

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Faculdade de Ciências e Tecnologia – Campus de Presidente Prudente

ALINE PASSOS SCATALON

EM LINHA
REVITALIZAÇÃO DA ÁREA FERROVIÁRIA DE MARTINÓPOLIS

Presidente Prudente

2015

ALINE PASSOS SCATALON

Em Linha
Revitalização da área ferroviária de Martinópolis

Trabalho Final de Graduação apresentado junto ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como requisito parcial à obtenção do título de Arquiteta e Urbanista, sob orientação da Prof. Dra. Arlete Maria Francisco.

Presidente Prudente

2015

Agradecimentos

A realização deste trabalho só foi possível com o suporte de diversas pessoas, e vou agradecer algumas em particular.

A Deus, que deve estar sempre em primeiro lugar em qualquer agradecimento.

Aos meus pais, pela educação e suporte nas horas difíceis, pela motivação e por me fazerem acreditar que desistir jamais seria uma opção.

À minha irmã, que apesar dos momentos de irritações mútuas, foi ouvinte das minhas lamentações decorrentes de frustrações do mundo acadêmico e revisora dos textos científicos.

Às amigas que conquistei na faculdade, Bruna, Ingrid e Geovana, que fizeram até mesmo as madrugadas desesperadoras fazendo trabalhos se tornarem momentos divertidos e saudosos, dentro da medida do possível.

Por fim, aos meus professores, pelo aprendizado, principalmente à minha orientadora, pela disposição e pelas críticas, que ajudaram a compor o trabalho e ao professor Fernando Okimoto, pelo suporte na parte técnica e por responder um email desesperado com uma dúvida no projeto até mesmo em um sábado à noite.

Admiro os poetas. O que eles dizem com duas palavras a gente tem que exprimir com milhares de tijolos.

Vilanova Artigas

Resumo

Diante da situação de abandono e descaso da área correspondente ao complexo ferroviário de Martinópolis-SP, é criado um espaço que segrega e divide a cidade. Nesse conjunto, destacam-se as antigas instalações da indústria de beneficiamento de algodão, denominada Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA), que marca o período histórico da época de sua construção. A partir de estudos referentes ao patrimônio arquitetônico e ferroviário, bem como do desenho urbano, foi determinado o modo de intervir no espaço. Dessa forma, é proposta a requalificação da área deste conjunto. Para tal, serão utilizadas duas escalas. A escala maior se refere à relação dos elementos situados no complexo ferroviário, no qual são propostas diretrizes urbanísticas. Numa escala menor, é proposta a ocupação do edifício com caráter histórico e patrimonial em que se situava os antigos galpões da Sanbra.

Palavras-chave: Sanbra; Revitalização; Martinópolis-SP, Patrimônio Ferroviário Industrial.

SUMÁRIO

1. Introdução	7
1.1. Metodologia	8
2. Fundamentação teórica	11
2.1. Análise Urbana	11
2.2. O edifício e o espaço urbano	12
2.3. O edifício e o patrimônio histórico	15
3. Análises e levantamentos	18
3.1. Área de intervenção	18
3.2. Análise Morfológica	20
3.3. Levantamento da edificação	22
4. Referências projetuais	33
5. O projeto	39
5.1. Diretrizes urbanísticas	39
5.2. Projeto de intervenção no edifício	50
6. Considerações Finais	62
7. Referências	64

1. Introdução

Assim como quase todos os demais municípios do Oeste Paulista, Martinópolis tem como base de sua fundação a ferrovia. Atualmente, a cidade apresenta uma população total de 24.219 habitantes (IBGE, 2010).

Com a crise cafeeira no fim da década de 20, propiciou-se a cultura de algodão. Essa nova cultura motivou a “instalação de poderosas indústrias de descaroçamento ou de moagem do grão em várias cidades” (LEITE, 1972, p. 76). As indústrias beneficiadoras se implantaram na região da Alta Sorocabana no período de 1937 a 1983 (DUNDES, 1998). As primeiras usinas eram estrangeiras, sobretudo filiais de empresas norte-americanas. O algodão passou a representar uma das mais importantes atividades rurais da região, cujo auge corresponde ao período de 1939-1945. A Brazcot se instalou em Martinópolis em 1936. Suas instalações foram posteriormente adquiridas pela Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA).

A SANBRA foi uma empresa exportadora de algodão, conhecida também por seus óleos alimentícios. Com 13 unidades, era a segunda indústria com maior número de unidades na região (DUNDES, 1998). Hoje, a SANBRA foi incorporada pela Bunge e mantém a maioria das suas marcas.

A queda da produção algodoeira da região fez com que as indústrias de beneficiamento desse produto também entrassem em decadência. Se, em 1955, existiam 52 usinas de beneficiamento e depósitos na região da Alta Sorocabana, já em 1965, apenas 29 permaneceram. Para evitar o desaparecimento dessas usinas, foi incentivada a cultura de amendoim em substituição à do algodão (LEITE, 1972).

Houve o encerramento definitivo das atividades da Sanbra em Martinópolis em meados da década de 80. No entanto, a empresa já não atuava mais no beneficiamento do algodão. Com essa desativação, suas instalações ficaram abandonadas, gerando um

espaço remanescente em área central, dotado de características patrimoniais e históricas.

Com a decadência do transporte ferroviário, houve a desativação da estação da antiga Estrada de Ferro Sorocabana em outubro de 1996. Os trens e locomotivas continuaram circulando pela ferrovia, porém sem realizar parada em Martinópolis. A empresa foi privatizada em 1998 e o consórcio internacional que a adquiriu declarou que, a partir de então, concentraria suas políticas no transporte de carga (DALTOZO, 1999, p. 183).

Com isso, não só foi configurado o fim da estação ferroviária, mas de todo o complexo que ela envolvia. Atualmente, a ferrovia não está completamente desativada, pois ainda circulam trens de carga, porém, com uma frequência bem baixa.

Nesse contexto, propõe-se um projeto de requalificação da área complexo ferroviário caracterizada pelo patrimônio histórico e arquitetônico ferroviário. Pretende-se atingir esse objetivo por meio de uma intervenção que propicie o desenvolvimento sustentável, baseado nos aspectos sociais, econômicos e ambientais. Para tal, numa escala maior, serão propostas diretrizes urbanísticas. Numa escala menor, será proposto o uso da área correspondente às antigas instalações da Sanbra, considerando que ela pertence ao complexo

ferroviário, a fim de resgatar historicamente um patrimônio ferroviário e industrial que está abandonado e sendo cada vez mais deteriorada pelo tempo.

Com isso, almeja-se promover a integração espacial e social das duas partes da cidade que estão atualmente divididas. Esta segregação é representada pela linha férrea (a tradicional noção do ‘aquém-linha’ e ‘além-linha’).

1.1. Metodologia

Para a fundamentação teórica, foram formados dois módulos de estudo. O primeiro módulo corresponde ao modo de leitura do espaço urbano, que se subdivide em dois eixos: análise urbana, apoiado pelos textos de Del Rio (1990), Cullen (1996), Lynch (2002), Lamas (1993) e Panerai (2006) e o estudo da relação do edifício com o espaço urbano, fundamentado pelos textos de Kanashiro (2004) e Leite (2012). O segundo módulo corresponde ao modo de intervir no edifício e complexo ferroviário composto pelo entorno, com base nos conceitos de patrimônio e preservação, fundamentados pelo texto de Khul (1998).

Com relação à análise urbana da área, identificaram-se os seguintes temas para o estudo da morfologia urbana:

- História: como parte da leitura da cidade, é necessário entender sua relação com o passado, pois reconhecer a cidade como produto do jogo de ações de processos econômicos e políticos é um entendimento muito limitado (LAMAS, 1993, P.26). Para tanto, foram utilizados os textos de Daltozo (1999), Dundes (1998) e Leite (1972).

Crescimento: de acordo com Panerai (2006, p. 51), é o “conjunto de fenômenos de extensão e adensamento apreendidos de um ponto de vista morfológico, isto é, a partir de sua inscrição material no território”. De acordo com o autor, a situação atual do aglomerado urbano é insuficiente para a realização de qualquer análise, já que a cidade deve ser considerada a partir de sua evolução. Assim, entender o processo de crescimento urbano é também entender a própria cidade. O estudo do crescimento foi realizado através da análise de evolução do entorno da área de estudo, por meio das imagens de satélites.

- Forma: Lamas (1993, p. 26) afirma que a forma urbana é resultado da produção voluntária do espaço, ao passo que os

processos históricos são determinantes na medida em que se materializam nela. O autor a define como:

[...] aspecto da realidade, ou o modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativamente à materialização dos aspectos de organização funcional e quantitativa e dos aspectos qualitativos e figurativos. A forma sendo o objetivo final de toda a concepção, está em conexão com o desenho. (LAMAS, 1993, p. 44).

Assim, a constituição da forma se define de acordo com a disposição dos elementos morfológicos no espaço. Cabe ressaltar que é o modo de organização desses elementos que varia, pois os elementos em si se repetem – sempre haverá a rua, a praça ou o edifício. Entretanto, é sua articulação que vai definir a variedade entre os aglomerados urbanos. Para melhor compreensão do tema, o autor sugere o estudo dos elementos morfológicos separadamente, que são: o solo, o edifício, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado, a rua, a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano.

O estudo da forma foi realizado por meio da análise morfológica da área de estudo identificada.

- Levantamento da edificação: A necessidade de elaboração de um levantamento da edificação com valores patrimoniais surge da importância de sua investigação prévia, para que, junto com o conhecimento teórico das técnicas de restauro, seja possível realizar uma intervenção pertinente.
- Análise visual: É realizado a fim de compreender a relação da área com a cidade. Neste caso, é interessante a fim de realizar o estudo do entorno, assim como identificar a estrutura de alguns dos elementos morfológicos. De acordo

com Cullen (1996), há três aspectos que devem ser considerados para leitura do espaço: óptica, local e conteúdo. O aspecto óptico diz respeito aos percursos, e dele é apreendido o conceito de visão serial: “a paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas” (CULLEN, 1996, p. 11). O aspecto local está vinculado às relações existentes perante a posição ocupada no espaço. E, por último, o conteúdo está relacionado à própria constituição da cidade (como cor, textura, escala, estilo, natureza, etc.).

2. Fundamentação teórica

2.1. Análise Urbana

De acordo com CUTLER & CUTLER (1983, p. 81) ¹ apud DEL RIO (1990), desenho urbano é definido como “a disciplina que lida com o processo de dar forma e função a conjuntos de estruturas, bairros inteiros ou à cidade em geral”. Constitui-se em um processo, não em um produto acabado e deve ser entendido como uma atividade de planejamento por se desenvolver ao longo do tempo. Ordenadas de modo crescente, Lamas (1993) determina que as escalas do desenho urbano sejam: a setorial, referente às ruas; a dimensão urbana, correspondente à escala do bairro; e a dimensão territorial, em relação à escala da cidade.

O desenho urbano pressupõe o domínio da morfologia urbana, que corresponde ao estudo da forma física da cidade e à sua história. Esse último sendo equivalente ao seu processo de formação, já que faz uma ponte com os fenômenos que lhes deram origem. Está embasada na divisão do meio urbano em partes e na sua articulação,

pois é o seu conjunto que define o espaço urbano (DEL RIO, 1990). Assim, ela se propõe a investigar as especificidades de cada uma dessas partes da cidade, e sua importância consiste em:

[...] compreender a lógica da formação, evolução e transformação dos elementos urbanos, e de suas inter-relações, a fim de possibilitar-nos a identificação de formas mais apropriadas, cultural e socialmente, para a intervenção na cidade existente e o desenho de novas áreas. (DEL RIO, 1990, p.85).

O autor ainda sugere que a morfologia urbana possa ser dividida com base em três níveis: o coletivo, que trata da estruturação da cidade; o comunitário, mais referente aos bairros e o que os diferencia; e o individual, que corresponde às residências e seu entorno. De certo modo, isso se aproxima da divisão de escalas de Lamas (1993), citadas anteriormente.

De acordo com Panerai (2006), a análise da morfologia urbana pode ser feita com base nos seguintes temas: Território; Crescimento; Tecido Urbano; Traçados e Hierarquias; Tipologias dos elementos urbanos; e Articulações.

Deve-se reconhecer a relevância da análise urbana para compreender que a cidade contemporânea é um produto das relações

¹ CUTLER, Lawrence & CUTLER, Sherry. “Recycling Cities for People: The Urban Design Process”. Nova Iorque: Van Nostrand-Reinhold, 1983.

históricas, que acontecem em escalas diversificadas. O desenho adequado da cidade contemporânea deve ser composto a partir de sua leitura, suas morfologias e processos de formação, com base no âmbito histórico, econômico e social (LAMAS, 1993, p. 28).

Lynch (2002) afirma que a qualidade de um local deriva da combinação do ambiente físico e da sociedade que o ocupa. É possível alterar o ambiente com a mudança da sociedade, sendo que o contrário não acontece. Para o autor, um pensamento comum é que a forma do aglomerado populacional (o “ambiente físico”) seja encarada como o padrão espacial que os objetos físicos formam ao estarem inseridos na cidade, de modo permanente - como edifícios, ruas, serviços públicos, colinas, rios e árvores (LYNCH, 2002). Essa é uma ideia equivocada por ser incompleta. A forma dependerá também do modo como as pessoas interagem no ambiente. Ela é resultado da produção espontânea do espaço e influencia o modo de viver dos habitantes, já que está ligada ao comportamento, apropriação e utilização do espaço.

Assim, para intervir no espaço de modo mais apropriado é necessário realizar uma análise da cidade como um todo, a fim de entender a ligação entre a área de atuação e seu entorno. Dessa forma, pretende-se obter uma intervenção consciente que leve em consideração às especificidades do entorno e necessidades da

população, a fim de eleger a melhor forma de intervir no espaço elegido.

2.2. O edifício e o espaço urbano

De acordo com Kanashiro (2004), a palavra urbanismo é considerada recente e deriva da expansão correspondente à sociedade industrial. O processo de crescimento da cidade, decorrente de uma rápida industrialização, fez com que a nova classe operária se aglomerasse em instalações muitas vezes precárias de condições sanitárias. Esse contexto caótico fez com que surgissem várias correntes de pensamentos urbanísticos que propunham modelos e planos para reorganizar a cidade, agora industrializada. Esse panorama resultou na publicação da “Carta de Atenas”, fruto do IV CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933), em que a organização da sociedade era reduzida a quatro funções-chave, autônomas entre si: trabalhar, habitar, circular, recrear. A arquitetura moderna tinha a intenção de ensinar as pessoas como elas deveriam viver, com espaços impostos que não eram apropriados pelo homem. Nesse sentido, o homem não participa desses processos, já que o Modernismo estabelece um homem

universal. Este é um estilo que não se preocupa com o usuário, que são generalizados. Os conflitos entre os usuários e os ambientes modernistas são devidos à insatisfação da rigidez do ambiente (sem personalidade) e até mesmo aos problemas estruturais, não tão incomuns.

A partir dos anos 60 surgiram críticas quanto à apropriação dos usuários em relação às obras que faziam parte do Movimento Moderno. De acordo com Del Rio (1990), o modernismo não foi muito bem aceito, em função do descontentamento que gerou em seus usuários. A generalização do modernismo bate diretamente de frente com a subjetividade, que não deveria ser ignorada. Nesse contexto, o autor ainda afirma que surgiram novos estudos, culminando em uma nova forma de pensar, contrariamente ao seu antecessor, o Movimento Moderno. Já que a arquitetura é consequência da experiência passada e da associação emotiva para sua percepção e criação, a arquitetura Pós-Moderna parte dessa nova interpretação dos símbolos e linguagens tradicionais.

O movimento do Pós-Moderno foi facilmente aceito pelo público, talvez devido ao forte apelo pelos símbolos já conhecidos. Essa popularização do pós-moderno culminou na popularização do próprio urbanismo, de um modo mais consciente, ao passo que estabelece uma ligação com o passado e o patrimônio instalado, ou

seja, o interesse do passado ao Urbanismo despertado pela corrente Vernacular e pela Pós-Moderna – a redescoberta do passado.

A rejeição do movimento modernista pela falta de apropriação culminou numa mudança de valores que levou a formulação da Nova Carta de Atenas (1998), já que “o panorama de mudança questionava a qualidade do ambiente construído de nossas cidades baseada na ideia desenvolvimentista, que desconsiderava valores da população, a complexidade da vida urbana, do patrimônio histórico, da integração e inter-relação entre as funções e atividades humanas, a importância das redes sociais estabelecidas, dos valores afetivos e de tantos outros” (KHUL, 1998, p. 35).

Os princípios da Nova Carta de Atenas evidenciaram novos pontos-chave: promover competitividade econômica e emprego, favorecer coesão social e econômica, melhorar o transporte e promover desenvolvimento sustentável e a qualidade de vida. Ou seja, por meio desses quatro princípios é evidenciada a inclusão da preocupação com um novo conceito: as cidades sustentáveis.

Cabe ressaltar que a noção de sustentabilidade deve estar fundamentada nos âmbitos econômico, social e ambiental. “O desenvolvimento urbano sustentável impõe o desafio de refazer a cidade existente, reinventando-a. De modo inteligente e inclusivo” (LEITE, 2012, p. 06). Os parâmetros de sustentabilidade não devem

se limitar à sustentabilidade verde, mas deve englobar os aspectos sociais. O autor ainda ressalta que uma cidade sustentável é muito mais que um conjunto de edificações sustentáveis.

O século XX foi palco de muitas transformações, decorrente dos processos de reestruturação industrial, que deixaram marcas no tecido urbano (MARQUES; SOUZA, 2004). Leite (2012) discute a função de espaços centrais das cidades que foram perdendo suas funções ao longo dos anos e transformaram-se em territórios disponíveis e oportunos. Nesse sentido, é mais interessante reinventar a cidade, pensando na reciclagem e reestruturação de espaços subutilizados, do que a expansão e crescimento sem limite: “As áreas industriais obsoletas se tornam alvo de grandes projetos urbanos, (...) como concentradoras de estratégias de intervenção no espaço ora degradado e subutilizado” (LEITE, 2012, p. 09). A cidade deve planejar seu crescimento, e não ser refém dele.

Nesse sentido, é pertinente o conceito da cidade compacta, com base na função social da propriedade, a partir da otimização da infraestrutura da cidade e diversidade de usos bem como a compacidade do território e densidade qualificada. Com isso, se propicia a interação social, que é desejável para a qualidade da cidade, já que traz a noção de comunidade.

É necessário entender a forma de ver a cidade, com base nos paradigmas por trás da cidade contemporânea e, nesse contexto, identificar o papel do arquiteto na intervenção.

Em relação ao Desenho Urbano, a contribuição da arquitetura como disciplina de análise e concepção do espaço vai além de produzir edifícios com qualidade, ela confere capacidade de entendimento e de confronto dos problemas de planejamento, usando como ferramentas a sensibilidade ao sítio e entorno, a inventividade, capacidade de síntese e visão global dos problemas (LAMAS, 1993).

Este é o século das cidades e a situação atual é de mudança de paradigma (LEITE, 2012). É preciso pensar num projeto com base em novos costumes, sem um sentimento de saudosismo e apego a costumes que talvez não façam mais sentido ou mesmo não existam mais.

Segundo Leite (2012), as cidades devem ser reinventadas, porque o território já está consolidado e não haverá mais a criação de cidades como acontecia antes, para que sejam aplicados os projetos urbanos de estruturação. Portanto, é necessário voltar a cidade para dentro de si mesma. A reciclagem de territórios é mais interessante que o crescimento desordenado da cidade.

Nesse contexto, introduz-se a ideia de clusters como instrumento estratégico de regeneração urbana e reestruturação produtiva:

Na procura por novas estratégias e da preocupação pelo desenvolvimento das cidades, os *clusters* foram selecionados como um instrumento com potencial de transformação (...). Isto porque podem ser polos geradores de requalificação de áreas em processo de reestruturação produtiva, devido ao forte impacto que causam no entorno (MARQUES; SOUZA, 2004, p. 59).

Cabe destacar o âmbito econômico que é abordado por meio desse contexto. Leite (2012) afirma que por meio da inovação e diversidade de funções a vida econômica se desenvolve. A atividade econômica deve ainda ser voltada a vocação do território, explorando-se os “valores locacionais, aliados a políticas de desenvolvimento econômico e urbano local e a gestão urbana eficiente” (LEITE, 2012, p. 13).

Portanto, o projeto deve levar em consideração aspectos sociais, econômicos e ambientais, de modo a promover o desenvolvimento sustentável da cidade como um todo. É preciso propor um novo uso para espaços, caracterizados por KHUL (2009, p. 38) como:

(...) edifícios, ou inteiros complexos, estavam (e estão) sob constante ameaça pela sua obsolescência funcional, pelo crescimento das cidades e pela pressão especulativa imobiliária.

Nesse contexto de reconfiguração de uma área, indiscutivelmente necessário, é preciso que sejam consideradas o patrimônio instalado, de modo que seja estabelecida uma ligação com o passado.

2.3. O edifício e o patrimônio histórico

De acordo com KHUL (1998), foi somente a partir do renascimento, com o *Quattrocento* que se começou a consideração e estudo pelas edificações antigas. A partir de então começaram as discussões sobre as formas de intervenção, surgindo duas posturas extremas entre si, a fim de evitar que as intervenções ou adições sejam confundidas com a obra original. Tais intervenções miméticas podem ser denominadas como Ripritismo, seguindo o estilo do pré-existente. Nesse sentido, existem algumas teorias e posturas criadas sobre o restauro que devem ser consideradas:

Na Itália, Viollet-le-Duc foi criador da teoria conhecida como “Restauro estilístico”, em que era recomendada a retirada de quaisquer adições, pois as intervenções deveriam ser baseadas no mimetismo e “estilo puro” Quanto a isso, a crítica que existe é que

era almejado um modelo ideal que talvez nunca tenha existido (Khul, 1998).

John Ruskin difundiu na Inglaterra a teoria do “Restauro românico”, em que deveriam ser consideradas todas as transformações do edifício. A atitude adotada deveria ser de contemplação, com base na ideia de que qualquer intervenção é falsa, como uma renúncia à obra. Nesse sentido, Khul (1998) cita que Ruskin afirma ser “impossível, tão impossível quanto ressuscitar os mortos, restaurar qualquer coisa que tenha sido grande ou bela em arquitetura”.

Como uma postura intermediária entre as duas últimas citadas, que se caracterizam por serem visões extremas, Camilo Boito criou a teoria do “Restauro Moderno”. Essa postura critica o restauro (evitar renovações e adições) e condiciona a intervenção, quando necessária, a ser diferenciada da obra original. Introduz a ideia de tratar os monumentos como documentos da história da civilização, a preservação das adições e modificações feitas ao decorrer do tempo, assim como a conservação das marcas próprias da passagem de tempo, conhecida como pátina (KHUL, 1998).

A Carta de Restauro de Atenas, resultado de uma reunião internacional em 1931, é reflexo das ideias difundidas por Boito, é um importante documento que abordou e definiu conceitos quanto à

preservação de monumentos históricos. Com ela, se inicia a preocupação com a preservação da paisagem, em relação ao conjunto da obra e introduz a ideia de manter a ocupação do edifício.

No ano seguinte, foi publicada a Carta Del Restauro Italiana, em que foi dado mais relevância aos valores históricos e documentais do que os elementos formais e a recomendação de evitar acréscimos miméticos, com base na diferenciação da intervenção em relação ao original. Ela é reflexo da teoria criada por Gustavo Giovannoni, denominado como “Restauro científico”, uma reelaboração da teoria de Boito. Segundo Khul (1998), essa postura foi muito difundida no período entre guerras.

A autora ainda afirma que a Carta de Atenas (1933) é reflexo das ideias do Modernismo e renega a herança do passado. O documento discute qual a pertinência dos “monumentos” na conjectura atual, em detrimento dos acessos. Nesse contexto, há uma diferença quanto ao modo de agir dos arquitetos brasileiros modernistas, que defendiam a criação contemporânea associada à preservação, que é um grande desafio de atuação.

Na década de 40 é criada uma nova teoria, denominada “Restauro crítico”, que é influenciada pela destruição generalizada ocasionada pela pós II Guerra Mundial. Os principais teóricos são: Roberto Pane, Césare Brandi, Pietro Gazzola e Renato Bonelli e

Giulio Carlo Argan. Perante um cenário em que diversos monumentos estavam destruídos pela guerra, houve a necessidade de repensar e avaliar o que era mais relevante: o aspecto histórico ou estético, tendo como base o estado do monumento (Khul, 1998).

Entretanto, deve-se considerar que há um ponto negativo quanto à distinção da intervenção em relação ao edifício pré-existente, imprimindo a marca da contemporaneidade, que é uma postura defendida por Boito e Giovanoni: edifícios já restaurados que necessitem de nova restauração seriam transformados em uma

colcha de retalhos (em relação à diversidade de estilos que estariam presentes num mesmo edifício).

Em meio a tantas teorias e posturas quanto às técnicas de restauro, conclui-se que uma técnica não inviabiliza a outra, mesmo sendo contrárias. Deve ser analisada cada situação. A mesma postura pode ser mal aplicada em um caso e bem aplicada em outro. Não há uma ou outra postura correta, e sim uma postura correta para determinada situação, o que faz alusão aos princípios do Restauro crítico.

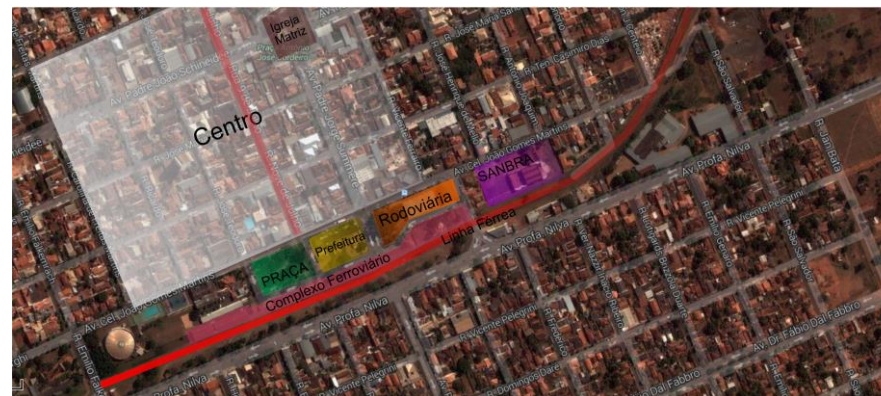
3. Análises e levantamentos

3.1. Área de intervenção

Quanto ao crescimento, são configuradas certas divergências entre os dois lados da cidade. Considerando como divisor a linha férrea, o crescimento aconteceu de forma mais acentuada na porção norte da cidade. É possível justificar essa desigualdade por meio da localização dos estabelecimentos citados, ao norte da linha férrea. Como razões para isso pode ser citado a influência da fachada frontal da estação ferroviária estar voltada para este lado. Isso evidencia o caráter divisor da figura da linha férrea em relação ao crescimento.

A área correspondente às antigas instalações da Sanbra está situada num contexto marcadamente relevante para cidade, em relação aos âmbitos históricos e patrimoniais do município. Em suas imediações, estão localizados: a principal praça da cidade; o edifício da prefeitura; a rodoviária; o centro comercial da cidade, a estação ferroviária e todo o complexo formado por ela, como as antigas residências dos ferroviários e alguns prédios que eram usados como depósito (Figura 1).

Figura 1: Área de intervenção e entorno.

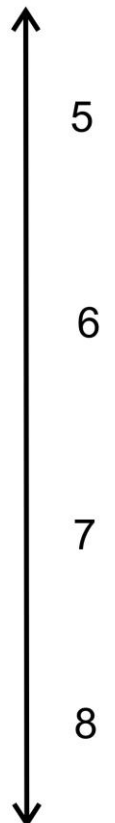
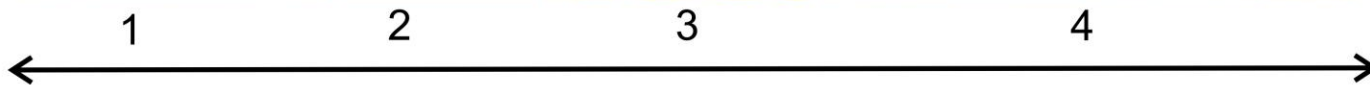


Fonte: Google Maps. Modificado pela autora.

É clara a formação de um eixo com características históricas e patrimoniais, com a existência de dois corredores históricos paralelos à linha férrea. Desse modo, cada eixo gera uma leitura ótica de visão serial (Figura 2).

Segundo Cullen (1996), a visão serial de um percurso está ligado ao aspecto ótico. É preciso explorar um determinado percurso para apreender a sensibilidade proveniente de uma paisagem urbana, que poderá fornecer como resultado uma sucessão de imagens repletas de significados. É uma forma subjetiva de ler a cidade.

Figura 2: Eixos históricos.



Fonte: Google Maps. Modificado pela autora.

Esquematisados na Figura 2, o caminho representado pela cor vermelha tem início na praça principal da cidade, passa pela prefeitura, rodoviária e, finalmente, chega às antigas instalações da SANBRA. O caminho representado na cor laranja, situado aos fundos da estação ferroviária, começa nos antigos galpões de depósito da ferrovia (atualmente ocupado pelas instalações do Programa Espaço Cidadão), passa pela praça de alimentação criada pela Prefeitura Municipal (a fim de regularizar trailers e vendedores ambulantes de alimentos), pela estação ferroviária, pelas antigas residências dos ferroviários, culminando nos fundos da SANBRA. Este último caminho descrito é menos retilíneo, pois possui alguns desdobramentos durante o percurso.

Por meio desses caminhos fica comprovada a importância histórica e patrimonial de todo o entorno, que não se limita às antigas instalações da SANBRA. Deve ser entendido como um complexo.

3.2. Análise Morfológica

O critério utilizado para a determinação do recorte da área de estudo foi baseada nas vias principais que circundam a área do

complexo ferroviário (Figura 3). A partir da definição do recorte (Figura 4), foi realizado o estudo de gabarito e de uso da área.

O gabarito predominante na área é de até 2 pavimentos, sendo que o máximo atingido é de 3 pavimentos. Ou seja, a área não é caracterizada pela verticalização (Figura 5).

O mapa de uso (Figura 6) mostra a clara influência da linha férrea como divisor da cidade. Acima da linha a presença do uso comercial e de serviço é bem maior em relação à porção abaixo da linha, onde é predominante o uso residencial. A diferença de desenvolvimento também pode ser atribuída à localização do centro comercial da cidade estar nessa região.

Figura 3: Mapa de vias principais.



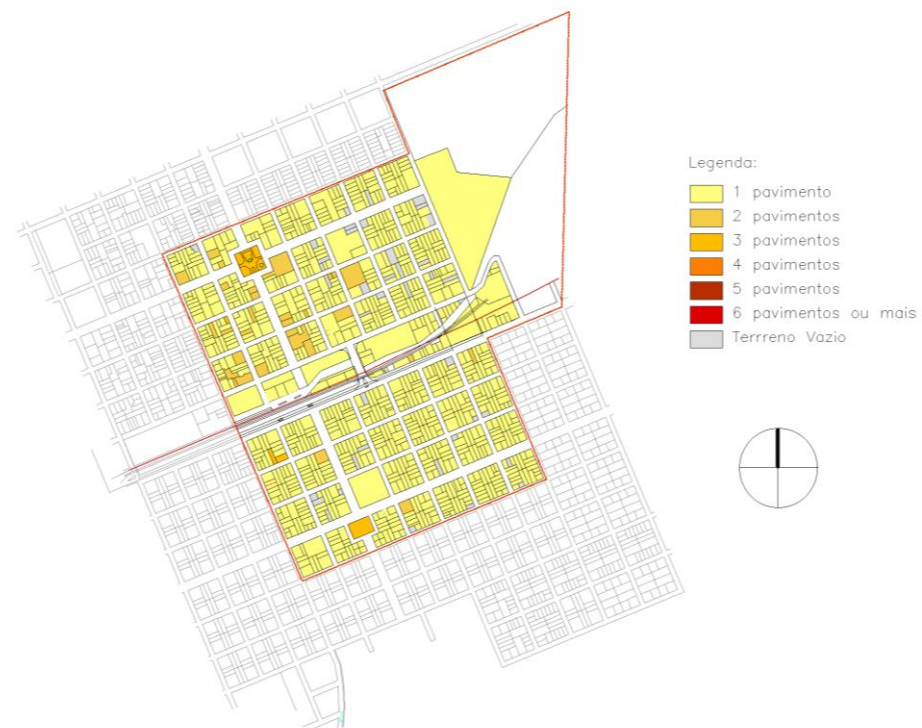
Base: Google Maps. Modificado pela autora.

Figura 4: Recorte da área de estudo.



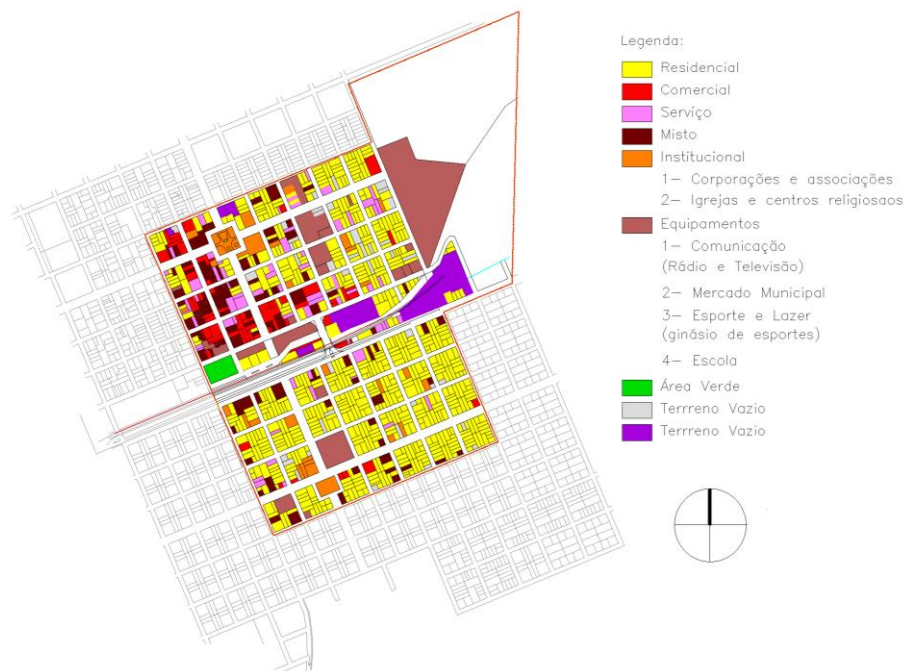
Base: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Martinópolis. Modificado pela autora.

Figura 5: Mapa de gabarito.



Base: Mapa da Prefeitura de Martinópolis. Modificado pela autora.

Figura 6: Mapa de uso



Base: Mapa cedido pela Prefeitura de Martinópolis. Modificado pela autora.

Um ponto relevante que se abstrai do mapa de uso é que a área verde se resume a apenas uma quadra, que corresponde a Praça Getúlio Vargas. Essa é a principal praça da cidade. Isso demonstra a carência por espaços de lazer ou áreas verdes.

3.3. Levantamento da edificação

Foi realizado um levantamento em livros e jornais disponíveis a fim de levantar imagens da edificação original.

Por meio das fotografias foi possível fazer uma comparação com o estado atual do edifício a fim de concluir se houve modificações na edificação, como adições ou remoções. As comparações das imagens de satélite da área também serviram de base.

Por fim, foi realizada a visita à área de estudo no intuito de realizar o levantamento fotográfico. A prefeitura de Martinópolis disponibilizou uma planta com a locação do edifício. Porém, além de estar desatualizada (o edifício da planta sofreu transformações que não estão representadas), ela é incompleta, pois não foram consideradas as aberturas da edificação ou até mesmo espessura das paredes ou divisões externas. Portanto, foi necessário realizar uma medição para atualizar a planta assim como locar as aberturas.

Ainda, foi necessário levantar a topografia do terreno. Esse procedimento foi realizado por meio de uma ferramenta fornecida pelo Google Earth.

De acordo com a Fundação Bunge, a empresa Cavalcanti&Cia é adquirida pela Bunge em 1923. Posteriormente, a empresa adquirida mudaria seu nome para Sanbra, tornando-se a primeira empresa da Bunge no segmento de oleaginosas.

No início centrava-se na negociação de fibras de algodão, mas, ao longo de sua trajetória, investiu nas mais variadas matérias primas visando a extração de óleo comestível. (...) A Sanbra constituiu unidades industriais por todo o país, investiu em tecnologia e consolidou-se no processamento de soja. (Centro de Memória Bunge, 2014).

Em 1994, a Sanbra é extinta, acompanhando as fusões das empresas do grupo Bunge.

As instalações da Sanbra em Martinópolis foram inicialmente ocupadas pela Brazcot, em 1936. Foi somente nos anos 40 que o prédio foi adquirido pela Sanbra.

Em função da crise de algodão e das estratégias da empresa, a Sanbra encerrou definitivamente suas atividades em Martinópolis em meados da década de 80, deixando suas instalações ociosas até os dias atuais.

A edificação está em estado de deterioração em função do tempo, devido às intempéries, falta de manutenção e, até mesmo,

possível vandalismo, que são característicos de edificações que se encontram sem uso.

A edificação possui estilo arquitetônico característico das instalações industriais do início do século XX. A linguagem arquitetônica expressa um caráter marcadamente fabril e industrial, que distingue o edifício, expresso pelo próprio sistema construtivo utilizado.

O sistema construtivo se constitui por alvenaria de tijolos maciços, que foram mantidos aparentes, sem qualquer aplicação de revestimento e estrutura também em alvenaria. A cobertura foi elaborada em telhas de barro, com estrutura do telhado em madeira.

Os pilares são marcados por serem salientes em relação à parede da edificação, pois foram realizados no mesmo material da vedação (alvenaria de tijolos expostos). Eles são dispostos de modo modular. Nas Figuras 7 e 8 são mostradas as plantas e vistas do edifício, elaboradas com base em trabalho de campo bem como uma planta parcial fornecido pela prefeitura.

Algumas aberturas da edificação original foram obstruídas com alvenaria. Isso é evidente devido a vedação utilizada destoar claramente da vedação original. As aberturas que permanecem

tiveram a vidraria destruída, restando apenas a esquadria da janela em metal, já deteriorada em função do tempo.

Em relação à edificação remanescente, a parte que corresponde ao lado oeste já está com a cobertura totalmente retirada. A parte leste ainda possui cobertura, porém em processo de deterioração (Figuras 9 a 23).

O piso da edificação já foi totalmente destruído, permanecendo no local apenas cobertura gramínea. O interior da edificação possui pilares modulares, revestidos e na cor branca. Os pilares possuem um vão reduzido entre eles.

Sobre todas as aberturas da edificação há um ornamento na cor branca, de modo que elas ficam marcadas por esse adorno.

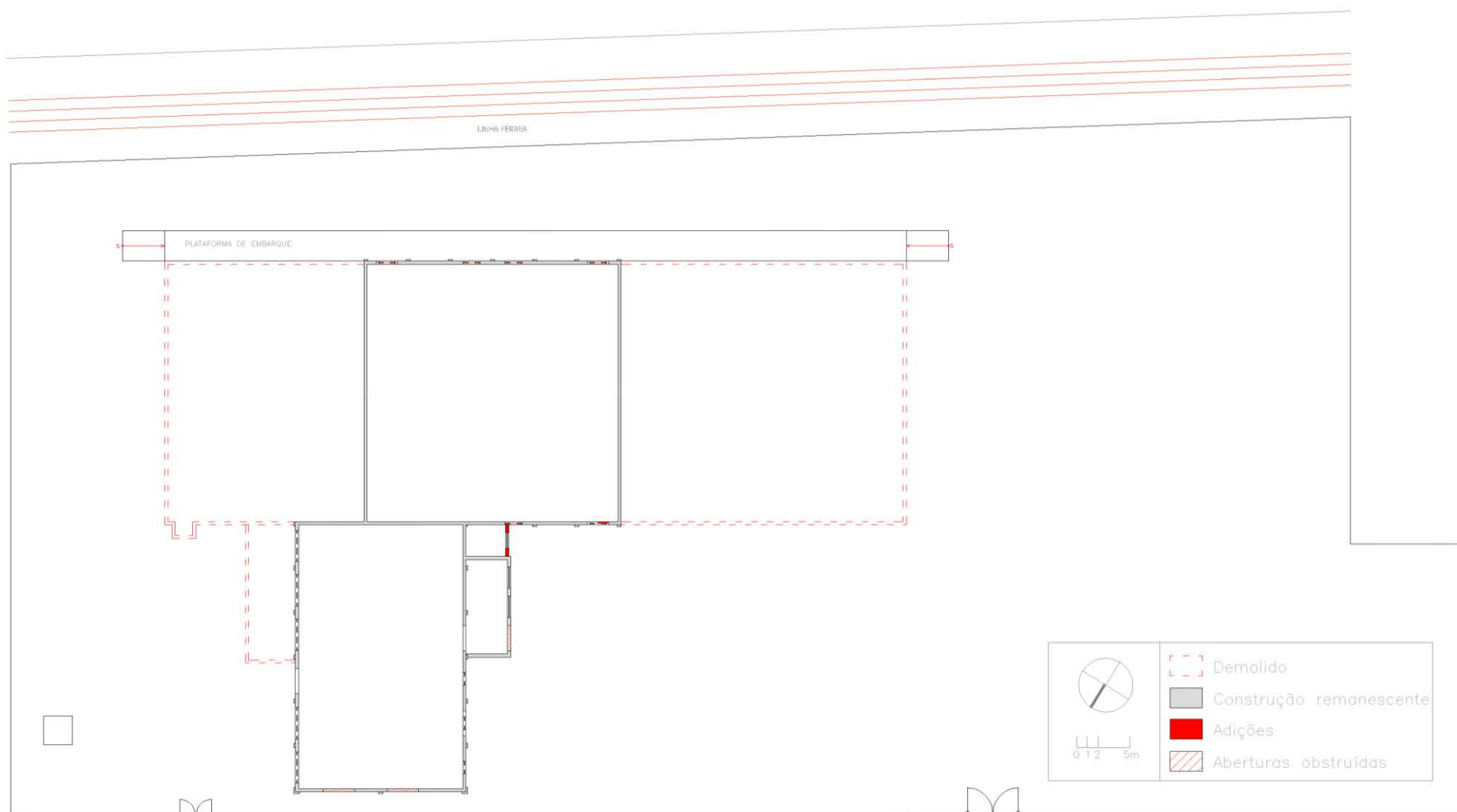
Com a desativação da indústria, a área da Sanbra ficou desocupada. A área é de propriedade privada, porém há um processo com relação a sua propriedade e essa disputa judicial impede que a área seja utilizada. Especula-se que o adquirente do prédio não cumpriu com o contrato de compra, pois não completou seu pagamento.

Com a comparação das fotos aéreas da área, percebe-se como o edifício que abrigava as instalações da SANBRA está sendo desintegrado ao passar do tempo, ao passo que toda a parte leste da edificação já desapareceu (Figura 24). É interessante considerar o alto valor de mercado dos tijolos maciços e telhas. Isso pode ser atribuído à dificuldade de obtenção desses elementos. Esse fato fez com que houvesse interesse de exploração econômica desses elementos, sendo que sua venda desses levou a desintegração de algumas partes do edifício.

Supõe-se que o proprietário esteja vendendo os tijolos da edificação, o que explicaria as partes que já não existem mais. Ou seja, num intervalo do ano de 2002 a 2010, praticamente metade da edificação desapareceu. Outro ponto destacável foi a retirada de todas as árvores que existiam na área.

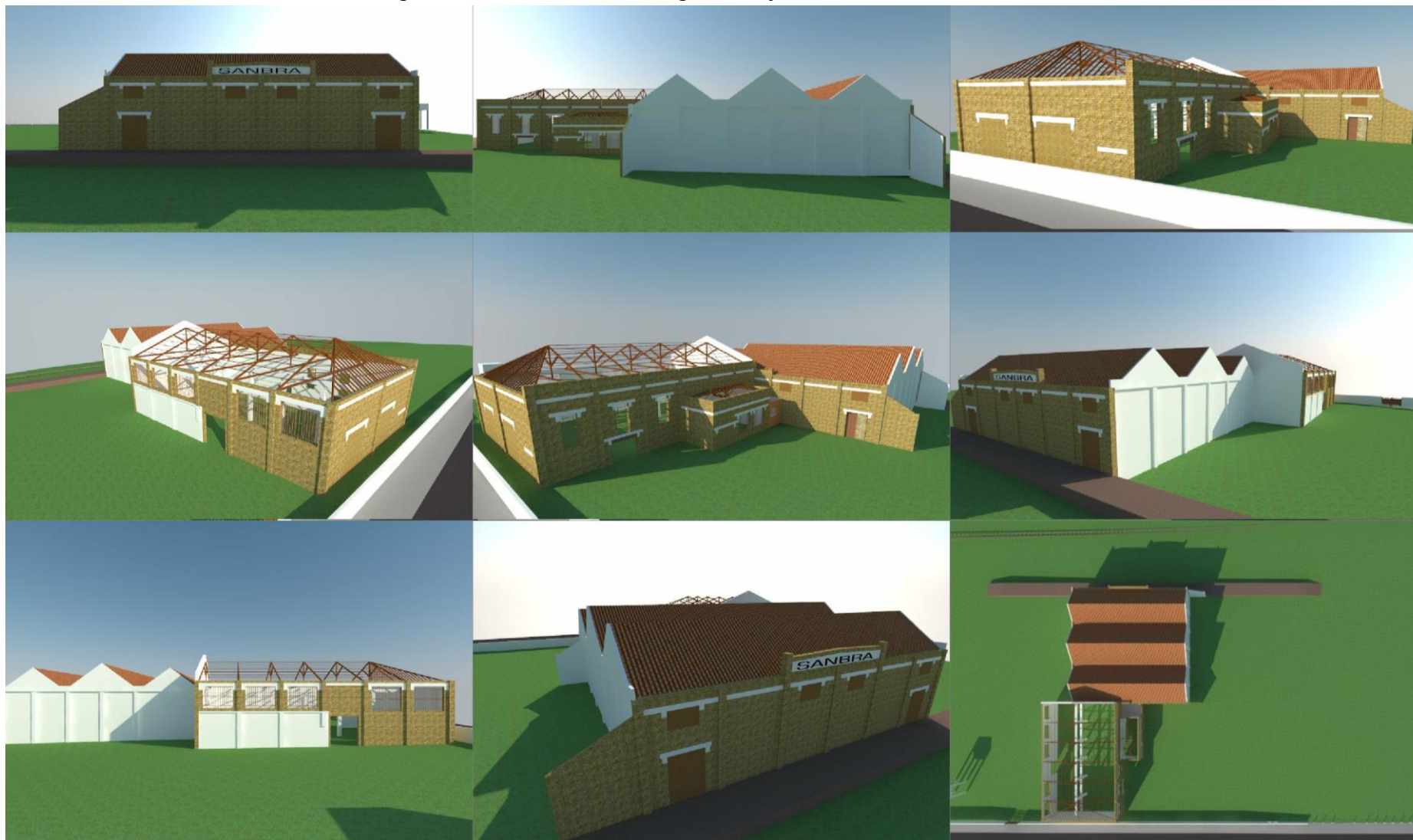
As partes removidas podem ser observadas por meio da comparação entre as fotos dos anos 40 e 2014 (Figura 25). Além do fechamento das aberturas, as duas extremidades do prédio já desapareceram.

Figura 7: Planta de modificações do edifício das antigas instalações da Sanbra.



Fonte: Planta cedida Prefeitura Municipal de Martinópolis. Modificado pela autora.

Figura 8: Vistas do edifício das antigas instalações da Sanbra em seu estado atual.



Elaborado pela autora.

Figura 9: Aberturas obstruídas e esquadrias remanescentes



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 10: Ala removida



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 11: Relação entre volumes



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 12: Ornamento sobre as aberturas



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 13: Estrutura do telhado aparente



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 15: Aberturas obstruídas



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 14: Tijolo maciço, caráter fabril.



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 16: Ala removida



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 17: Linha férrea. Alas não possuíam acesso entre si.



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 19: Aberturas marcantes.



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 18: Acesso ao edifício



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 20: Adição posterior



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 21: Relação entre volumes



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 22: Ala destelhada



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 23: Parte da parede construída posteriormente para comportar a porta.



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

Figura 24: Evolução da área de estudo: 2002 - 2010.



Fonte: Google Earth.

Figura 25: Instalações da Brazcot nos anos 40 (posteriormente adquirida pela SANBRA) e o prédio atual, respectivamente.



Fonte: Daltoso (1999) e arquivo da autora, 2014.

Como a propriedade do terreno da Sanbra é privada, propõe-se que a forma de aquisição aconteça por meio de desapropriação amigável ou, em último caso, por desapropriação judicial. Na própria cidade esse mecanismo já foi utilizado para aquisição do imóvel que era a casa do fundador da cidade, com fundamentação

semelhante ao objetivo desta área, citada inclusive no texto da lei ordinária 2515/07: “manutenção e conservação do patrimônio tombado e propicie a população conhecer a arquitetura pioneira do município”.

4. Referências projetuais

As referências projetuais foram escolhidas com base no caráter arquitetônico da edificação que se pretende intervir, marcadamente ligado à arquitetura industrial e ao complexo ferroviário. Outro ponto considerado foram as características que a intervenção almeja, como a transposição de barreiras, propiciar integração espacial e propiciar uso a um espaço abandonado. Estes princípios serão explorados nas referências estudadas.

Assim como é necessário estudar os bons exemplos, também se mostra proveitoso o estudo de intervenções que tiveram resultados que se pretende evitar na neste trabalho, a fim do esclarecimento de que práticas evitar.

Sesc Pompeia – Lina Bo Bardi

Ficha técnica:

Arquiteto: Lina Bo Bardi

Localização: Lapa, São Paulo (SP)

Área: 23.571 m²

Ano do Projeto: 1986

Ano de conclusão da obra: 19982

O caráter fabril e industrial é marcado pela linguagem arquitetônica do conjunto. Construído em 1938, o prédio original era a antiga fábrica de tambores dos Irmãos Mauser. A arquitetura dos prédios era baseada em um projeto inglês típico do início do século 20. Posteriormente, em 1945, se tornou a sede da Indústria Brasileira de Embalagens S.A. (IBESA-Gelomatic), uma fábrica de geladeiras a querosene. Em 1973 o complexo é comprado pelo SESC e três anos depois começa o projeto de intervenção de Lina Bo Bardi,

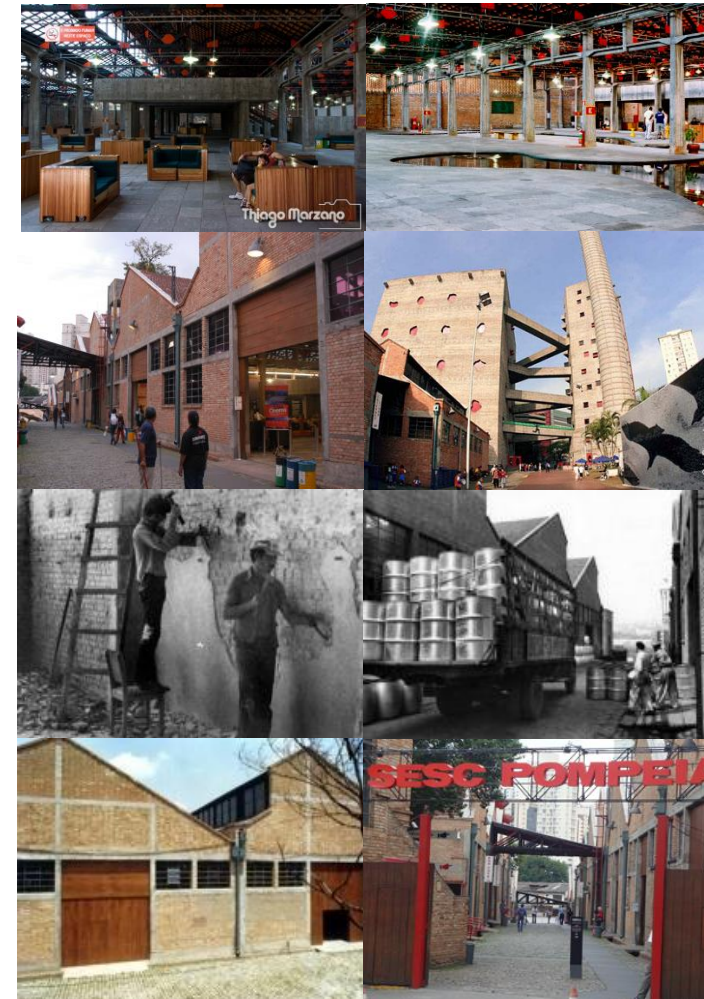
inaugurado oficialmente em 1982. A intervenção de Lina manteve o caráter fabril dos edifícios do complexo original. Esse caráter foi evidenciado com a retirada do reboco das paredes originais do galpão de atividades gerais.

O programa do complexo sugeria o nome de ‘Centro cultural e desportivo’. Porém, Ferraz (2008) relata que a arquiteta não quis usar esse termo, pois ele implicaria em interpretações inadequadas:

Ao invés, de centro *cultural* e *desportivo*, começamos a utilizar o nome Centro de Lazer. O *cultural*, dizia Lina, “pesa muito e pode levar as pessoas a pensarem que devem fazer cultura por decreto. E isso, de cara, pode causar uma inibição ou embotamento traumático”. Dizia que a palavra cultura deveria ser posta em quarentena, descansar um pouco, para recuperar seu sentido original e profundo. E o termo *desportivo* implicava no esporte como competição, disputa. Um rumo, segundo ela, nocivo na sociedade contemporânea, que já é competitiva em demasia. Então, simplesmente *lazer*. O novo centro deveria fomentar a convivência entre as pessoas, como fórmula infalível de produção cultural (sem a necessidade do uso do termo).

Os espaços livres projetados por Lina dão uma sensação de amplidão e integração, em que todos se veem ao mesmo tempo e assim nunca ninguém está sozinho. Essa integração entre os espaço faz alusão à própria função original do galpão de indústria, que é acima de tudo um espaço ininterrupto (Figura 26).

Figura 26: Sesc Pompéia, Lina Bo Bardi.



Fonte: Thiago Marzano (2013), Ferraz (2008)

Praça das Artes – Brasil Arquitetura

Ficha técnica:

Arquitetos: Brasil Arquitetura - Francisco Fanucci e Marcelo Ferraz
com colaboração de Luciana Dornellas

Localização: Quadra 27, Centro. São Paulo (SP)

Área do terreno: 7.210 m²

Ano Do Projeto: 2006

Ano de conclusão da obra: 2012

O escritório explica que o conjunto se desenvolve em três direções: Anhangabaú, avenida São João e rua Conselheiro Crispiniano. Por isso, há uma alusão do projeto com um polvo, que estaria pronto a estender seus tentáculos e ocupar espaços. Na parte construída, o conjunto é constituído por três módulos principais: o edifício destinado aos corpos artísticos; o estacionamento/prça (e sobre ele uma galeria); e o prédio das escolas de dança e de música e centro de documentação.

A configuração do projeto, em relação à sua disposição em forma de polvo, parece pretender ocupar os espaços do quarteirão. A

praça coberta que é formada pela projeção do prédio, torna o espaço convidativo (Figura 27).

Entretanto, o conceito projetual é quebrado com o uso: repleto de seguranças e grades. Já que praças são, por definição, espaços públicos, restringir seu acesso é descaracterizar sua essência.

Figura 27: Praça das Artes, Brasil Arquitetura.



Fonte: Nelson Kon, 2013.

Teatro do engenho “Erotides de Campos” – Brasil Arquitetura

Ficha técnica:

Arquitetos: Francisco Fanucci e Marcelo Ferraz

Localização: Piracicaba (SP)

Área construída: 2850 m²

Ano Do Projeto: 2008

Ano de conclusão da obra: 2012

O Engenho Central está próximo ao centro e às margens do rio Piracicaba. O complexo de armazém foi inaugurado em 1882. Quanto ao estilo arquitetônico do complexo, pode-se dizer que ele:

(...) é marcado por edifícios cuja linguagem industrial e fechamentos em blocos de alvenaria aparente dão certa coesão ao conjunto de chaminés, galpões e linhas de trem que é cartão postal e ponto de referência aos habitantes da cidade. (FRAJNDLICH, 2012).

O complexo encerrou seu funcionamento em meados dos anos 70, devido ao processo de reconhecimento como patrimônio histórico. Após a desativação, a população utilizava informalmente as instalações do engenho para realização de eventos. Isso demonstra a boa localização do complexo.

A intervenção realizada em um dos galpões do engenho de Piracicaba é marcada em relação ao pré-existente, de modo de que não há confusão do observador quanto ao edifício original e a intervenção. Quanto a isso, há uma recomendação no art. 9º da Carta de Veneza (1996):

Afirmou-se ainda que a restauração é uma operação de caráter excepcional e que termina onde começam as hipóteses. As intervenções de complemento deveriam, dessa forma, ter composição diversa da original e trazer a marca de sua época.

Ainda é recomendado que o monumento se torne útil à sociedade, ou seja, aconselha o uso dos edifícios históricos e não o mero tratamento de contemplação.

O acesso foi a primeira escolha do projeto e tudo indicava para a inversão da entrada, já que a frente original do prédio fica em uma área sem muito destaque, bem próxima a outro galpão. A parte dos fundos do armazém dava para um espaço aberto de uma praça, que distribui o fluxo pelos edifícios do conjunto. Porém, a entrada foi mantida, pois já havia sido pensada outra finalidade para esse espaço da praça: o prolongamento do palco, a grande surpresa do projeto.

Os arquitetos tinham outros planos para a parte posterior: prolongar o palco quatro metros para fora da projeção original, lançando-o na praça e permitindo

que os espetáculos fossem eventualmente abertos para esse amplo espaço do complexo (FRAJNDLICH, 2012).

Com esse artifício, foi criada uma forte integração entre o espaço exterior e interior do projeto. Sem contar a flexibilidade do programa que também foi alcançada com a abertura (Figura 28).

Figura 28: Teatro do Engenho, Brasil Arquitetura.



Fonte: Nelson Kon, 2012.

Centro Cultural de Araras – AUM arquitetos

Ficha técnica:

Arquitetos: Francisco AUM arquitetos: André Dias Dantas, Bruno Bonesso Vitorino e Renato Dalla Marta + André Maia Luque e Fernando Botton

Localização: Araras (SP)

Área construída: 3.200m²/ Área do terreno: 17.700

Ano Do Projeto: 2003/ Ano de conclusão da obra: 2009

A estação de Araras entrou em funcionamento no ano de 1877. Os armazéns foram construídos entre 1887 e 1924. Houve transporte de passageiros até 1977 e os trens cargueiros cessaram suas atividades no final da década de 1980. O abandono da estação, devido à falta de uso, resultou na deterioração da edificação e, com

isso, foi apagada uma parte da história da cidade, ligada ao patrimônio ferroviário.

A intervenção realizada é marcadamente diferente do edifício pré-existente:

A intervenção no conjunto existente teve como objetivo resgatar e valorizar as características históricas de cada construção, através da restauração de seus elementos construtivos e da inserção de novos atributos relativos à mudança de uso. Os novos itens incorporados ao patrimônio são característicos da contemporaneidade. Assim reforçamos a distinção entre a intervenção e a originalidade do conjunto. (Vitruvius, 2011).

Há uma linearidade no projeto, herdado da linha férrea. Houve uma transformação do espaço em um centro cultural, que conta com uma diversidade de atividades voltadas para essa área, como teatro e sala de exposições. No entanto, acabou sendo gerado um espaço enclausurado, no sentido em que há uma quebra da relação com a cidade (Figura 29).

Figura 29: Centro Cultural de Araras, AUM arquitetura.



Fonte: Nelson Kon.

5. O projeto

5.1. Diretrizes urbanísticas

O projeto de intervenção tem como finalidade resgatar as características históricas e patrimoniais que estão encobertas em função do abandono e descaso do espaço. O modo de intervir deve partir necessariamente de suas apropriações potenciais. Não se devem ignorar os usos e apropriações do espaço, mesmo sejam insuficientes.

De acordo com Alex (2008, p. 27) “verificar o uso do espaço é fundamental para revelar as necessidades dos frequentadores e assinalar os pontos positivos e negativos dos lugares”. Negar a apropriações prévias do espaço faria com que fossem criados espaços impostos, assim como ocorreu no Movimento Modernista.

Nesse sentido, foram estudados os usos e apropriações da área de estudo e, a partir disso, foram elaboradas as indicações de potencialidades e não conformidades.

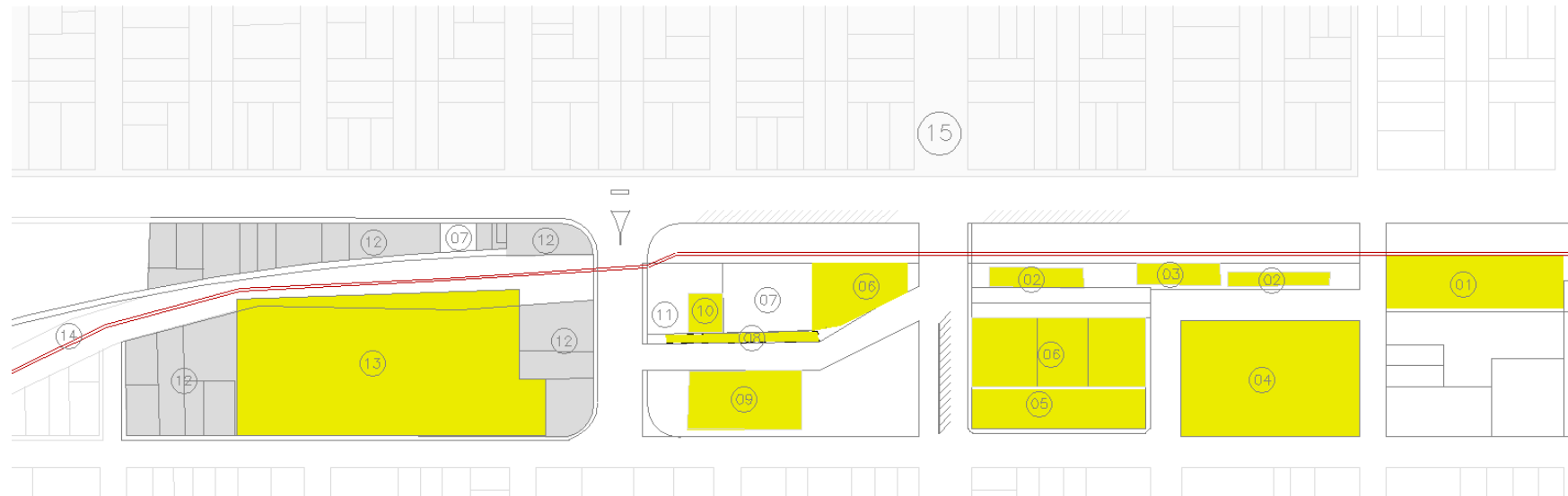
É preciso considerar que as não conformidades não devem ser entendidas como algo simplesmente a ser eliminado, pois elas

indicam usos que somente não se expressam de modo apropriado devido a alguma inconformidade no processo de apropriação.

Foi elaborado um mapa que apresenta a dinâmica da área. As indicações foram enumeradas e serão discutidas posteriormente. (Figura 30)

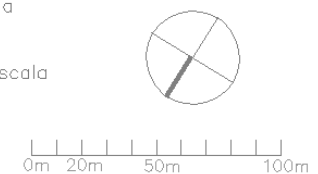
A intenção inicial era intervir isoladamente no edifício que abrigava as antigas instalações da Sanbra. No entanto, isso se mostrou incompleto. Não é possível separar este espaço do entorno, o complexo ferroviário.

Figura 30: Análise da ocupação.



Legenda:

- | | | |
|---|--|---|
| 01 Antigos galpões ferroviários: utilização para fins culturais | 06 Residências remanescentes dos ferroviários | 11 Lote ocupado: sem característica patrimonial, segrega o espaço |
| 02 Praça de alimentação: intervenção do poder público | 07 Lotes vazios: possibilidade de uso no projeto | 12 Acesso e lotes: má relação com a ferrovia |
| 03 Estação ferroviária: reforma em 2005, sem critério de restauro | 08 Traileres de uso misto | 13 SANBRA: intervenção em menor escala |
| 04 Praça Getúlio Vargas: reformada em 2007 | 09 Rodoviária: fluxo de pessoas | 14 Linha férrea: age como segregador espacial |
| 05 Prefeitura Municipal | 10 Base de serviço ALL | 15 Centro comercial |



Base: Google Maps. Organizado pela autora.

1- Os antigos galpões ferroviários

Esse edifício atualmente abriga um projeto cultural para crianças e adolescentes, intitulado “Espaço Cidadão”. São ministradas aulas de capoeira, dança, corte e costura, musica, dentre outras atividades (Figura 31).

As cores azul e branco, utilizadas na reforma, coincidem com as cores oficiais utilizadas nos edifícios públicos. Ou seja, não foi utilizado qualquer critério referente ao restauro na reforma do edifício histórico.

Figura 31: Antigos galpões de depósito, atualmente abriga "Espaço Cidadão".

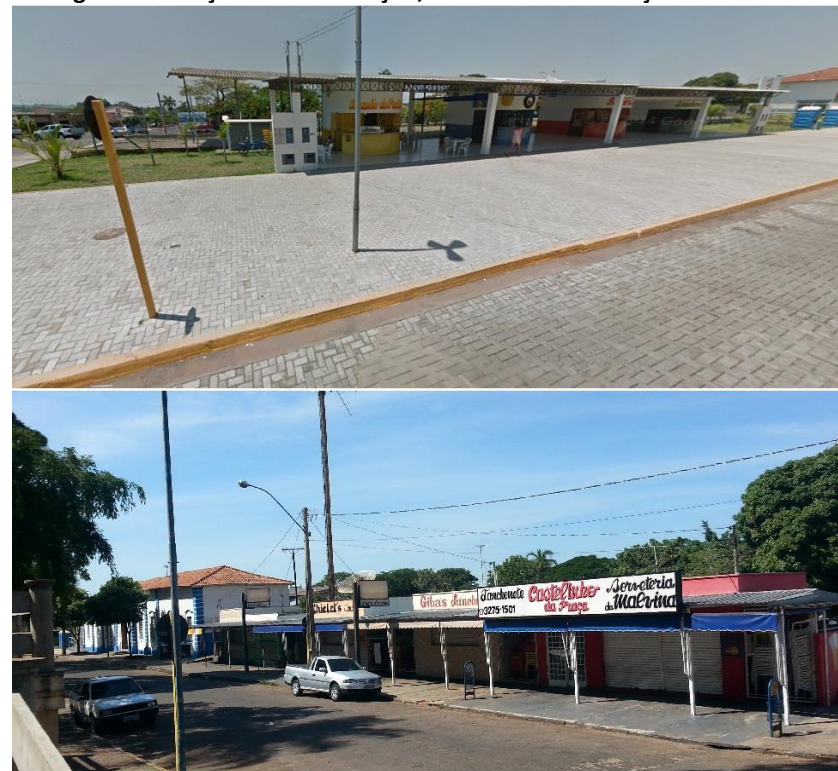


Fonte: Arquivo da autora, 2014

2- Praças de alimentação

Foram implantadas duas praças de alimentação na cidade, uma em cada lado da estação ferroviária. (Figura 32).

Figura 32: Praças de alimentação, no entorno da estação ferroviária.



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

A implantação de ambas as praças de alimentação foi uma espécie de política a fim de dar uma destinação aos trailers que ocupavam calçadas e vias públicas, para que estes não mais estivessem em lugar irregular.

A praça de alimentação localizada imediatamente atrás da praça Getúlio Vargas foi implantada por volta do ano 2000. A implantação da outra, denominada praça de alimentação Eneida de Lima Aragão, aconteceu recentemente, em 2012. Essa praça encobriu uma parte da plataforma de embarque.

O incentivo de uso do espaço é desejável, já que essa intervenção propiciou uso noturno na área. No entanto, o que se critica é a forma como esses boxes foram implantados. Desta forma, foi reforçada a segregação espacial e visual entre as porções aquém e além-linha. Além disso, houve concentração de uso. É preciso considerar que a diversidade de uso pode ser interessante no sentido que poderia expandir a circulação de pessoas em relação a este corredor histórico estudado.

3 - A estação ferroviária

Após a desativação da estação ferroviária em 1996, ela foi reformada pela prefeitura municipal em 2005 e com isso passou a possuir novamente um uso. O edifício atualmente abriga uma espécie de museu-vitrine em sua passagem, o banco do povo, Sebrae e alguns departamentos (Figura 33).

Figura 33: Estação ferroviária de Martinópolis, na década de 40, 90 e atual.



Fonte: Daltozo (1999) e arquivo da autora (2014).

As cores coincidem com as utilizadas nos antigos galpões. Anteriormente, o edifício possuía as cores creme e sépia, no entanto não se tem conhecimento se estas eram as cores originais, pois as fotos que datam de sua inauguração são em preto e branco. Neste

caso, também não houve considerações quanto aos critérios de restauro na intervenção realizada pelo poder público.

4 - Praça Getúlio Vargas

A praça central da cidade foi alvo de uma reforma em 2007. Característico de cidades pequenas, o espaço da praça é palco de encontro de jovens aos finais de semana.

5 – Prefeitura Municipal

O prédio da prefeitura municipal não suporta todo contingente de departamentos que possui, sendo que muito departamentos na cidade precisam constantemente mudar de endereço devido a se instalarem em prédio alugados.

6 – Residências remanescentes dos antigos ferroviários

De acordo com Daltozo (1999), ainda em 2008, existiam 8 casas de ferroviários do antigo pátio. Dentre elas, são 6 de tijolos e 2

de madeira. À época, cinco continuavam sendo residências de ferroviários aposentados, que já moravam nelas desde suas aposentadorias (indicadas no mapa da Figura 30). Algumas destas residências possuem inclusive uma placa de inscrição com o número de cadastro como patrimônio da ALL. Uma das casas, a única de madeira, servia para atividades administrativas e culturais (Casa das Artesãs) e foi demolida em 2010.

7 – Lotes Vazios

Existem alguns lotes vazios que são convenientes para prever acessos importante ao projeto de intervenção que se pretende implantar no espaço.

8- Trailers mistos de comércio popular

Neste espaço se configura uma espécie de camelódromo, porém em escala mais reduzida (Figura 34).

Nele são comercializados alimentos, vestuário, cds e dvds falsificados, entre outras mercadorias. É considerada positiva a

diversidade de uso, porém a segregação espacial que esta configuração ocasiona é negativa.

Figura 34: Trailers mistos de comércio popular.



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

9 – Terminal rodoviário

Não apresenta valor estético ou patrimonial relevantes. No entanto possui o potencial da atração do fluxo de pessoas.

Suas instalações foram alvo de reforma recentemente, em julho de 2012. Neste obra foi realizada a ampliação do edifício e , no espaço remanescente, inauguração do Teatro de Arena Sérgio Rodrigues.

10 – Base de serviço ALL

É composto pela base da empresa na cidade. O edifício não possui importância histórica ou patrimonial, no entanto deve permanecer no local devido a logística da concessão da utilização da ferrovia.

11 – Lote ocupado

A edificação não possui nenhuma característica histórica, patrimonial ou qualidade arquitetônica relevante. Considerando que este espaço seria primordial para prever acesso e visibilidade para o espaço da linha férrea que se pretende requalificar, é necessário considerar a permanência dessa edificação isolada em detrimento da qualidade do conjunto.

12 – Acesso e lotes: má relação com a ferrovia

Os lotes dão as costas à ferrovia, negando-a. Com a intervenção e valorização da área da ferrovia, estes lotes demarcados seriam um empecilho tanto em relação ao acesso, quanto a

valorização. Além disso, as residências possuem aberturas voltadas para a ferrovia, o que configura uma irregularidade (Figura 35).

Figura 35: Fundo de residências em relação à ferrovia.



Fonte: Arquivo da autora, 2014.

13 - SANBRA

Esse edifício possui importância para a memória do patrimônio ferroviário industrial da cidade. No entanto, sendo delapidado pela ação do tempo. Além disso, estão sendo realizadas remoções no edifício, que se especula ser devido à comercialização dos tijolos e telhas.

14 – Linha Férrea

A linha férrea age de modo a segregar o espaço. É interessante considerar que córregos, rios, ferrovias ou estradas, além de sua implicação física, constituem-se em ‘barreiras psicológicas’ ao crescimento da cidade, devido à dificuldade que impõem à circulação e acesso (SPOSITO, 1995, p.12).

Esta característica pode ser comprovada com base no valor imobiliário dos lotes. Na porção popularmente denominada “acima da linha” (defronte à estação ferroviária), os imóveis possuem maior valor comercial em função da localização e aqueles localizados “abaixo da linha” possuem valor inferior. Há uma espécie de preconceito implícito.

15 – Centro Comercial

A proximidade da área com o centro comercial é algo a ser explorado num projeto de intervenção.

As intervenções oficiais na área por parte do poder público demonstram que não foi considerada a importância histórica do complexo, como um conjunto. Constituem-se, portanto, em intervenções pontuais sem a devida consideração do conjunto. Não houve planejamento adequado no tratamento da área que está sendo estudada. Isso é expresso pela própria irregularidade nas datas de intervenções. Com isso, foi configurada uma área caracterizada pela segmentação espacial.

Com base nas leituras realizadas, um ponto que se destacou foi a linearidade da área de intervenção, influência da própria linha férrea. A estação ferroviária é responsável pelo surgimento da cidade e no seu entorno foi configurado um corredor que traz resquícios históricos da cidade.

Portanto, a premissa fundamental do projeto é reforçar essa linearidade, fazendo com que o usuário vivencie a história da cidade, resgatando-a. A partir da constatação foi concluído que seria necessário intervir na área entendendo-a como um complexo. Este espaço deve ser entendido como um conjunto, possuidor de características históricas e patrimoniais. Entende-se que está sendo perdido atualmente um link importante com a história da cidade

devido a esta área não estar acessível à população, já que existem barreiras físicas, visuais e simbólicas. As barreiras simbólicas são devido à área não induzir um uso, ela repele possíveis usuários.

Nesse contexto, é definida a segunda premissa fundamental do projeto: tornar o espaço público. De acordo com Alex (2008, p. 19) “a palavra ‘público’ indica que os locais que concretizam esse espaço são abertos e acessíveis, sem exceção, a todas as pessoas”. Nesse sentido, o espaço é público conceitualmente, pois é livre para o acesso de qualquer indivíduo. No entanto, não o é não pratica, já que devido a falta de uma indicação de uso, o espaço não é atrativo e, portanto, não é público de fato. É preciso que, nesses termos citados, a intervenção o torne público.

Quanto à acessibilidade, o autor ainda afirma que “o acesso é fundamental para a apropriação e o uso de um espaço. Estar em um lugar é condição inicial para poder usá-lo” (ALEX, 2008, p. 5). Estendendo esta ideia, se o espaço não é utilizado por nenhum indivíduo, ele não será acessível, mesmo que não haja barreiras espaciais ou legais para acessá-lo.

Pautado neste princípio da acessibilidade e publicidade do espaço, propõe-se um uso ao espaço correspondente ao complexo

ferroviário. A linha férrea ainda é utilizada por trens cargueiros, mesmo que sem tanta frequência. Ao se tratar de intervenções em áreas ferroviárias existe o conflito de que a existe uma subtilização desse espaço, porém, não é possível simplesmente inutilizar os trilhos.

Não se pretende inviabilizar o uso da linha férrea, já que é preciso considerar a possibilidade, ainda que difícil, de o transporte ferroviário tornar-se largamente aproveitado. No entanto, é possível propor alternativas de uso do espaço, respeitando o funcionamento da linha férrea.

Nesse sentido, com base nos estudos e levantamentos realizados, são propostas as seguintes alterações no espaço (Figura 36):

Na área residual, configurada em função da ferrovia, propõe-se a implantação de um parque. Para Alex (2008, p. 61)

Praças, ruas, jardins e parques constituem o cerne do sistema de espaços abertos na cidade. Nem sempre verdes, os espaços livres são o reflexo de um ideal de vida urbana em determinado momento histórico.

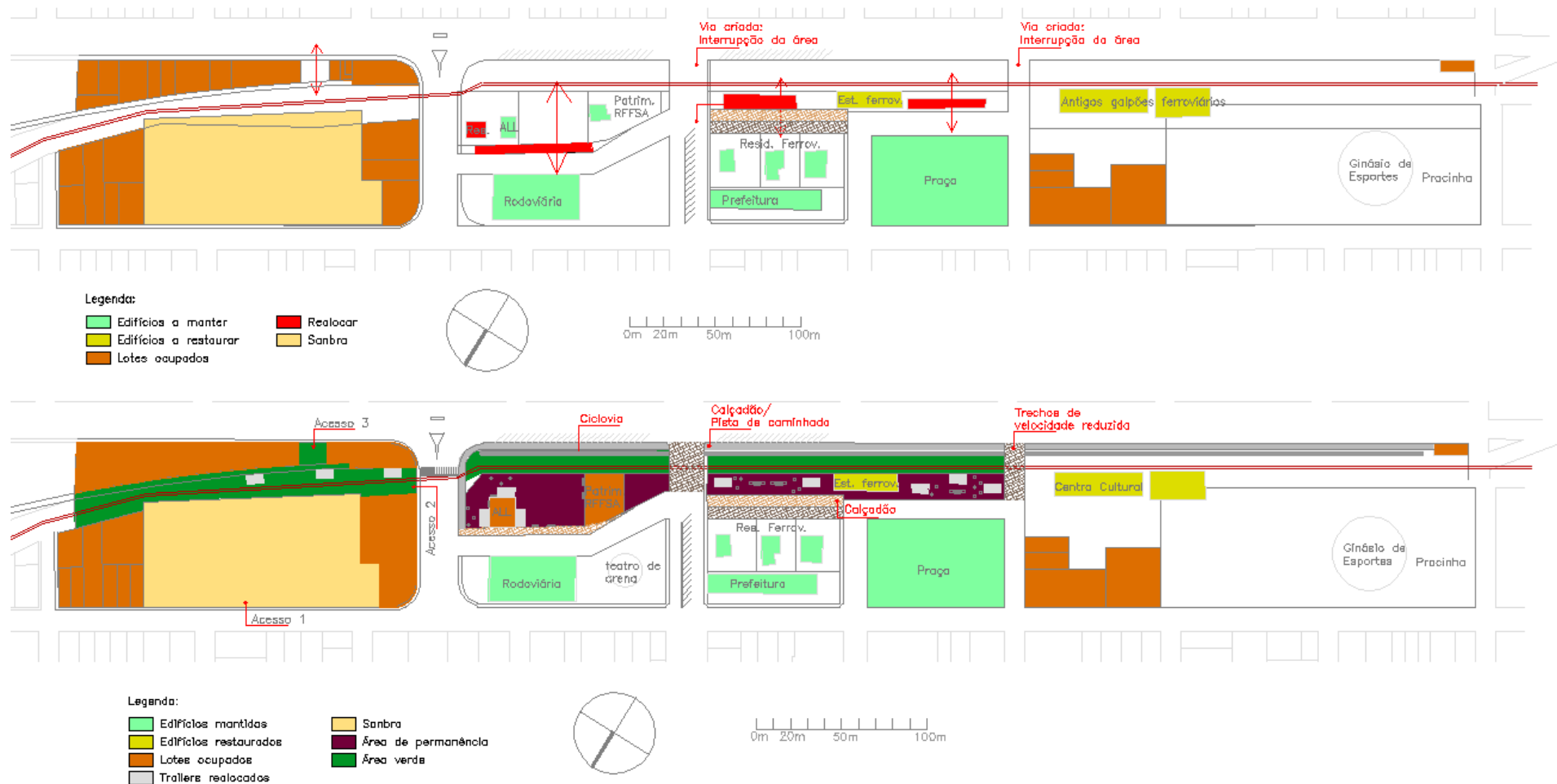
Em função do clima quente do lugar, há necessidade de utilizar-se de vegetação a fim de amenizar a temperatura elevada.

No entanto, a vegetação deve observar certa moderação, com espaçamentos suficientes das copas das árvores para que o espaço ofereça sombra a seus usuários, porém, não a ponto que se torne um bosque denso de vegetação, situação esta que inviabiliza o uso.

Outro ponto importante é a implantação de mobiliário urbano, já que elementos como bancos e abrigos “atraem grupos de pessoas e facilitam encontros” (LYNCH, 2002, p. 442).

Também se propõe a implantação de uma pista de caminhada e ciclovia, tomando como partido a própria linearidade da ferrovia. Sem contar que existe a demanda por este uso e, no entanto, não é previsto na cidade um espaço apropriado para a realização destas atividades. As pessoas utilizam um calçamento paralelo à via de acesso ao trevo para a realização de caminhadas. Porém, este espaço não é suficientemente largo para tal, chegando ao ponto dos usuários disputarem espaço com os carros na pista quando ocasionalmente cruzam com outro pedestre. Ainda, não é seguro uma pista de caminhada ao lado de uma pista de alta velocidade.

Figura 36: Mapa geral de diretrizes da área.



Fonte: Mapa da Prefeitura Municipal. Organizado pela autora.

Foi necessária a definição de um recorte para o estudo da intervenção. No entanto, essas diretrizes se constituem como um embrião de uma ideia, de modo que a intenção é que o parque seja estendido ao longo da linha férrea, ultrapassando o recorte definido. Nesse sentido, a ciclovia e a pista de caminhada adquiririam extensões mais coerentes.

Quando for interrompido pela via, a interligação do parque será propiciada por meio da implantação de lombos e faixas para pedestres e pavimentação elevada que induz a redução da velocidade do automóvel.

A crítica às praças de alimentação não significa uma negação em relação a demanda deste equipamento ser legítimo. Pelo contrário, entende-se que é uma forte potencialidade. Porém, a forma como essas praças foram implantadas não é positiva para a configuração da área.

As praças foram configuradas de modo que houve segregação espacial e visual no entorno, reforçando o papel negativo da linha férrea como barreira espacial. Outro ponto negativo é a monotonia de uso.

Quanto a este último ponto, os boxes comerciais localizadas em frente à rodoviária são diversificados. Porém, existe a mesma segregação espacial devido a sua configuração de implantação.

Por tais motivos, propõe-se a retirada das praças de alimentação e boxes comerciais para que sejam realocadas linearmente e ao longo do espaço, de modo que não haja concentração espacial e de uso. Dessa forma, não estarão dispostas em setores. Assim, pretende-se propiciar diversidade de usos e induzir a o usuário a vivenciar todo o espaço, percorrendo todo o corredor histórico configurado pela ferrovia, sem ficar limitado a uma área determinada. Com essa reconfiguração será propiciado que seja eliminado a barreira espacial e visual desse espaço.

A manutenção de alguns edifícios, sem qualquer tipo de intervenção, possuem dois tipos de motivação.

Em relação à antiga residência dos ferroviários entende-se que deve ser preservado seu caráter histórico, já que até hoje nelas residem os ferroviários originais. Uma desapropriação seria demasiadamente invasiva em relação ao direito desses moradores, sem contar que descaracteriza a função inicial dessas edificações. No

entanto, recomenda-se a aplicação de direito de preempção nessas residências. O direito de preempção é um instrumento previsto no estatuto da cidade que confere o direito de preferência para adquirir, mediante compra, um imóvel que esteja à venda.

Com a aplicação deste instrumento, essas residências não serão vendidas e descaracterizadas por um possível comprador que não reconhece seu valor histórico para cidade. Dessa forma, será possível, em longo prazo, integrá-las ao complexo, já que existe a demanda de implantar departamentos da prefeitura municipal nesses edifícios, com base no fato de que vários departamentos municipais não possuem prédios próprios, sem contar a eminente proximidade com a sede da prefeitura municipal.

Quanto à prefeitura municipal e o terminal rodoviário, seus edifícios estão em bom estado de conservação, portanto, não é justificável uma intervenção. Porém, a localização desses edifícios é relevante para o projeto porque atrai fluxo de pessoas, propiciando o uso do espaço. Por exemplo, a localização da rodoviária é muito interessante para a utilização dos boxes para comércio de alimentos e mercadorias diversas, implantados ao longo da área.

Os edifícios demarcados para restauração correspondem aos antigos galpões de depósito, à estação ferroviária e a Sanbra.

Quanto ao primeiro, já existe no local um uso para fins culturais, já que o edifício abriga o projeto “Espaço Cidadão”. No entanto, considera-se que o edifício deve ser restaurado a fim de reafirmar sua carga histórica e propiciar um maior aproveitamento do espaço.

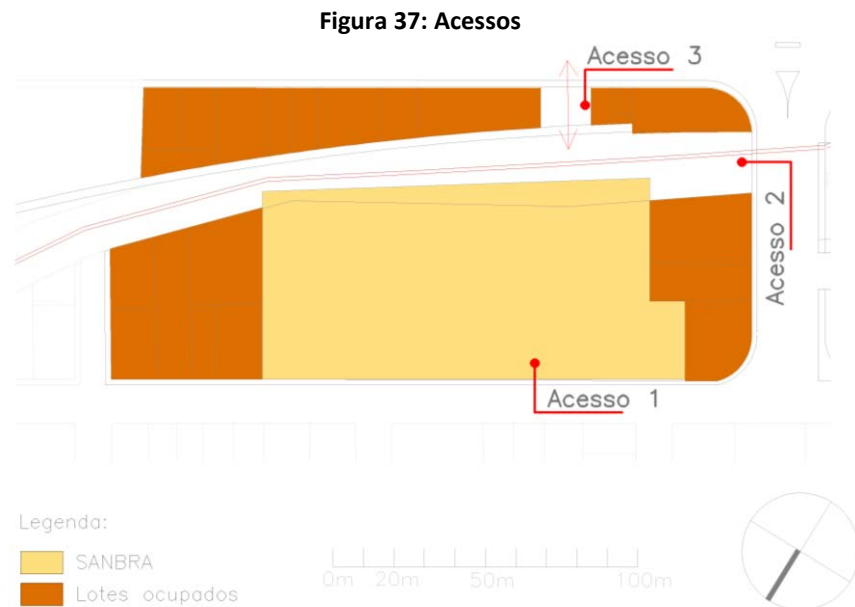
A restauração da estação ferroviária pretende resgatar suas características históricas, ressaltando que o uso é um ponto positivo.

Quanto às antigas instalações da Sanbra, foi elaborado um projeto em uma escala menor.

5.2. Projeto de intervenção no edifício

Uma premissa foi manter a relação com a cidade. Para tal, foi primordial prever acessos suficientes para a visibilidade e publicidade do edifício. Apesar dos lotes ocupados presentes no entorno do edifício constituírem-se como uma barreira, foi possível manter essa relação por meio dos acessos que foram previstos. É

possível acessar o edifício por meio das três ruas que o circundam (Figura 37).



Fonte: Mapa da Prefeitura Municipal. Organizado pela autora.

Quanto às aberturas, toda parte de vidraçaria já foi quebrada, restando apenas as esquadrias de metal que estão em péssimas condições devido a deterioração em função do tempo. As portas também estão deterioradas. Ainda, algumas aberturas foram vedadas por blocos de tijolos.

A fim de resgatar o caráter formal inicial do edifício, todas as aberturas serão mantidas e, aquelas que foram vedadas, serão reabertas, já que são marcantes na volumetria da edificação.

As intervenções realizadas em um edifício histórico devem ser consideradas, já que não se deve almejar um modelo ideal que talvez nunca tenha existido (o que faz alusão à crítica existente ao “Restauro estilístico”). No entanto, essas intervenções não têm qualquer fundamentação ou harmonia com o caráter do edifício, somente o desqualificam. Não tem a função de marcar o período em que foram realizadas.

Por se constituir por uma adição arbitrária, decidiu-se pela retirada do anexo construído em período posterior ao edifício original, pois este descaracterizava o projeto quanto à materialidade e ao aspecto formal. Além disso, não possui qualquer relação positiva com o edifício histórico (Figura 38).

As estruturas remanescentes foram mantidas, de modo que o edifício seja restaurado, observando-se os critérios teóricos do restauro. Observa-se que os pilares foram respeitados e mantidos, pois participam da função estrutural do edifício.

Figura 38: Adição



Acervo da autora, 2014.

Foi necessário criar algumas aberturas, a fim de estabelecer uma relação entre o exterior e o interior, devido às aberturas pré-existentes possuírem peitoril muito alto.

As aberturas criadas são claramente diferentes das pré-existentes, em relação ao peitoril, altura, largura (foram criadas de pilar a pilar) e, ainda, devido ao ornamento que a marcam. Ainda, as aberturas criadas são marcadas pela projeção de marquises propostas.

As intervenções deverão ser distinguíveis em relação à pré-existência, a fim de imprimir a marca da contemporaneidade e evitar acréscimos miméticos (o que faz referência à postura defendida por Boito e Giovanoni).

Nesse sentido, a cor vermelha é largamente utilizada nas intervenções atualmente, devido a ser uma cor marcante e facilmente distinguível. Por esse motivo, as portas externas e marquises que serão propostas na intervenção receberão esta coloração.

Quanto à materialidade, há uma diferenciação clara entre a intervenção e o pré-existente. O anexo é proposto em concreto, e as marquises são marcadas na cor vermelha. Ainda, será utilizadas nas aberturas serão vidro com o mínimo de esquadria, a fim de não influenciar na constituição formal das aberturas.

A estrutura de madeira da ala destelhada foi utilizada na cobertura desse espaço, assim como o telhado remanescente foi mantido. A utilização desses elementos deveria passar por uma análise detalhada a fim de identificar se suas funções estruturais e estado de conservação estão adequados. No entanto, isso se mostra inviável. A utilização da estrutura de madeira do telhado poderia estar comprometida em função das intempéries a que está exposta

devido ao telhamento que a protegia ter sido removida. No entanto, entende-se que, numa análise inicial, poderia ser utilizada devido a essa remoção ter acontecido em tempo consideravelmente curto. Com base em comparações de imagens do Google Earth, até 2002 o edifício estava com toda sua estrutura intacta. Apenas na imagem de 2010 o telhado não está mais presente.

Um desafio ao se tratar de edifícios com caráter patrimoniais é conciliar com a infraestrutura necessária para abrigar as atividades, como a instalação de ar-condicionado, instalação de reservatório de água e ventilação. A ventilação dos ambientes será realizada por meio de dutos de ventilação, já que não é possível fazer aberturas arbitrárias no edifício pré-existente, em função da forma e preservação. São recomendados dutos que ativam a ventilação quando o usuário acende a luz do ambiente. Este é um modo de economia de energia e otimizar o uso deste equipamento.

O espaço reservado para cada atividade pode ser observado na Figura 39. O programa, definido com base nas atividades que seriam desenvolvidas no edifício, é composto por:

- Biblioteca

A biblioteca da cidade está sempre mudando seu local de instalação. Dessa forma, não é criada uma ambiência determinada. Suas instalações são residências adaptadas precariamente para abrigá-la. Ainda, não é previsto nessas instalações um espaço para reuniões e estudos.

No projeto, a biblioteca conta com área para acervo, atendimento ao público e sala para estudos e reuniões.

- Sala de apresentações

A sala poderá ser utilizada para apresentações teatrais, exibições de cinema ou, até mesmo, exibição de palestras.

- Espaço para exposições

É flexível e integrado ao edifício. Portanto, não se configura como um espaço fechado e delimitado. Ele se adequará ao mobiliário e necessidades de cada exposição.

- Café
- Estar/ convivência
- Serviço e suporte

Os ambientes como o café, estar e exposições não possuem uma delimitação clara, de modo que são integrados ao edifício. A ala que abriga essas atividades possuem espaços livres que dão a sensação de amplidão e integração.

Essa integração entre os espaços faz alusão ao conceito inicial do projeto. A partir do dimensionamento em função do programa, foi definida a área necessária para a realização das atividades propostas (Figura 40).

O fluxo foi determinante para o projeto. Na lateral do edifício, foi prevista uma entrada de serviço que possui acesso à antiga plataforma. Ela funcionará como uma doca para abastecimento da cozinha. A área de serviço possui um controle de acesso, que se diferencia do resto do edifício, necessária da natureza desse espaço (Figura 40).

Ainda, o fluxo externo determinou o paisagismo, que compõe a praça criada. A antiga instalação da Sanbra está implantada em um

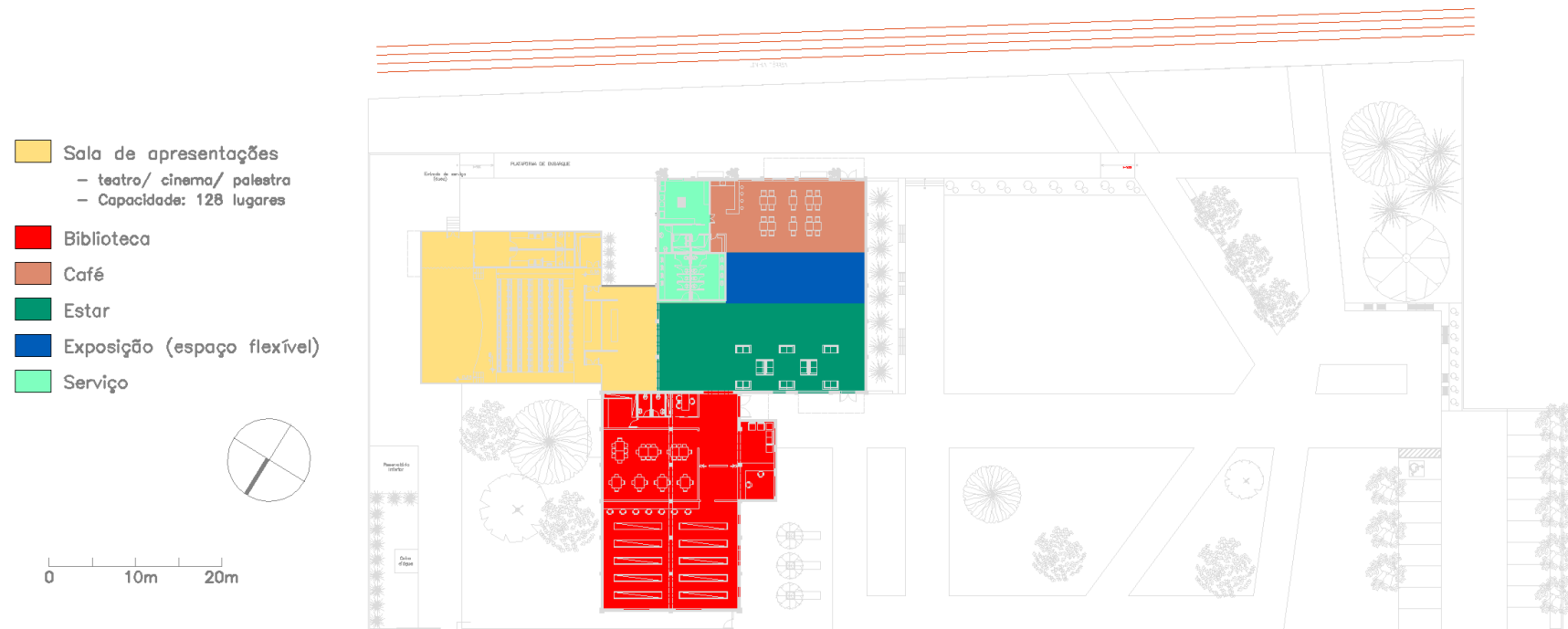
terreno que possui dimensões consideráveis, com 8.416,05 m². Por isso, foi possível além de possuir área suficiente para a implantação do anexo do edifício, ter a possibilidade da criação da praça no terreno remanescente (Figura 41).

A praça possui um espaço flexível para abrigar feiras, exposições ou apresentações ao ar livre (Figura 42). Na fachada norte, privilegiou-se a implantação de uma vegetação mais densa a fim de amenizar a insolação.

O mobiliário proposto induz a permanência em espaços que estão protegidos da insolação por meio da vegetação. É imprescindível a necessidade de vegetação suficiente para garantir melhor conforto térmico no espaço. Isso pode ser potencializado especialmente em uma cidade como Martinópolis, onde o clima é desconfortavelmente quente na maior parte do ano.

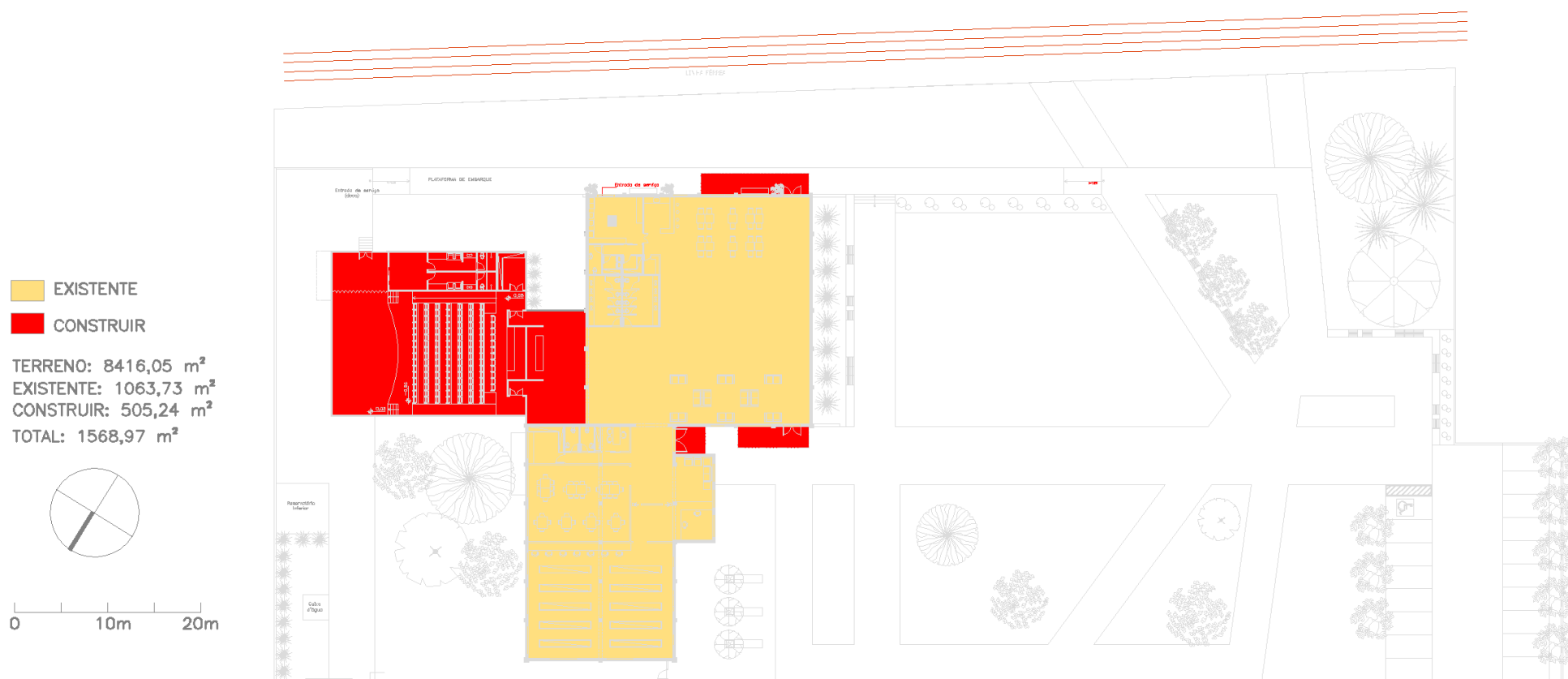
No entanto, é preciso considerar que a presença de vegetação constitui um elemento natural que impede a visibilidade. Na medida em que se constitui como uma barreira física e/ou visual para o acesso, é preciso mensurar quais implicações isso gera em relação ao grau de urbanidade desses espaços.

Figura 39: Programa



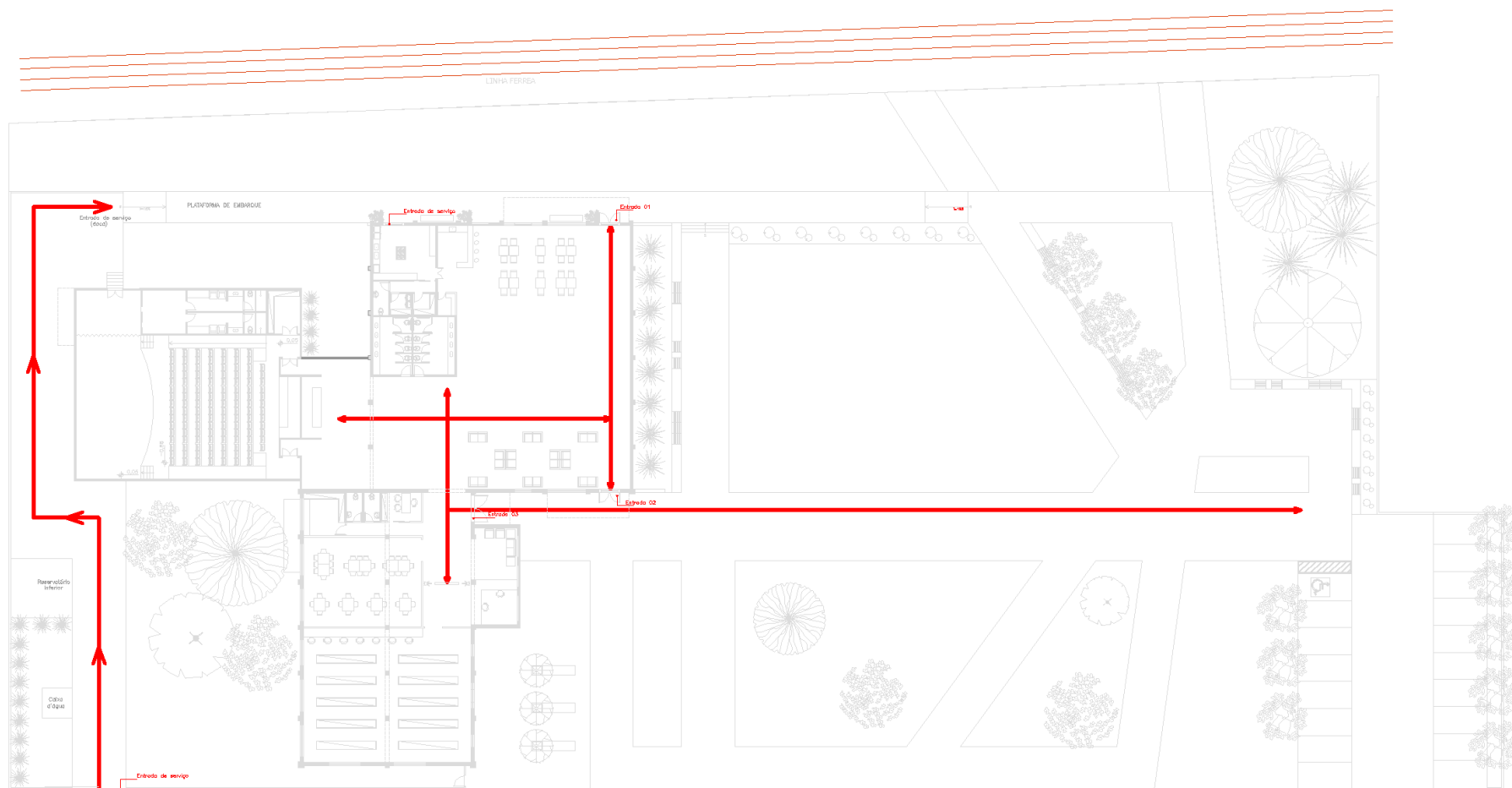
Elaborado pela autora

Figura 40: Áreas



Elaborado pela autora.

Figura 41: Fluxo

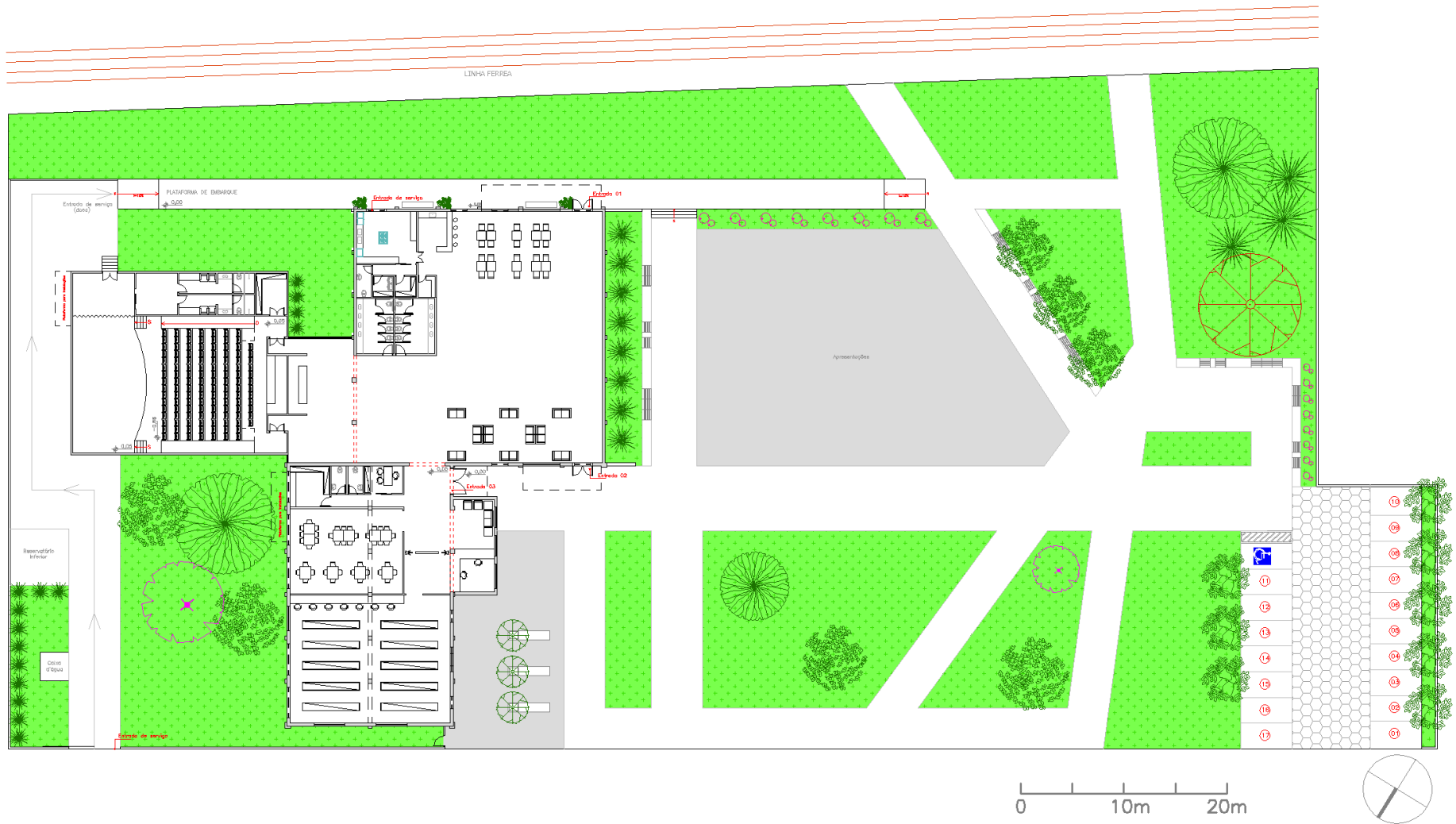


0 10m 20m



Elaborado pela autora.

Figura 42: Implantação e projeto paisagístico



Elaborado pela autora

Portanto, as árvores foram dispostas de modo que suas copas não estejam tão próximas a ponto de constituírem uma mata vegetativa densa, já que não é desejável a constituição de um espaço com características de bosque. Ainda, as árvores foram dispostas em posições estratégicas para proteger os espaços de permanência da insolação direta.

A presença de área verde na praça, configurada em frente ao edifício, integra o edifício com o parque. Desse modo, a praça se constitui como um meio intermediário entre o espaço externo e interno, de modo que torna o espaço convidativo.

A acessibilidade, que é uma premissa do projeto, é alcançada por meio da inexistência de barreiras físicas ou visuais. Ainda, não foi definida uma entrada principal para o edifício, já que todo o espaço é integrado.





6. Considerações Finais

As alterações propostas possuem como objetivo a revitalização de uma área central, propiciando o uso, tornando-a acessível e pública. A fim de evitar que se torne um espaço inóspito, o projeto buscou aumentar a permeabilidade e legibilidade do espaço, por meio da eliminação de barreiras físicas, visuais e simbólicas.

Outro ponto pretendido é a configuração de um entorno diversificado e dinâmico, com o intuito que o público usuário deste espaço seja também diversificado. Nesse sentido, a variedade é um ponto que torna o projeto mais interessante e propício ao uso. Por meio da implantação de um comércio baseado na diversidade, privilegiando os comerciantes que já eram previamente instalados na área e a população local, almeja-se promover o desenvolvimento econômico do entorno. Nesse sentido, Alex (2008, p. 280) pontua que:

A estreita vinculação do uso com o acesso e a integração com o entorno são os elementos

definidores mais fundamentais da praça e a articulação com o tecido urbano um de seus papéis mais relevantes na construção da paisagem da cidade.

Pretende-se estender esse conceito de praça como ponto de sociabilidade, do encontro, integração, de “espaço público da prática da vida pública” (ALEX, 2008, p. 265), das atividades múltiplas para o espaço que será configurado na área. Apesar de ser parque, sua constituição abrangerá esses conceitos citados.

As intervenções não devem ser realizadas de forma pontual, sem considerar o entorno. Por isso, entendeu-se que o projeto deveria pautar-se na compreensão da área de atuação como um complexo, um conjunto.

A proposta de implantação de boxes de comércio ao longo desse corredor histórico propicia que o usuário entre em contato com todo o complexo, induzindo o indivíduo a caminhar pelo conjunto. Não sendo concentrados e delimitados, é possível que se alcance uma maior integração ao conjunto. Por meio deste espaço acessível,

será possível obter a integração não só espacial, mas também social da área.

Por meio dessas diretrizes determinadas, pretende-se obter um espaço articulado, diversificado, acessível, integrado ao conjunto e repleto de atividades que induzem seu uso. Assim, a intervenção possui como meta:

(...) ampliar o espaço de convívio social, por meio de desenhos mais convidativos e adaptáveis que privilegiem o acesso, a integração com o entorno e a articulação com o tecido urbano (ALEX, 2008, p. 125).

É preciso praticar o planejamento dos espaços, com soluções que se concretizem a curto e longo prazo, a fim de que, retomando a ideia de Leite (2012), a cidade planeje seu crescimento e não seja refém deste.

Quanto à intervenção no edifício das antigas instalações da Sanbra, foi realizado um projeto em menor escala. Ele estará integrado ao parque por meio de acessos suficientes para garantir sua visibilidade. Portanto, o conceito de integração presente nas diretrizes urbanísticas também foi utilizado na intervenção proposta ao edifício histórico.

O programa definido levou em consideração as necessidades e potencialidades do contexto em que está inserido. A escolha por

atividades de caráter cultural para abrigar o edifício faz um link com o programa “Espaço Cidadão” implantado nos antigos galpões ferroviários.

Quanto ao aspecto formal, foram preservadas as estruturas originais do edifício, principalmente quanto às que realizam funções estruturais. As aberturas que foram propostas foram necessárias para manter a relação do interior com o exterior do edifício. Com base na teoria de Boito, do restauro crítico, todas as intervenções foram realizadas com base na análise da pertinência de cada elemento em relação ao contexto histórico.

As intervenções propostas são marcadas e distinguíveis em relação ao edifício original, para que não haja confusões. Devem ser evitadas intervenções miméticas.

O anexo proposto possui interligação com o edifício original, no entanto, com a utilização de vedações de vidro nesse espaço de interligação, alcançou o artifício de tornar o anexo visualmente “solto” em relação ao edifício original e, fundamentalmente, deixando claro o que é onde termina o edifício histórico e onde começa o edifício proposto.

7. Referências

ALEX, S. **Projeto da Praça: Convívio e exclusão no espaço urbano**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008. 291 p.

Carta de Veneza, ICOMOS, 1996. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 1987, n. 22, pp. 106-107.

Carta del Restauro Italiana, 1932. In: LUCIANI, R. – **Il Restauro. Storia, Teoria, Technique. Protagonisti**, Roma, Palombi, 1988, pp. 51-52.

FUNDAÇÃO BUNGE. **Fundo Comunicação Sanbra**. Disponível em <<http://www.fundacaobunge.org.br/acervocmb/fundo/12/>>. Acesso em 15 set. 2014

CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1996. 202 p.

DALTOZO, J. C. **Martinópolis, sua história e sua gente**. Martinópolis: Gráfica Martipel Ind. e Com. Ltda, 1999. 200 p.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DUNDES, A. C. **O processo de (des)industrialização e o discurso desenvolvimentista em Presidente Prudente**. 1998. 188 f. Tese (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.

FERRAZ, M. **Numa velha fábrica de tambores**. Minha cidade. São Paulo, 2008. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.093/1897>>. Acesso em 12 maio 2014.

FRAJNDLICH, R. U. **Edifícios**. Disponível em <<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/221/brasil-arquitetura-transforma-antigo-armazem-no-teatro-do-engenho-na-264515-1.aspx>>. Acesso em 07 maio 2014.

KANASHIRO, M. **Da antiga à nova Carta de Atenas – em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade**. Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 9, p. 33-37, jan./jun. 2004. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/made/article/viewFile/3079/2460>>. Acesso em: 24 out. 2014.

KHUL, B. M. Notas sobre a evolução do conceito de restauração, In: **Arquitetura do ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo. Reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998, pp. 180.

KHUL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Ed. Fundação Gulbenkian, 1993.

LEITE, C. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes**. São Paulo: Editora Bookman, 2012.

LEITE, J. F. **A Alta Sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras de Presidente Prudente, 1972. 249 p.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 2002.

MARQUES, J. C. M.; SOUZA, C. L. **Clusters como instrumento estratégico de regeneração urbana sustentável**. Cadernos de pós-graduação em arquitetura e urbanismo. São Paulo, v. 4, n. 1, p. 59-72, 2004. Disponível em <<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau/article/viewFile/139/44>>. Acesso em 05 maio 2014.

PANERAI, P. **Análise urbana**. Trad. Francisco Leitão. Brasília: Editora da UNB, 2006.

SPOSITO, M. E. B. **A Expansão Territorial Urbana de Presidente Prudente**. Recortes, No. 4, 61 p., 1995.

VITRUVIUS. **Centro Cultural de Araras**. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4>>. Acesso em 10 maio 2014.

