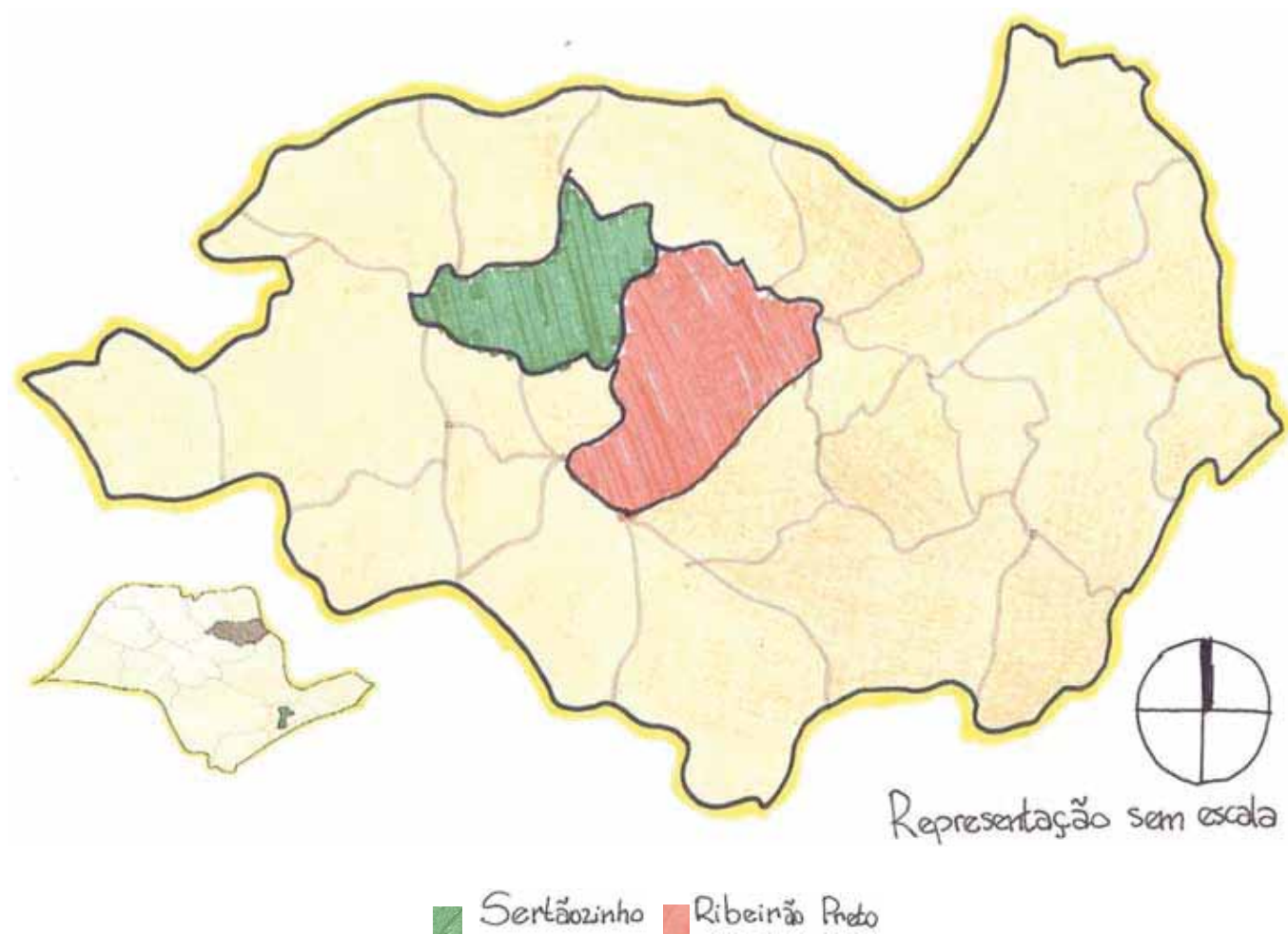
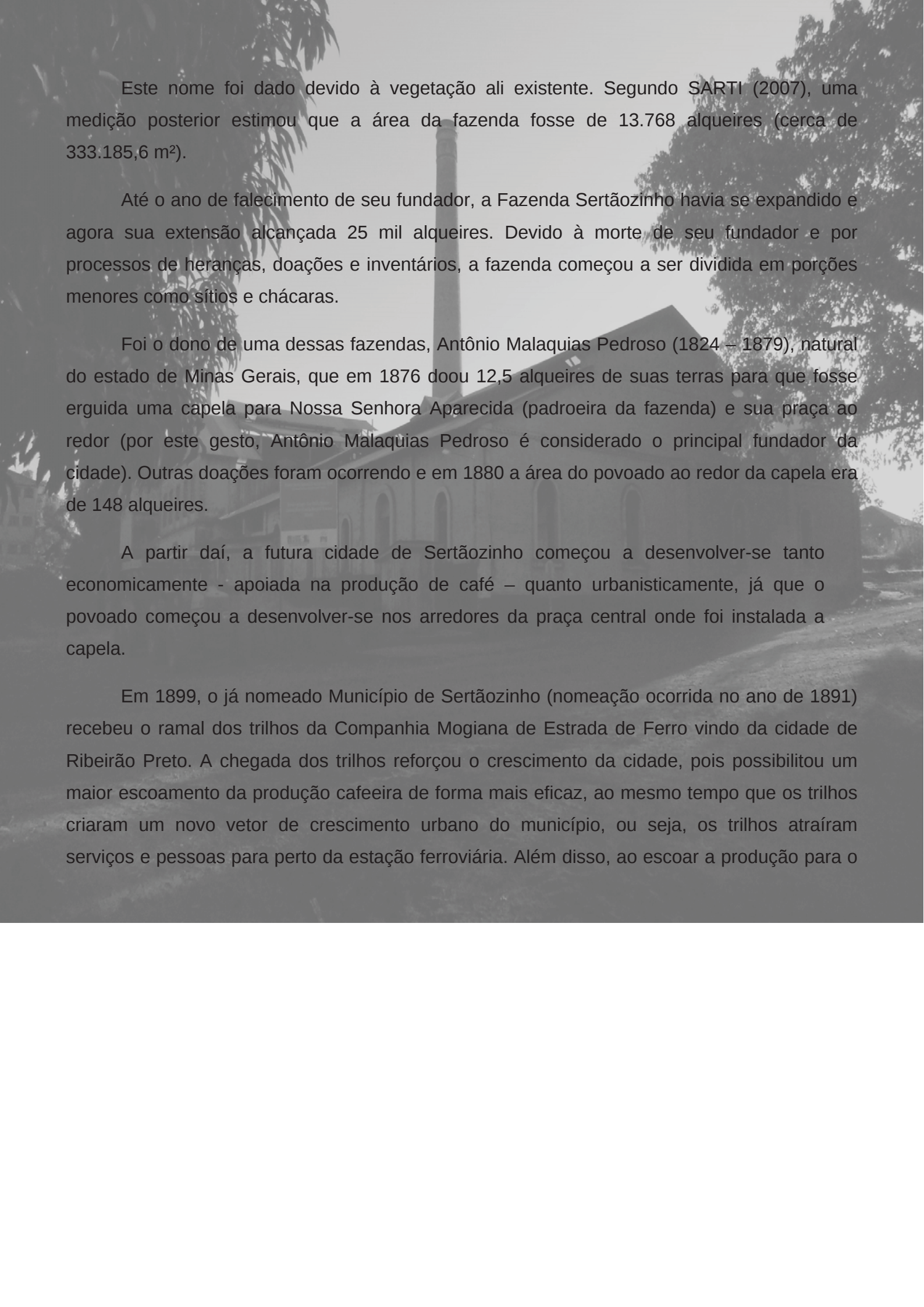


Figura 6: Localização do município de Sertãozinho. Fonte: autor, 2011.



Este nome foi dado devido à vegetação ali existente. Segundo SARTI (2007), uma medição posterior estimou que a área da fazenda fosse de 13.768 alqueires (cerca de 333.185,6 m²).

Até o ano de falecimento de seu fundador, a Fazenda Sertãozinho havia se expandido e agora sua extensão alcançada 25 mil alqueires. Devido à morte de seu fundador e por processos de heranças, doações e inventários, a fazenda começou a ser dividida em porções menores como sítios e chácaras.

Foi o dono de uma dessas fazendas, Antônio Malaquias Pedroso (1824 – 1879), natural do estado de Minas Gerais, que em 1876 doou 12,5 alqueires de suas terras para que fosse erguida uma capela para Nossa Senhora Aparecida (padroeira da fazenda) e sua praça ao redor (por este gesto, Antônio Malaquias Pedroso é considerado o principal fundador da cidade). Outras doações foram ocorrendo e em 1880 a área do povoado ao redor da capela era de 148 alqueires.

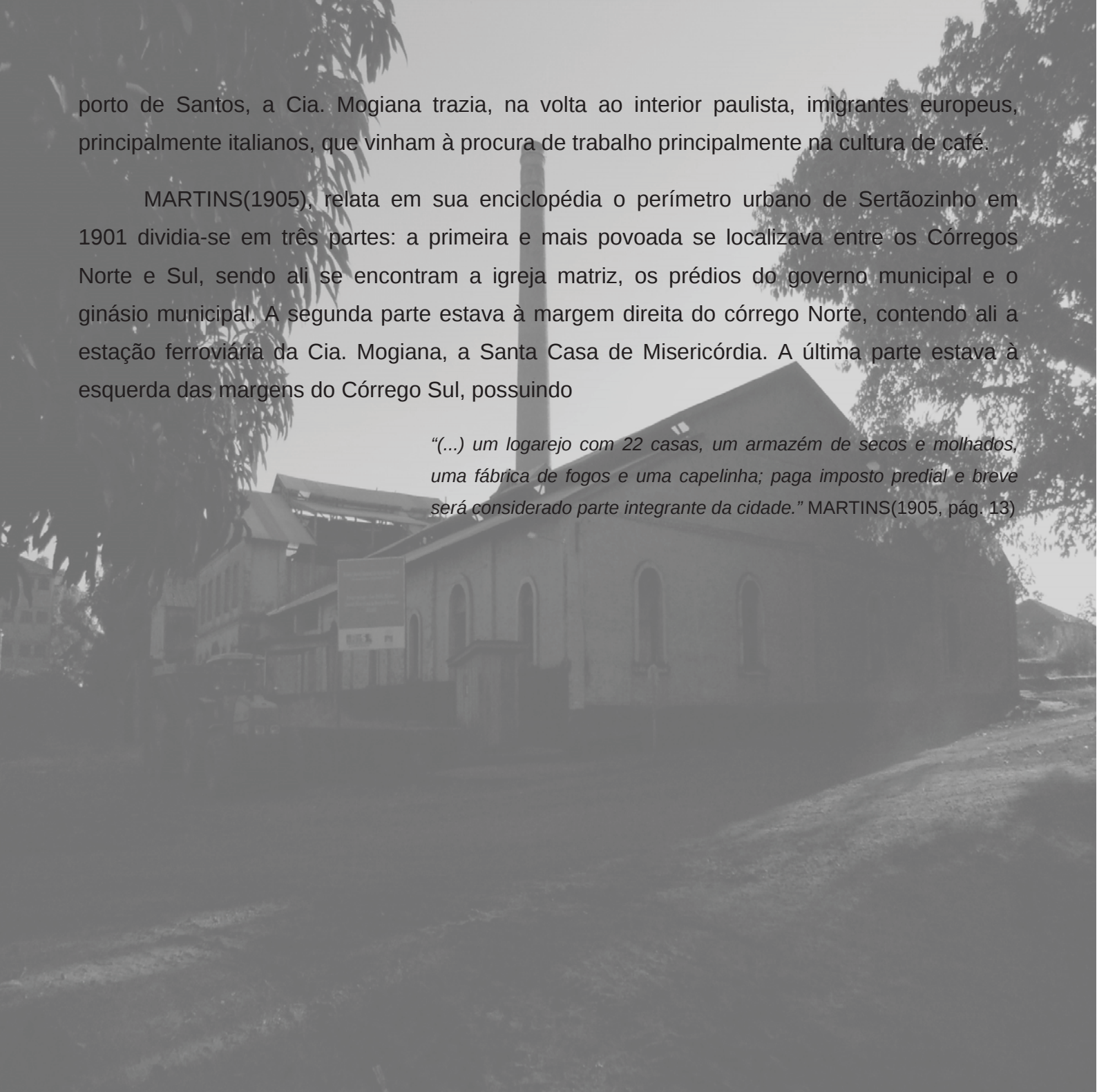
A partir daí, a futura cidade de Sertãozinho começou a desenvolver-se tanto economicamente - apoiada na produção de café – quanto urbanisticamente, já que o povoado começou a desenvolver-se nos arredores da praça central onde foi instalada a capela.

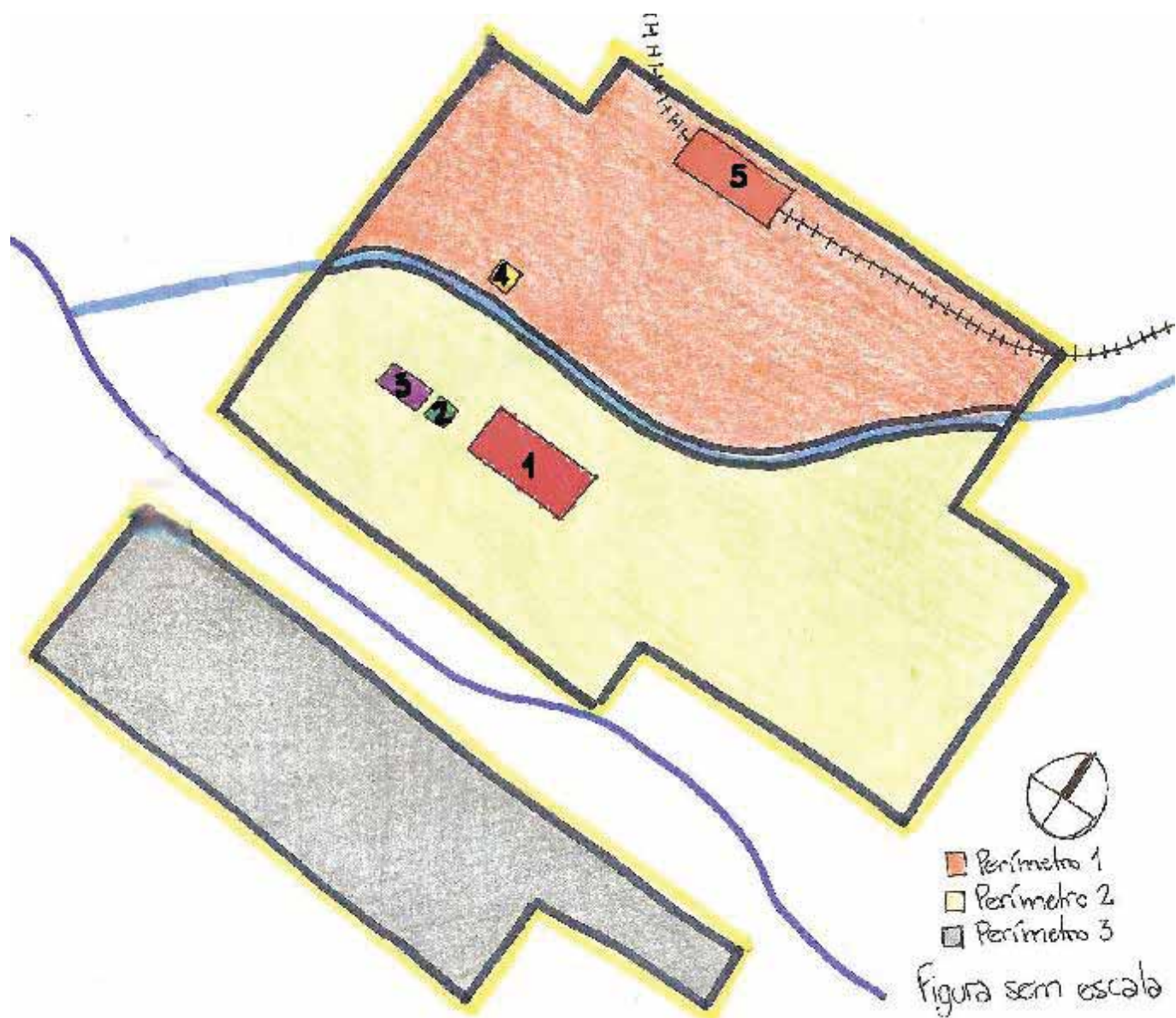
Em 1899, o já nomeado Município de Sertãozinho (nomeação ocorrida no ano de 1891) recebeu o ramal dos trilhos da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro vindo da cidade de Ribeirão Preto. A chegada dos trilhos reforçou o crescimento da cidade, pois possibilitou um maior escoamento da produção cafeeira de forma mais eficaz, ao mesmo tempo que os trilhos criaram um novo vetor de crescimento urbano do município, ou seja, os trilhos atraíram serviços e pessoas para perto da estação ferroviária. Além disso, ao escoar a produção para o

porto de Santos, a Cia. Mogiana trazia, na volta ao interior paulista, imigrantes europeus, principalmente italianos, que vinham à procura de trabalho principalmente na cultura de café.

MARTINS(1905), relata em sua enciclopédia o perímetro urbano de Sertãozinho em 1901 dividia-se em três partes: a primeira e mais povoada se localizava entre os Córregos Norte e Sul, sendo ali se encontram a igreja matriz, os prédios do governo municipal e o ginásio municipal. A segunda parte estava à margem direita do córrego Norte, contendo ali a estação ferroviária da Cia. Mogiana, a Santa Casa de Misericórdia. A última parte estava à esquerda das margens do Córrego Sul, possuindo

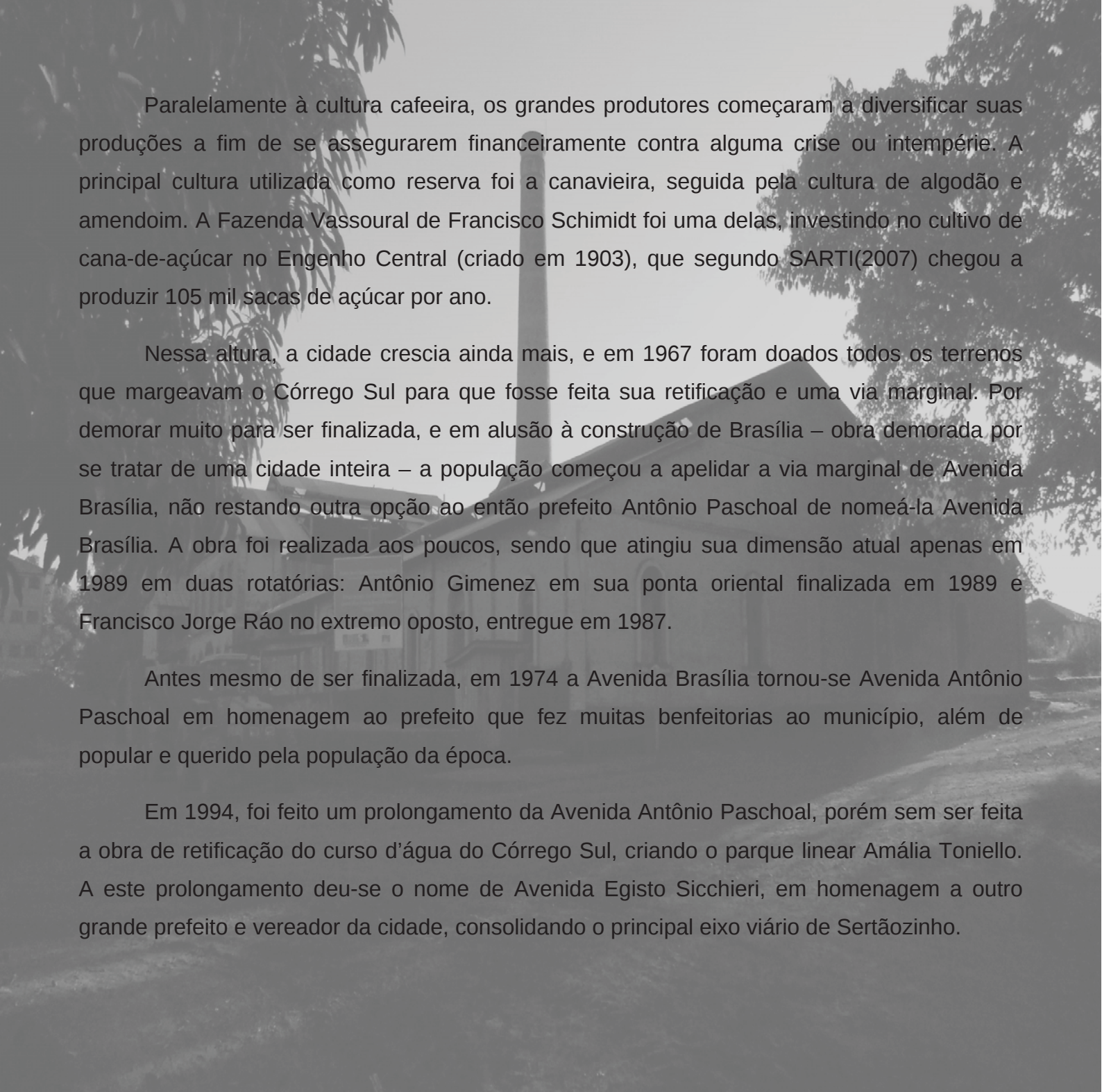
“(...) um logarejo com 22 casas, um armazém de secos e molhados, uma fábrica de fogos e uma capelinha; paga imposto predial e breve será considerado parte integrante da cidade.” MARTINS(1905, pág. 13)





1.Praça da igreja Matriz; 2.Prédio do Governo Municipal; 3.Ginásio Municipal; 4.Santa Casa de Misericórdia; 5.Estação Ferroviária.

Figura 7: Perímetros urbanos de Sertãozinho em 1901. Fonte: autor, 2011.



Paralelamente à cultura cafeeira, os grandes produtores começaram a diversificar suas produções a fim de se assegurarem financeiramente contra alguma crise ou intempérie. A principal cultura utilizada como reserva foi a canavieira, seguida pela cultura de algodão e amendoim. A Fazenda Vassoural de Francisco Schimidt foi uma delas, investindo no cultivo de cana-de-açúcar no Engenho Central (criado em 1903), que segundo SARTI(2007) chegou a produzir 105 mil sacas de açúcar por ano.

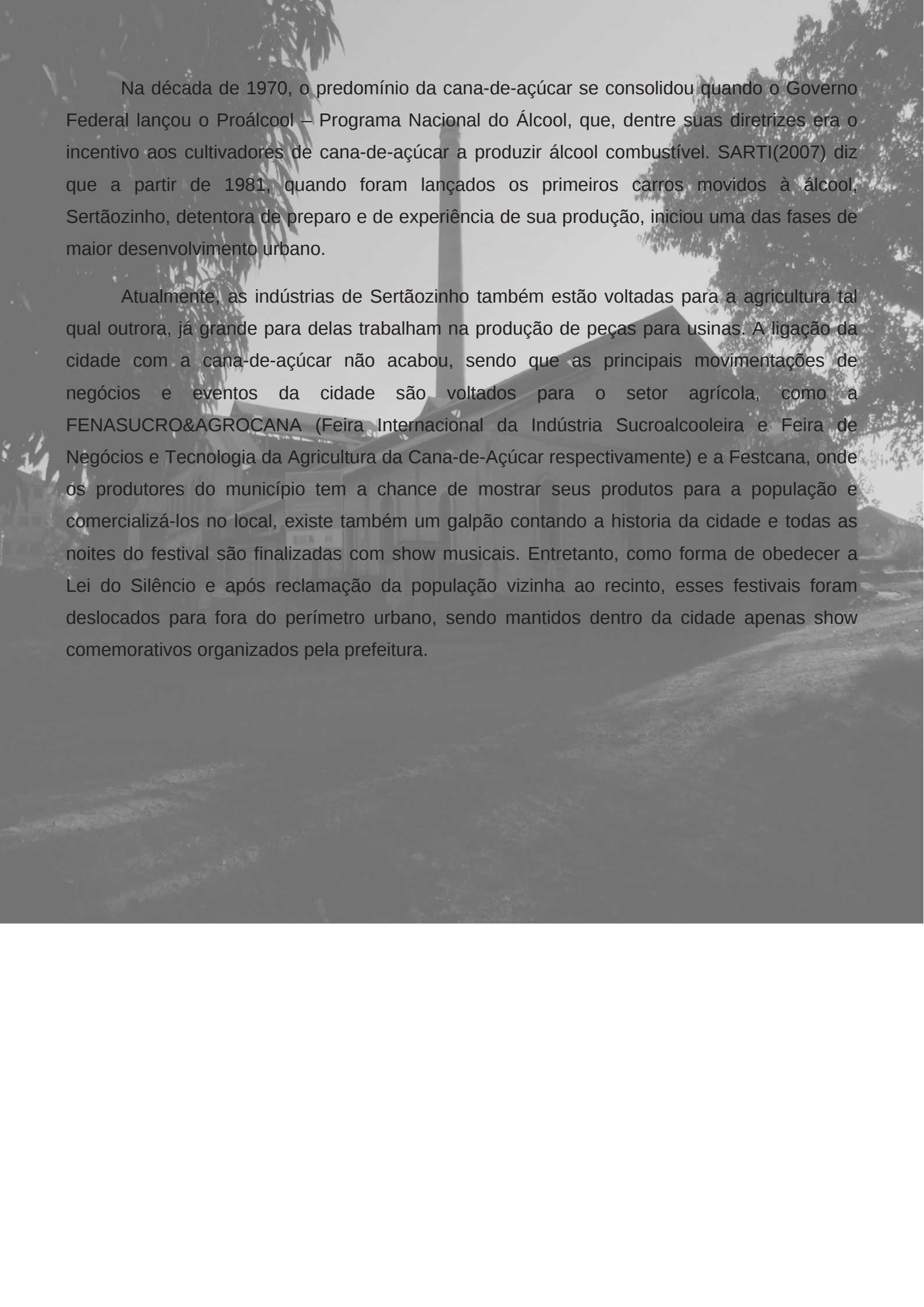
Nessa altura, a cidade crescia ainda mais, e em 1967 foram doados todos os terrenos que margeavam o Córrego Sul para que fosse feita sua retificação e uma via marginal. Por demorar muito para ser finalizada, e em alusão à construção de Brasília – obra demorada por se tratar de uma cidade inteira – a população começou a apelidar a via marginal de Avenida Brasília, não restando outra opção ao então prefeito Antônio Paschoal de nomeá-la Avenida Brasília. A obra foi realizada aos poucos, sendo que atingiu sua dimensão atual apenas em 1989 em duas rotatórias: Antônio Gimenez em sua ponta oriental finalizada em 1989 e Francisco Jorge Ráo no extremo oposto, entregue em 1987.

Antes mesmo de ser finalizada, em 1974 a Avenida Brasília tornou-se Avenida Antônio Paschoal em homenagem ao prefeito que fez muitas benfeitorias ao município, além de popular e querido pela população da época.

Em 1994, foi feito um prolongamento da Avenida Antônio Paschoal, porém sem ser feita a obra de retificação do curso d'água do Córrego Sul, criando o parque linear Amália Toniello. A este prolongamento deu-se o nome de Avenida Egisto Sicchieri, em homenagem a outro grande prefeito e vereador da cidade, consolidando o principal eixo viário de Sertãozinho.



Figura 8: principal eixo viário de Sertãozinho. Fonte: autor, 2011.



Na década de 1970, o predomínio da cana-de-açúcar se consolidou quando o Governo Federal lançou o Proálcool – Programa Nacional do Álcool, que, dentre suas diretrizes era o incentivo aos cultivadores de cana-de-açúcar a produzir álcool combustível. SARTI(2007) diz que a partir de 1981, quando foram lançados os primeiros carros movidos à álcool, Sertãozinho, detentora de preparo e de experiência de sua produção, iniciou uma das fases de maior desenvolvimento urbano.

Atualmente, as indústrias de Sertãozinho também estão voltadas para a agricultura tal qual outrora, já grande para delas trabalham na produção de peças para usinas. A ligação da cidade com a cana-de-açúcar não acabou, sendo que as principais movimentações de negócios e eventos da cidade são voltados para o setor agrícola, como a FENASUCRO&AGROCANA (Feira Internacional da Indústria Sucroalcooleira e Feira de Negócios e Tecnologia da Agricultura da Cana-de-Açúcar respectivamente) e a Festcana, onde os produtores do município tem a chance de mostrar seus produtos para a população e comercializá-los no local, existe também um galpão contando a historia da cidade e todas as noites do festival são finalizadas com show musicais. Entretanto, como forma de obedecer a Lei do Silêncio e após reclamação da população vizinha ao recinto, esses festivais foram deslocados para fora do perímetro urbano, sendo mantidos dentro da cidade apenas show comemorativos organizados pela prefeitura.

3. ENGENHO CENTRAL: A CULTURA DA CANA



Foto 1: Engenho Central. Fonte: autor. 2011.



Foto 2: Inscrição de origem inglesa. Fonte: autor, 2011.



Foto 3: Bomba de combustível instalada no Engenho.

Fonte: Autor, 2011.



Foto 4: Antiga destilária instalada por Maurílio Biagi. Fonte: autor,

2011.

Fundado na Fazenda Vassoural – a noroeste do município de Sertãozinho entre esta e o então distrito Pontal - em 1903 pelo Coronel Francisco Shimidt, imigrante italiano e grande produtor de café intitulado Rei do Café II², o Engenho Central foi criado para se ter uma diversificação de produção visando certa segurança financeira.

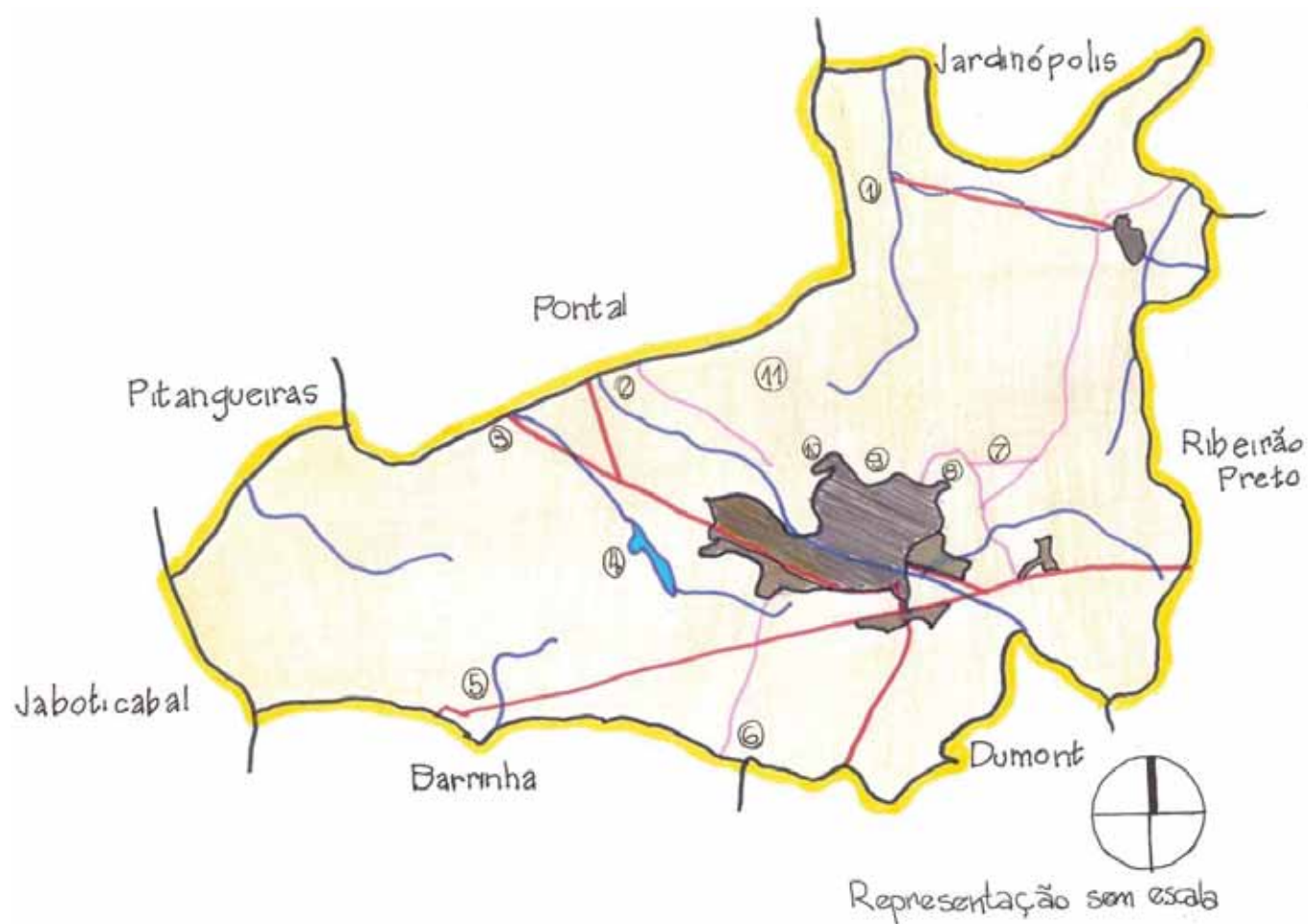
Com o maquinário e tijolos importados da Inglaterra e arquitetos vindos da Itália, o engenho teve importante papel no desenvolvimento e história da região. Conforme SARTI(2007), outros fazendeiros que trabalhavam com o cultivo da cana apenas para a produção de aguardente, observando o lucro obtido pelo Engenho Central na produção de açúcar, voltaram-se também para a este produto, fazendo com que o Engenho Central se tornasse pioneiro não só na produção de açúcar como também de álcool combustível (produzido ali apenas para consumo próprio).

Muitos outros engenhos, destilarias e usinas seguiram os passos do Engenho Central no cultivo da cana, sendo os mais importantes mostrados na figura 5.

Após três anos de funcionamento do Engenho e sete anos da abertura do ramal da Mogiana Ribeirão Preto – Sertãozinho, Francisco Shimidt bancou o prolongamento do ramal da Mogiana até sua fazenda (figura 6), a fim de facilitar o escoamento de sua produção de açúcar, aumentando também o vetor de crescimento urbano de Sertãozinho.

² Segundo FURLAN(1956), o primeiro Rei do café foi Dr. Henrique Dumont, pai do inventor Alberto Santos Dumont, grande fazendeiro. Sua fazenda – onde Alberto Santos Dumont passou sua infância - situava-se onde hoje existe a cidade de Dumont ao sul de Sertãozinho. Existiu ainda o Rei do Café III, Comendador Jeremia Lunardelli que, de falido tornou-se um dos maiores produtores de café do estado, construindo, inclusive, um palacete na capital paulista.





1. Usina Albertina; 2. Destilaria Santa Inês; 3. Usina Santa Elisa; 4. Usina São Geraldo; 5. Usina São Francisco; 6. Destilaria Lopes Silva; 7. Usina Santo Antônio; 8. Destilaria Pignata; 9. Engenho Canesin; 10. Usina Santa Lúcia; 11. Engenho Central.

Figura 9: mapeamento dos empreendimentos mais importantes da cidade envolvidas na cultura canavieira. Fonte: autor, 2011.

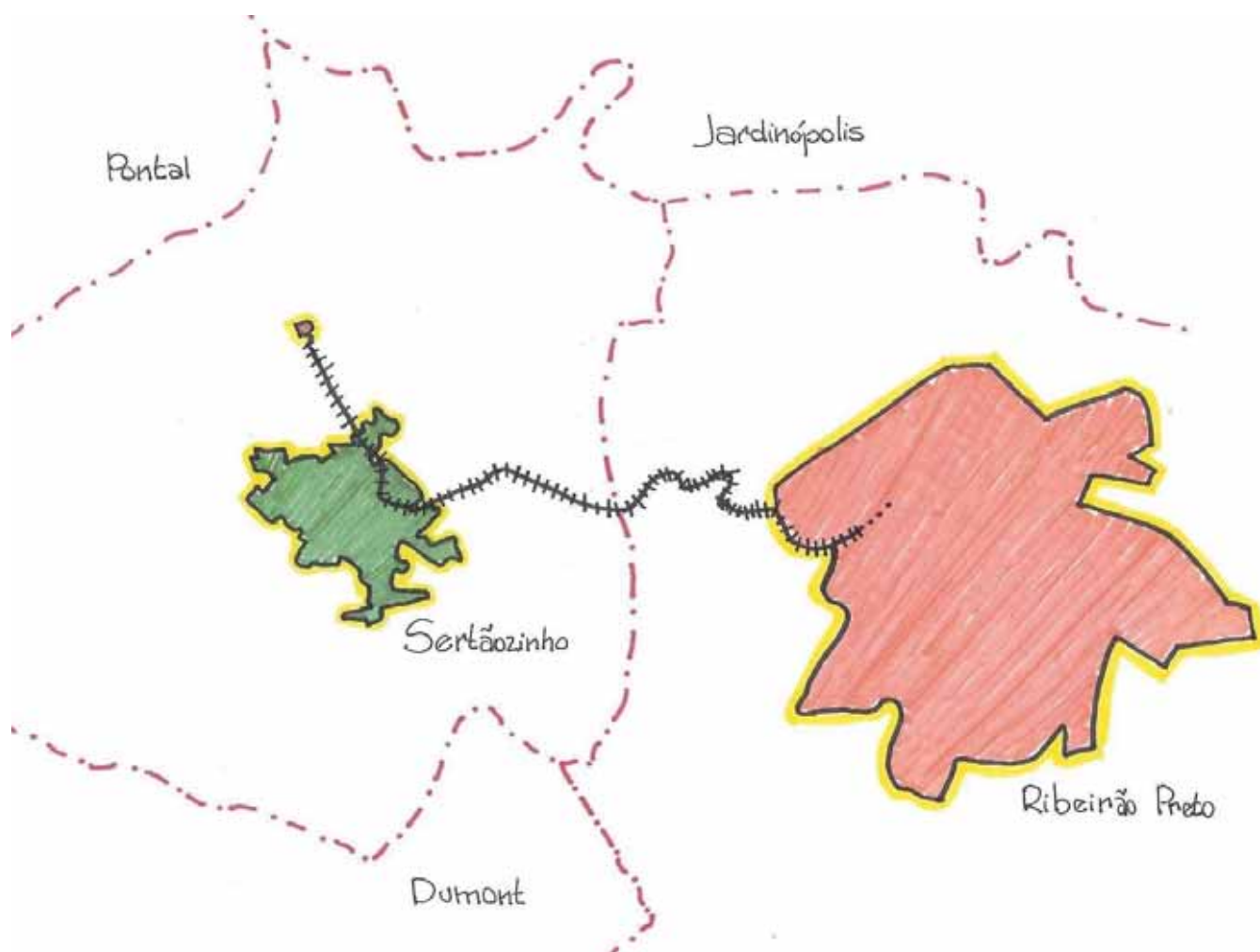
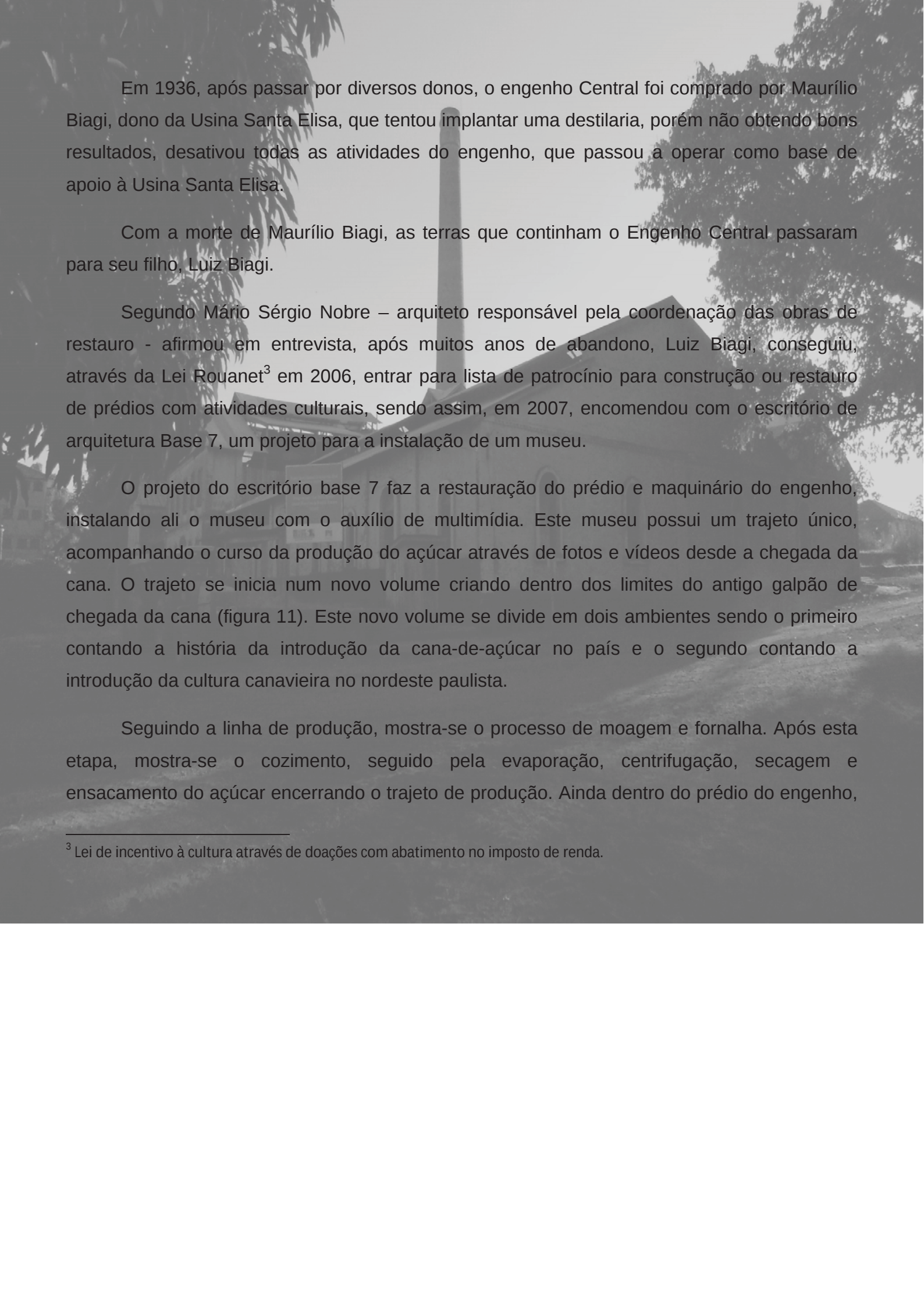


Figura 10: Detalhes do ramal Fazenda Vassoural – Ribeirão Preto da Ferrovia da Cia. Mogiana no atual perímetro urbano. Fonte: autor, 2011.



Em 1936, após passar por diversos donos, o engenho Central foi comprado por Maurílio Biagi, dono da Usina Santa Elisa, que tentou implantar uma destilaria, porém não obtendo bons resultados, desativou todas as atividades do engenho, que passou a operar como base de apoio à Usina Santa Elisa.

Com a morte de Maurílio Biagi, as terras que continham o Engenho Central passaram para seu filho, Luiz Biagi.

Segundo Mário Sérgio Nobre – arquiteto responsável pela coordenação das obras de restauro - afirmou em entrevista, após muitos anos de abandono, Luiz Biagi, conseguiu, através da Lei Rouanet³ em 2006, entrar para lista de patrocínio para construção ou restauro de prédios com atividades culturais, sendo assim, em 2007, encomendou com o escritório de arquitetura Base 7, um projeto para a instalação de um museu.

O projeto do escritório base 7 faz a restauração do prédio e maquinário do engenho, instalando ali o museu com o auxílio de multimídia. Este museu possui um trajeto único, acompanhando o curso da produção do açúcar através de fotos e vídeos desde a chegada da cana. O trajeto se inicia num novo volume criando dentro dos limites do antigo galpão de chegada da cana (figura 11). Este novo volume se divide em dois ambientes sendo o primeiro contando a história da introdução da cana-de-açúcar no país e o segundo contando a introdução da cultura canavieira no nordeste paulista.

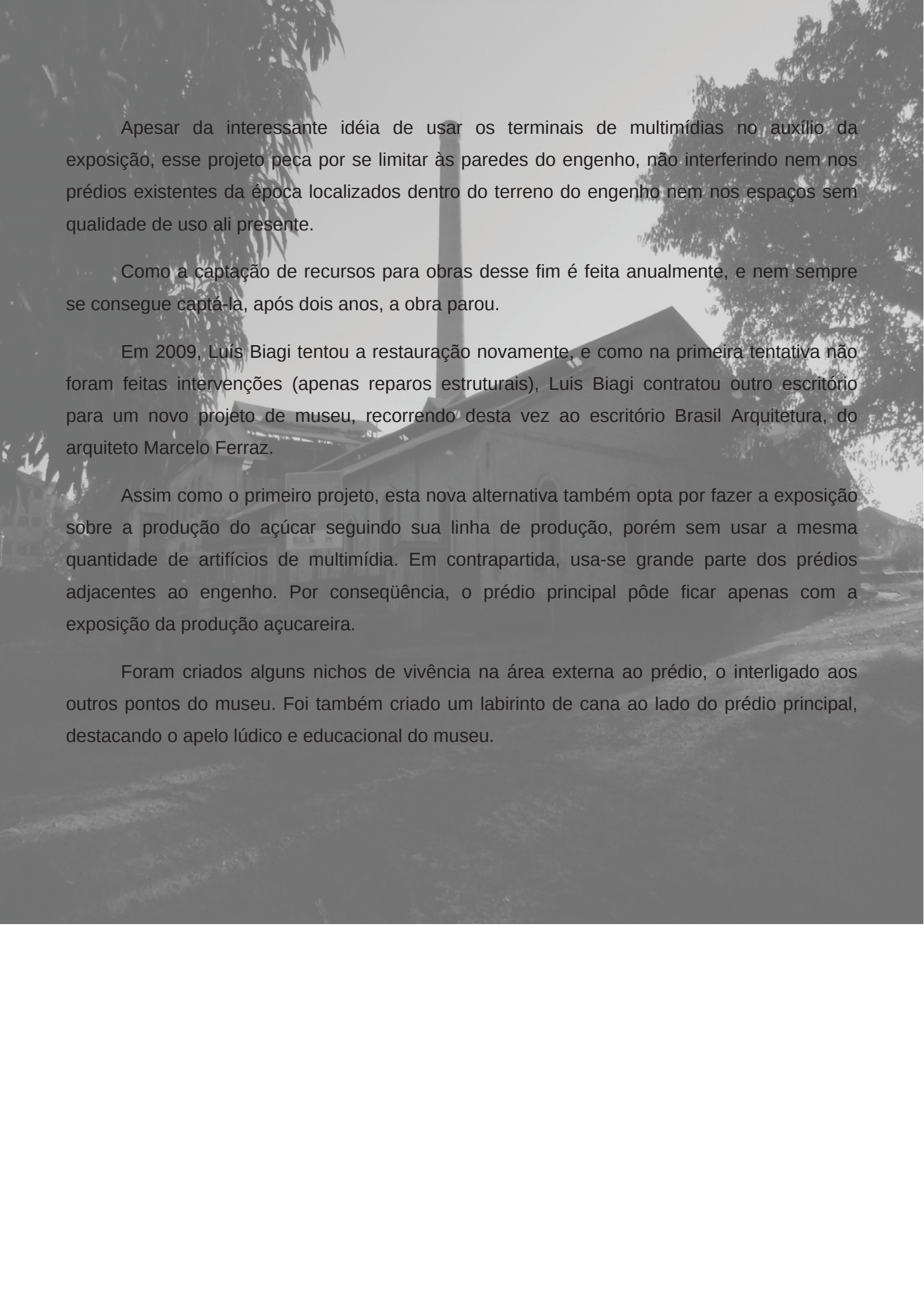
Seguindo a linha de produção, mostra-se o processo de moagem e fomalha. Após esta etapa, mostra-se o cozimento, seguido pela evaporação, centrifugação, secagem e ensacamento do açúcar encerrando o trajeto de produção. Ainda dentro do prédio do engenho,

³ Lei de incentivo à cultura através de doações com abatimento no imposto de renda.

foram projetados novos ambientes que o visitante poderá realizar passeios virtuais em outros engenhos ou prédios ligados ao ciclo do açúcar no Brasil. Existe também outro ambiente mostrando a vida dos trabalhadores na lavoura, e por fim um terceiro ambiente retratando a vida dos grandes fazendeiros produtores de açúcar.



Figura 11: Perspectiva do projeto do escritório Base 7 evidenciando a criação do novo volume inserido no antigo galpão.
Fonte: <http://www.base7.com.br/portfolio/ver/65>. Acessado em novembro de 2011.



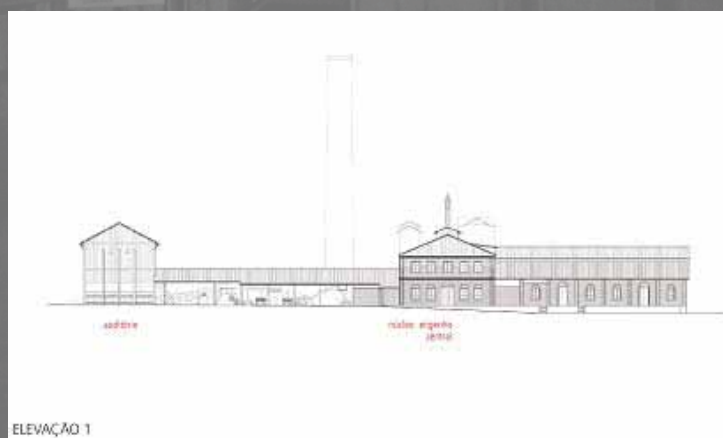
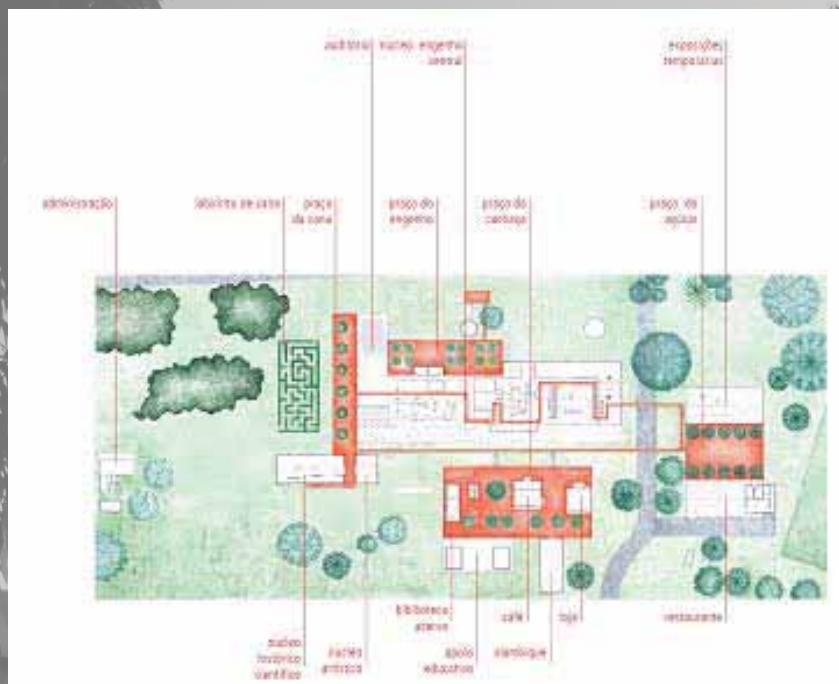
Apesar da interessante idéia de usar os terminais de multimídias no auxílio da exposição, esse projeto peca por se limitar às paredes do engenho, não interferindo nem nos prédios existentes da época localizados dentro do terreno do engenho nem nos espaços sem qualidade de uso ali presente.

Como a captação de recursos para obras desse fim é feita anualmente, e nem sempre se consegue captá-la, após dois anos, a obra parou.

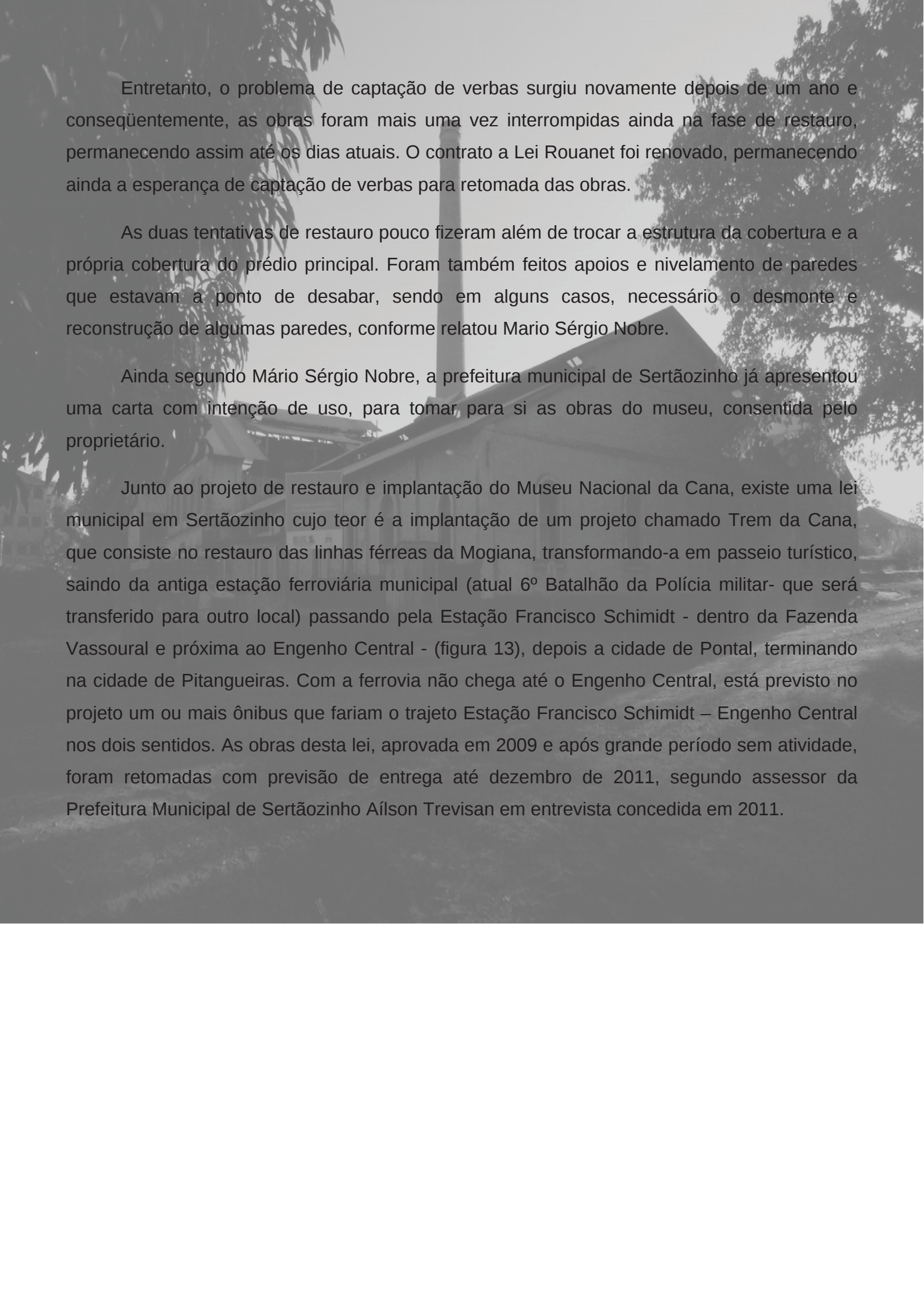
Em 2009, Luís Biagi tentou a restauração novamente, e como na primeira tentativa não foram feitas intervenções (apenas reparos estruturais), Luis Biagi contratou outro escritório para um novo projeto de museu, recorrendo desta vez ao escritório Brasil Arquitetura, do arquiteto Marcelo Ferraz.

Assim como o primeiro projeto, esta nova alternativa também opta por fazer a exposição sobre a produção do açúcar seguindo sua linha de produção, porém sem usar a mesma quantidade de artifícios de multimídia. Em contrapartida, usa-se grande parte dos prédios adjacentes ao engenho. Por consequência, o prédio principal pôde ficar apenas com a exposição da produção açucareira.

Foram criados alguns nichos de vivência na área externa ao prédio, o interligado aos outros pontos do museu. Foi também criado um labirinto de cana ao lado do prédio principal, destacando o apelo lúdico e educacional do museu.



**Figura 5: elevação do
prédio do engenho.**
Fonte:
www.brasilarquitetura.co
m, acessado em agosto de
2011



Entretanto, o problema de captação de verbas surgiu novamente depois de um ano e conseqüentemente, as obras foram mais uma vez interrompidas ainda na fase de restauro, permanecendo assim até os dias atuais. O contrato a Lei Rouanet foi renovado, permanecendo ainda a esperança de captação de verbas para retomada das obras.

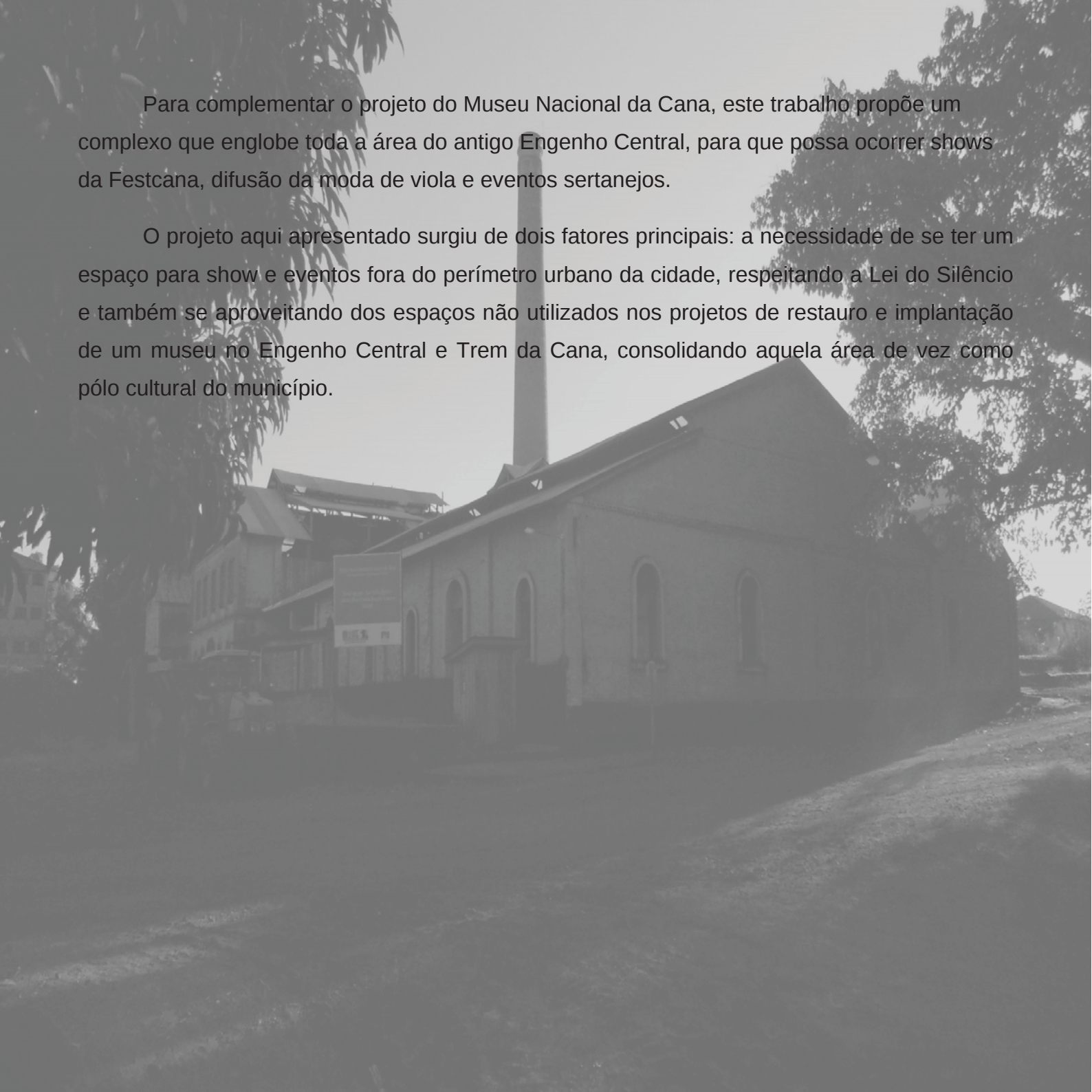
As duas tentativas de restauro pouco fizeram além de trocar a estrutura da cobertura e a própria cobertura do prédio principal. Foram também feitos apoios e nivelamento de paredes que estavam a ponto de desabar, sendo em alguns casos, necessário o desmonte e reconstrução de algumas paredes, conforme relatou Mario Sérgio Nobre.

Ainda segundo Mário Sérgio Nobre, a prefeitura municipal de Sertãozinho já apresentou uma carta com intenção de uso, para tomar para si as obras do museu, consentida pelo proprietário.

Junto ao projeto de restauro e implantação do Museu Nacional da Cana, existe uma lei municipal em Sertãozinho cujo teor é a implantação de um projeto chamado Trem da Cana, que consiste no restauro das linhas férreas da Mogiana, transformando-a em passeio turístico, saindo da antiga estação ferroviária municipal (atual 6º Batalhão da Polícia militar- que será transferido para outro local) passando pela Estação Francisco Schmidt - dentro da Fazenda Vassoural e próxima ao Engenho Central - (figura 13), depois a cidade de Pontal, terminando na cidade de Pitangueiras. Com a ferrovia não chega até o Engenho Central, está previsto no projeto um ou mais ônibus que fariam o trajeto Estação Francisco Schmidt – Engenho Central nos dois sentidos. As obras desta lei, aprovada em 2009 e após grande período sem atividade, foram retomadas com previsão de entrega até dezembro de 2011, segundo assessor da Prefeitura Municipal de Sertãozinho Aílson Trevisan em entrevista concedida em 2011.

Para complementar o projeto do Museu Nacional da Cana, este trabalho propõe um complexo que englobe toda a área do antigo Engenho Central, para que possa ocorrer shows da Festcana, difusão da moda de viola e eventos sertanejos.

O projeto aqui apresentado surgiu de dois fatores principais: a necessidade de se ter um espaço para show e eventos fora do perímetro urbano da cidade, respeitando a Lei do Silêncio e também se aproveitando dos espaços não utilizados nos projetos de restauro e implantação de um museu no Engenho Central e Trem da Cana, consolidando aquela área de vez como pólo cultural do município.



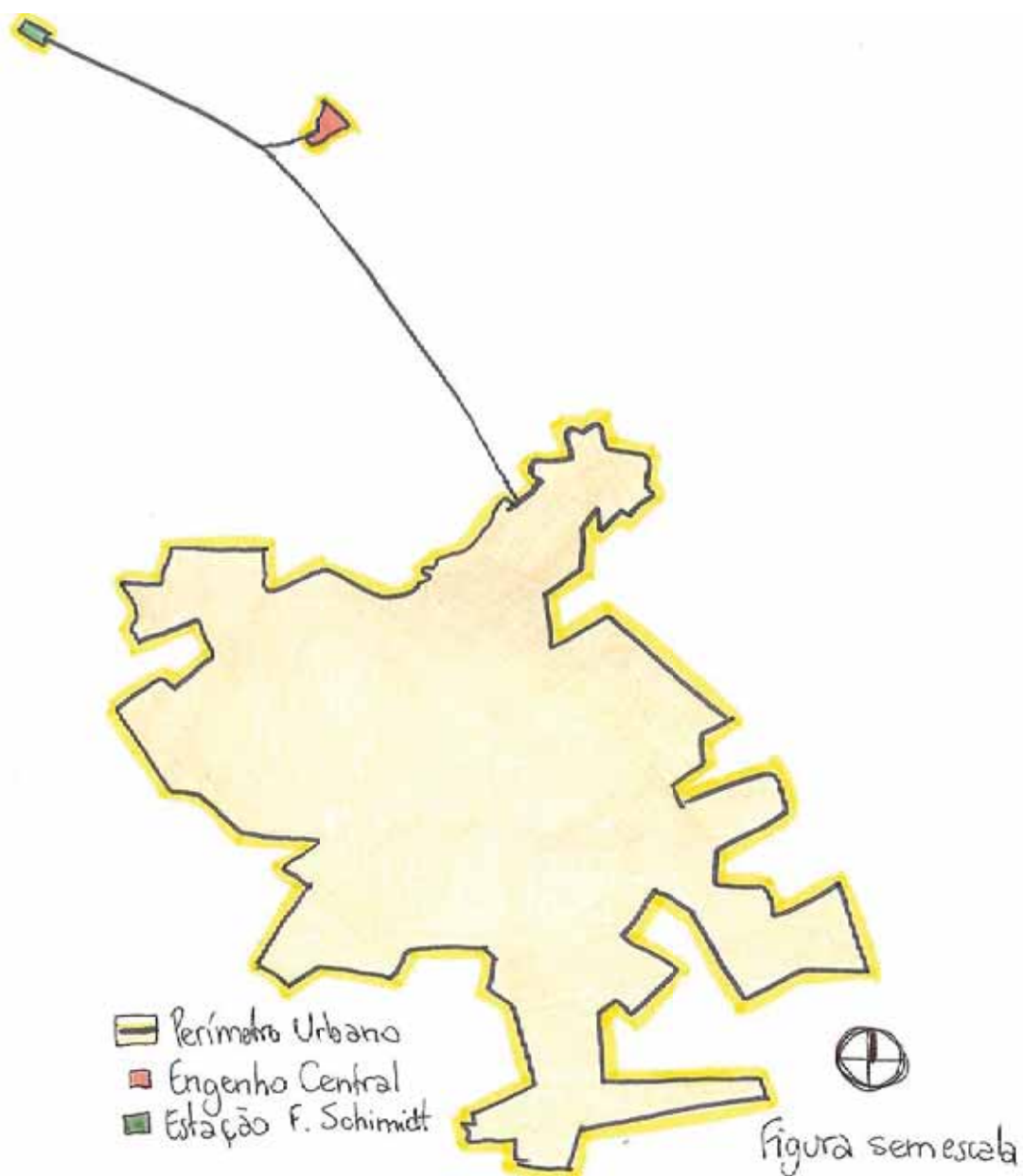


Figura 13: Eixo ferroviário entre Serãozinho e Estação Francisco Schmidt, na sede da Fazenda Vassoural. Fonte: autor, 2011.

4. COMPLEXO CULTURAL DA CANA-DE-AÇÚCAR DE SERTÃOZINHO

Tendo em vista a existência de dois projetos, optou-se por considerar apenas um deles. O critério de escolha foi a amplitude da área da intervenção de ambos, sendo então, escolhido o projeto do Brasil Arquitetura por intervir tanto dentro do prédio do engenho como em sua área externa, assim como nos prédios adjacentes. A partir dessa tomada de decisão foi possível elaborar o programa de necessidades do projeto que será apresentado a seguir.

4.1. Pergolado

A princípio foi pensada uma grelha não ortogonal em aço, coberta por vidro com película protetora dos raios solares, criando um grande eixo desde o estacionamento até a outra extremidade do complexo. Este eixo representa a passagem da linha do tempo, já que é necessário passar pela parte antiga do engenho para se chegar na parte nova. Esta ruptura entre o antigo e o novo também está caracterizada em uma rua que corta transversalmente o terreno do engenho. Este eixo é fundamental para se entender o conceito do projeto, que visa trabalhar com uma arquitetura de dualismo – o velho e o novo. Assim, o eixo formado pela grelha é o ponto mais importante do projeto, sendo tradutor do conceito enquanto guia da arquitetura a ser realizada ali.

4.2. Torre/Café e sanitários



Localizada na extremidade nordeste do eixo, marcando uma interrupção no eixo criado, esta torre será aberta, tendo como um “esqueleto” a grelha não ortogonal também utilizada no pergolado. Em seu topo, além de um lugar de contemplação da paisagem e do engenho, foi instalado um café. Já em sua base, foi feito um bar com praça de alimentação abrigada por um prolongamento do eixo. Este prolongamento também será usado como passarela e espaço de contemplação, acessado pelo próprio elevador da torre, ou uma escada localizada entre os blocos de sanitários dispostos uno extremo oposto à torre. Ambos, o bar e os sanitários, feitos no sistema construtivo de viga e pilar, foram criados para atender ao público presente em shows musicais como locais fixos, diferenciando-os de banheiros químicos e pontos de alimentação necessários para atender toda a demanda do público de shows. No entanto, eles também podem atender ao público visitante do museu.

4.3. Palco da Cana

O Circo Voador no Rio de Janeiro tem uma enorme importância no cenário musical e cultural do país. Com área de 3.000m² e capacidade para 2.800 pessoas, o circo voador tem uma implantação simples, contendo o palco principal com cobertura de lona sustentada por armações de aço. na área do palco, existem três degraus que também podem ser usados como níveis de arquibancadas por terem uma grande profundidade. Há também uma área para assistir às apresentações um nível acima, acessado por uma grande rampa e por uma escada, com um foyer ao ar livre. Na base da rampa de acesso existe ao lado uma nave anexa, chamada de Espaço Wave. Na área exclusiva para os artistas, existem alguns camarins, área técnica de som e *backstage*, local onde os músicos ficam antes o show, podendo ali atender a imprensa.

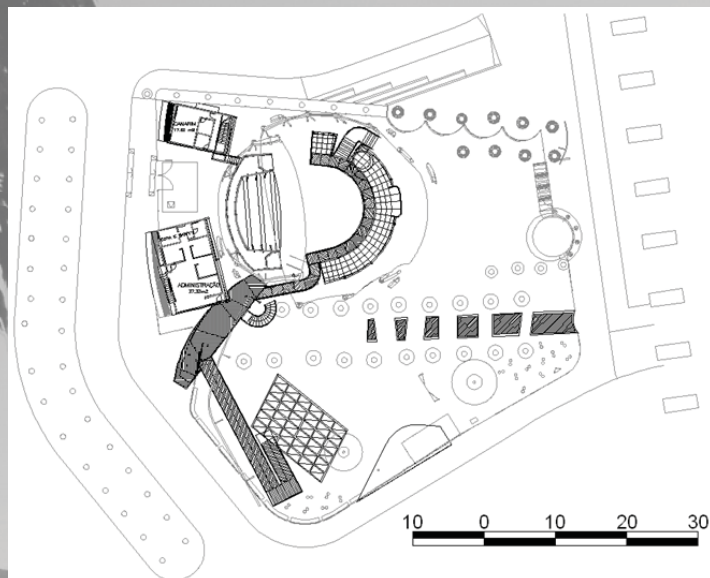
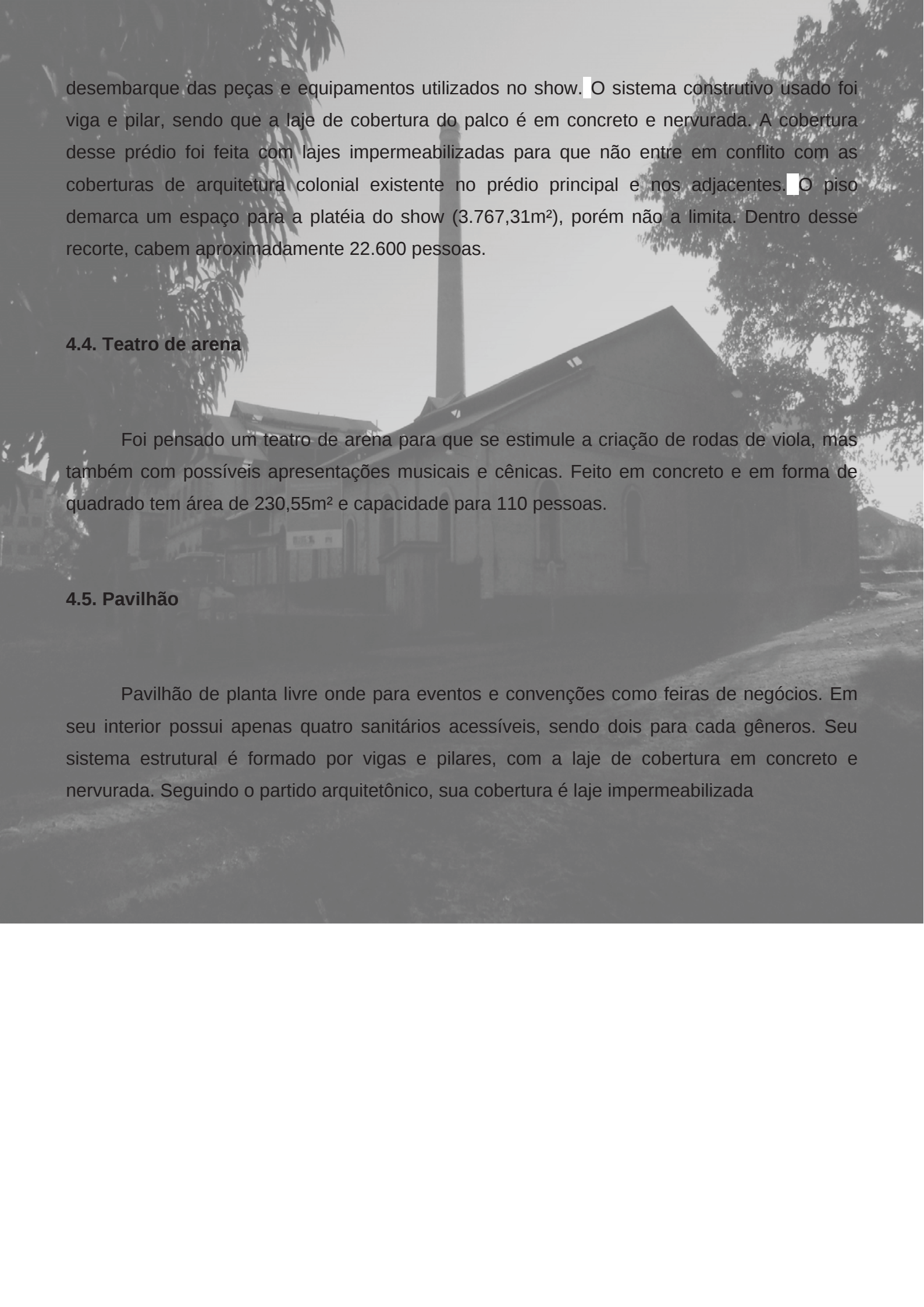


Figura 6: Implantação do Circo Voador. DDG Arquitetura. Fonte: <www.circovoador.com.br> acessado em agosto de 2011.

Em seu exterior, o Palco da Cana chama atenção por sua monumentalidade. Esta característica foi usada para demarcar o fim do eixo criado pela grelha, como um momento apoteótico. O palco da cana, em seu *backstage* possui cinco pequenos camarins de 20,6m², um amplo salão de *backstage* com planta livre, podendo ser instaladas divisórias temporárias ao gosto dos artistas. Há também neste espaço, uma pequena copa. O outro lado dos bastidores do palco, fica o setor mais técnico, restrito aos músicos e sua equipe. Foi feito ali um depósito, uma sala de ensaio e a área técnica de som. Em ambas as laterais do palco existe um ambiente para que se possa instalar os equipamentos e caixas de som por dentro da estrutura do palco. O palco possui duas entradas laterais, estrutura de treliça espacial que pode ser removida, ficando a cargo da equipe dos artistas usá-la ou usar sua própria estrutura. Na parte posterior do prédio do palco, existe uma doca para facilitar o embarque e



desembarque das peças e equipamentos utilizados no show. O sistema construtivo usado foi viga e pilar, sendo que a laje de cobertura do palco é em concreto e nervurada. A cobertura desse prédio foi feita com lajes impermeabilizadas para que não entre em conflito com as coberturas de arquitetura colonial existente no prédio principal e nos adjacentes. O piso demarca um espaço para a platéia do show (3.767,31m²), porém não a limita. Dentro desse recorte, cabem aproximadamente 22.600 pessoas.

4.4. Teatro de arena

Foi pensado um teatro de arena para que se estimule a criação de rodas de viola, mas também com possíveis apresentações musicais e cênicas. Feito em concreto e em forma de quadrado tem área de 230,55m² e capacidade para 110 pessoas.

4.5. Pavilhão

Pavilhão de planta livre onde para eventos e convenções como feiras de negócios. Em seu interior possui apenas quatro sanitários acessíveis, sendo dois para cada gêneros. Seu sistema estrutural é formado por vigas e pilares, com a laje de cobertura em concreto e nervurada. Seguindo o partido arquitetônico, sua cobertura é laje impermeabilizada

4.6. Hospedagem

Na antiga colônia de trabalhadores, foi elaborada uma alternativa para que pessoas de outras cidades se hospedem no próprio engenho. Para isso, as 16 casas de área 79,16 m² foram restauradas e disponibilizadas para hospedagem.

4.7. Apoio

Quatro edificações abandonadas (138,37m² cada) e localizadas ainda dentro do terreno do Engenho serão restauradas e utilizadas como apoio do Complexo, cada uma com um uso específico: enfermaria, posto policial, ilha de edição (imprensa) e recepção da hospedagem realizada na antiga colônia.

4.8 Estacionamento

Foram disponibilizadas 625 vagas para atender toda demanda do Complexo.

5. Referências Bibliográficas

FURLAN Jr., Antônio (Org). **Documentário Histórico de Sertãozinho**: 1856 – 1956. Sertãozinho: edição do autor. 1957.

Lei Complementar nº. 036 – De 20 de maio de 1994 – **Lei de Uso e Ocupação do Solo**. Dispõe sobre o Uso e ocupação do Solo no Município de Sertãozinho, Estado de São Paulo e dá outras providências.

Lei Complementar nº. 201 – De 10 de janeiro de 2008 – **Plano Diretor**. Dispõe sobre a criação do Plano Diretor do Município e dá outras providências.

Lei nº. 7.803 – De 18 de julho de 1989 – **Código Florestal**.

MARTINS, Juvenal (Org). **Almanaque de Sertãozinho**: 1905. – 2. ed. - Sertãozinho: Agora, 2004

MASSARANI, Emmanuel V.L.; DELELLIS, Rosana (Orgs.). **A Era do Trem**. São Paulo: LF&N, 1999.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa - Omega, 1974.

TRONTO, Reinaldo. **Cultura e Espaço**: Identidade e território na formação de um arranjo produtivo local potencial em Sertãozinho-SP. 2008. 165 f. Tese (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

SANTOS, José L. dos. **O que é cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1989. (Primeiros passos; 110)

SARTI, Sônia M. **Sertãozinho**: Energia, fé e trabalho. São Paulo: Noovha América, 2008. (Conto, canto e encanto com a minha história...)

6. REFERÊNCIAS ELETRONICAS

Sola-Morales, I. de. **Terrain Vague**. In: *Congreso de la UIA Barcelona, 19.*, 1996, Barcelona.
engenhocentral.com.br

WWW.brasilarquitetura.com

WWW.base7.com.br

Sola-Morales, I. de. **Terrain Vague**. In: *Congreso de la UIA Barcelona, 19.*, 1996, Barcelona.
Disponível em: <<http://indexofpotential.net/uploads/1130/Terrain%20Vague%20low%20res..pdf>>
acessado em maio de 2011.

