

Reabilitação e Restauro da Estação Ferroviária de São Carlos



Orientando:

Allana Marchiori de Sena RA:730221

Orientador:

Prof.Dr.:Samir Hernandes Tenório Gomes

Coordenadora TFG 2011:

Profa. Dra. Norma Regina Truppel Constantino

Instituição:

Unesp – Universidade estadual Júlio de Mesquita filho, FAAC, DAUP

Curso :Arquitetura e Urbanismo



Índice

Estações do mundo	pg4
Cenário das ferrovias Brasileiras	pg5
A ferrovia inserida São Carlos	pg10
A escolha	pg13
Percurso intuitivo, Curioso	pg15
Passeio ao longo dos trilhos	pg21
Justificativa, um pouquinho de história.	Pg23
O pontilhão	pg31
O edifício da estação	pg32
Objetivo	pg33
E como podemos começar?	pg34
Relevância do projeto	pg42
O entorno da estação	pg47
A gleba do parque	pg48
Levantamento de fachadas	pg51
O parque	pg60
Setorização	pg64
O desenho da vegetação no parque	pg65
Caminhos	pg68
Parque Infantil	pg71
Oficina de musica	pg76
Industria do conhecimento	pg81
Portada	pg85
Bibliografia	pg88

Estações no mundo.

“.. Os lugares se avizinham entre eles.. a área de influência da cidade se alarga. A viagem se torna o intervalo entre a partida e a chegada, a paisagem se torna panorama.” Lippiello , Aline. Città e Ferrovia



Antica stazione Termini, Roma

“ Gustav Coubert celebra a estação como o novo templo da modernidade, como possível local da nova arte, espaço do museu...” Lippiello, Aline. Città e Ferrovia



Cenário das ferrovias Brasileiras:

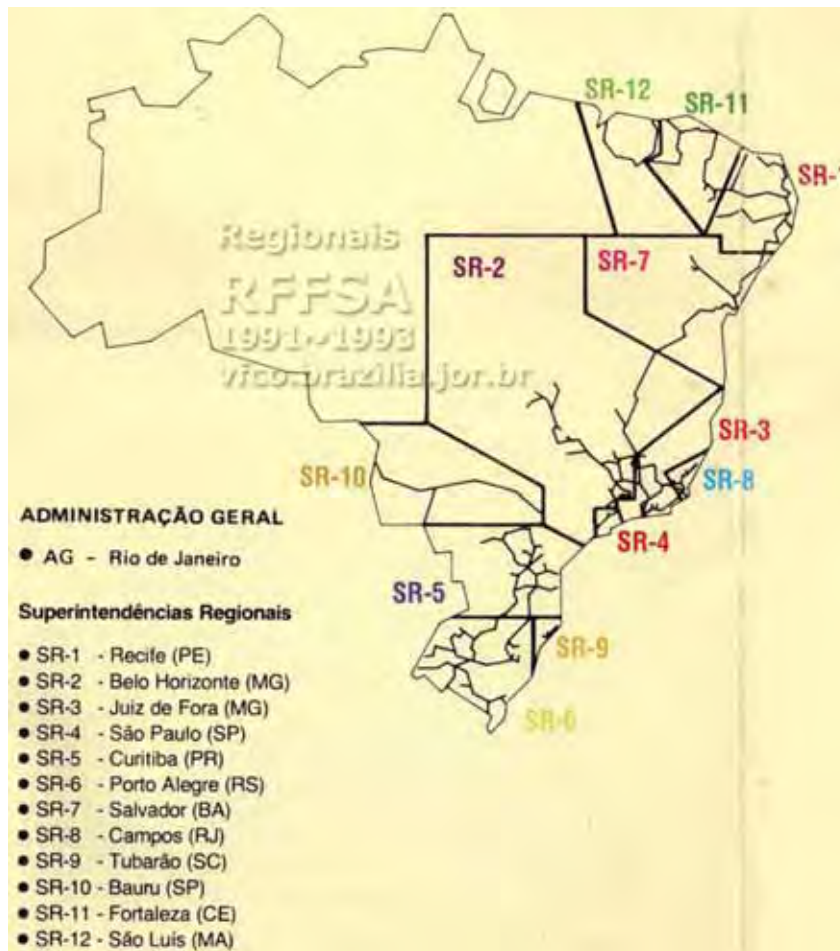
1954



1974



1993 (regionais)



2011

Neste cenário é nítido o quanto a ferrovia é esparsa na imensidão territorial do país sendo ainda que atualmente atende ao setor de cargas salvo em pequenos percursos turísticos.



Cenário das ferrovias Paulistas

(Pela companhia Paulista) :

1898

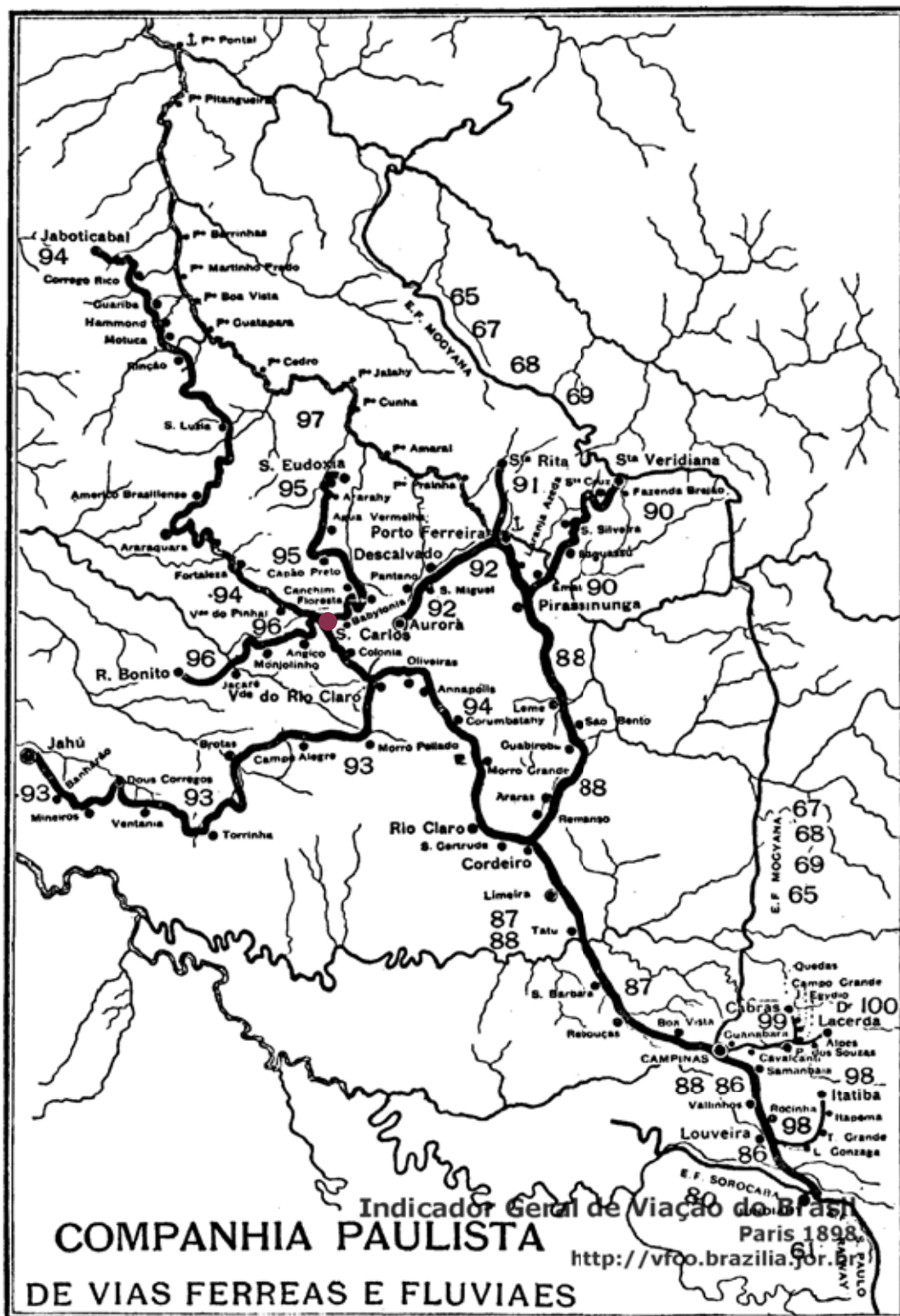


Fig. 6 — O nome atual da "Paulista" é "Companhia Paulista de Estradas de Ferro".

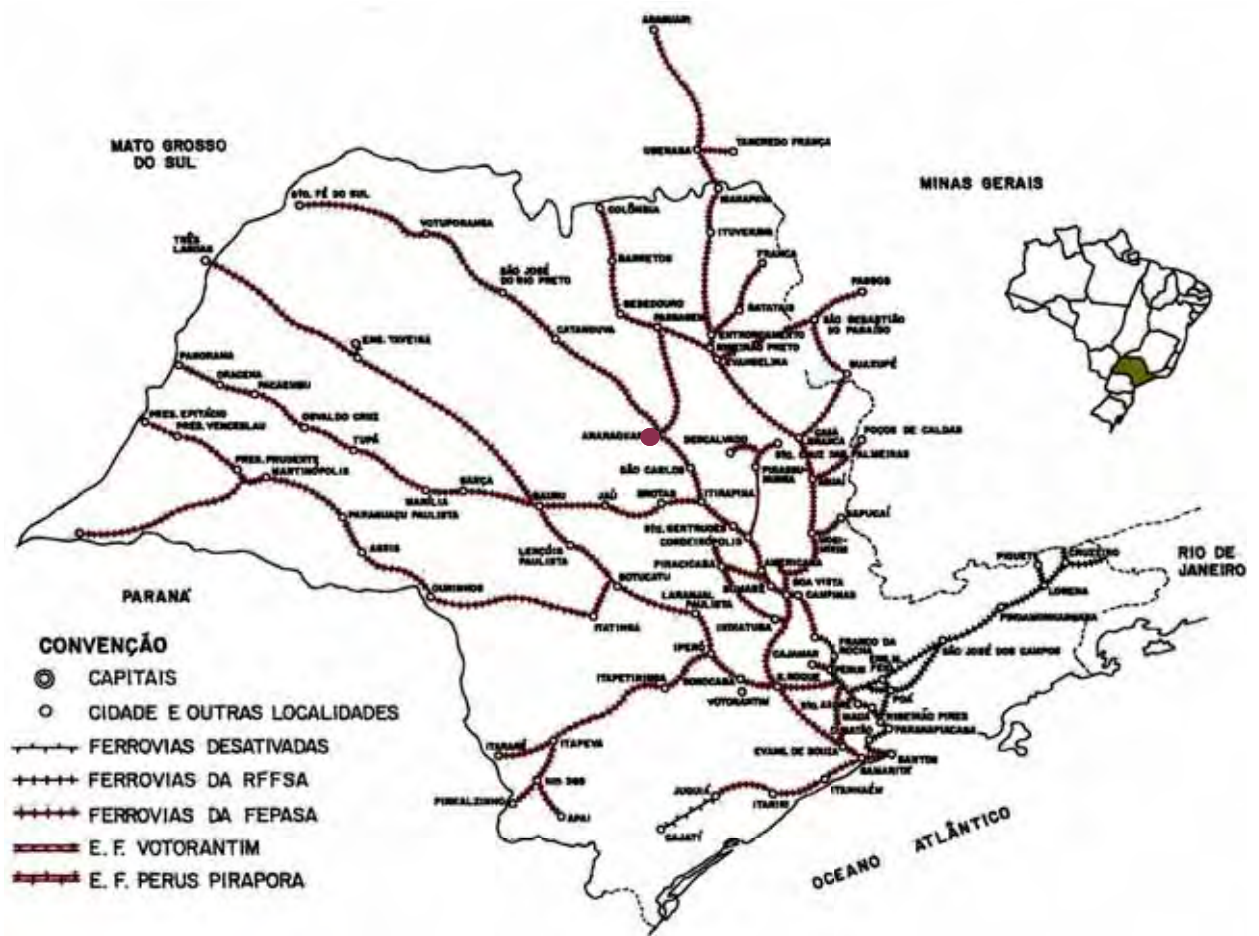
1928



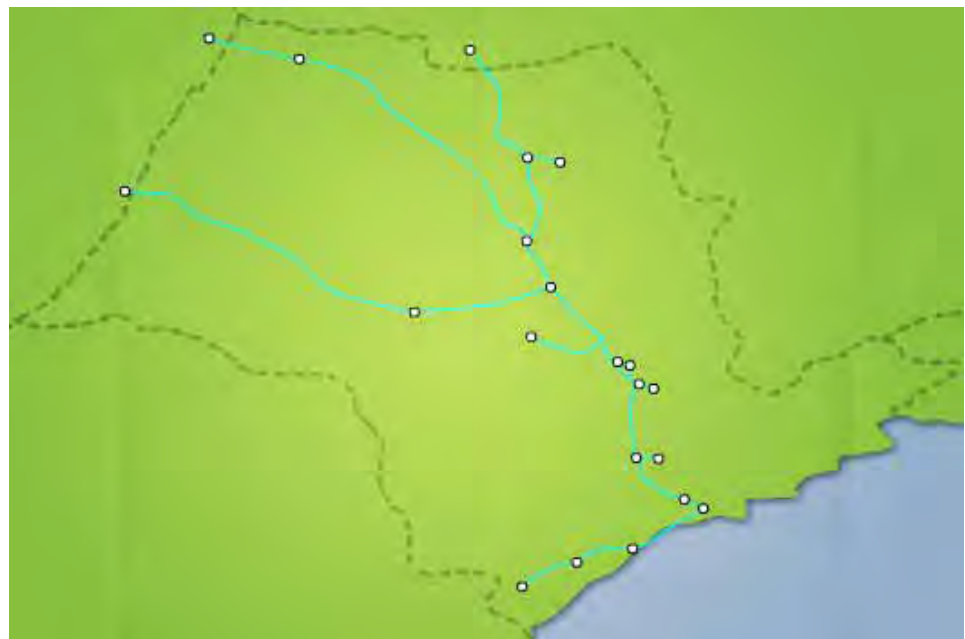
1970



1984 Fepasa



2011



São Carlos – SP

A ferrovia corta a malha urbana tornando se uma barreira física.





Vista dos trilhos para o centro da cidade de São Carlos– SP ago./2011



A relação entre os trilhos e a cidade ago./2011

Ponto onde foram
feitas as fotos acima.

ÁREA DE ESTUDO





Meu trabalho final de graduação tem como proposta abraçar uma ideologia de cunho sócio cultural a partir do uso do edifício, trazendo vida e recriando a atmosfera do local por meio de **intervenção arquitetônica**.

Intervenção projetual esta que será definida após uma explanação do processo de evolução histórico arquitetônico do local e uma amostra da importância da ferrovia na dinâmica, urbano e estética, da cidade. Esta visualização será possível por meio da observação fotográfica da área escolhida que é a da estação ferroviária de São Carlos, além da observação de sua ferrovia e seus marcos histórico arquitetônicos.

O projeto tem como base o restauro, reabilitação ou retrofit dependendo da necessidade e situação do local respeitando os fundamentos do restauro.



A escolha da estação se deve a minha curiosidade pessoal sobre esse espaço que sempre fez parte da paisagem dos meus fins de semana. Mas apenas como ponto de passagem, visto do carro em movimento no trajeto entre a casa de meus familiares e pontos de comércio, de um lado ou outro dos trilhos. Essa curiosidade se aguça com a oportunidade de escolha do loco do trabalho final de graduação com minha mudança para a cidade e notícias **de incentivo da prefeitura local em valorar o patrimônio cultural**.



Foi ai que conheci um **projeto da prefeitura municipal** chamado **“Percursos”** que é desenvolvido pela **fundação Pró-memória** com o intuito de **aproximar a população de seu patrimônio arquitetônico com relevância histórico cultural**. Apontando quais são os edifícios mais relevantes neste aspecto e **fornecendo sua história por meio de material impresso que indica um percurso pela cidade**, no qual a população pode **decapar o espaço** e a história portando esse conhecimento para seu cotidiano e assim **valorando preservação**. Após fazer esse percurso decidi criar um novo percurso que vai no sentido dos meus interesses pela importância da estação ferroviária para a cidade.



Levantamento fotográfico
percurso numero 1

(Percurso intuitivo, Curioso):













Intuitivo e curioso porque o fiz a partir da minha curiosidade de conhecer “o que tem virando a esquina”, e intuitivo por seguir a intuição de “para onde ir” e qual seria o percurso mais interessante para chegar a estação saído da prefeitura.

Foi neste trajeto que pude sentir o quanto **a estação marca a paisagem**, o grande numero de edifícios preservados oriundos do mesmo período e ainda quantos outros com necessidade de preservação. O que revela a **propensão da cidade para a preservação e valorização de seu patrimônio arquitetônico**.

Levantamento fotográfico
percurso numero 2

(passeio ao longo dos trilhos):

Percurso do Sesi a estação acompanhando os trilhos.





Pequeno percurso que demonstra a barreira que o trilho causa e quanto este tem força na paisagem.

Justificativa:

O período de governo de **Juscelino Kubitschek** (presidente 1956-1961) trouxe **grandes transformações a economia brasileira** a partir de seu “plano de metas” , o qual gerou grande incentivo ao desenvolvimento do transporte rodoviário por meio da implantação da **indústria automobilística** , rodovias que ligavam todo o país além do aumento da produção petrolífera da Petrobras. E este é taxado como o **principal motivo para a decadência da ferrovia brasileira** e portanto da Companhia Paulista que após sucessivas greves é estatizada em 1961 após este período seu serviço sofreu grande decadência e ela foi unida a Fepasa em 1971.



A estação de São Carlos da Rio-Clarence, c. 1900. Foto cedida por Mateus Rosada, do acervo de Maria Angela P. C. S. Bortolucc

É esse cenário de decadência e abandono que encontramos na **infra estrutura que abastecia esse rico meio de transporte**, na maioria das cidades por onde esta e outras companhias passavam. Os tempos de ouro tiveram início com a necessidade dos abonados fazendeiros do interior paulista em escoar sua produção de café para o porto de Santos. A intenção destes era que a empresa "São Paulo Railway" estendesse seus trilhos à cidade de Rio Claro, mas isso não ocorreu pois a "Railway" sofreu grandes perdas com a guerra do Paraguai. É a partir daí que surge a "**Companhia Paulista de Estradas de Ferro**" fundada em 1868, inaugurando em 1872 seu primeiro trecho de Jundiaí a Campinas e prosseguindo sua expansão pelo interior paulista. É com a aquisição da **Rio – Clarence que chega a São Carlos em 1922**, nossa cidade de estudo. Após esse período a linha continua crescendo até 1930 com a chegada na Colômbia onde se finda. E chegamos ao início de sua decadência por volta do fim da década de 50 início de 60.



Mas **a estação de ferro de São Carlos é anterior a esse período com uma bitola* menor sendo parte da Rio – Clarence fundada em 1882 a 1889** pela família de influentes fazendeiros, os Arruda Botelho, antigos donos da Fazenda do Pinhal, sendo esta a propriedade que originou a cidade de São Carlos em 1857.



Foto do arquivo da fundação pró memória de São Carlos, anterior a 1908, cedida por eles.



A estação após reforma de 1908

Fotos históricas do arquivo da fundação pró memória de São Carlos







Com **a influência da estação** o centro da cidade se destaca e se firma como importante ponto político e econômico. A região prospera e o investimento dos lucros dos fazendeiros locais se volta para a indústria tendo como importante suporte a mão de obra o grande número de imigrantes do período. Esse setor se desenvolve e chega a década de 50 com relevante expressão industrial no interior paulista. O que unido de políticas futuras claramente influenciou a denominação atual da cidade como capital da tecnologia.

Portanto a instalação do edifício da estação foi essencial na história urbana da cidade e importante portão de desembarque de imigrantes no século dezenove. Seu prédio original é datado de 1884 a 1892 quando foi demolido para a construção de um imponente prédio que em 1908 sofre uma grande reforma com a ampliação do piso superior e reforma da fachada que inicialmente era em tijolos aparente e **passa a ter características do ecletismo**, inaugurado em 1912, feito para suportar os novos dois ramais com a infraestrutura de uma gare metálica de 160m.

Atualmente o edifício da estação é tombado pelo Condephaat e é sede da Fundação Pró- memória.



Foto dec 90.

É essa grande importância histórica que torna a estação e seus arredores como importante alvo de reabilitação partindo do pressuposto de aflorar o tempo de glória vivido por essa geração.

“Carregados da mensagem espiritual do passado, os patrimônios históricos dos povos são, na vida presente, testemunho vivo de suas tradições seculares.”

Carta de Veneza - 1964



A estação em 1918, já reformada.

A estação ferroviária, objeto de estudo e projeto, esta localizada em um ponto estratégico na cidade de São Carlos, interior de São Paulo, pois está fortemente ligada ao **centro da cidade que é além de centro histórico, político e comercial**. Também faz mediação entre uma área residencial (Vila Prado, entre outros.) com a área central (Jardim Brasil e centro). Alias a estação e seus **trilhos são uma grande barreira física** sendo que a cidade ao longo de sua história se desenvolveu nos dois lados dos trilhos. Este obstáculo físico a esta altura do percurso dos trilhos corta a malha urbana sendo superado (neste ponto central da cidade) apenas por um pontilhão e uma passagem em nível.

O pontilhão

Feito em concreto, para transposição dos trilhos faz a ligação viária entre o centro e o bairro. Sendo ele **um elemento muito marcante esteticamente por seu aspecto pesado** oriundo do material e proporções contrastante com a paisagem local.



Foto do arquivo da fundação pró memória de São Carlos, cedida por eles.



Por Marcio Oliveira, sem data



Vista da passagem em nível para o pontilhão , dez 2010



Vista da gare da estação para o pontilhão , dez 2010



Vista do pontilhão para a cidade, set 2011



Imagem de satélite da área de estudo.

O edifício da estação:

Datado de 1884, com características ecléticas adquiridas após uma reforma em 1908.

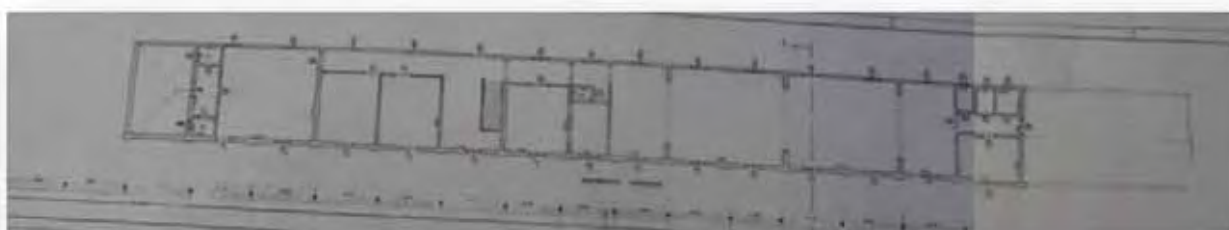
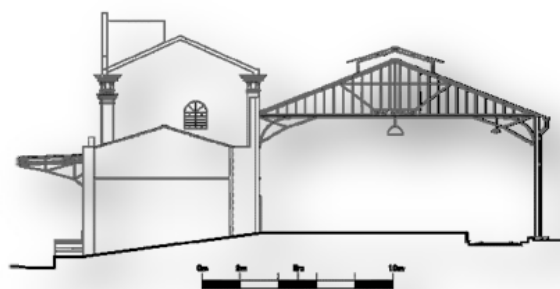
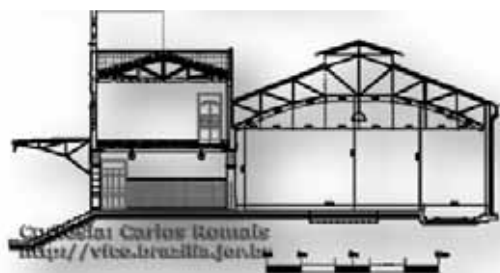


Foto das plantas da estação, sem escala. Cedida pela fundação pró memoria.



Corte da estação, sem escala. Cedida pela fundação pró memoria.

Objetivo:

Revitalização da estação, o edifício em si e seu lote além de propor diretrizes de ação e uso da área ao redor da estação. Sendo essas diretrizes essências e indicantes para a preservação do patrimônio histórico cultural.

A imersão do público nesta nova atmosfera histórica cultural não deve se limitar a arquitetura mas também se daria por algumas diretrizes de ação prática referente aos usos do local e de sua paisagem. Por meio de espaços interativos que deve ser lúdico e mágico, repleto de ações e intervenções, tornando a área mais dinâmica e atraente.



Gostaria **de valorar a história e cultura local** por meio deste processo dinâmico em que a população se envolve e interagem com equipamentos, espaços com cursos, mini cursos, exposições, filmes, leituras e áudio visuais, palestras, workshop além de instalações que levem o individuo a vivenciar o espaço intensamente.

E como podemos começar?

1º A iniciativa!! a pesquisa (levantamento) e pré-projeto

De 6 a 12 meses

A qualidade projetual inicia se com **a comunicação** e a resposta as

- consultas a representantes de categorias interessadas.

necessidades da comunidade e desta área pesquisada.

COMUNICAÇÃO:

(levantamento participativo)

- assembleia populares
- promoção de convênios
- workshop
- publicações
- mídia

É evidente que formas de comunicação desse tipo implicam na **disponibilidade do comunicador em mudar de opinião e modificar suas próprias propostas** e assim assumir este “jogo”. Porque na realidade o processo participativo deve guiar (dar diretrizes) ou invés de seguir as decisões.

- É essencial envolver **financiadoras** e operadores privados, os quais influenciam fortemente na **comunicação** com os locais de forma **a promover políticas e iniciativas de desenvolvimento**.

Mais 6 meses

- É necessário também sempre **deixar claro os objetivos tratados, a filosofia e a motivação** generalizando ao máximo possível o consenso social, para que este não seja obstáculo no consenso e possa dar base a:

“

Transformação de necessidade e desejos em questão de mercado”

(oferta x procura).

Por que só assim é possível conseguir seguidores que possam consentir com seus objetivos e tornar esses, concretos transformando empenhos precisos em colaborações e iniciativas financeiras.



EX: CAMPANHA : União entre as indústrias e universidades “ por uma cidade melhor ”.

A relação público privado:

- Qualidade urbana X meios (recursos apropriados)

Infraestrutura adequada a necessidade efetiva, qualitativa e quantitativa da população atingida.

O privado pode participar tanto por contribuição financeira , quanto com a realização de fato de uma infraestrutura e ou gestão de serviços.

Onde o poder público tem o papel de promover e de coordenar junto a ações que vem coordenadas e integradas.



Foto: Mariana Lucchino (primeiro edifício vertical da área urbana de São Carlos ,1954) Atual Paço municipal



O Poder público e suas diretrizes.



Consulta ao plano diretor local:

- Ex: o plano diretor de São Carlos em nosso território

Seção VII

Das Áreas Especiais de Interesse Social

Art. 77. As áreas definidas como AEIS 3

são compostas por imóveis não utilizados, não edificadas ou subutilizadas,
preferencialmente dotadas de infraestrutura e de serviços urbanos ou que
estejam recebendo investimentos dessa natureza, adequadas à implantação de

Art. 82. As Áreas Especiais de

Interesse Social definidas como AEIS 3, delimitadas no Anexo nº 06 desta Lei,

são as seguintes:

I - nas áreas da Rede Ferroviária

Federal na Zona 2;

II - na Cidade Aracy na Zona 3A;

III - no Jardim Gonzaga na Zona 3A.

Art. 86. O Plano de Urbanização

Específica de Interesse Social deverá possibilitar:

I - a preservação, no que couber, das

características locais dos assentamentos, garantidas as exigências técnicas

mínimas necessárias à execução de unidades habitacionais, da infraestrutura

básica e circulação de pedestres e veículos;

II - a regularização urbanística, física e fundiária;

III - a garantia da participação efetiva

*No projeto explicitarei que não penso que seja interessante implementar grande número de habitações no local e sim propor serviços!

PLANIFICAÇÃO (levantamento físico)

- Deve fundar-se sobre **o recupero de aspectos físicos formais** que distingam uma cidade de outra.



Imagem: Albini, Francesco. Processi di riqualificazione urbana. Ed. Alinea.pg. 110

- O reconhecimento oriundo do levantamento histórico tem como fruto o reconhecimento de elementos concretos do território, definida pela relação entre a estrutura física das áreas de estudo e o uso a que são destinados no complexo de atividades.



Estilo eclético típico da República Velha, foi concebido para abrigar uma escola complementar. As obras iniciadas em 1906.



Residência urbana de Antonio Carlos de Arruda Botelho, final de 1800.

A análise:

MORFOLÓGICA E TIPOLOGICA

- **Morfológica:**

na análise do espaço deve se questionar o que o compõe, e se possível fazer uma distinção por meio de sistemas.

~ **o edifício**

~ **patrimônio edilício (secundário ao projeto)**

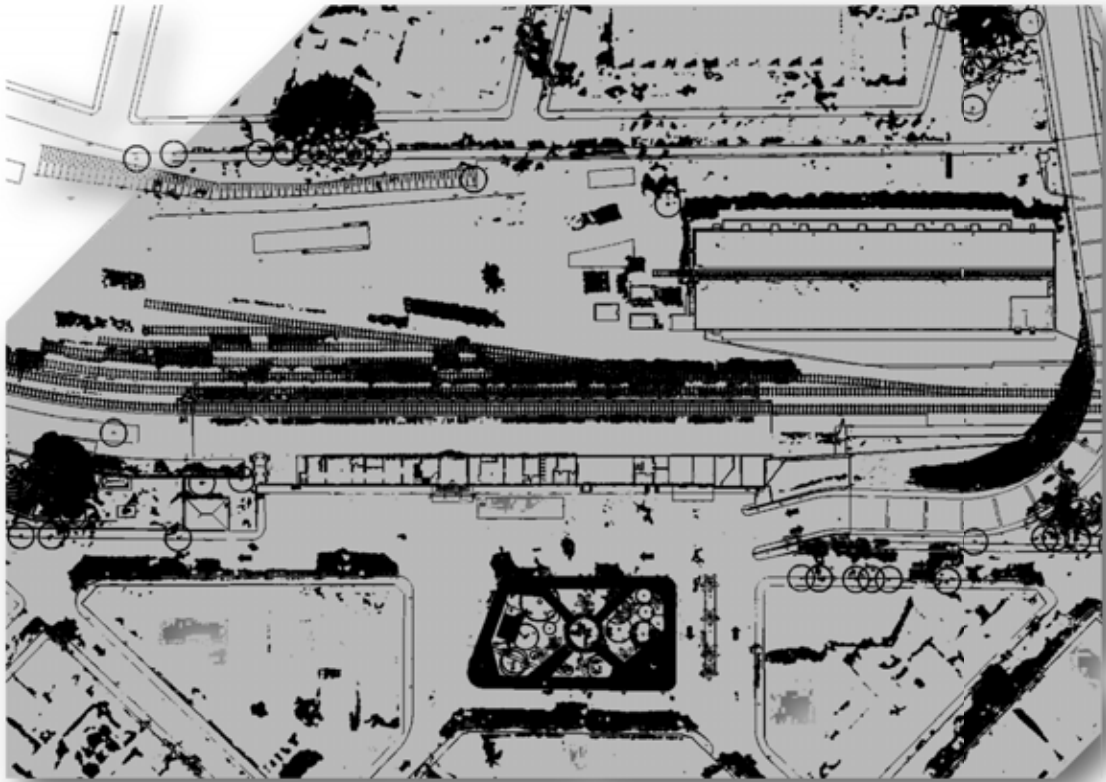
~ **fluxos:**

~ **paisagem**

~ **meio ambiente**

~ **serviços**

Esta análise propicia uma leitura em que “...a **organização funcional das atividades humanas e as características das configurações físicas dos espaços que os tem, passem de uma relação superficial a aquela que liga dimensões finitas a usos sociais específicos...**” na condição de Lugar em que todos elementos e suas partes constituintes formem o todo.



Este tipo e descrição trata de forma direta o que compõe o território as relações de correspondência e dependência entre as mesmas nas quais o **arquitetônico e o urbanístico são reconhecidos individualmente mas dependentes.**

- Tipológica:

- Propõe sobretudo dar razão através da **classificação do processo de formação** das coisas que servem a uso comum, por motivos dos aspectos homogêneos da sociedade.

~ **o edifício**

~ patrimônio edilício (secundário ao projeto)

~ fluxos:

- Ruas e calçadas (o espaço físico)
- transporte público
- o pedestre

~ meio ambiente

~ equipamentos

~ serviços

Expressando por meio de elementos técnico normativos, relações funcionais e direcionais, regulamentações e linhas de conduta; apresentadas como esquema indicativo, seja de modo a organizar o espaço físico, seja a desenvolver exercícios e atividades inerentes a vida estudada.

Relevância do projeto:

O projeto desenvolvido portara a cidade um novo espaço onde o contemporâneo e o antigo se encontram e expõem a população a beleza de preservar seu patrimônio e adquirir um novo local de convivência que atraia olhares para as potencialidades da cidade conhecida como “Capital da tecnologia”. **Estimulando o orgulho e identificação de seu povo por sua terra.** Abaixo estão imagens de alguns projetos que julgo serem de bom grado e bem sucedidos quando propõem o recupero de um espaço por mais variado e complexo que seja sempre tocando a imaginação de seu publico.

É por meio de bons exemplos como estes que pretendo me inspirar no desenvolvimento de meu projeto.



Museu da Língua Portuguesa, São Paulo – SP 2000-2006





High line, Manhattan 2009



Museu Rodin, Salvador Bahia 2002/2006



Capela de Nossa Senhora da Conceição, Recife PE, 2006



Caixa Forte, Madri - Espanha



Reina Sofia, Madri - Espanha



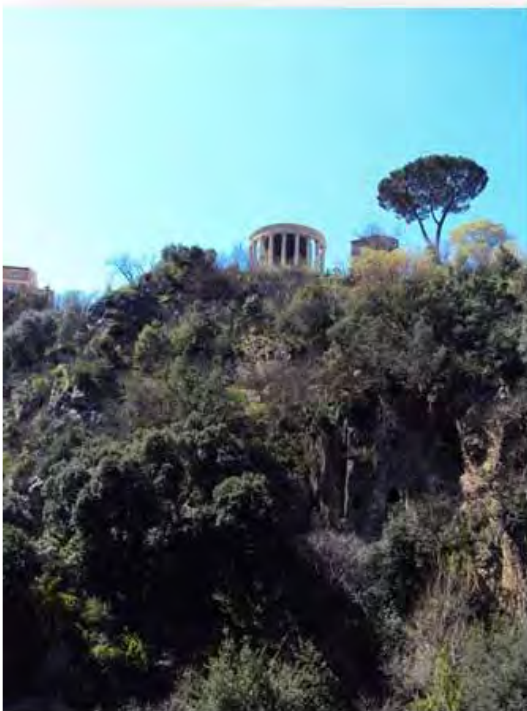
Estação Atocha, Madri - Espanha



Museu do Prado, Madri —Espanha



Coliseu, Roma — Itália



*Recuperação da Vila Gregoriana.
Tívoli — Itália*



*Restauro do complexo de Pisa
Pisa — Itália*



Museu Cripta Balbi, Roma — Itália



Templos Gregos, Sicília — Itália



*Centro histórico de Curitiba,
Curitiba*

O entorno da estação:

Os Problemas:

Degrado das edificações vizinhas, edificações abandonadas ou sem uso, poluição visual pelo comercio, meios de quadras vazios, andarilhos, transito intenso, falta de estacionamento, ausência de acessibilidade.



Intenções de projeto:

- **Parque da estação** (o primeiro parque no centro da cidade) qualidade de vida, ESPORTE, CULTURA e ÁREA VERDE.

Diretrizes gerais para dentro do perímetro da zona de especial interesse histórico arquitetônico:

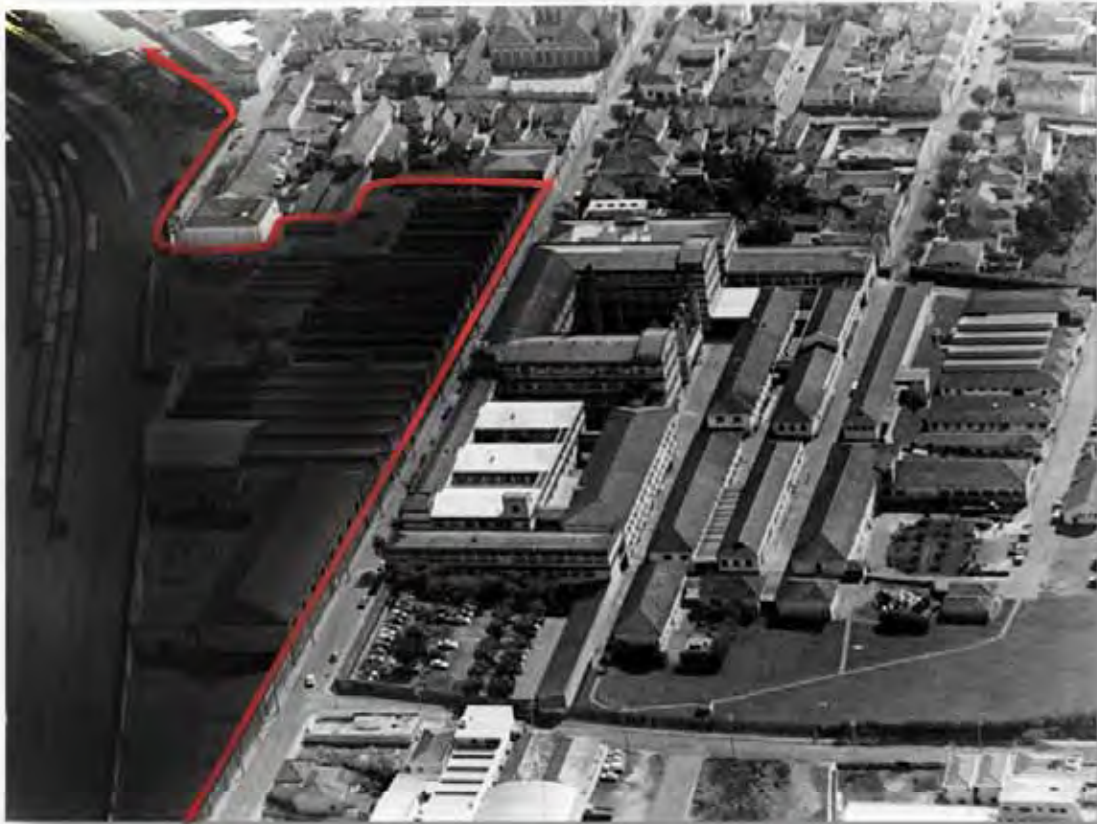
- Calçadas e ruas
- Padronização da tipologia das calçadas para melhor absorção de águas, acessibilidade sombreamento e estética.
- Faixas em nível dentro do perímetro da zona de especial interesse

histórico arquitetônico. Tornando o percurso acessível e fazendo com que

o carro diminua a velocidade e assim seja obrigado a respeitar o pedestre.

- O pontilhão (como torna-lo menos agressivo).
- Conceito de quadras com centros vazios (possibilidade de uso) áreas com grande potencialidade drenam-te e estacionamentos. Estas áreas poderiam ser geridas pelo comércio como um atrativo facilitador.
- Uso dos galpões abandonados
- Limpeza de letreiros publicitários. Ocupando apenas parte percentual da fachada

A Gleba do parque



O edifício da estação:



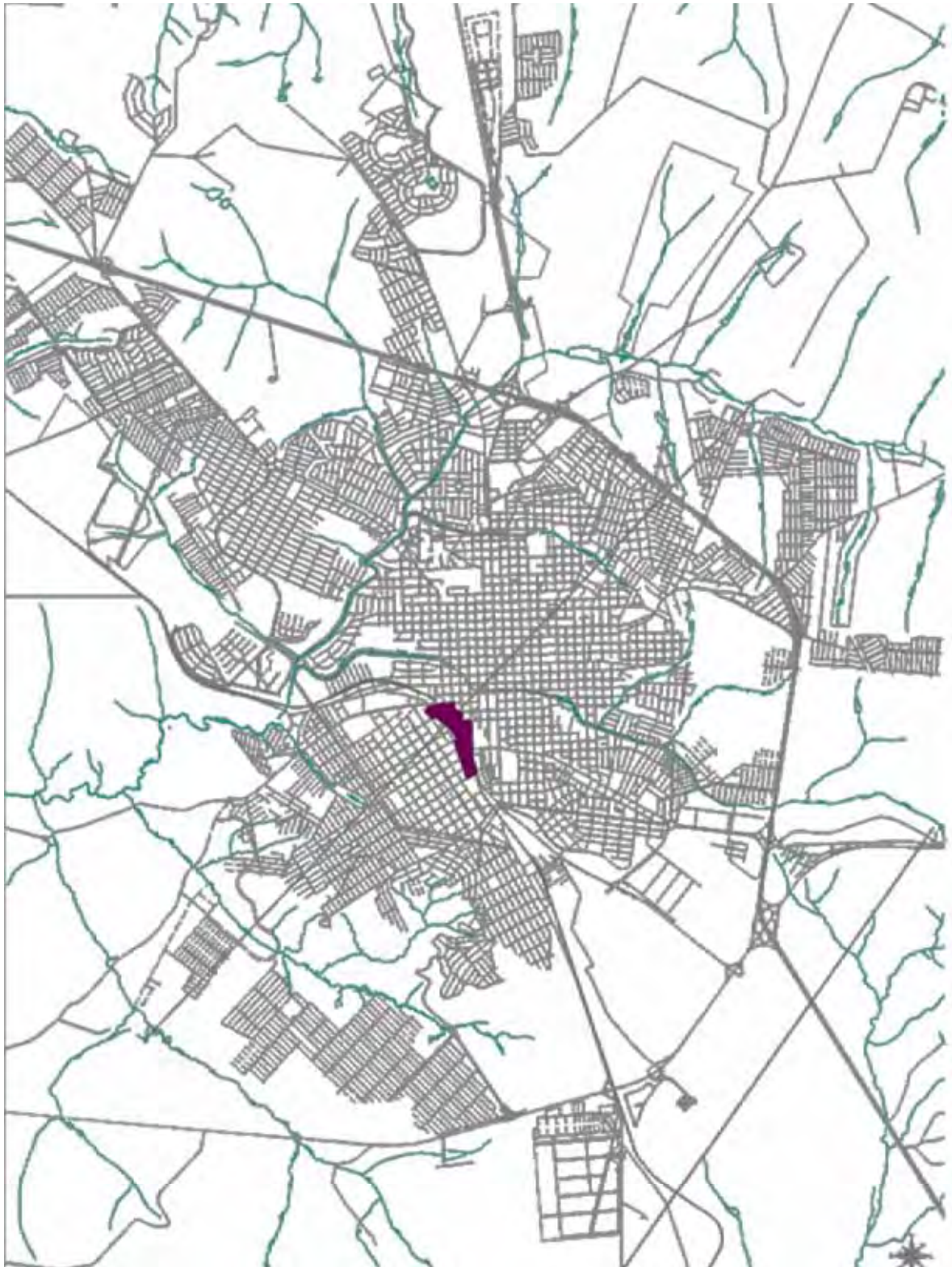


No passado **“..O edifício é um lugar de encontro da cidade com o território extra urbano: confronto evidente na mesma falta de continuidade de dois corpos... o fabricado passageiros e a galeria de trem : o primeiro, fachada, simples cenografia perante a cidade, o segundo lugar de relação maquina- passageiro.”** Lippiello,Aline.Città e Ferrovia

Levantamento de fachadas

do entorno da Estação:

Área levantada e seu posicionamento na malha urbana:



Rua Aquidabam



Santa Cruz





Rua José Bonifácio





Praça Antônio Prado





Rua Bento Carlos



Riachuelo



Rua Visconde do Inhaúma



Rua General





Pontilhão





Rua sem nome





Senai



Rua Marcolino Pelicano



O Parque:

- Fluxos :

As entradas principais do parque estão voltadas para a frente da estação se dão pelas laterais do edifício. Os fluxos são

Um grande problema local devido a barreira criada pelos trilhos. O pedestre atualmente se aventura a transpor saltando da gare sobre os trilhos e tomando um caminho em terras superando por este seis metros de desnível. Pois este é o meio mais rápido de travessia sendo que as outras duas possibilidades são as de subir no pontilhão que é o mais seguro embora o pedestre se sinta coagido pelo grande numero de carros em uma calçada proporcionalmente estreita. Além deste existe uma passagem em nível embaixo deste pontilhão para carros e pessoas .Sendo que esta para completamente com a passagem do trem que na maioria das vezes é muito longo fazendo com que todos esperem por alguns minutos o que gera grande tran-sito principalmente nos horários de pico, principalmente por que as passagens em desnível existem não suprem a necessidade.

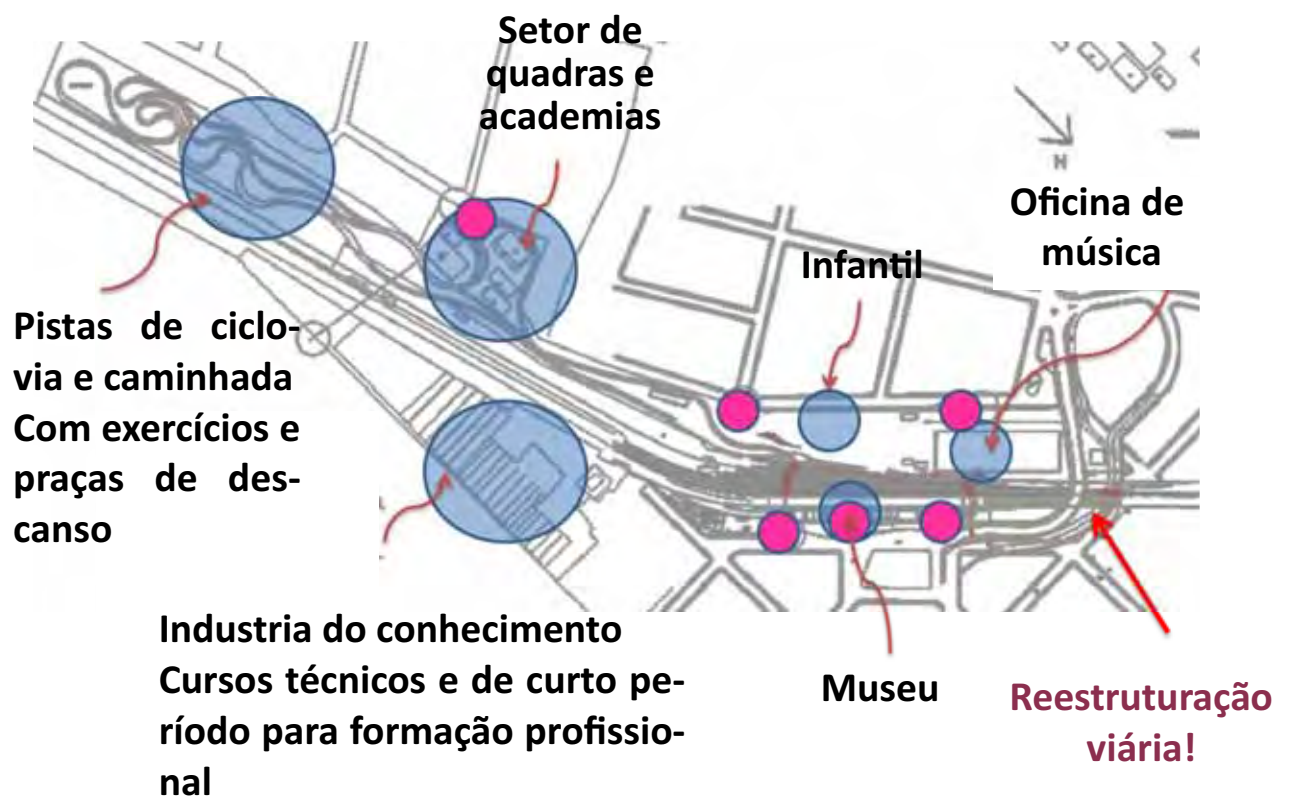
Proposta:

Pedestre — Passagem em sub nível para superar os trilhos com rampas , escadas e elevadores para superar o desnível direcionando o pedestre em diversas direções. Além da possibilidade se superar o percurso fora do parque em um alargamento da passagem pelo pontilhão e pelo sub nível criado principalmente para o carro.

Carro — Divisão de fluxos sendo que uma das mãos usa o pontilhão existente e a outra uma passagem em sub nível .

O parque possui 6 entradas que direcionam e facilitam o fluxo de pessoas de acordo com seus interesses!

O Parque esta dividido em setores:



A Estação



Estação ferroviária de São Carlos 13/nov /2011

- *Restauro da edificação
- *Adaptações para ser um museu mais dinâmico e com uma coleção mais ampla



- *Gare: Parapeito de proteção ao longo da gare que isole o espaço para realização de eventos.

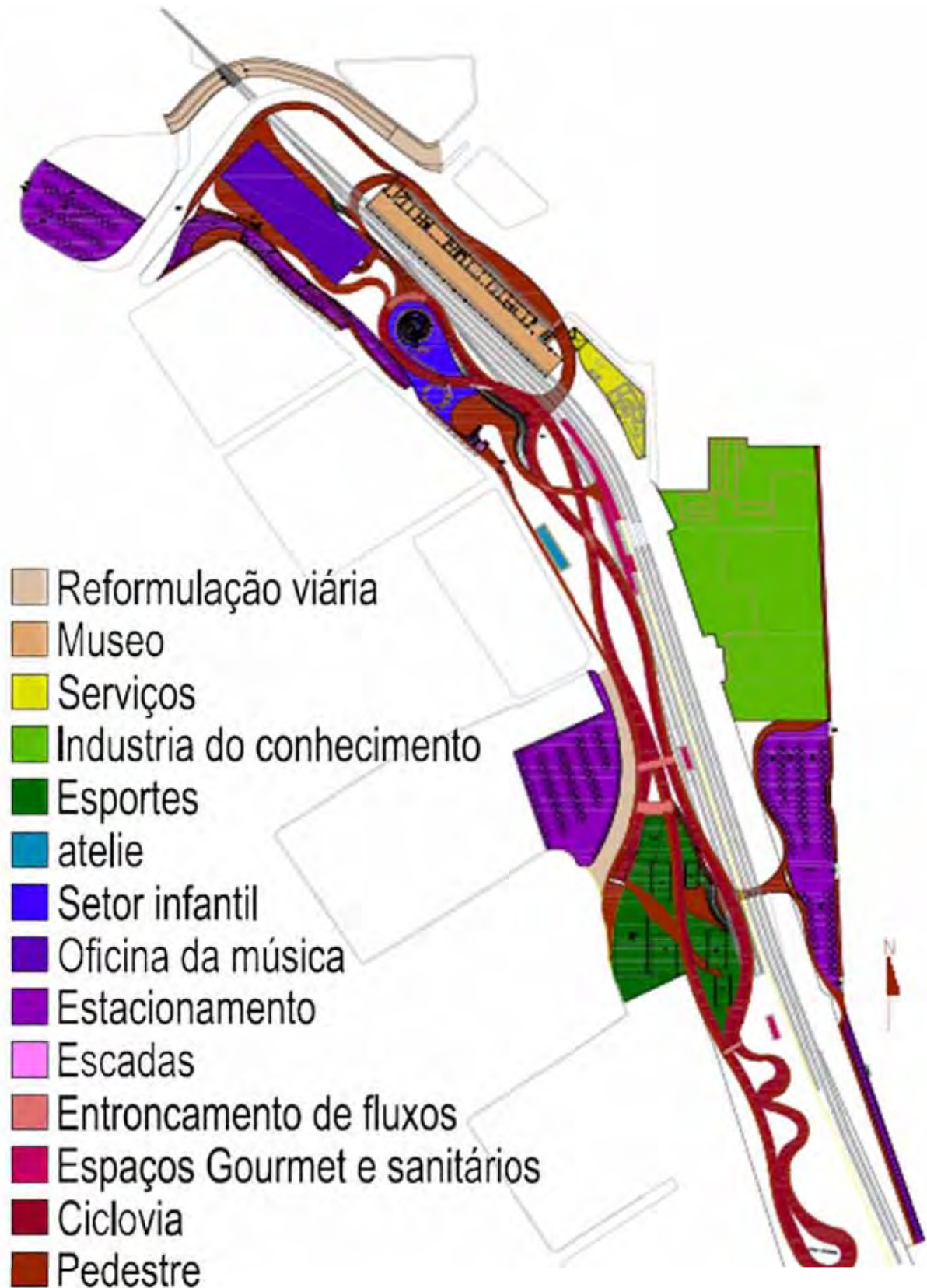


- *Adaptação de sanitários e cozinha na parte térrea para realização de eventos.





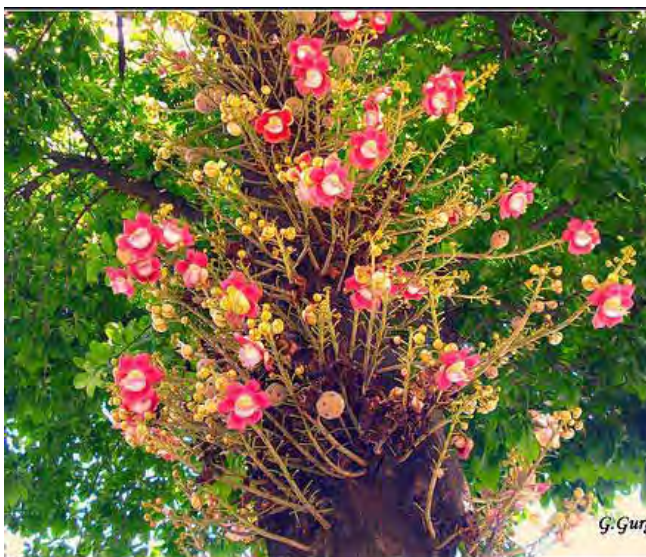
Setorização



O desenho da vegetação no parque:



Vegetação:





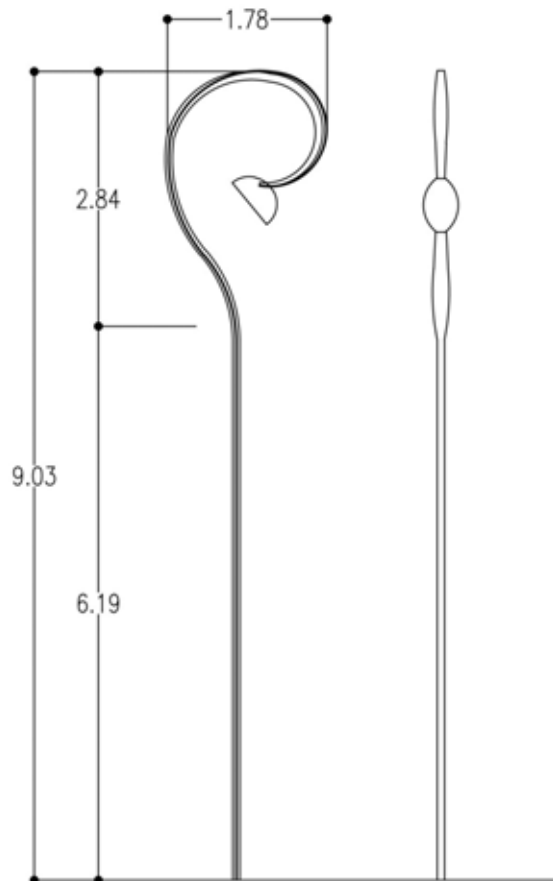
Caminhos:

Percurso de pedestre e ciclista

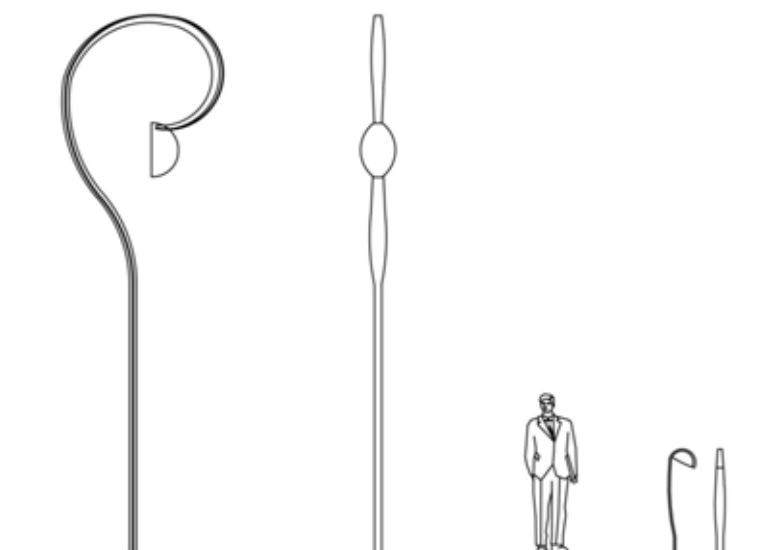
100% acessível



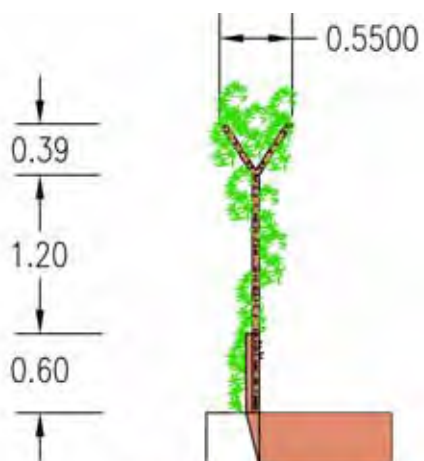
Detalhes:



Iluminação



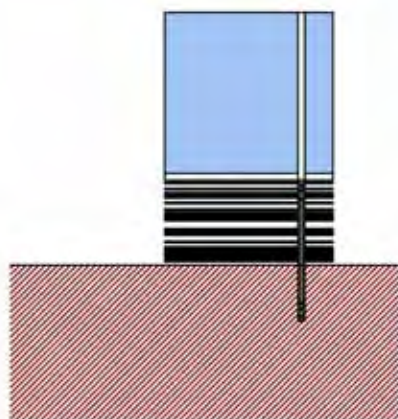
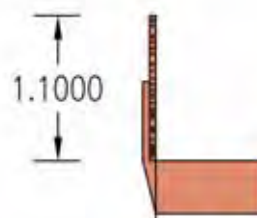
Parapeito



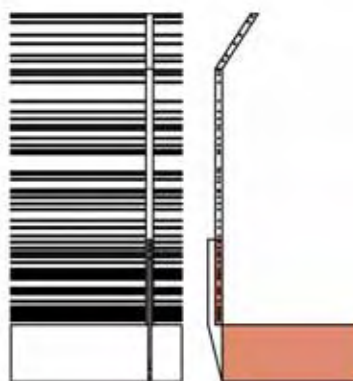
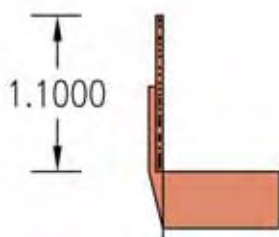
Para áreas com
possibilidade de trepadeiras



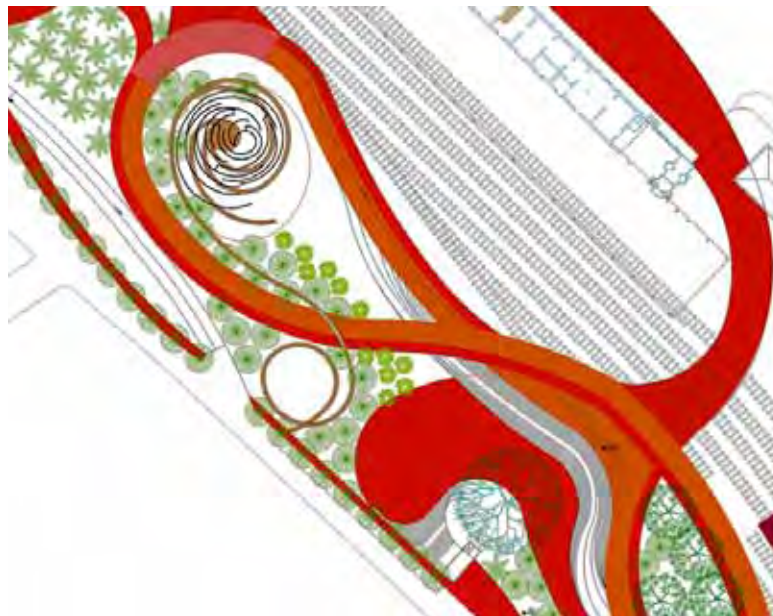
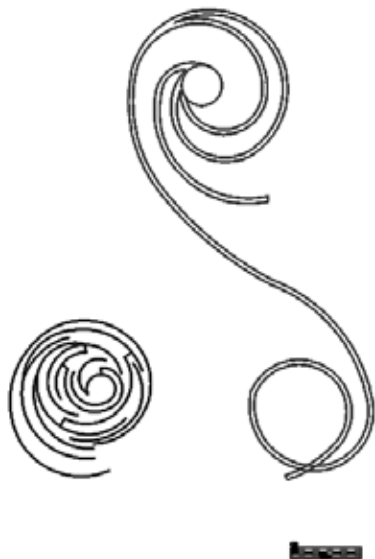
Sem trepadeiras



Ao lado do trem
com material transparente na parte superior



Parque infantil:



*História

*Trem Infinito

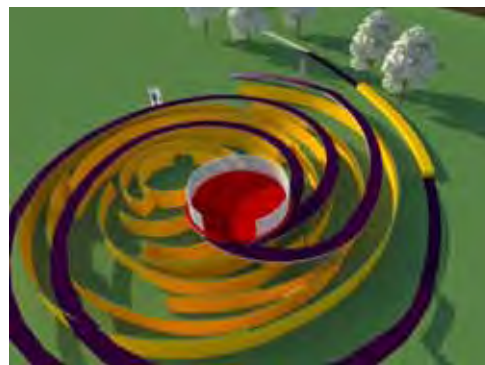
*Paredes:

- variação de altura
- variação de materiais

(tijolo, tijolo de vidro, acrílico, vegetação, Cortina de borracha, espelhos...)

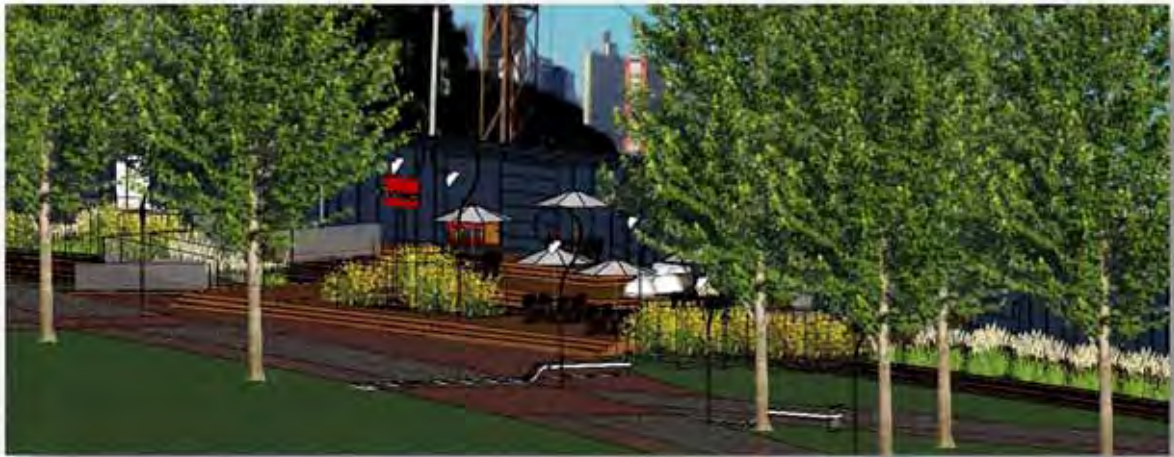


A Plataforma esta a 1,5m do solo.
Com escada, ponte maleável e mirante ao centro.



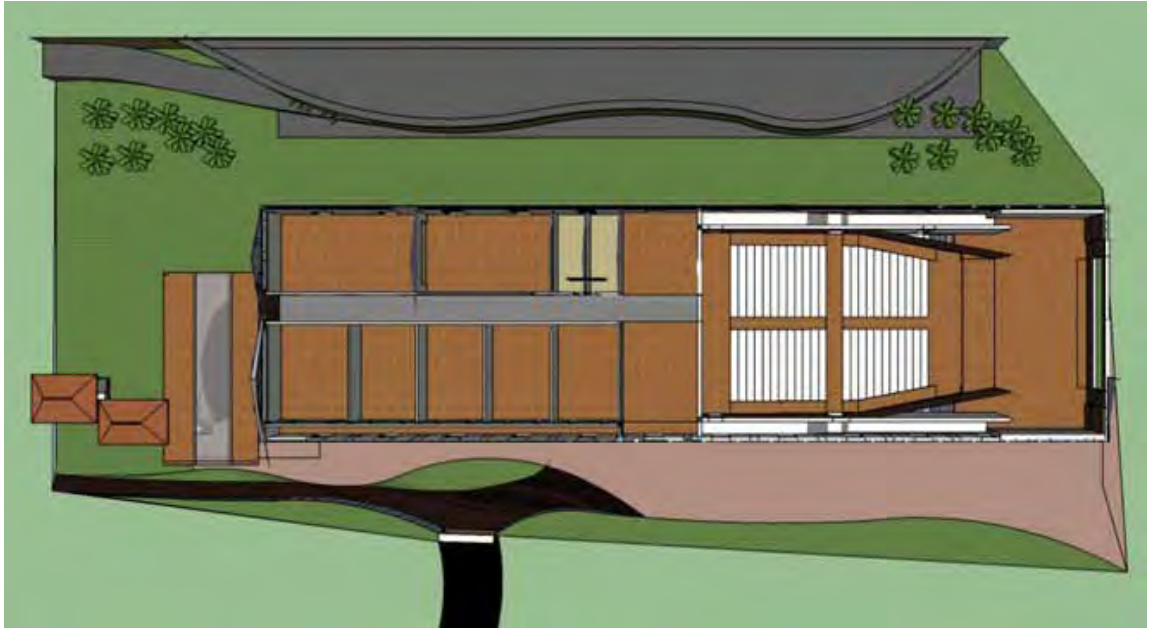
Restaurante



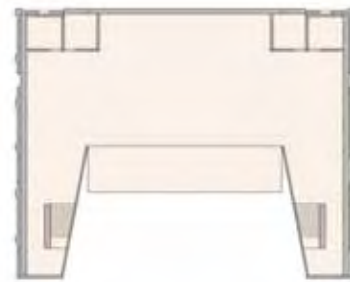
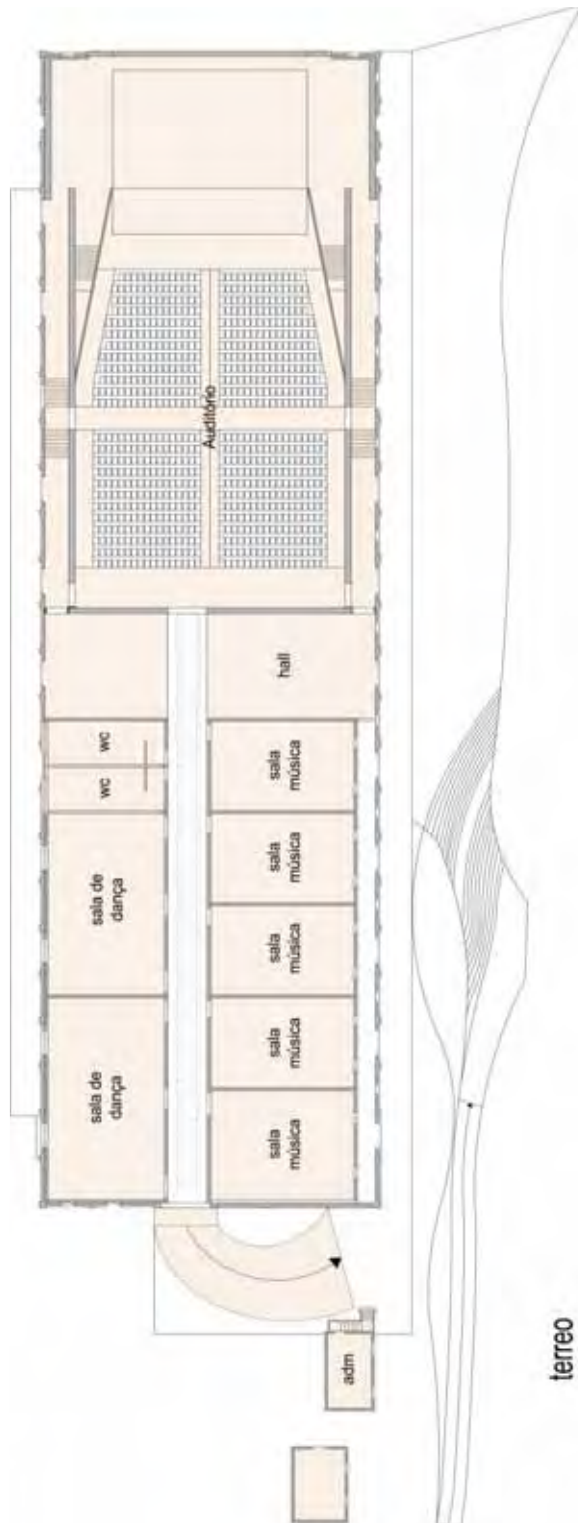




Oficina da Música:



Plantas oficina e ateliê



subisolo

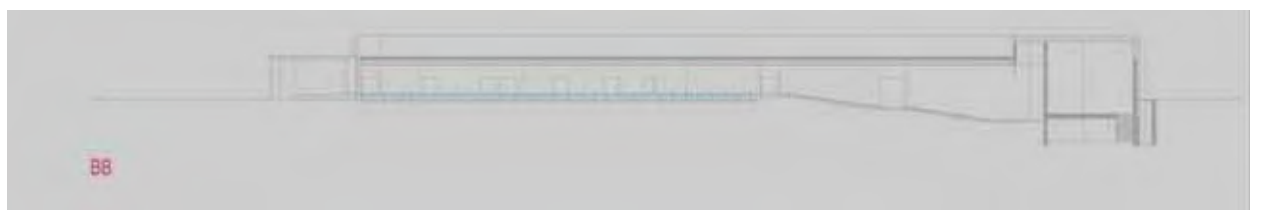
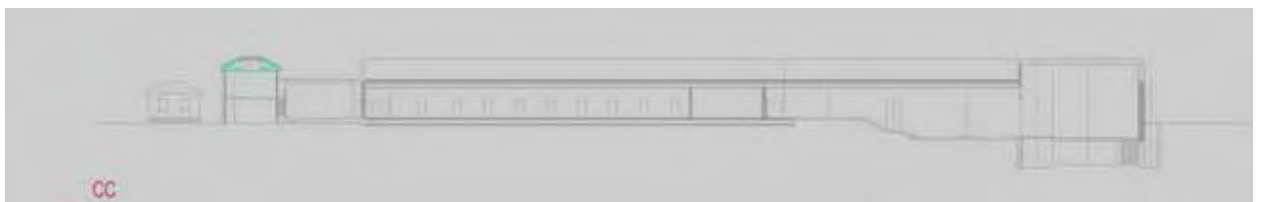


terreo



terren

Cortes



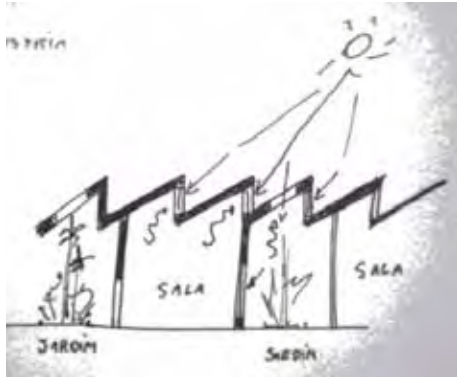


Aqui se vê bem como os caminhos do parque serão com formas orgânicas!





Indústria do Conhecimento e Museu da Indústria.

- Estrutura metálica independente,
- Fechamento com painéis isolante acústicos e térmicos,
- Janelas e portas de correr.
- Acabamento :
- Piso em cimento queimado ou o mais semelhante ao original da fábrica.
- Paredes antigas com tijolos expostos sempre que possível.
- Jardins com vegetação exuberante tropical.

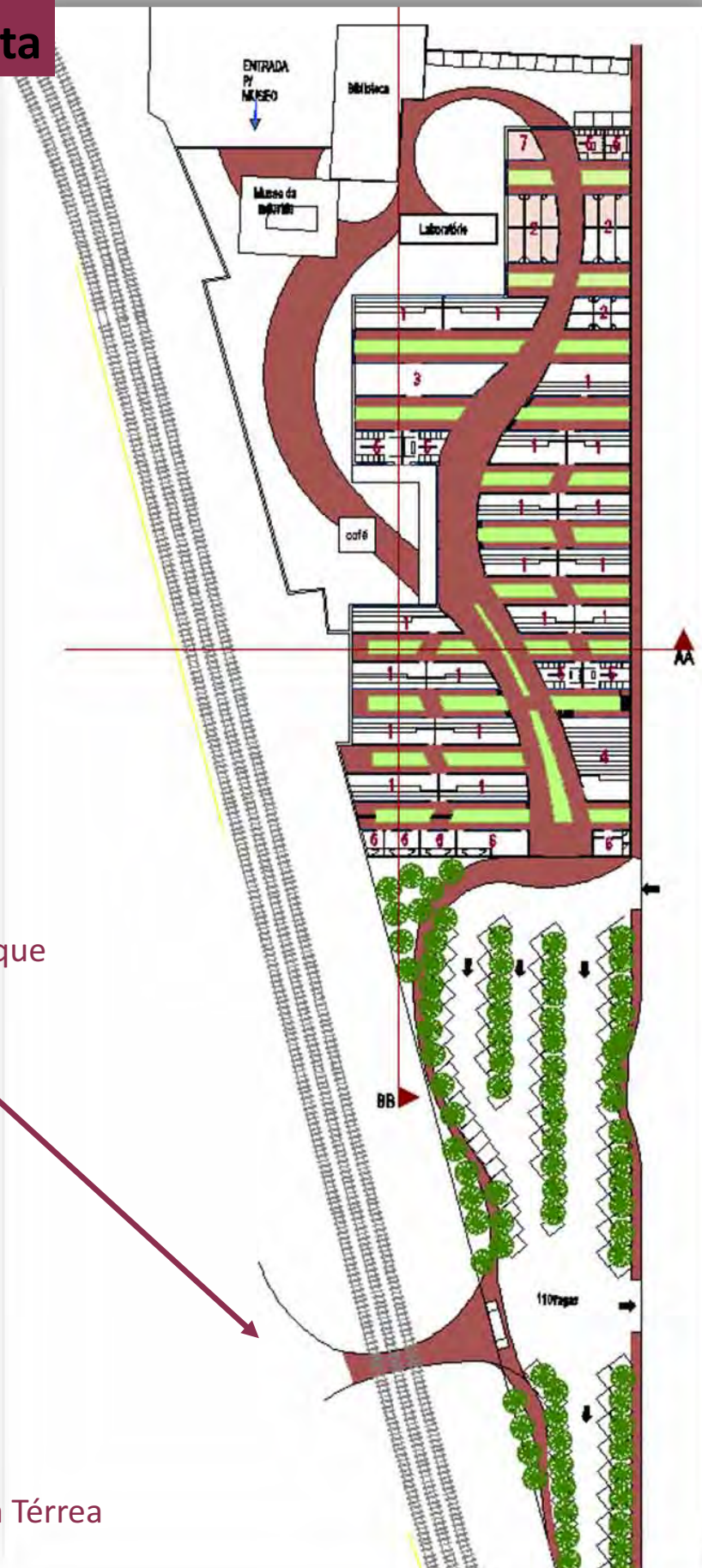


Planta

- 1 Sala de aula
- 2 Sala de Professores
- 3 Sala de estudo
- 4 Auditório
- 5 Sanitário
- 6 Administração/Diret./Com.
- 7 Cozinha

Conexão com o parque

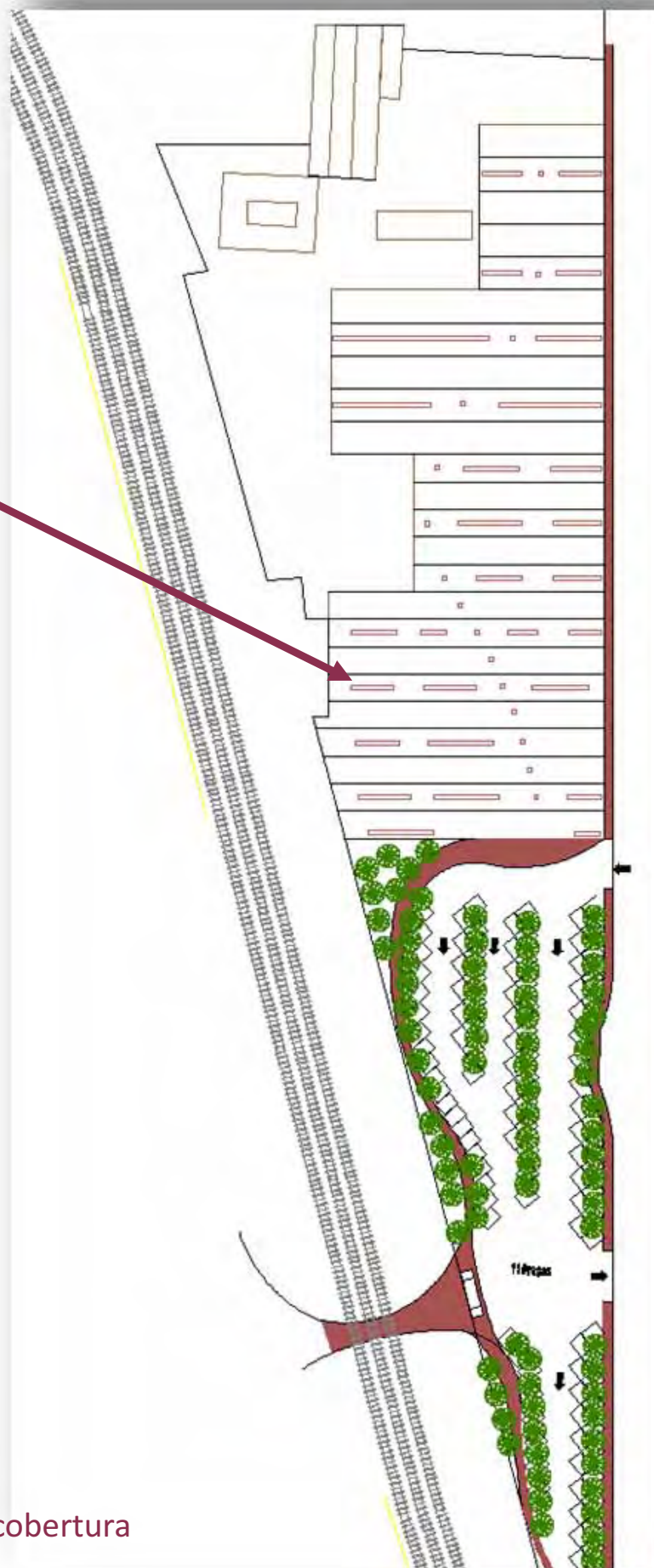
Planta Térrea



Aberturas zenitais



Planta de cobertura



Cortes



Representação parcial da fachada



Corte AA
Esc.: 1/100



Corte BB
Esc.: 1/100



Corte BB
Esc.: 1/100

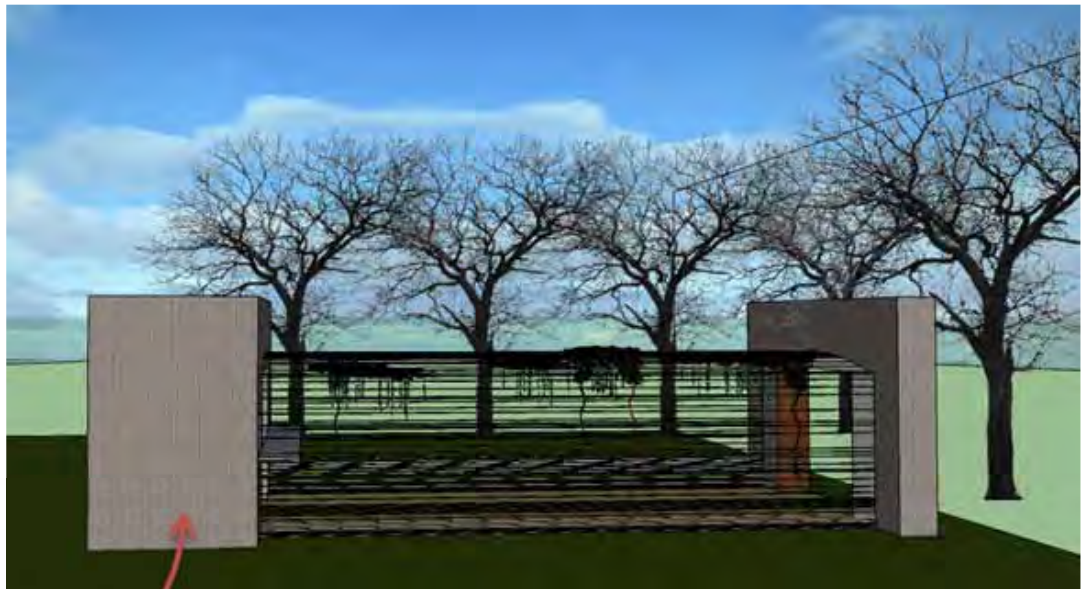
Portada



Pensei em uma releitura contemporânea

Das portadas da estação.

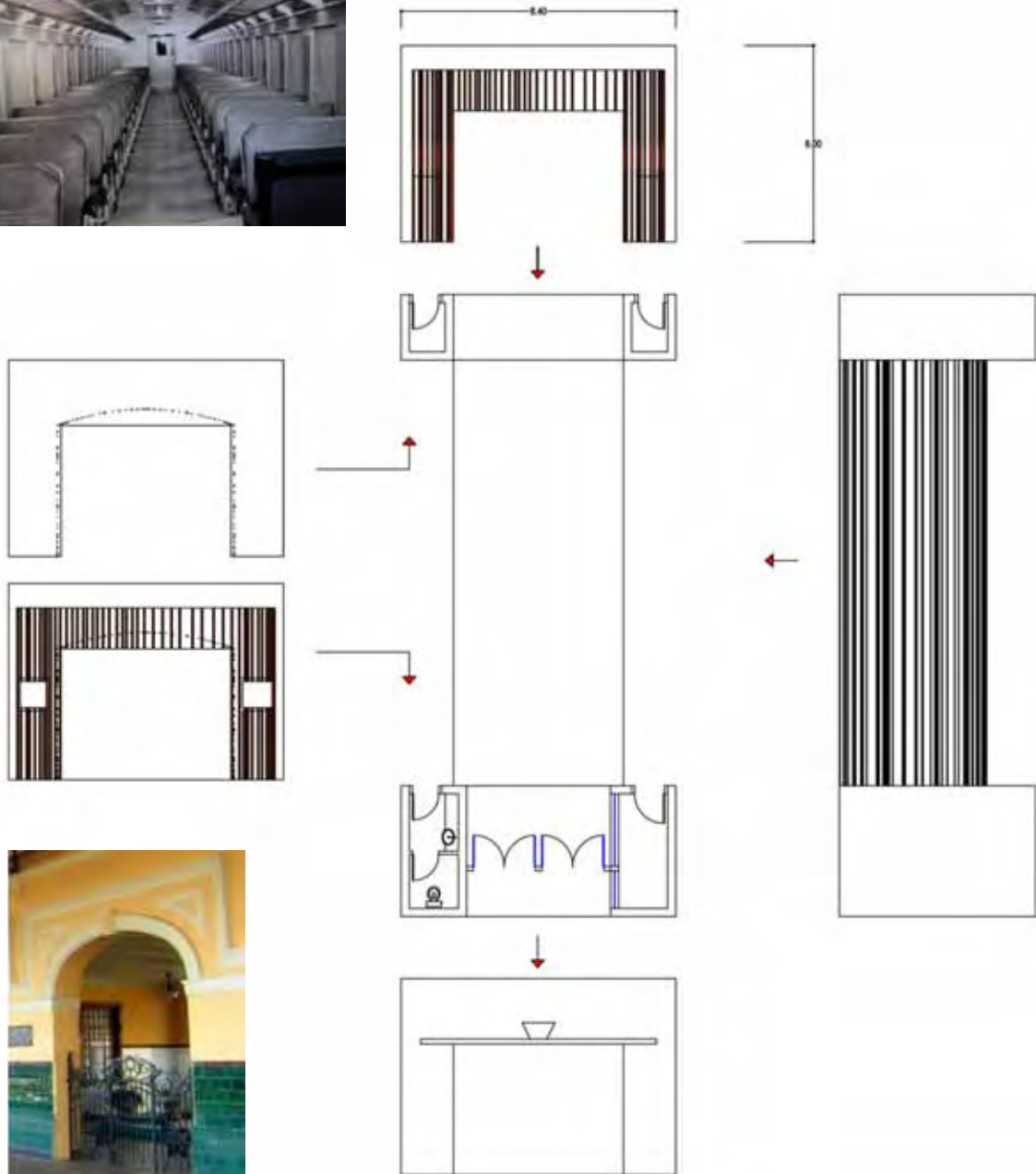
Com as proporções de um vagão e a imponência da entrada em um espaço por meio de algo muito sólido que ao mesmo tempo tem a leveza de um túnel de flores!



Armários de serviço ,Ex: para o jardim

Wc serviço e recepção

Portada



Metodologia:

Análise fotográfica local por meio de percursos sendo um sugerido pelo Pró memória e outro feito pelo orientando recriando caminhos pessoais conhecidos e assim demonstrando a influência dessa cultura preservacionista no cotidiano da população.

Consulta a bibliografia escolhida como suporte teórico, sendo esta escolhida como relevante em teses e livros ligados ao tema de preservação e reabilitação arquitetônica.

Consulta a projetos já executados como base para possíveis intervenções.

Ação projetual diretamente ligada ao edifício e lote de estudo visando sua valorização no que diz respeito a melhor aproveitamento das potencialidades da área.

Bibliografia:

(a bibliografia básica receberá acréscimos referentes a Reconexão da paisagem)

DEGLI ESPOSTI, Lorenzo, Chiara Mariateresa Donisi, Alina Lipiello, Federico Mazza, Chiara Toscani. *Stazione um sipario urbano*. Ed. Alinea

ALBERTI, Francesco. *Processi di riqualificazione urbana*. Ed. Alinea.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Hucitec, 1994

ARBONARA, GIOVANI. **Trattato di Restauro Architettonico**. V.I, V.II. Torinese: Torino, 1996

Viollet-Le-Duc, *L'architettura ragionata, estratti dal Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI au XVI siècle, a cura di M.A. Crippa, Milano, Jaca Book, 1982, voce "Restauro", pp.247-271;*

J. Ruskin, *The Seven Lamps of Architecture, London 1849, trad. it., Le sette lampade dell'architettura, Milano, Jaca Book, 1982, in particolare "La lampada della memoria", pp.209-230;*

C. Boito, *I restauri in architettura. Dialogo primo, in Questioni pratiche di Belle Arti, Milano, 1893, ora in Il nuovo e l'antico in architettura, antologia a cura di M.A. Crippa, Milano, Jaca Book, 1989, in particolare pp.107-126;*

C. Brandi, *Teoria del Restauro, Torino 1977, (1° ed. Edizioni di Soria e Letteratura, 1963), in part. pp.3-61, 77-80, 133-154;*

Teses:

ROHM, Sergio Antonio. FERREIRA, José Fabrício. **Texto : As barreiras condicionantes na evolução de São Carlos-UFSCar.**

Moureira, Daniele Couto. **Dissertação de mestrado: Arquitetura ferroviária e industrial. USP-São Carlos, abril 2007.**

FRANCISCO, Rita de Cássia. **Dissertação de Mestrado: As Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. USP-São Paulo 2007.**

PAULETO, Ludimilla Sandim Tidei de Lima. **Dissertação de Mestrado: Diretrizes para intervenções em edificações Ferroviárias de interesse histórico no estado de São Paulo. USP-São Paulo 2006**

Sites:

<http://www2.ufscar.br/home/index.php>
<http://www.sc.usp.br/>
<http://www.saocarlosaqui.com/acidade/historia.html>
<http://www.promemoria.saocarlos.sp.gov.br/>
<http://www.casadopinhal.org.br/quemsomos/estatuto.html>
[http://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Carlos_\(S%C3%A3o_Paulo\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Carlos_(S%C3%A3o_Paulo))
http://pt.wikipedia.org/wiki/Companhia_Paulista_de_Estradas_de_Ferro
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/scarlos.htm>
<http://www.thehighline.org/>

Bibliografia extra:

Küh ,Beatriz Mugayar .**Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação ,São Paulo:Ateliê Editorial:FAPESP:Secretaria da Cultura,1998.**

Bibliografia da historia d são Carlos:

DEVESCOVI, Regina C. Balieiro. **Urbanização e Acumulação – um estudo sobre a cidade de São Carlos. Arquivo de História Contemporânea – UFSCar, 1987.**

NEVES, Ary Pinto da. **São Carlos – na esteira do tempo. Álbum Comemorativo do Centenári da Ferrovia, 1984.**

TRUZZI, Oswaldo. **Café e Indústria - São Carlos: 1850 - 1950. Arquivo de História Contemporânea -UFSCar, 1986.**



