



ENTRE EIXOS

UM NOVO OLHAR SOBRE O ANTIGO SÍTIO FERROVIÁRIO DE AVARÉ



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”**

EVELYZE C. P. SANTOS

ENTRE EIXOS

UM NOVO OLHAR SOBRE O SÍTIO FERROVIÁRIO DE AVARÉ

**TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO DA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SÃO PAULO –
UNESP DE PRESIDENTE PRUDENTE DEFENDIDO
EM MARÇO DE 2017. ORIENTAÇÃO DE PROF.
ALFREDO Z. N. RAMOS**

AGRADEÇO PRIMEIRAMENTE À DEUS E A NOSSA SENHORA APARECIDA, POIS SEM ELES NADA DISSO SERIA POSSÍVEL! OBRIGADA A TODA A MINHA FAMÍLIA, EM ESPECIAL MEUS PAIS POR TODA DEDICAÇÃO E APOIO, E OBRIGADA À TODOS QUE DE ALGUMA FORMA CONTRIBUÍRAM NESSA CAMINHADA!

SUMÁRIO

RESUMO	07
1. INTRODUÇÃO	09
2. REFERENCIAL TEÓRICO	17
3. O LOCAL	35
4. REFERENCIAS PROJETUAIS	81
5. ÁREA DE INTERVENÇÃO	91
6. DIRETRIZES PROJETUAIS	99
7. CONCLUSÕES FINAIS	115
REFERENCIAS	119
ANEXO I	124

RESUMO

A CHEGADA DA FERROVIA NO BRASIL FOI UM MARCO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, IMPULSIONADO PELA ECONOMIA AGROEXPORTADORA DO CAFÉ, E O DESENVOLVIMENTO DE TODA A SOCIEDADE, COM OS BENEFÍCIOS, FACILIDADES E AS TRANSFORMAÇÕES QUE O TRANSPORTE FERROVIÁRIO TRAZIA CONSIGO PARA A DINÂMICA URBANA. DENTRO DESTES CONTEXTO ESTÁ INSERIDA A CIDADE DE AVARÉ, SITUADA NO INTERIOR DE SÃO PAULO, QUE EM 1896 RECEBEU A FERROVIA, SOB A CONCESSÃO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. A CHEGADA DA ESTRADA DE FERRO AO MUNICÍPIO TROUXE GRANDES MUDANÇAS SOCIAIS E NA SUA MORFOLOGIA URBANA, COMO A IMPLANTAÇÃO DO SEU PÁTIO FERROVIÁRIO, QUE CRIOU NOVOS PONTOS DE TRABALHO, IMPULSIONOU A VINDA DE IMIGRANTES E TRABALHADORES PARA A CIDADE, E CRIOU UM NOVO PONTO DE EXPANSÃO URBANA.

O PRESENTE TRABALHO REALIZOU UMA AMPLA ANÁLISE DO SÍTIO FERROVIÁRIO AVAREENSE, COM TODOS OS EDIFÍCIOS QUE O COMPÕE, A FIM DE AVERIGUAR O ESTADO ATUAL E AS CARACTERÍSTICAS PRESERVADAS DESTES PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, TAL COMO DE FORMA

MAIS ABRANGENTE E ESPECÍFICA DE CADA EXEMPLAR. APÓS A PESQUISA IN LOCO, VERIFICOU-SE A EXISTÊNCIA NA PREFEITURA MUNICIPAL DE UM PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO PRÉDIO DA ANTIGA ESTAÇÃO EM UM MUSEU FERROVIÁRIO. SENDO ASSIM, O OBJETIVO FINAL DESTES TRABALHO É A INTERVENÇÃO EM UMA PARCELA DO SÍTIO FERROVIÁRIO AVAREENSE, QUE COMPREENDE 4 ÁREAS, AS QUAIS SERÃO MANTIDOS SEUS EDIFÍCIOS, DANDO DIRETRIZES PARA OS MESMOS, E TRANSFORMANDO ESSAS ÁREAS EM UM PARQUE URBANO, DE FORMA A REINSERIR ESSES ESPAÇOS NA SOCIEDADE, COM UMA NOVA PROPOSTA, APRESENTANDO NOVOS ESPAÇOS E NOVOS USOS, ADEQUANDO-OS AS NECESSIDADES DO ENTORNO, PROPORCIONANDO UMA VITALIDADE AO SÍTIO. PARA A SUSTENTAÇÃO CONCEITUAL DESTES PROJETO, FORAM ESTUDADOS OS CONCEITOS SOBRE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO, TEÓRICOS QUE ABRANGEM O TEMA SOBRE PATRIMÔNIO E AS CARTAS PATRIMONIAIS E ANÁLISES URBANAS O QUE PROPORCIONARAM O DESENVOLVIMENTO DO PROJETO.

PALAVRAS CHAVES: SÍTIO FERROVIÁRIO, PATRIMÔNIO, REQUALIFICAÇÃO.

1. INTRODUÇÃO

A PRIMEIRA TENTATIVA DE IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL DATA DE 1835, ANO EM QUE FOI SANCIONADA A PRIMEIRA LEI QUE CONFERIRIA PRIVILÉGIOS PARA A CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO, A CHAMADA “LEI FEIJÓ”. PORÉM, ESSA PRIMEIRA TENTATIVA FOI FALHA E A CHEGADA DA FERROVIA SOMENTE OCORRE EM 1854, A QUAL LIGARIA MAUÁ ATÉ A ESTAÇÃO FRAGOSO. EM SÃO PAULO A FERROVIA CHEGA EM 1860, COM A ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ, QUE CONTOU COM INCENTIVO DE MAUÁ, DANDO ORIGEM A SÃO PAULO RAILWAY COMPANY. ENTRE OS ANOS DE 1870 E 1872 OUTRAS CINCO EMPRESAS DE CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS SURGIRAM, SÃO ELAS A COMPANHIA ITUANA DE ESTRADAS DE FERRO, COMPANHIA SOROCABANA, A COMPANHIA DE SÃO PAULO AO RIO DE JANEIRO, COMPANHIA MOGIANA E A COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE RESENDE A AREIAS. EM 1892 A COMPANHIA SOROCABANA SE FUNDE COM A ITUANA, CONSTRUINDO NOVAS LINHAS E DE PROLONGAMENTO, CHEGANDO À AVARÉ. (KUHL, 1998)

A FERROVIA CHEGA EM AVARÉ, INTERIOR DE SÃO PAULO, NO ANO DE 1896 APÓS INTENSA LUTA DO

SENHOR MANECO DIONÍSIO, INFLUENTE JORNALISTA DA CIDADE. DEVIDO A INTERESSES PARTICULARES, SUA IMPLANTAÇÃO SE DÁ MAIS AO LESTE DO MUNICÍPIO, ONDE ATUALMENTE SE ENCONTRA A AVENIDA MAJOR RANGEL, TERRAS DE RELEVO PLANO E PRÓXIMA A RIOS, SENDO PERFEITA PARA A IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO. A VINDA DA FERROVIA PARA O MUNICÍPIO SIMBOLIZAVA O DESENVOLVIMENTO PARA A POPULAÇÃO, A FACILIDADE NO TRANSPORTE DE CARGAS E PESSOAS E A COLOCAÇÃO DE AVARÉ EM UMA ROTA IMPORTANTE NA ECONOMIA AGROEXPORTADORA DO ESTADO DE SÃO PAULO.

O PRÉDIO PASSOU POR DUAS MODIFICAÇÕES, NO ANO DE 1918 E EM 1934, FICANDO PRONTO EM 1939. EM 1953, JÁ EM MEIO À CRISE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO BRASILEIRO, A ESTAÇÃO É DESATIVADA E HÁ A RETIFICAÇÃO DA LINHA, TRANSFERINDO SEUS TRILHOS PARA UMA NOVA ESTAÇÃO MAIS AO SUL DO MUNICÍPIO, CONFORME SILVA JUNIOR (2010). ATUALMENTE, O PRÉDIO DA ESTAÇÃO ENCONTRA-SE ABANDONADO PELO PODER PÚBLICO E OCUPADO POR INVASORES. OS OUTROS EDIFÍCIOS QUE COMPÕE O PÁTIO FERROVIÁRIO, COMO AS CASAS DE TURMA, CASA

DO ENGENHEIRO, CASA DO CHEFE DA ESTAÇÃO, CASA DOS ESCRITURÁRIOS E ALGUNS DOS ANTIGOS ARMAZÉNS, FORAM APROPRIADAS DE FORMA REGULAR COMO RESIDÊNCIAS OU SERVIÇOS MUNICIPAIS, PORÉM MUITOS ESTÃO EM PRECÁRIO ESTADO DE CONSERVAÇÃO. TODO O SÍTIO FERROVIÁRIO APRESENTA UM GRANDE POTENCIAL DE USO, ALÉM DE UMA VASTA BAGAGEM HISTÓRICA, DE MODO QUE É MERECEDOR DE MAIS ATENÇÃO POR PARTE DO SETOR PÚBLICO E DE TODA A POPULAÇÃO, CRIANDO INSTRUMENTOS QUE POSSAM DAR UM RESGATE FÍSICO E MEMORÁVEL PARA O MESMO. AO LONGO DO PROJETO FORAM CRIADAS DIRETRIZES QUE PUDESSEM AMENIZAR TAL SITUAÇÃO, E SALVAGUARDÁ-LO.

O PÁTIO FERROVIÁRIO AVAREENSE É UM DOS MAIS SIGNIFICATIVOS EXEMPLARES DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E HISTÓRICO QUE O MUNICÍPIO POSSUI. A QUESTÃO DO PATRIMÔNIO EM AVARÉ E PRINCIPALMENTE SUA PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO, AINDA É ALGO INCIPIENTE, O QUE ACARRETOU A DEMOLIÇÃO DE VÁRIOS PRÉDIOS HISTÓRICOS DA CIDADE, MUITO POR CONTA DE INTERESSES PARTICULARES.

ATUALMENTE, O CONJUNTO FERROVIÁRIO ESTÁ EM PROCESSO DE TOMBAMENTO PELO CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO (CONDEPHAAT), REITERANDO SEU VALOR SIMBÓLICO PARA A CONSTITUIÇÃO DA IDENTIDADE SOCIOCULTURAL NA MEMÓRIA DA POPULAÇÃO, PRINCIPALMENTE AO QUE SE REFERE AO CONTEXTO HISTÓRICO EM QUE FOI IMPLANTADO.

AS DISCUSSÕES A RESPEITO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E INDUSTRIAL, AINDA SÃO RECENTES, PORÉM JÁ SE MOSTRAM DE EXTREMA RELEVÂNCIA, POIS ESTE ACABA POR SE RELACIONAR COM O PATRIMÔNIO CULTURAL, ESTREITANDO AS RELAÇÕES SOCIAIS EM DETERMINADO LOCAL. ESSES ESPAÇOS TEM SIDO REAPROVEITADOS E VEM SE MOSTRANDO BEM VERSÁTEIS QUANTO AOS USOS QUE COMPORTAM, PODENDO SEREM UTILIZADOS COMO MUSEUS, CENTROS EDUCATIVOS, OFICINAS, ESCRITÓRIOS, COMÉRCIOS, SERVIÇOS, ENTRE OUTROS. OUTRO CONCEITO QUE VEM SENDO EMPREGADO É A PRESERVAÇÃO ATIVA, QUE TEM COMO OBJETIVO RESSIGNIFICAR ESSES EDIFÍCIOS E LOCAIS HISTÓRICOS, DESTINANDO-OS A OUTROS FINS

CONVENIENTES E INTEGRANDO-OS ÀS NECESSIDADES CONTEMPORÂNEAS, UM EXEMPLO DESSE TIPO DE INTERVENÇÃO É A QUE OCORRE EM PARANAPIACABA, EM QUE SE TEM O TURISMO CULTURAL, CONFORME ALLIS (2002). CONCEITOS TEÓRICOS A RESPEITO DA RESTAURAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO, ASSIM COMO AS INÚMERAS CARTAS PATRIMONIAIS, SÃO IMPORTANTES INSTRUMENTOS QUE DIRECIONAM AS INTERVENÇÕES PATRIMONIAIS, SERVINDO COMO PRESSUPOSTOS BÁSICOS PARA UM ANDAMENTO COERENTE, RESPONSÁVEL E VIÁVEL PARA O BEM PATRIMONIAL.

EM AVARÉ HÁ INTERESSES MUNICIPAIS DE QUE O EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTAÇÃO SE TRANSFORME EM UM MUSEU FERROVIÁRIO, O QUAL TRARIA UMA NOVA FUNÇÃO SOCIAL PARA A EDIFICAÇÃO, UMA VEZ QUE ESTA SE ENCONTRA ABANDONADA E OCUPADA POR INVASORES. O PROCESSO PARA A CONCESSÃO DE USO POR PARTE DA PREFEITURA JÁ ESTÁ EM ANDAMENTO, JÁ QUE A CONCESSÃO ATUAL É DA UNIÃO. TENDO COMO BASE ESSE PROJETO DE MUSEU FERROVIÁRIO, E PARTINDO DE UMA MACRO ANÁLISE DO SÍTIO

FERROVIÁRIO, OPTOU-SE POR INTERVIR EM UMA PARCELA DO PÁTIO, MAIS PRECISAMENTE A ÁREA CENTRAL DO MESMO, ONDE SE LOCALIZA O ANTIGO PRÉDIO DA ESTAÇÃO, A CASA DO ENGENHEIRO, DOS ESCRITURÁRIOS, DO CHEFE DA ESTAÇÃO, ASSIM COMO A PRAÇA PROF^o GARACIBA AMORIM E DOS FERROVIÁRIOS, PREVENDO DIRETRIZES PARA ESSES EDIFÍCIOS E TRABALHANDO COM A ESCALA URBANA EM CONJUNTO COM A PATRIMONIAL, DE FORMA A CRIAR UM PARQUE QUE AS ENVOLVA, PROPONDO A REINSERÇÃO DESSES PRÉDIOS A FUNCIONALIDADES CONTEMPORÂNEAS E TRABALHANDO COM AS ÁREAS VERDES EXISTENTES E PROPONDO NOVAS, ASSIM COMO PONTOS COMERCIAIS, ESPAÇOS LIVRES PARA FEIRAS, EXPOSIÇÕES, SHOWS, TRANSFORMANDO O LOCAL EM UM ESPAÇO CONVIDATIVO, AUMENTANDO SUA VITALIDADE, RESGANDO O OLHAR DA POPULAÇÃO PARA ÁREA, QUE ATUALMENTE ENCONTRA- SE DISCRIMINADA, TRAZENDO UM NOVO CARÁTER PARA O LOCAL, SENDO ESTA INTERVENÇÃO PODENDO SER UM CATALISADOR DE FUTURAS AÇÕES DO TIPO.

A METODOLOGIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO, SE CONSTITUIU BASICAMENTE EM UM ESTUDO DE REFERENCIAIS TEÓRICOS, TAL COMO O HISTÓRICO DA FERROVIA NO BRASIL, O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, ANÁLISE DE TEÓRICOS E TÉCNICAS DE RESTAURAÇÃO E PRESERVAÇÃO, ASSIM COMO DAS CARTAS PATRIMONIAIS QUE SE ENQUADRASSEM NO OBJETIVO PROPOSTO; PESQUISAS SOBRE O HISTÓRICO DA FERROVIA NO MUNICÍPIO E DA ÁREA DE ANÁLISE, LEVANTAMENTO DE CAMPO, DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL DO PÁTIO, CONFEÇÃO DE FICHAS DE INVENTÁRIO BASEADAS NAS DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN) PARA UMA MELHOR TABULAÇÃO CRÍTICA DE DADOS CORRESPONDENTE AO ESTADO ATUAL DAS EDIFICAÇÕES DO SÍTIO FERROVIÁRIO; ANALISES DE REFERÊNCIAS PROJETOAIS, DEFINIÇÃO DAS DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO, ESTUDO DO PROGRAMA ARQUITETÔNICO, URBANO E PAISAGÍSTICO, E PÔR FIM A CONCEPÇÃO DO PROJETO.

DO HISTÓRICO DA FERROVIA NO BRASIL, ESTÃO CONTIDAS COMO A INTRODUÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO PAÍS ATÉ SUA CHEGADA AO MUNICÍPIO

DE AVARÉ. A ANÁLISE DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, DOS TEÓRICOS, TÉCNICAS DE RESTAURAÇÃO E PRESERVAÇÃO, E ESTUDOS SOBRE AS CARTAS PATRIMONIAIS, PROPORCIONANDO DIRETRIZES GERAIS PARA A CONCEPÇÃO CONCEITUAL E RESPONSÁVEL DO PROJETO DE INTERVENÇÃO, ATUANDO COMO UM IMPORTANTE INSTRUMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO.

A PESQUISA HISTÓRICA SOBRE A INTRODUÇÃO DA FERROVIA NO MUNICÍPIO NOS PERMITIU AVERIGUAR A IMPORTÂNCIA QUE ESTA TEVE NA VIDA NA POPULAÇÃO AVAREENSE NA ÉPOCA E NO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE. O LEVANTAMENTO DE CAMPO É BASEADO NA ANÁLISE DO PÁTIO FERROVIÁRIO, SENDO ESTE UM CONJUNTO SIGNIFICATIVO DO PATRIMÔNIO MUNICIPAL, ASSIM COMO A OBSERVAÇÃO DE CADA EDIFÍCIO QUE O COMPÕE, DE MODO A REALIZAR UM DIAGNÓSTICO FOTOGRÁFICO E TABULADO PELAS FICHAS DE INVENTARIO, BASEADAS NAS DO IPHAN, QUE PROPORCIONARAM UMA MELHOR ANÁLISE CRÍTICA DE CADA EDIFICAÇÃO.

AS REFERÊNCIAS PROJETUAIS ATUAIS COMO MEIO DE INSPIRAÇÃO PARA O PROJETO, CONTENDO PARTICULARIDADES CONDICIONANTES, O QUE PROPORCIONOU UM MELHOR DESENVOLVIMENTO DAS DIRETRIZES PROJETUAIS.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. CHEGADA DA FERROVIA NO BRASIL

A TRAJETÓRIA DA FERROVIA NO BRASIL É RELATADA POR KUHL (1998), QUE NOS DESCREVE QUE AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NO BRASIL DATAM DA DÉCADA DE 1830, MAIS PRECISAMENTE DE 1835, ANO EM QUE FOI SANCIONADA A PRIMEIRA LEI QUE CONFERIRIA PRIVILÉGIOS PARA A CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO, A QUAL LIGARIA O RIO DE JANEIRO ÀS CAPITAIS DAS PROVÍNCIAS DE MINAS GERAIS, RIO GRANDE DO SUL E BAHIA, A CHAMADA “LEI FEIJÓ”. ESSA PRIMEIRA TENTATIVA NÃO OBTVEU ÊXITO, POIS ERA NECESSÁRIO MAIS CAPITAL DE INVESTIMENTO, O QUE TAMBÉM SIGNIFICARIA MAIORES CONCESSÕES DE PRIVILÉGIOS AOS INVESTIDORES. EM 1852 UMA SEGUNDA LEI FOI SANCIONADA, A QUAL PARECEU MAIS INTERESSANTE AO MERCADO E PÔDE-SE ENTÃO DAR INÍCIO A IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA. O PRIMEIRO TRAJETO A SER PERCORRIDO POR ESTRADA DE FERRO NO PAÍS OCORREU EM 1854, POR INICIATIVA DO BARÃO DE MAUÁ. O TRECHO TINHA APROXIMADAMENTE QUATORZE QUILOMETROS DE EXTENSÃO, LIGANDO MAUÁ ATÉ A ESTAÇÃO FRAGOSO. (KUHL, 1998)

NO ANO DE 1858 É INAUGURADA A COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, QUE CONSTRUIRIA UMA LINHA QUE PARTIRIA DO RIO DE JANEIRO SE BIFURCARIA ENTRE A SERRA DO MAR E O RIO PARAÍBA, EM DOIS RAMAIS, UM SE DIRIGINDO PARA O PORTO NOVO DA CUNHA NA DIVISA DO ESTADO COM MINAS GERAIS E OUTRO A CACHOEIRA, NA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO. PORÉM, ESSA LINHA SÓ CHEGARIA A SÃO PAULO EM 1875. ANTERIOR À CHEGADA DESTA LINHA, EM 1860 FOI CONSTRUÍDA EM SÃO PAULO A ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ, QUE CONTOU COM INCENTIVO DE MAUÁ, DANDO ORIGEM A SÃO PAULO RAILWAY COMPANY. ESSAS LINHAS POSSUEM UM FORTE SENTIDO ECONÔMICO, VISTO QUE PASSAM POR REGIÕES PRODUTORAS DE CAFÉ, PRODUTO QUE JÁ SE APRESENTAVA COMO O MAIS PRECIOSO, DO QUAL É A PARTIR DELE QUE SE CONVERGE GRANDE PARTE DAS CONSTRUÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS, CONFORME KUHL (1998).

A SÃO PAULO RAILWAY COMPANY EM 1868 DESISTE DE DAR PROSSEGUIMENTO AS OBRAS DA LINHA E QUEM ASSUME É A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. ENTRE OS ANOS DE 1870 E 1872 OUTRAS

CINCO EMPRESAS DE CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS SURGIRAM A PARTIR DA ORGANIZAÇÃO DE FAZENDEIROS, SÃO ELAS A COMPANHIA ITUANA DE ESTRADAS DE FERRO, COMPANHIA SOROCABANA, A COMPANHIA DE SÃO PAULO AO RIO DE JANEIRO, COMPANHIA MOGIANA E A COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE RESENDE A AREIAS, TODAS RECEBIAM PRIVILÉGIOS DA PROVÍNCIA, ASSIM COMO A COMPANHIA PAULISTA DESDE O ANO DE 1869. (KUHL, 1998)

A PARTIR DA DÉCADA DE 1890 HOVE UMA INTENSA EXPANSÃO DAS LINHAS, SEMPRE SEGUINDO O FLUXO ECONÔMICO DO CAFÉ, CONSOLIDANDO O EIXO ECONÔMICO RIO-SÃO PAULO, DE MODO QUE O ESTADO DE SÃO PAULO POSSUÍSSE A MAIS EXTENSA MALHA FERROVIÁRIA DO PAÍS, PASSANDO DE 1.212 QUILOMETROS EM 1880 PARA 2.425 EM 1890, SE EXPANDINDO ATÉ O OESTE PAULISTA.

EM 1892 A COMPANHIA SOROCABANA SE FUNDE COM A ITUANA, CONSTRUINDO NOVAS LINHAS E DE PROLONGAMENTO, SENDO O PRINCIPAL DELAS EM DIREÇÃO A AVARÉ. É NESSE MOMENTO QUE A ESTRADA DE FERRO GANHA CARÁTER DESBRAVADOR, POIS ACABA

POR PASSAR EM REGIÕES ATÉ ENTÃO POUCO E/OU NÃO POVOADAS, SEGUNDO GHIRARDELLO, 2002.

EM AVARÉ, O TREM LIGOU O MUNICÍPIO ÀS PROPRIEDADES RURAIS E À CAPITAL, FACILITANDO O ESCOAMENTO DE CAFÉ, TRANSPORTE DE IMIGRANTES, FAZENDO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO UM MARCO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NA PRIMEIRA FASE DE SUA HISTÓRIA. UMA DAS ANOTAÇÕES DE UM DOS MEMORISTAS MAIS ANTIGOS DO MUNICÍPIO, O AUGUSTO ESTEVES, O SINHÔ, APUD SILVA, J. (2010) NOS REVELA UM POUCO DA REPERCUSSÃO SOCIAL A RESPEITO DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NO MUNICÍPIO E COMO ESTA INFLUENCIOU O COTIDIANO DE SUA POPULAÇÃO.

OBSERVAVAM, CURIOSOS E SATISFEITOS, A MARCHA DAS LINHAS PARALELAS DE AÇÃO QUE DIA A DIA SE APROXIMAVAM DA CIDADE, TRAZENDO O PROGRESSO QUE VIRIA BRINDAR O ANTIGO RIO NOVO. NO PONTO EM QUE OS TRILHOS JÁ SE ACHAVAM DEFINITIVAMENTE PRESOS, CORRIAM OS 'LASTROS', COMPOSIÇÕES DE UMA LOCOMOTIVA ANTIQUADA E GÔNDOLAS — VAGÕES ABERTOS — QUE SERVIAM PARA O TRANSPORTE DO MATERIAL CONSTITUÍDO PELOS TRILHOS, DORMENTES, FERRAMENTAS E, QUANDO NECESSÁRIO, O ATERRO PARA COMPLETAR O NÍVEL DOS PONTOS MAIS BAIXOS", DESCREVEU.

SEGUNDO SILVA JUNIOR (2010), NO ANO DE 1896 É INAUGURADA A ESTAÇÃO EM AVARÉ. A EXPANSÃO DA ESTRADA DE FERRO PROSSEGUIU PARA O DISTRITO DE TRÊS RANCHOS, ATUALMENTE CHAMADO DE CERQUEIRA CÉSAR. EM 1897, ENTROU EM OPERAÇÃO AS ESTAÇÕES DE BARRA GRANDE E DE CERQUEIRA CÉSAR. ESTA ÚLTIMA ATENDIA AO COMÉRCIO E À FAZENDAS DOS MUNICÍPIOS DE CAMPOS NOVOS DO PARANAPANEMA (ATUAL CAMPOS NOVOS PAULISTA), SANTA CRUZ DO RIO PARDO, SÃO PEDRO DO TURVO, FARTURA E UMA PARCELA DA ZONA SERTANEJA DO ESTADO DO PARANÁ. DEZ ANOS DEPOIS A COMPANHIA ARRENDOU A FERROVIA. POSTERIORMENTE AS LINHAS FORAM AMPLIADAS ATÉ PIRAJU, SANTA CRUZ DO RIO PARDO E ITATINGA. NO ANO DE 1918, COM A RESCISÃO DO CONTRATO A FERROVIA PASSA A SER CHAMADA DE ESTRADA DE FERRO SOROCABANA (EFS), SENDO ADMINISTRADA PELO GOVERNO ESTADUAL.

A PARTIR DE 1957, TODAS AS FERROVIAS NACIONAIS FORAM CENTRALIZADAS NUMA EMPRESA ESTATAL, A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A (RFFSA). JÁ NESTE MOMENTO A SITUAÇÃO DO TRANSPORTE

FERROVIÁRIO BRASILEIRO JÁ ESTAVA CRÍTICA. A RFFSA ASSUMIU UM TOTAL DE 29.713 QUILOMETROS DE LINHAS FÉRREAS E 154 MIL FUNCIONÁRIOS. A PRINCÍPIO, TINHA-SE COMO OBJETIVO O SANEAMENTO DAS DÍVIDAS, MODERNIZAÇÃO DAS ESTRUTURAS E CONSOLIDAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO. ALGUMAS MELHORIAS CHEGARAM A SER EFETUADAS, PORÉM, NÃO FORAM SUFICIENTES PARA MUDAR TAL SITUAÇÃO, LEVANDO A DECADÊNCIA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, CONFORME ALLIS (2006).

2.2. PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO

A QUESTÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL TEM SIDO LEVANTADA HÁ ALGUMAS DÉCADAS. NA INGLATERRA POR VOLTA DE 1950, INICIA-SE A DISCUSSÃO ACERCA DA PRESERVAÇÃO DE PATRIMÔNIOS INDUSTRIAIS, A PARTIR DE UM INTERESSE CRESCENTE EM RELAÇÃO AOS OBJETOS E ESTRUTURAS REMANESCENTES DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL, CONFORME OLIVEIRA (2009).

NO BRASIL, A BUSCA PELO RECONHECIMENTO DE UM PATRIMÔNIO NACIONAL E DA SUA PROTEÇÃO PELO ESTADO É MARCADO PELA FUNDAÇÃO DO SERVIÇO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (SPHAN), EM 1937. FOCADO EM IDEIAS DE CIVILIZAÇÃO, TRADIÇÃO, BENS CULTURAIS E DIVERSIDADE CULTURAL COMO INDICADORES NO PROCESSO DE IDENTIFICAÇÃO DE UM CARÁTER NACIONAL BRASILEIRO. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL SE INCORPORA AO PATRIMÔNIO CULTURAL, UMA VEZ QUE TAMBÉM REPRESENTA AS RELAÇÕES SOCIAIS DE UM DETERMINADO LOCAL OU BEM (OLIVEIRA, 2009). PARA BARRETO (2003) A NOÇÃO DE PATRIMÔNIO CULTURAL É MAIS AMPLA DO QUE AS OBRAS NO ESPAÇO COMO A

PINTURA, ESCULTURA E ARQUITETURA, POIS TRATA-SE DE TODO O FAZER HUMANO, COMO É O CASO DAS FERROVIAS QUE SÃO TESTEMUNHAS DESSE PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO E INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA.

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, NELE INCLUÍDO O FERROVIÁRIO, É RELEVANTE PELA SUA FORMA, VARIEDADE, DESTINAÇÃO E RIQUEZA HISTÓRICA. AS DISCUSSÕES A RESPEITO DESSE TEMA AINDA SÃO INCIPIENTES, SENDO DIFÍCIL CRIAR UMA UNIFICAÇÃO DE CONCEITOS E DEFINIÇÕES À CERCA DO MESMO, PORÉM, ISSO NÃO TEM SIDO IMPEDIMENTO PARA A EXECUÇÃO DE MUITOS TRABALHOS E PROJETOS DE PRESERVAÇÃO E REABILITAÇÃO QUE ABRANGEM ESSA ÁREA. UMA EDIFICAÇÃO NÃO É APENAS UM OBJETO ESTÉTICO, MAS ENGLOBALA ASPECTOS MATERIAIS, ESTRUTURAIS E HISTÓRICOS, SENDO NECESSÁRIO QUE SE FAÇA UM INVENTÁRIO E UMA AVALIAÇÃO SISTEMÁTICA, PARA SE PODER SELECIONAR O QUE PRESERVAR E ESTABELECECR CRITÉRIOS PARA UMA POLÍTICA COERENTE DE PRESERVAÇÃO, EM QUE NÃO SE DEVERIA NEM CONSERVAR NEM SE DESTRUIR INDISTINTAMENTE. (KUHL, 1998)

APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, O TRANSPORTE FERROVIÁRIO ENTROU EM DECLÍNIO, PRINCIPALMENTE NOS PAÍSES INDUSTRIALIZADOS, POIS NÃO CONSEGUIRAM LIDAR COM A CONCORRÊNCIA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E AÉREO, TENDO VÁRIAS DE SUAS LINHAS DESATIVADAS E POR CONSEQUÊNCIA TODA SUA ARQUITETURA EDIFICADA. ESTE FATO ACARRETOU O ABANDONO E O DESCASO AO LONGO DOS ANOS, SITUAÇÃO QUE MAIS RECENTEMENTE TEM TOMADO NOVOS RUMOS, EM QUE OS EDIFÍCIOS QUE A COMPÕE VEEM SENDO REAPROVEITADOS E READAPTADOS DAS MAIS DIFERENTES FORMAS.

NO BRASIL ESTE CENÁRIO NÃO É DIFERENTE. O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMEÇA A ENTRAR EM DECADÊNCIA NA DÉCADA DE 1940 E 1950, MOMENTO EM QUE A PRODUÇÃO CAFEEIRA PASSA POR CRISES, EM QUE NÃO SE HÁ UMA DIVERSIDADE DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA E INDUSTRIAL E QUE HÁ UM INTENSO INCENTIVO POR PARTE DO GOVERNO FEDERAL PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO, ESTE SUPERANDO O FERROVIÁRIO. ATUALMENTE TÊM SE TIDO UMA MAIOR CONSCIENTIZAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO POR PARTE DA

SOCIEDADE, NO QUE SE REFERE A PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO, ACARRETANDO UMA PROGRESSIVA REABILITAÇÃO DESSES OBJETOS. ESSES EDIFÍCIOS TEM SE DEMONSTRADO BEM VERSÁTEIS QUANTO AO REAPROVEITAMENTO PARA NOVOS USOS, PODENDO SER UTILIZADOS COMO MUSEUS, CENTROS EDUCATIVOS, OFICINAS, ESCRITÓRIOS, COMÉRCIOS, SERVIÇOS, ENTRE OUTROS, ALÉM DE QUE POR VEZES AS ANTIGAS ESTAÇÕES ESTÃO INSERIDAS EM GRANDES LOTES, ALGUNS EM ÁREAS CENTRAIS, SENDO PROPENSOS A PROJETOS DE RENOVAÇÃO URBANA, PODENDO SE TORNAR UMA CENTRO DE CONVERGÊNCIA DE PESSOAS, AUMENTANDO AINDA MAIS A DINAMICIDADE DO ESPAÇO.

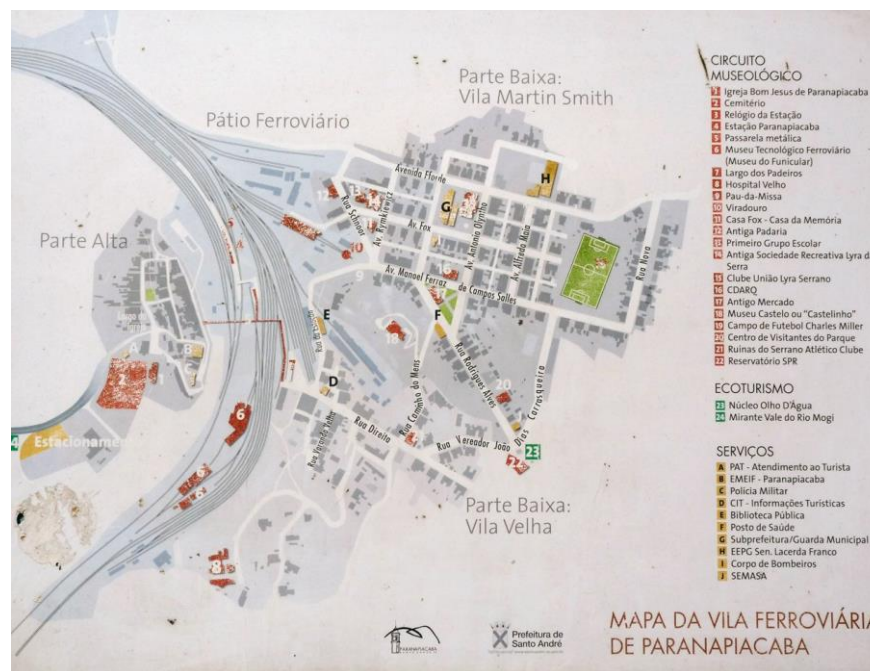
MUITAS VEZES AS TRANSFORMAÇÕES OCORRIDAS NÃO SÃO CONSIDERADAS AS MAIS ADEQUADAS EM TERMOS DE PROJETO DE RESTAURAÇÃO, POIS PARA QUE ESTA OCORRA É NECESSÁRIO QUE SE FAÇA UM ESTUDO QUE VISE À PRESERVAÇÃO DE SUA TIPOLOGIA CONSTRUTIVA, PROCURANDO CONSERVAR AS TÉCNICAS DE CONSTRUÇÃO ORIGINAIS, DE MODO QUE A ESCOLHA DE UMA NOVA FORMA, DEVERIA SER ENTÃO, COMPATÍVEL

COM SUAS CARACTERÍSTICAS ESPACIAIS ESTRUTURAIS. DE QUALQUER MODO, ESTAS TRANSFORMAÇÕES TÊM SE MOSTRADO VIÁVEIS ECONOMICAMENTE E VÊM SENDO INCENTIVADAS CADA VEZ MAIS, EM QUE AS MESMAS TÊM PARTIDO DE ESFERAS GOVERNAMENTAIS, DA INICIATIVA PRIVADA E DE GRUPOS DE VOLUNTÁRIOS OU ASSOCIAÇÕES.

UM EXEMPLO DE INTERVENÇÃO EM PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO É O CASO DA VILA DE PARANAPIACABA, PERTENCENTE AO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ, LOCALIZADA NA SERRA DO MAR, COMO MOSTRA AS FIGURAS 01 E 02. O LOCAL É DEFINIDO PELA TIPOLOGIA INGLESA DAS CONSTRUÇÕES, RESQUÍCIOS DA COLONIZAÇÃO ADVINDA DA INSTALAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ. A FERROVIA FOI IDEALIZADA PELO BARÃO DE MAUÁ, E ENTROU EM FUNCIONAMENTO EM 1867, SOB CONCESSÃO DA SÃO PAULO RAILWAY. PARANAPIACABA, QUE DENOMINAVA-SE ALTO DA SERRA ATÉ 1946, TEVE TODA SUA ORIGEM E FUNCIONAMENTO VOLTADOS ÀS ATIVIDADES DA FERROVIA, MOTIVO PELO QUAL FORMOU EM SEU ENTORNO UM PEQUENO NÚCLEO URBANO DE TRABALHADORES DA FERROVIA, O QUAL

DIVIDE-SE EM DUAS PARTES, A PARTE BAIXA QUE É FORMADO PELO NÚCLEO URBANO MAIS ANTIGO, FUNDADO POR VOLTA DOS ANOS DE 1860 A 1900 OCUPADA MAJORITARIAMENTE PELOS TRABALHADORES DA FERROVIA; E A PARTE ALTA, DE OCUPAÇÃO MAIS RECENTE, FORMADA PRINCIPALMENTE POR IMIGRANTES (MONTEIRO, 1995)

FIG. 01- PÁTIO FERROVIÁRIO PARANAPIACABA.



FONTE:

[HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/P/PARANAPIACABA.HTM](http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/paranapiacaba.htm)

FIG. 02 – PARANAPIACABA.



FONTE:

[HTTP://WWW.CPTM.SP.GOV.BR/STYLE%20LIBRARY/IMAGES/SUA_VIAGEM/EXPRESSO_TURISTICO/TRAJETOS/PARANAPIACABA/BANNER.JPG](http://www.cptm.sp.gov.br/style%20library/images/sua_viagem/expresso_turistico/trajetos/paranapiacaba/banner.jpg)

TOMBADA PELAS TRÊS INSTÂNCIAS DO GOVERNO, PELA ESTADUAL (CONDEPHAAT-1987), SEGUIDA DA FEDERAL (IPHAN -2002) E MUNICIPAL PELO CONSELHO MUNICIPAL DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARTÍSTICO, ARQUITETÔNICO-URBANÍSTICO E PAISAGÍSTICO DE SANTO ANDRÉ (COMDEPHAAPASA-2003). A VILA CONSTRUÍDA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX E PASSOU POR ALGUMAS ALTERAÇÕES AO LONGO DOS ANOS. PARANAPIACABA ESTÁ ENTRE OS 100 MAIORES MONUMENTOS HISTÓRICOS DO MUNDO, ENTRANDO NA LISTA DA WMF (WORLD MONUMENTS

FUND), CONSIDERADA UMA DAS ÚLTIMAS VILAS FERROVIÁRIAS DO MUNDO, CONFORME ASPÁSIO (2008).

O CONCEITO EMPREGADO EM PARANAPIACABA PARA A PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DA MESMA, FOI O DA PRESERVAÇÃO ATIVA. ESTE CONCEITO PARTE DO PRESSUPOSTO DE QUE EDIFÍCIOS, ESPAÇOS QUE APRESENTAVAM UMA FUNÇÃO INDUSTRIAL NO PASSADO, HOJE TORNARAM-SE OBSOLETOS, O QUE ACABA POR ACARRETAR O ABANDONO DESSES EXEMPLARES. A PRESERVAÇÃO ATIVA TEM COMO OBJETIVO RESSIGNIFICÁ-LOS, DESTINANDO-OS A OUTROS FINS E INTEGRANDO-OS AO MUNDO CONTEMPORÂNEO. NA VILA TEMOS O TURISMO CULTURAL, QUE UNIDA À POLÍTICAS PÚBLICAS, CONSEGUIU RESGATAR O CARÁTER HISTÓRICO DA VILA, TRAZENDO GERALMENTE UM PÚBLICO MAIS VELHO, COM MAIOR PODER AQUISITIVO E CONSEQUENTEMENTE MAIS EXIGENTE, EM QUE HÁ A ASSOCIAÇÃO DO TURISMO COM A VALORIZAÇÃO CULTURAL, CONFORME ALLIS (2002).

2.3. PRESERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO

A IMPORTÂNCIA E CONSCIÊNCIA HISTÓRICA QUE TEMOS HOJE REFERENTE À ARQUITETURA DO PASSADO SÓ COMEÇOU A SE CONSTITUIR A PARTIR DO RENASCIMENTO, POIS ATÉ ENTÃO NÃO HAVIA UMA IDEIA DE RESTAURAÇÃO COMO PRESERVAÇÃO, DE MODO QUE AS INTERVENÇÕES BUSCAVAM APENAS A ADAPTAÇÃO ÀS NECESSIDADES DA ÉPOCA, O QUE NÃO CONDIZ COM A PERCEPÇÃO QUE ATUALMENTE TEMOS ACERCA DO ASSUNTO. ESSA NOÇÃO DE HISTORICIDADE FOI LENTA E GRADUAL, SENDO DE FATO EFETIVADA SOMENTE A PARTIR DO SÉCULO XVIII, MAIS PRECISAMENTE COM O ILUMINISMO, MOMENTO EM QUE SE COMEÇOU A CONSTITUIÇÃO DA NOÇÃO DE IMPORTÂNCIA HISTÓRICA, TAL QUAL A ENTENDEMOS HOJE. O PERÍODO PÓS-REVOLUCIONÁRIO OCORRIDO NA FRANÇA E O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DA GRÃ-BRETANHA FORAM FATORES ESSENCIAIS PARA ESSA CONSCIENTIZAÇÃO HISTÓRICA, POIS COMEÇAVA A SURTIR O SENTIMENTO DE PROTEÇÃO AOS BENS ARQUITETÔNICOS, COMO EDIFÍCIOS E PARQUES URBANOS, QUE CONTINHAM EM SI

UM POUCO DO PASSADO DE CADA PESSOA, CONFORME KUHL (1998).

O TERMO PRESERVAR SEGUNDO LEMOS (1981), DEVE SER APLICADO COM TODA AMPLITUDE DE SEU SIGNIFICADO, PRESERVANDO OS RECURSOS MATERIAIS E AS CONDIÇÕES AMBIENTAIS DE FORMA INTEGRAL, SENDO EXIGIDOS MÉTODOS DE INTERVENÇÃO CAPAZES DE RESPEITAR OS ELEMENTOS DO PATRIMÔNIO CULTURAL. PRESERVAR ACABA POR SE TORNAR UM SINÔNIMO DE REGISTRAR, GUARDAR PARA O FUTURO INFORMAÇÕES E RELAÇÕES ENTRE ELEMENTOS CULTURAIS E HISTÓRICOS QUE NÃO POSSUEM O PRIVILÉGIO DA PERMANÊNCIA. A IMPORTÂNCIA DE SE PRESERVAR RATIFICA-SE NO SENTIDO EM QUE ESTA SALVAGUARDA A NOSSA MEMÓRIA SOCIAL, COM UM VASTO ACERVO DE ELEMENTOS QUE CONSTITUEM A NOSSA HISTÓRIA E A HISTÓRIA DA SOCIEDADE EM QUE VIVEMOS.

UM DOS PRINCIPAIS TEÓRICOS ACERCA DO TEMA DO PATRIMÔNIO E RESTAURAÇÃO, O ARQUITETO, HISTORIADOR E CRÍTICO VIOLLET-LE-DUC (2000), POSSUÍA UM CARÁTER MAIS VIOLENTO ACERCA DO ASSUNTO. PARA ELE “RESTAURAR UM EDIFÍCIO NÃO É MANTÊ-LO, REPARA-LO OU REFAZÊ-LO, É RESTABELECÊ-LO

EM UM ESTADO COMPLETO QUE PODE JAMAIS TER EXISTIDO EM UM DADO MOMENTO”. TINHA COMO OBJETIVO ENCONTRAR UM ESTADO IDEAL PARA O OBJETO, UTILIZANDO EM SUAS INTERVENÇÕES MATERIAIS MELHORES A FIM DE PROLONGAR A VIDA ÚTIL DA OBRA, O CHAMADO “RESTAURO ESTILÍSTICO” O QUE GEROU INÚMERAS CRÍTICAS AO SEU TRABALHO E A SEUS SEGUIDORES.

NA INGLATERRA SURGE OUTRO IMPORTANTE NOME, JOHN RUSKIN UM ESTUDIOSO DA ARQUITETURA MEDIEVAL. SEGUNDO RUSKIN (2008) ESTE FICOU CONHECIDO POR SEU “RESTAURO ROMÂNICO”, O QUAL PRECONIZAVA UMA ATITUDE PASSIVA, DE CONTEMPLAÇÃO, DEIXANDO O EDIFÍCIO DA FORMA EM QUE SE ENCONTRAVA, POIS ACREDITAVA QUE QUALQUER INTERVENÇÃO ERA FALSA.

EM MEIO À VIOLÊNCIA DE VIOLLET-LE-DUC E A PASSIVIDADE DE RUSKIN, SURGE CAMILO BOITO, CRIADOR DA TEORIA DO “RESTAURO MODERNO”. BOITO ACREDITAVA QUE OS MONUMENTOS CONTAVAM A HISTÓRIA DAS CIVILIZAÇÕES, DE MODO QUE DEVERIAM SER PRESERVADAS AS ADIÇÕES E MODIFICAÇÕES OCORRIDAS NA OBRA, ASSIM COMO AS MARCAS DA

PASSAGEM DO TEMPO, AS QUAIS DENOMINA-SE PÁTINA. PREGAVA QUE AS INTERVENÇÕES DEVERIAM SER EVITADAS, SALVO EM CASOS DE REAL NECESSIDADE, MAS TENDO POR BASE DOCUMENTOS HISTÓRICOS E A UTILIZAÇÃO DE MATERIAIS QUE SE DISTINGUISSEM DOS ORIGINAIS, PORÉM QUE MANTIVESSE O EQUILÍBRIO DO EDIFÍCIO. (KUHL, 1998).

A CARTA DE RESTAURO DE ATENAS SURTIU EM 1931, COM GRANDE INFLUÊNCIA DOS PRINCÍPIOS DE CAMILO BOITO. COM ELA INICIA-SE A DISCUSSÃO SOBRE A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM E A IMPORTANTE AÇÃO DE SE OCUPAR O EDIFÍCIO. NO ANO SEGUINTE SURTIU A CARTA DE RESTAURO ITALIANA DE 1932, QUE RESULTOU NO CHAMADO “RESTAURO CIENTÍFICO”, QUE AGREGAVA MAIS IMPORTÂNCIA A DOCUMENTOS E VALORES HISTÓRICOS DA OBRA, DO QUE DE FATO A ELEMENTOS FORMAIS, CONFORME KUHL (1998). SEGUNDO A MESMA AUTORA, A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL FOI UM MARCO PARA AS TEORIAS DE RESTAURAÇÃO, POIS AGORA O QUE SE TINHA ERA UMA GRANDE DESTRUIÇÃO DE CIDADES E PAÍSES, O QUE ENGLOBAVA MUITO DE SEUS PATRIMÔNIOS HISTÓRICOS. SURTIU A NECESSIDADE DE SE EXPANDIR A GAMA DE PRESERVAÇÃO PARA GRANDES AMBIENTES

URBANOS. O “RESTAURO CRÍTICO” É DECORRÊNCIA DESSE PROCESSO, EM QUE SE ANALISA CASO A CASO, PARA QUE SEJAM REALIZADAS AS INTERVENÇÕES CORRETAS E QUE ESTAS SEJAM REVERSÍVEIS, CASO DESEJADO.

UM DOS EXPOENTES DO “RESTAURO CRÍTICO” É CESARE BRANDI. PARA ELE DE FORMA GERAL, A RESTAURAÇÃO IMPLICA EM QUALQUER INTERVENÇÃO VOLTADA A DAR NOVAMENTE UTILIDADE A UM PRODUTO DA ATIVIDADE HUMANA. A RESTAURAÇÃO SERIA DIVIDIDA EM DOIS SEGMENTOS, UMA DE ARTEFATOS INDUSTRIAIS E OUTRA DE OBRAS DE ARTE. AO SE TRATAR DE PRODUTOS INDUSTRIAIS, A RESTAURAÇÃO SE DÁ PARA RESTABELECER A FUNCIONALIDADE DO PRODUTO, SENDO O RESTAURO LIGADO A ESTE FIM. JÁ AO QUE SE REFERE ÀS OBRAS DE ARTE, COMO AS QUE POSSUAM FIM FUNCIONAL, COMO A ARQUITETURA, ESTARÁ LIGADA AO RESTABELECIMENTO DA SUA FUNCIONALIDADE, AO QUAL SE ENTRAR NA INTERVENÇÃO DE RESTAURO, REPRESENTARÁ SÓ UM LADO SECUNDÁRIO OU CONCOMITANTE, E JAMAIS O ORIGINAL A QUE SE REFERE À OBRA DE ARTE COMO OBRA DE ARTE. PARA ELE, “A RESTAURAÇÃO DEVE VISAR AO RESTABELECIMENTO DA

UNIDADE POTENCIAL DA OBRA DE ARTE, DESDE QUE ISSO SEJA POSSÍVEL SEM COMETER UM FALSO ARTÍSTICO OU UM FALSO HISTÓRICO, E SEM CANCELAR NENHUM TRAÇO DA PASSAGEM DA OBRA DE ARTE NO TEMPO”. (BRANDI, 1963). ASSIM, DEVER-SE-IA REALIZAR A MENOR INTERVENÇÃO POSSÍVEL, MANTENDO AO MÁXIMO O ORIGINAL, NA TENTATIVA DE RETER A AUTENTICIDADE DA OBRA.

ESSAS CONSEQUENTES DISCUSSÕES RESULTARAM NA FORMULAÇÃO DA CARTA DE VENEZA EM 1964, EM QUE ESTAVAM CONTIDOS PRINCÍPIOS UNIVERSAIS, VALIDOS PARA TODOS OS PAÍSES EM QUE CADA UM O APLICARIA DE ACORDO COM A SUA REALIDADE CULTURAL. CONTINHA PRINCÍPIOS MUITO PARECIDOS COM O DO RESTAURO CRÍTICO, EM QUE SE DEVERIA PRESERVAR A OBRA DE ARTE EM CONJUNTO COM SEU VALOR HISTÓRICO. (IPHAN – CARTA DE VENEZA, 1964).

NO BRASIL OS DEBATES SOBRE A PRESERVAÇÃO DOS MONUMENTOS COMEÇAM A GANHAR FORÇA A PARTIR DA DÉCADA DE 1930, MOMENTO EM QUE HÁ A DUALIDADE DAS IDEIAS DE RESTAURO CONTIDAS NA CARTA DE RESTAURO DE ATENAS E ITALIANA E AS IDEIAS MODERNISTAS DA ÉPOCA. CONSTATA-SE QUE HOUVE

ALGUNS CASOS ESPORÁDICOS A RESPEITO DA PRESERVAÇÃO DA ARQUITETURA NO PAÍS, SENDO O MAIS ANTIGO CONHECIDO DATADO DE 1742 EM QUE O VICE REI DO ESTADO DO BRASIL, D. ANDRÉ DE MELO E CASTRO QUE FEZ UM APELO PELA CONSERVAÇÃO DO PALÁCIO DAS DUAS TORRES, CONSTRUÍDO EM PERNAMBUCO POR MAURICIO DE NASSAU. HOUE AINDA OUTROS CASOS ISOLADOS, PORÉM É SOMENTE A PARTIR DE 1920 QUE COMEÇAM A SURGIR OS PRIMEIROS QUESTIONAMENTOS A RESPEITO DO ASSUNTO, CONFORME KUHLE (1998).

2.4. ESTUDO SOBRE CARTAS PATRIMONIAIS

AS CARTAS PATRIMONIAIS SÃO DOCUMENTOS, RECOMENDAÇÕES QUE CONTÉM CONCEITOS E MEDIDAS PARA PROMOÇÃO DA PROTEÇÃO E PRESERVAÇÃO DE BENS, ASSIM COMO PLANOS DE CONSERVAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESTAURO DE UM PATRIMÔNIO, SEJA HISTÓRICO, ARTÍSTICO OU CULTURAL. SÃO PRODUTOS DE ENCONTROS OCORRIDOS EM DIFERENTES ÉPOCAS E PARTES DO MUNDO, SENDO FORMULADAS POR ESPECIALISTAS E ENTIDADES QUE TRABALHAM COM PATRIMÔNIOS CULTURAIS, DE AMPLOS ASPECTOS SOCIOCULTURAIS. ELAS SE APRESENTAM DE FORMA CONCISA E SINTETIZAM OS PONTOS A RESPEITO DOS QUAIS FOI POSSÍVEL OBTER CONSENSO, OFERECENDO INDICAÇÕES DE CARÁTER GERAL. POSSUEM, PORTANTO, CARÁTER INDICATIVO, OU, NO MÁXIMO, PRESCRITIVO, NÃO TENDO A PRETENSÃO DE SER UM SISTEMA TEÓRICO DESENVOLVIDO DE MANEIRA EXTENSA E RIGOROSA, NEM DE EXPOR TODA A FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA DO PERÍODO.

NO BRASIL É NA ERA VARGAS QUE INICIA-SE A FORMULAÇÃO DO ESTATUTO LEGAL E IDEOLÓGICO DO

PATRIMÔNIO CULTURAL BRASILEIRO. ASSIM, NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1934, COMO MARCO, É NOTÓRIA A PROTEÇÃO PATRIMONIAL. NELA, DEFINE-SE A COMPETÊNCIA DO ESTADO PARA SUA PROTEÇÃO. TAL SITUAÇÃO FOI REFORÇADA PELA CRIAÇÃO DO ATUAL INSTITUTO BRASILEIRO DO PATRIMÔNIO CULTURAL (IPHAN) VINCULADO AO MINISTÉRIO DA CULTURA. DESDE ENTÃO, MUITO TEM SIDO DEFINIDO E AGREGADO, EM QUE HABITUOU-SE EM UTILIZAR AS CARTAS PATRIMONIAIS COMO REFERÊNCIA AO QUE SE REFERE À PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO NACIONAL. (CESAR; STIGLIANO, 2009)

PARA A ELABORAÇÃO DO PRESENTE TRABALHO, FORAM ANALISADAS ALGUMAS CARTAS, QUE CONTINHAM RECOMENDAÇÕES, DIRETRIZES E ESPECIFICIDADES QUE SE ADEQUARAM AS CARACTERÍSTICAS DA ÁREA DE ANÁLISE E INTERVENÇÃO.

AO SE ANALISAR A CARTA DE VENEZA DE 1964, CONSTATA-SE QUE ESTA ABORDA O TEMA DE MONUMENTOS HISTÓRICOS, EM QUE ESTE É DEFINIDO COMO UMA CRIAÇÃO ISOLADA, SÍTIO URBANO OU RURAL QUE TESTEMUNHA UMA CIVILIZAÇÃO PARTICULAR, EVOLUÇÃO SIGNIFICATIVA OU ACONTECIMENTO

HISTÓRICO. A CONSERVAÇÃO PADECE DE UMA MANUTENÇÃO CONSTANTE, SENDO POTENCIALIZADA QUANDO SUA DESTINAÇÃO É ÚTIL PARA A SOCIEDADE, RESSALTANDO QUE NÃO SE PODEM OCORRER MUDANÇAS DE DISPOSIÇÃO OU DECORAÇÃO DA CONSTRUÇÃO. A RESTAURAÇÃO É TRATADA COMO UMA AÇÃO DE CARÁTER EXCEPCIONAL, TENDO POR OBJETIVO A CONSERVAÇÃO E REVELAÇÃO DOS VALORES ESTÉTICOS E HISTÓRICOS DO MONUMENTO, SE FUNDAMENTANDO ESSENCIALMENTE NO RESPEITO AO MATERIAL ORIGINAL E AOS DOCUMENTOS, BEM COMO À ÉPOCA DE CRIAÇÃO. AO QUE SE REFERE A SUBSTITUIÇÃO DE PARTES FALTANTES, ESTAS DEVEM SER INTEGRADAS DE FORMA HARMONIOSA, PORÉM DEVEM SE DISTINGUIREM DAS ORIGINAIS, A FIM DE EVITAR A FALSIFICAÇÃO DO OBJETO A SER RESTAURADO. DE FORMA GERAL, A CARTA DE VENEZA TEM POR FINALIDADE A BUSCA DA CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DOS MONUMENTOS, VISANDO PRESERVAR TANTO A OBRA PROPRIAMENTE DITA, QUANTO O SEU TESTEMUNHO HISTÓRICO. (IPHAN – CARTA DE VENEZA, 1964).

NA CARTA DE BURRA (1980), NOTA-SE RECOMENDAÇÕES QUE SÃO SIGNIFICATIVAS AO OBJETIVO DO TRABALHO, ABORDANDO RECOMENDAÇÕES AO TERMO DA CONSERVAÇÃO. SEGUNDO ELA, CONSERVAÇÃO SÃO OS CUIDADOS A SEREM DISPENSADOS A UM BEM PARA SALVAGUARDAR AS CARACTERÍSTICAS QUE APRESENTEM UM SIGNIFICADO CULTURAL. ESTA, PODE OU NÃO IMPLICAR A PRESERVAÇÃO - MANUTENÇÃO NO ESTADO MATERIAL DE UM BEM E A DESACELERAÇÃO DO PROCESSO PELO QUAL ELE SE DEGRADA; OU RESTAURAÇÃO - O RESTABELECIMENTO MATERIAL DE UM BEM EM UM ESTADO ANTERIOR CONHECIDO; ALÉM DA MANUTENÇÃO - A PROTEÇÃO CONTINUA DO MATERIAL, DO CONTEÚDO E DO ENTORNO DO BEM. PODE TAMBÉM ATENDER A PEQUENAS OBRAS DE RECONSTRUÇÃO OU ADAPTAÇÃO. TEM POR OBJETIVO PROTEGER UM BEM E SUA SIGNIFICAÇÃO CULTURAL, PARA ISSO TODAS AS TÉCNICAS UTILIZADAS, SEJAM ELAS TRADICIONAIS OU MODERNAS, OS ELEMENTOS A SEREM OU NÃO CONSERVADOS, AS MODIFICAÇÕES, ENTRE OUTROS, DEVEM LEVAR EM CONTA SUA SIGNIFICAÇÃO CULTURAL E SEU ENTORNO. (IPHAN – CARTA DE BURRA, 1980).

ANALISANDO A CARTA DE PETRÓPOLIS (1987) CONSTATA-SE QUE ESTA ABORDA O TEMA DE SÍTIOS HISTÓRICOS URBANOS (SHU), DE FORMA QUE ESTES FAZEM PARTE DO FAZER CULTURAL E DE SUAS MANIFESTAÇÕES AO LONGO DO TEMPO, ABRANGENDO A PAISAGEM NATURAL E CONSTRUÍDA, A VIVÊNCIA DE SEUS HABITANTES NO ESPAÇO NA ESFERA DO PASSADO E PRESENTE, EM UM PROCESSO DINÂMICO, DE CONSTANTE TRANSFORMAÇÃO, DEVENDO ESTES SEREM CONSIDERADOS TESTEMUNHOS AMBIENTAIS EM FORMAÇÃO. DESTE MODO, CONSTATA-SE QUE A ÁREA DE ESTUDO, O ANTIGO SÍTIO FERROVIÁRIO AVAREENSE, PODE SER CONSIDERADA UM SHU, POIS É TESTEMUNHO EDIFICADO E NATURAL DO PASSADO E PRESENTE, EM QUE AINDA SE TEM REGISTRO DE UM ANTIGO PERÍODO, AO MESMO TEMPO EM QUE SE ENCONTRA EM CONSTANTE TRANSFORMAÇÃO, SE ADEQUANDO A REALIDADE PRESENTE, POIS SEGUNDO A CARTA AS CIDADES, OS SÍTIOS HISTÓRICOS URBANOS, SÃO ESPAÇOS CUMULATIVOS, RESULTADOS DE UM PROCESSO DE PRODUÇÃO SOCIAL, DE MODO EM QUE DEVEM SER EXPLORADOS AO MÁXIMO SEU POTENCIAL

SOCIOCULTURAL. (IPHAN — CARTA DE PETRÓPOLIS, 1987).

SEGUNDO A CARTA DE PETRÓPOLIS (1987), A PRESERVAÇÃO TEM COMO OBJETIVO A MANUTENÇÃO E POTENCIALIZAÇÃO DE ELEMENTOS NECESSÁRIOS A EXPRESSÃO E CONSOLIDAÇÃO DA CIDADANIA, VISANDO A REAPROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO. OS SÍTIOS HISTÓRICOS URBANOS APRESENTAM UMA POLIFUNCIONALIDADE DE USOS, NÃO CONTEMPLANDO NECESSARIAMENTE USOS DE CUNHO CULTURAL, PODENDO ABRIGAR DIVERSAS EXPRESSÕES DA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA, EM TODO SEU COTIDIANO E HETEROGENEIDADE. PARA QUE TAL AÇÃO OCORRA, É NECESSÁRIO QUE SE HAJA UMA AÇÃO CONJUNTA ENTRE DIFERENTE ES ÓRGÃOS DE PROTEÇÃO CULTURAL, E DE TODA A COMUNIDADE. A PROTEÇÃO DOS SHU SE DÁ POR MEIO DE TOMBAMENTO, INVENTARIO, NORMAS URBANÍSTICAS, ISENÇÕES E INCENTIVOS, DECLARAÇÃO DE INTERESSE CULTURAL E DESAPROPRIAÇÃO.

O TRABALHO A SER DESENVOLVIDO TENDE A ABRANGER DIRETRIZES CONTIDAS NAS CARTAS ACIMA, VISANDO A PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE

ELEMENTOS PRESENTES NO SÍTIO HISTÓRICO URBANO ANALISADO, ANTIGO PÁTIO FERROVIÁRIO DE AVARÉ, COMO OS EDIFÍCIOS ALI PRESENTES E TRAÇADO ORIGINAL DAS QUADRAS. A CARTA DE PETRÓPOLIS INTENSIFICA AS DIRETRIZES PROJETUAIS A SEREM APRESENTADAS, DE FORMA A EVIDENCIAR A IMPORTÂNCIA DOS SÍTIOS URBANOS HISTÓRICOS, COMO PODE SER CONSIDERADO O PÁTIO FERROVIÁRIO AVAREENSE.

2.5. O ESPAÇO PÚBLICO

AS DISCUSSÕES QUE SE REFEREM AO ESPAÇO PÚBLICO VEM SENDO RECORRENTES, POIS ESTE TEM SOFRIDO INTENSAMENTE COM O CRESCIMENTO DESORDENADO DAS CIDADES, E A CONSEQUENTE SUBTRAÇÃO DAS ÁREAS VERDES. SEGUNDO CUNHA (2003), OS ESPAÇOS LIVRES, O QUE INCLUI O ESPAÇO PÚBLICO, SÃO DE EXTREMA IMPORTÂNCIA NA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA, DESEMPENHANDO PAPÉIS FUNCIONAIS, AMBIENTAIS, CULTURAIS E SOCIAIS, SENDO FUNDAMENTAL QUE HAJA UM PLANEJAMENTO QUANTO AO DESENHO URBANO.

AO MESMO TEMPO EM QUE AS CIDADES CRESCEM, PROPORCIONALMENTE AUMENTAM A NECESSIDADE DE ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS, ASSUMINDO UMA IMPORTÂNCIA VITAL NO MEIO URBANO, AGREGANDO VALOR QUANTO AS TÉCNICAS EMPREGADAS, A SALUBRIDADE DO LUGAR E AS CONDIÇÕES DE LAZER E TROCAS SOCIAIS, ALÉM ATRIBUTOS ESTÉTICOS DA PAISAGEM, SENDO AS ÁREAS VERDES, COMO PRAÇAS E PARQUES, EXEMPLARES QUE PODEM REUNIR TAIS PROPRIEDADES. (CUNHA, 2003)

SENDO AS PRAÇAS, RUAS, JARDINS E PARQUES, COM TODA A SUA DIVERSIDADE DE FUNÇÕES O PONTO CENTRAL DO ESPAÇO LIVRE DAS CIDADES, EVIDENCIA-SE QUE A SOCIABILIDADE PROPORCIONADA POR ELES NÃO PODE FICAR EM PLANO SECUNDÁRIO, COM RELAÇÃO A OUTRAS QUESTÕES, ATÉ MESMO DE CUNHO ECOLÓGICO (LEITE, 2011). PARA O AUTOR, OS PRINCIPAIS ATRIBUTOS DO ESPAÇO PÚBLICO SÃO AQUELES QUE SE RELACIONAM COM A VIDA PÚBLICA, COM A URBANIDADE, SENDO QUE A FORMAÇÃO DESSES ESPAÇOS É ÚNICA EM CADA LUGAR, SURGINDO DE DETERMINANTES DIVERSAS E ESPECÍFICAS.

AS CIDADES BRASILEIRAS, DE MODO GERAL, PRIORIZAM POR INVESTIMENTOS EM OUTRAS ÁREAS DA SOCIEDADE, COMO OBRAS HABITACIONAIS, VIÁRIAS, DE INFRAESTRUTURA, HOSPITAIS E ESCOLAS, QUE SÃO DE EXTREMA IMPORTÂNCIA, PORÉM DIMINUEM OS INVESTIMENTOS FRENTE A CONSTRUÇÕES DE ESPAÇOS PÚBLICOS QUALIFICADOS, POIS NÃO ENXERGAM ESSE TEMA COM A IMPORTÂNCIA QUE DEVIDA, UMA VEZ QUE ESSES ESPAÇOS SÃO PROMOTORES DE SUSTENTABILIDADE URBANA. (CUNHA, 2003)

3.O LOCAL

3.1. O MUNICÍPIO DE AVARÉ

O MUNICÍPIO DE AVARÉ LOCALIZA-SE NO VALE DO PARANAPANEMA, NA REGIÃO SUDOESTE DO ESTADO DE SÃO PAULO (FIGURA 03), APRESENTANDO UMA GEOGRAFIA PRIVILEGIADA A QUAL PERMITE UM GRANDE POTENCIAL TURÍSTICO, SUBSIDIADO PELAS BELEZAS NATURAIS E PELOS RECURSOS HÍDRICOS DA REPRESA JURUMIRIM A QUAL BANHA O MUNICÍPIO. POR TAIS CARACTERÍSTICAS NO ANO DE 2002 A CIDADE FOI ELEVADA À CATEGORIA DE ESTÂNCIA TURÍSTICA, SENDO CONHECIDA COMO A “TERRA DO VERDE, DA ÁGUA E DO SOL”. (PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016).

COM CERCA DE 90 MIL HABITANTES, AVARÉ SE ENQUADRA ENTRE OS 50 MUNICÍPIOS DE PORTE MÉDIO DO ESTADO DE SÃO PAULO, TENDO COMO PRINCIPAL ATIVIDADE ECONÔMICA A AGROPECUÁRIA, SEGUIDA DO PLANTIO DE CANA-DE-AÇÚCAR, MILHO, LARANJA, BANANA, CAFÉ, SOJA E FLORESTAS DE EUCALIPTOS E PINHEIROS. (PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016).

FIG. 03 – SITUAÇÃO ESPACIAL DO MUNICÍPIO –BRASIL; ESTADO DE SÃO PAULO; AVARÉ.



FONTE: IBEGE, 2017.

A BUSCA POR TERRAS AGRICULTÁVEIS E ÁGUA, FEZ COM QUE NO ANO DE 1840 CHEGASSEM OS PRIMEIROS PIONEIROS NA REGIÃO, EM DESTAQUE TEMOS O MAJOR

VITORIANO E SEU AMIGO DOMICIANO SANTANA, OS QUAIS SÃO ATRIBUÍDOS A FUNDAÇÃO DA CIDADE, QUE MESMO COM OS CONFLITOS COM OS INDÍGENAS, SE ESTABELECEM E AQUI DERAM INÍCIO AO POVOAMENTO. POR VOLTA DO ANO DE 1861 OS FUNDADORES CONSTRUÍRAM A PRIMEIRA CAPELA, ONDE HOJE ESTÁ LOCALIZADA O SANTUÁRIO NOSSA SENHORA DAS DORES, E DOARAM 11 ALQUEIRES DE TERRA QUE DARIAM ORIGEM AO POVOADO CHAMADO RIO NOVO, SENDO ESTE ELEVADO À CATEGORIA DE MUNICÍPIO EM 1862 E ELEVADA À CATEGORIA DE CIDADE COM O NOME DE AVARÉ EM 1891. (SILVA JUNIOR, 2015). A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO MUITO SE ASSEMELHA A FUNDAÇÃO DE DEMAIS CIDADES DO INTERIOR PAULISTA, POIS SEGUNDO GHIRARDELLO (2010), ERA COMUM ESTAS ADVIREM A PARTIR DE DOAÇÕES DE TERRAS RURAIS, DE PARTICULARES PARA A IGREJA CATÓLICA, DANDO ORIGEM A VILAS E/OU CIDADES, MUITAS VEZES COM NOMES DE SANTOS, SENDO UMA FORMA DE HOMENAGEÁ-LOS.

SEGUNDO GHIRARDELLO (2010), UM IMPORTANTE ELEMENTO NO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DO INTERIOR

PAULISTA FOI A LEI DE TERRAS DE 1850, QUE POSSIBILITOU UMA RÁPIDA OCUPAÇÃO DA ÁREA RURAL DO ESTADO, ELIMINANDO OS POVOS INDÍGENAS E FLORESTAS, DE MODO QUE A PARTIR DE ENTÃO ESTAVA SUSPensa AS DOAÇÕES DE TERRAS PELOS GOVERNADORES-GERAIS, POR CONSEQUÊNCIA, AS TERRAS A PARTIR DE AGORA TERIAM DE SER COMPRADAS E VENDIDAS, O QUE ABRIU OPORTUNIDADES PARA A DINAMIZAÇÃO DA ECONOMIA. ESTE CENÁRIO SE APLICA AO ENTÃO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE AVARÉ, QUE TAMBÉM FOI INTENCIONADO PELA ABOLIÇÃO DA ESCRAVATURA, EM 1888 E O INCENTIVO À IMIGRAÇÃO, DE MODO QUE A CIDADE GANHOU NOVAS DIMENSÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS, COMO A VINDA DE CENTENAS DE FAMÍLIAS ITALIANAS, QUE IRIAM SUBSTITUIR A MÃO-DE-OBRA NEGRA NAS LAVOURAS DE CANA-DE-AÇÚCAR, ALGODÃO E CAFÉ. (SILVA JÚNIOR, 2015).

A IMIGRAÇÃO, AINDA SEGUNDO GHIRARDELLO (2010), FOI A ALTERNATIVA PARA A SUBSTITUIÇÃO DA MÃO DE OBRA ESCRAVA NAS LAVOURAS, PRINCIPALMENTE AS DE CAFÉ, SENDO ESTE SISTEMA CHAMADO DE “COLONATO PAULISTA”. NESTE CONTEXTO, NÃO APENAS OS ITALIANOS, MAS TAMBÉM PORTUGUESES,

ESPAÑHÓIS, ARMÊNIOS, SÍRIO-LIBANESES E, POR ÚLTIMO, JAPONESES VIERAM PARA O MUNICÍPIO, SENDO A IMIGRAÇÃO UMA IMPORTANTE CONTRIBUINTE E CONSOLIDADORA DA EXPANSÃO URBANA DO MUNICÍPIO.

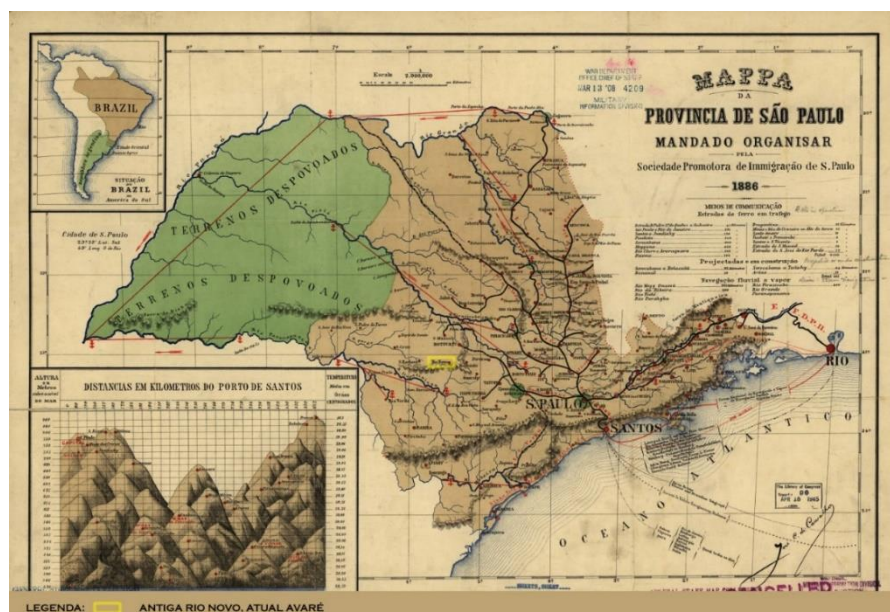
A CHEGADA DA FERROVIA EM AVARÉ, NO ANO DE 1896, FOI DE GRANDE IMPORTÂNCIA NESTE PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO, POIS ATÉ ENTÃO TODOS OS TRANSPORTES ERAM FEITOS POR MULAS E/OU CARROS DE BOI, SENDO A FERROVIA UM FACILITADOR DE LOCOMOÇÃO E ESCOAMENTO DE CARGAS.

3.2. ÁREA DE ESTUDO

3.2.1 ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

A CHEGADA DA LINHA FÉRREA À AVARÉ NÃO FOI ALGO TÃO SIMPLES. SEGUNDO OS ESTUDOS REALIZADOS PELO ESCRITOR E HISTORIADOR AVAREENSE GESIEL S. JUNIOR (2010), TUDO INDICA QUE A CIDADE NÃO ESTAVA NA ROTA DA FERROVIA, A QUAL IRIA SER PROLONGADA PELA MARGEM DIREITA DO RIO PARDO, DISTANTE DO MUNICÍPIO. A FIGURA 04 MOSTRA COMO ESTAVAM DISPOSTAS AS LINHAS FÉRREAS DO ESTADO DE SÃO PAULO NO ANO DE 1886. FOI ATRAVÉS DO EMPENHO DE UMA FIGURA CONHECIDA NA CIDADE, O SR. MANECO DIONÍSIO, QUE POSSUÍA PRESTÍGIO COM O GOVERNO DO ESTADO E SOMADOS AO FATO DA REGIÃO SER CAFEICULTORA, QUE FOI POSSÍVEL O PROLONGAMENTO DA LINHA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA ATÉ A CIDADE.

FIG.04 — MAPA COM A DISPOSIÇÃO DAS LINHAS NO ANO DE 1886.



FONTE: FONTE:

[HTTP://VFC0.BRAZILIA.JOR.BR/FERROVIAS/MAPAS/1898USISPR.SHTML](http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898USISPR.SHTML)
- ACESSO EM: MAIO 2016.

A ESTAÇÃO DE AVARÉ FOI INAUGURADA EM 1896 E SIMBOLIZAVA PARA O MUNICÍPIO O PROGRESSO, POIS ATÉ ENTÃO TODOS OS TRANSPORTES ERAM FEITOS POR MULAS E/OU CARROS DE BOI, SENDO A FERROVIA UM FACILITADOR DE LOCOMOÇÃO E ESCOAMENTO DE

CARGAS, CONFORME SILVA JÚNIOR (2010). NA FIGURA 05 É POSSÍVEL VER A CONFIGURAÇÃO DA DISPOSIÇÃO DAS LINHAS DO ESTADO DE SÃO PAULO NO ANO DE 1898 JÁ INCORPORANDO AVARÉ EM SEU TRAJETO.

FIG. 05 — DISPOSIÇÃO DAS LINHAS NO ANO DE 1898



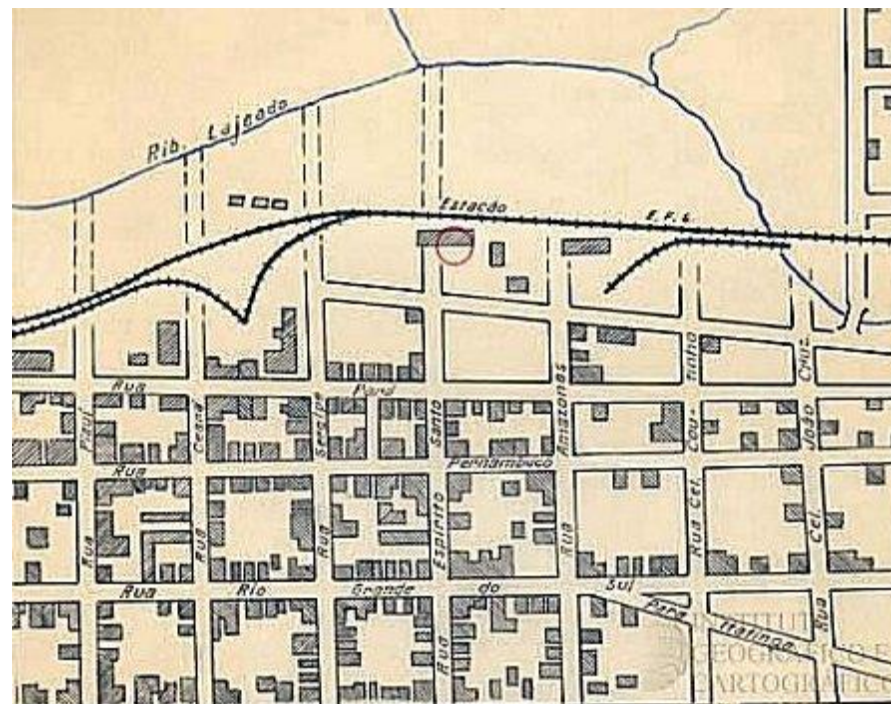
FONTE:

[HTTP://VFC0.BRAZILIA.JOR.BR/FERROVIAS/MAPAS/1898USISPR.SHTML](http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898USISPR.SHTML)
- ACESSO EM: MAIO 2016.

NO PROJETO FEITO PELA SOROCABANA, A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DEVERIA LOCALIZAR-SE NO INÍCIO DA RUA DOMICIANO SANTANA, PRÓXIMO À IGREJA MATRIZ NA REGIÃO CENTRAL E DE MAIOR EXPANSÃO URBANA DA CIDADE, PORÉM DEVIDO A DESAFETOS ENTRE

O JORNALISTA MANECO DIONÍSIO E O CORONEL ARTUR MACHADO, OS ENGENHEIROS DA EMPRESA ACABARAM POR SEREM INFLUENCIADOS A FIXÁ-LA NO LOCAL EM QUE SE ENCONTRA ATUALMENTE. AS TERRAS EM QUE SE CONSTITUIU A FERROVIA FORAM DOADAS PELO MAJOR PAULO RANGEL, E SEGUNDO O PRÓPRIO, O PÁTIO E SEU ENTORNO SE FEZ COM RUAS LARGAS, ALINHADAS, FORMANDO ÂNGULOS RETOS COM SUAS QUADRAS, COMO SE PODE OBSERVAR NA FIGURA 06. (SILVA, J. 2010).

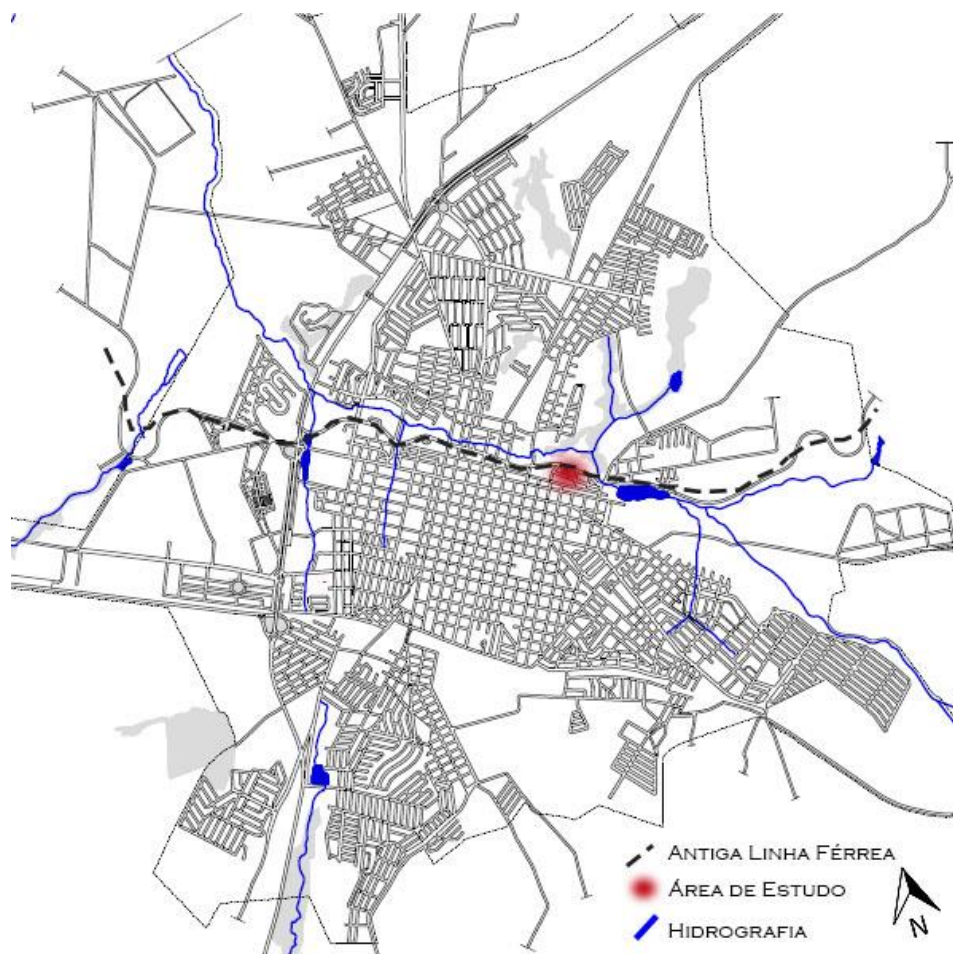
FIG. 06 – MAPA DE IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO NO MUNICÍPIO DE AVARÉ
DA DÉCADA DE 1940



FONTE: FONTE:

HTTP://WWW.ESTACOSFERROVIARIAS.COM.BR/A/AVARE.HTM - ACESSO
EM: JUN. 2016.

FIG. 07— ESPACIALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO EM AVARÉ.

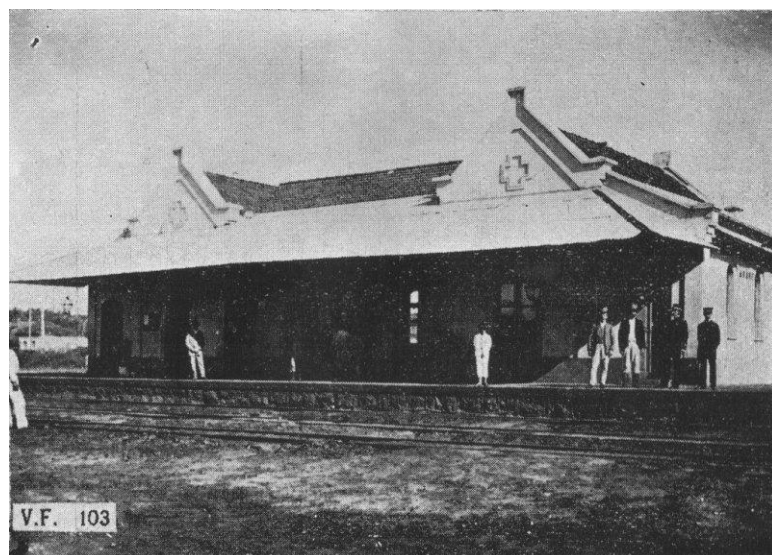


FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016 — EDITADA PELA AUTORA.

A FIGURA 07 MOSTRA SITUAÇÃO ESPACIAL ATUAL DA ÁREA EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO.

O MAIS ANTIGO REGISTRO FOTOGRÁFICO QUE SE TEM DA ESTAÇÃO, É ESTE REPRESENTADA PELA FIGURA 08, DE 1910, SEGUIDO DO REGISTRO DE 1914, COMO MOSTRA A FIGURA 09, EM QUE AINDA PREVALECE ASPECTOS DA ARQUITETURA ORIGINAL DO EDIFÍCIO.

FIG. 08 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE AVARÉ, 1910.



FONTE:

[HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/A/AVARE.HTM](http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/avare.htm) - ACESSO
EM: DEZ. 2015

FIG. 09 – ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA 1914.



FONTE: ACERVO PESSOAL SILVA, JUNIOR. 2016.

EM 1918, A ESTAÇÃO FOI FECHADA PARA COBRANÇA DE INGRESSOS, ISSO SIGNIFICAVA CERCAR O SEU PÁTIO E FAZER UMA ENTRADA PARA CONTROLAR O ACESSO DE PESSOAS À ELA, POIS ERA COMUM A ENTRADA DE NÃO PAGANTES NOS TRENS. O FECHAMENTO RESOLVIA OU PELO MENOS AMENIZAVA TAL SITUAÇÃO, CONFORME SILVA JUNIOR (2010). DESTA PRIMEIRA INTERVENÇÃO ATÉ OS ANOS DE 1939 O EDIFÍCIO

MANTEVE SUAS CARACTERÍSTICAS ORIGINAIS, COMO
PODEM SER OBSERVADO NAS FIGURAS 09, 10 E 11.

FIG. 10 - ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, DÉCADA DE 1920.



FONTE: ACERVO PESSOAL SILVA, JUNIOR. 2016.

FIG. 11 - ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, DÉCADA DE 1930.



FONTE:
[HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/A/AVARE.HTM](http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/avare.htm) - ACESSO
EM: DEZ. 2015.

EM 1939, O EDIFÍCIO PASSOU POR UMA REFORMA, AMPLIANDO SUAS INSTALAÇÕES, QUE AGORA CONTAVA COM UMA PEQUENA PRAÇA, COMO MOSTRA A FIGURA 12.

FIG. 12 – NOVO PRÉDIO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA,



1941.

FONTE:

[HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/A/AVARE.HTM](http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/avare.htm) - ACESSO

EM: JAN. 2016.

NO ANO DE 1953 HOVE A RETIFICAÇÃO DA LINHA NA REGIÃO DE AVARÉ, DESATIVANDO A ESTAÇÃO E INAUGURANDO UMA NOVA MAIS AO SUL DA CIDADE, PARA ONDE OS TRILHOS FORAM TRANSFERIDOS, COMO MOSTRA A FIGURA 13. SEGUNDO O JORNAL ESTADO DE S. PAULO DE 20 DE SETEMBRO DE 1953 APUD (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2016) TEMOS QUE,

NÃO SE SABE POR QUE AVARÉ, ENTRE AS CIDADES MAIS IMPORTANTES, FOI A ÚNICA CUJA NOVA ESTAÇÃO FICOU ARREDADA DO PRIMITIVO LOCAL DE EMBARQUES E DESEMBARQUES, SENDO O PONTO DE CHEGADA DE TRENS TRANSFERIDO DE UM PARA OUTRO EXTREMO DA CIDADE, DISTANCIANDO-SE CONSIDERAVELMENTE DO PONTO CENTRAL DO PERÍMETRO URBANO E AFASTANDO-SE ASSIM, DAS INDÚSTRIAS E DO MAIOR COMERCIO QUE PROCURAVAM, PARA FACILIDADES DE TRANSPORTE E CUSTO DE CARRETO, AS PROXIMIDADES DA VIA FÉRREA. ALÉM DA DISTÂNCIA DE POUCO MAIS DE 2 QUILOMETROS DO ANTIGO PONTO DA ESTAÇÃO, [...] NÃO HÁ ILUMINAÇÃO A

GRANDE DISTÂNCIA DA NOVA ESTAÇÃO. OS
TRENS PASSAM POR AVARÉ GERALMENTE À
NOITE E É PRATICAMENTE IMPOSSÍVEL
CHEGAR-SE AO LOCAL DE EMBARQUE DADA
A ESCURIDÃO REINANTE [...].



FIG. 13 – RELAÇÃO ENTRE ANTIGA LINHA FÉRREA E ATUAL

FONTE: GOOGLE EARTH (2016),
EDITADA PELA AUTORA

A EXPANSÃO DA MALHA URBANA AVAREENSE FOI UM DOS FATORES QUE CONTRIBUÍRAM PARA A MUDANÇA DA LOCALIDADE DA LINHA. A NOVA ESTAÇÃO FAZIA PARTE DO TRECHO RUBIÃO JÚNIOR - JUCA NOVAIS — AVARÉ, TAMBÉM SENDO DE CONCESSÃO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, TENDO SEU TRECHO TRONCO ORIGINAL SUPRIMIDO, DIMINUINDO AS DISTÂNCIAS ENTRE ELAS QUE AGORA POSSUÍA UMA LINHA BEM MAIS CURTA. MAIS TARDE, NO LEITO POR ONDE PASSAVAM OS TRILHOS DA ANTIGA ESTAÇÃO CONSTRUIU-SE UMA AVENIDA, A QUAL SE CONSTITUI COMO UMA DAS MAIS IMPORTANTES DA CIDADE, A AVENIDA MAJOR RANGEL, QUE EM DETERMINADO PONTO LIGA-SE COM A AVENIDA CELSO FERREIRA FORMANDO UM EIXO LESTE-OESTE NO MUNICÍPIO, POSSUINDO GRANDE VARIEDADE DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS, TAL COMO RESIDÊNCIAS, SENDO UM PONTO DE CONVERGÊNCIA DE PEDESTRES E AUTOMÓVEIS, COMO PODE SER VISTO NA FIGURA 14.

FIG. 14 — AV. CELSO FERREIRA E AV. MAJOR RANGEL — RELAÇÃO ESPACIAL E PRINCIPAIS PONTOS DE COMERCIO E SERVIÇOS.



FONTE: FONTE: GOOGLE EARTH (2016), EDITADA PELA AUTORA

APÓS A DESATIVAÇÃO O EDIFÍCIO PASSOU PARA O DOMÍNIO DA UNIÃO, E DESDE ENTÃO ACOMODOU DIVERSOS USOS, COMO ESCOLA ARTESANAL E A ASSOCIAÇÃO DE PAIS E AMIGOS DOS EXCEPCIONAIS (APAE) DE AVARÉ. JÁ FOI PALCO DE VANDALISMO, HOMICÍDIOS E NO ANO DE 2011 FOI ACOMETIDA POR UM INCÊNDIO, O QUAL PÔDE SER CONTROLADO. ATUALMENTE ENCONTRA-SE INUTILIZADO E ABANDONADO PELO PODER PÚBLICO, O QUE ACARRETOU A OCUPAÇÃO POR INVASORES.

APESAR DO EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTAÇÃO SER O MAIS SIGNIFICATIVO NESTE CONTEXTO HISTÓRICO, O EXEMPLAR FERROVIÁRIO AVAREENSE NÃO É APENAS COMPOSTO POR ELE, MAS SIM DE UM COMPLEXO MAIOR, COM OUTROS EDIFÍCIOS QUE AJUDAM A CONTAR O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DO MUNICÍPIO, UMA VEZ QUE A CHEGADA DA ESTAÇÃO TEVE GRANDE IMPACTO NA VIDA DE SEUS CIDADÃOS.

O SITIO FERROVIÁRIO, COMO DEMONSTRA A FIGURA 15, ERA CONSTITUÍDO DE CASAS DE TURMA, DOS ESCRITURÁRIOS, DOS ENGENHEIROS, DO CHEFE DA ESTAÇÃO, ARMAZÉNS, DEPÓSITOS, ESTAÇÃO

FERROVIÁRIA, PRAÇA DE ACESSO, ENTRE OUTROS, CONSTITUINDO AMPLO CONJUNTO TÍPICO DE EMPREENDIMENTOS FERROVIÁRIOS, OS QUAIS REGISTRAM UMA IMPORTANTE FASE DA HISTÓRIA DOS MEIOS DE TRANSPORTE NA REGIÃO.

A LINGUAGEM ARQUITETÔNICA DO SITIO FERROVIÁRIO DE AVARÉ, SEGUE O PADRÃO DOS OUTROS EXEMPLARES DE PEQUENO E MÉDIO PORTE DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, O QUAL APRESENTA UM VARIADO REPERTÓRIO ESTÉTICO AO LONGO DA IMPLANTAÇÃO DAS LINHAS. NO CASO DE AVARÉ HÁ UMA A DIVERSIDADE TIPOLOGICA NA VILA FERROVIÁRIA REPRESENTADA PELA HIERARQUIZAÇÃO FUNCIONAL DE CADA EDIFÍCIO, COMO A DISTINÇÃO DAS RESIDÊNCIAS SEGUNDO CADA TIPO DE TRABALHADOR.

FIG. 15 — PLANTA DE IMPLANTAÇÃO DO SÍTIO FERROVIÁRIO DE AVARÉ.



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ (2016), EDITADA PELA AUTORA.

SÓ RESTAM ALGUNS POUCOS REGISTROS, COMO A FIGURA 16, QUE DEMONSTRAM COMO ERA O LOCAL JÁ NA DÉCADA DE 1950, PRESTES A DESATIVAÇÃO DA LINHA E INTERRUPTÃO DAS ATIVIDADES DA ESTAÇÃO.

FIG. 16 – ANTIGO PÁTIO DA ESTAÇÃO, DÉCADA DE 1950 – (A) ESTAÇÃO FERROVIÁRIA; (B) CASA DOS TRABALHADORES.



(A)



(B)

Fonte: Acervo pessoal Silva, Junior, 2016.

A RETIFICAÇÃO DA LINHA OCORRE EM UM MOMENTO EM QUE O TRANSPORTE FERROVIÁRIO PASSA POR UM PERÍODO DE ESTAGNAÇÃO E CONSEQUENTE DECLÍNIO, RESULTANDO FUTURAMENTE NA TOTAL CONCESSÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS NACIONAIS PARA A INICIATIVA PRIVADA NA DÉCADA DE 1990. ESSE PROCESSO DE CRISE SE INICIOU NA DÉCADA DE 1930 COM A CRISE DE 1929 QUE AFETOU A ECONOMIA AGROEXPORTADORA BRASILEIRA, PRINCIPAL INCENTIVADORA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, CULMINADO COM O FORTALECIMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NAS DÉCADAS DE 1940 E 1950, CONFORME MARQUES (2009).

COMO JÁ FOI MENCIONADO ANTERIORMENTE, A RETIFICAÇÃO DA LINHA SE DEU PELO PROCESSO DE EXPANSÃO DA CIDADE E PELO ENCURTAMENTO DA LINHA QUE ESSA MUDANÇA ACARRETARIA. SEGUNDO MARQUES (2009) UM OUTRO FATOR QUE PODE TER SIDO RESPONSÁVEL PELA RETIFICAÇÃO FOI O TRAÇADO MAIS SINUOSO E CONSEQUENTEMENTE MAIS LONGO DA LINHA, DE MODO QUE ESTA FORA CONSTRUÍDA DE ACORDO COM AS NECESSIDADES DO MOMENTO DE SUA IMPLANTAÇÃO OU PARA SERVIR AOS INTERESSES DE

PARTICULARES, TAIS COMO FAZENDEIROS E GRUPOS ECONÔMICOS DOMINANTES, POIS SEGUNDO O AUTOR,

O DESENVOLVIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO NÃO OBEDECEU A UM PLANO PREVIAMENTE DELINEADO; AS MALHAS DA GRANDE REDE DE VIAÇÃO FORAM SENDO TRAMADAS DIA A DIA, SEM NENHUMA PREOCUPAÇÃO DE CONJUNTO, NEM SISTEMA DE COORDENAÇÃO DE PARTES, VISANDO A UM CERTO RESULTADO GERAL, AO MENOS NOS PRIMEIROS TEMPOS. (PINTO, 1903, APUD MATOS, 1990, P. 139, APUD MARQUES, 2009, P. 131).

A NOVA ESTAÇÃO FOI INAUGURADA NO ANO DE 1953, COM UM EDIFÍCIO SIMPLES DE MADEIRA, TENDO O SEU PRÉDIO NA CONSTITUIÇÃO ATUAL, APENAS ENTREGUE EM 1958, O QUE JÁ DENUNCIAVA O PERÍODO CRÍTICO QUE PASSAVA O SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2016).

JÁ AO QUE SE REFERE A MATERIALIDADE DOS EDIFÍCIOS DO ANTIGO PÁTIO FERROVIÁRIO, ESTES SEGUEM UM PADRÃO DE FORMA GERAL, ONDE A MAIOR PARTE SÃO CONSTITUÍDOS POR PAREDES DE TIJOLOS, PISOS E FORROS DE MADEIRA, ESQUADRIAS EM MADEIRA, POSSUINDO LUZ ELÉTRICA, SISTEMA DE ÁGUA ENCANADA E ESGOTO DESEMBOLANDO EM FOSSA SÉPTICA.

SEGUNDO SOUZA, J. (2015), NO SÉCULO XIX COMEÇAM A SURGIR OS PRIMEIROS PROGRAMAS INTERNACIONAIS A RESPEITO DA ARQUITETURA DAS FERROVIAS, TENDO ESTES INFLUENCIADOS OS ENGENHEIROS BRASILEIROS. AS PRIMEIRAS DIRETRIZES NACIONAIS PARA A CONSTRUÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS E PUBLICAÇÕES ACERCA DO ASSUNTO COMEÇAM A SURGIR ENTRE O FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX, COMO O *DICIONÁRIO DE ESTRADAS DE FERRO E SCIENCIAS E ARTES ACCESSORIAS* DE FRANCISCO PICANÇO (1891) E *ESTUDO DESCRIPTIVO DA VIAÇÃO FÉRREA DO BRASIL* DE ERNESTO CUNHA (1909). TAIS DIRETRIZES REMETEM A HISTORICIDADE DAS COMPANHIAS DE ESTRADA DE FERRO NO PAÍS, POIS RESUMEM SUAS DIFICULDADES E O PAPEL DOS ENGENHEIROS, QUE ERAM MOVIDOS PELO LUCRO, DETERMINANDO SUAS ESCOLHAS RELATIVAS AOS PROGRAMAS E ARQUITETURA DAS ESTAÇÕES A PARTIR DELE, DANDO PRIORIDADE A FUNCIONALIDADE DOS EDIFÍCIOS.

AS LINHAS FÉRREAS PODEM SER CLASSIFICADAS TENDO POR BASE O POSICIONAMENTO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO A LINHA, PODENDO SER DIVIDIDAS EM

ESTAÇÕES DE PASSAGEM E ESTAÇÃO TERMINAL. A PRIMEIRA INTEGRA AS UNIDADES EM QUE OS TRILHOS ESTÃO DISPOSTOS PARALELAMENTE AO EDIFÍCIO; JÁ A OUTRA SE CARACTERIZA POR SEUS TRILHOS ACABAREM NA ESTAÇÃO, FORMANDO UM ÂNGULO DE 90 GRAUS. OS PROGRAMAS ARQUITETÔNICOS DAS ESTAÇÕES DE PASSAGEM VARIAVAM ENTRE AS DE PEQUENO PORTE, QUE PODERIAM CONTER SAGUÃO E BILHETERIA, ÁREA DE MANIPULAÇÃO DE BAGAGENS, SALA DE ESPERA E SANITÁRIO, SALA DE COMUNICAÇÕES, SALA DO CHEFE DA ESTAÇÃO E PLATAFORMA COBERTA; AS DE MÉDIO PORTE ERAM COMPOSTAS POR UM SAGUÃO COM RECEPÇÃO E SALAS DE ESPERA, SANITÁRIO, BILHETERIA, SALAS DE COMUNICAÇÕES, CORREIOS E CHEFE DA ESTAÇÃO, ALÉM DE PLATAFORMAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE, ALÉM DE POSSUÍREM CAIXA D'ÁGUA, DESVIO DE LINHAS, ARMAZÉM PARA DEPÓSITO DE VOLUMES E EM ALGUNS CASOS, UM RESTAURANTE. JÁ AS ESTAÇÕES TERMINAIS POSSUÍAM UM PROGRAMA MAIS COMPLEXO QUE AS DEMAIS, POIS ALÉM DE POSSUIR AS FUNCIONALIDADES DAS DE MÉDIO PORTE, TAMBÉM AGREGAVAM MAIORES ÁREAS FÍSICAS E DEPENDÊNCIAS, COM MAIOR PREOCUPAÇÃO ESTÉTICA, EVOCANDO UMA ARQUITETURA

MAIS REFINADA, DE MODO A SIMBOLIZAR O PROGRESSO DO PERÍODO, CONFORME SOUZA, (2015).

SEGUNDO O MESMO AUTOR, APESAR DAS ESTAÇÕES PODEREM SER DIVIDIDAS ENTRE ANO DE CONSTRUÇÃO, TIPOS, MODELOS, AS TÉCNICAS CONSTRUTIVAS UTILIZADAS PELA SOROCABANA PERMANECEM AS MESMAS, SENDO ADAPTADAS A CADA PROJETO, DE ACORDO COM O ANO E LOCAL DE IMPLANTAÇÃO. DEVIDO À POPULARIDADE DO TIJOLO, A ESTRUTURA DAS ESTAÇÕES ERA BASICAMENTE FEITA DE ALVENARIA PORTANTE. A COBERTURA SEGUIA UM PADRÃO NAS ESTAÇÕES, PRINCIPALMENTE NOS PRIMEIROS EXEMPLARES COM O TELHADO DE DUAS ÁGUAS, ESTRUTURA DE MADEIRA E TELHAS FRANCESA, PODENDO EXISTIR ALGUMA VARIAÇÃO CASO EXISTA UM CORPO CENTRAL MARCADO POR UM FRONTÃO. TAMBÉM SE ENCONTRAM EDIFÍCIOS COM COBERTURA EM CONCRETO ARMADO, COMO É O CASO DE ESTAÇÃO MAYRINK, EM 1906, NÃO SENDO MUITO POPULARIZADO NA ÉPOCA, VOLTANDO APENAS ANOS DEPOIS, COM ALGUNS EXEMPLARES DA SÉRIE QUATRO, E COBERTURA METÁLICAS, COMO É O CASO DA DE BOTUCATU. AS ESQUADRIAS ERAM NO INÍCIO FEITAS EM MADEIRA COM

ALMOFADAS E BANDEIRA, EM FORMATO RETANGULAR OU EM ARCO. NO FINAL DOS ANOS 1920, AS ESQUADRIAS PASSARAM A SER FEITAS EM FERRO EM FORMATO RETANGULAR, COM GRANDE POPULARIDADE DOS VITRÔS, COMO É O CASO DOS ÚLTIMOS EXEMPLARES. COM RELAÇÃO AOS PISOS ERA COMUM OS PRÉDIOS TEREM NOS SAGUÕES LADRILHO HIDRÁULICO, NAS ÁREAS DE DEPÓSITO O PISO EM CIMENTO E EM ALGUMAS ÁREAS ADMINISTRATIVAS TACO OU TÁBUAS CORRIDAS. NAS ESTAÇÕES CONSTRUÍDAS A PARTIR DE MEADOS DOS ANOS 1930 O LADRILHO HIDRÁULICO É SUBSTITUÍDO PELO GRANILITE, CUJAS PEDRAS PODERIAM VARIAR DE TAMANHO.

PARA SE AVALIAR DE FORMA MAIS SISTEMÁTICA E ANALÍTICA O ESTADO EM QUE SE ENCONTRA ATUALMENTE O PÁTIO FERROVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE AVARÉ, FORAM DESENVOLVIDAS FICHAS DE INVENTÁRIO, BASEADAS EM FICHAS PADRÃO, FORNECIDAS PELO IPHAN, QUE TÊM POR OBJETIVO ANALISAR DE FORMA MAIS CRÍTICA, DETALHADA E PRECISA OS EDIFÍCIOS A SEREM ESTUDADOS, DE MODO QUE SE POSSA DESENVOLVER OS OBJETIVOS E MÉTODOS ADEQUADOS DE INTERVENÇÃO EM CADA CASO. AS FICHAS FORAM

ADAPTADAS PARA A REALIDADE DO PRESENTE TRABALHO, ADEQUANDO-AS AOS DADOS OBTIDOS E AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO SÍTIO E DOS SEUS EDIFÍCIOS. AS MESMAS ESTÃO ANEXADAS NA INTEGRA ANEXO AO DOCUMENTO, E TRAZEM COM ELAS DADOS COMO NÍVEL DE PRESERVAÇÃO, ESTADO DE CONSERVAÇÃO, DETALHES ESTRUTURAIS E DE ACABAMENTO, SITUAÇÃO QUANTO AO PODER PÚBLICO, ENTRE OUTROS. NO ITEM PRESERVAÇÃO, FOI OBSERVADO O ESTADO MAIS PRÓXIMO DO ORIGINAL EM QUE SE ENCONTRA O BEM, DE FORMA GENERALIZADA, SEM DETALHAMENTO DE SEUS DANOS; O ITEM CONSERVAÇÃO FOI ANALISADO COMO O BEM TEM SIDO MANTIDO, CUIDADO, PELO PODER PÚBLICO E SOCIEDADE, DE FORMA GERAL; OS DETALHES ESTRUTURAIS E DE ACABAMENTO TEM POR FINALIDADE NOS MOSTRAR AS TÉCNICAS CONSTRUTIVAS EMPREGADAS NO EDIFÍCIO, ASSIM COMO O QUE DE ORIGINAL AINDA PREVALECE E O QUE JÁ NOS FOI PERDIDO; JÁ O ITEM DE SITUAÇÃO QUANTO AO PODER PÚBLICO ACABA POR SER UM DOS MAIS RELEVANTES POIS É A PARTIR DELE QUE SE PODE ORGANIZAR MEIOS DE INTERVENÇÃO JUNTO AO SETOR ENVOLVIDO, CRIANDO MECANISMOS PARA QUE ISSO

POSSA OCORRER. TODAS AS INFORMAÇÕES OBTIDAS SERÃO DE GRANDE IMPORTÂNCIA PARA SE PROPOR A INTERVENÇÃO DESTE TRABALHO, ASSIM COMO TABULAR DADOS PARA FUTURAS INTERVENÇÕES, DE MODO A FACILITAR A OBTENÇÃO DESTES POR TERCEIROS, DE MODO A PROPOR UMA MELHOR VISÃO CRÍTICA À RESPEITO DA SITUAÇÃO FÍSICA EM QUE O SÍTIO FERROVIÁRIO SE ENCONTRA, PROPONDO UMA MELHOR INTERVENÇÃO PARA O MESMO.

A FIGURA 17 É UM EXEMPLO DE FICHA DE INVENTARIO DO IPHAN EM QUE AS FICHAS DO PRESENTE TRABALHO FORAM BASEADAS.

INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE MINAS GERAIS | IPHAN

57

		01.		02.	
Patrimônio Ferroviário de Minas Gerais				SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN EM MINAS GERAIS	
03.	LINHA RAMAL SUB-RAMAL	JUTZ DE FORA VARIANTE DO PARAPOEIRA			
29. NOME DO ORGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE: População Local e Prefeitura Municipal de Brumadinho					
30. CONTATO LOCAL					
Moradores locais - Frederico Alves Costa, Antônio Cambão e Geraldo Natividade ("Nozinho").					
31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS					
A Estação Marinhos foi inaugurada em 16.06.1919, próxima à antiga comunidade quilombola dos Marinhos – vila às margens do córrego do Sapê, que contava, na década de 1980, com cerca de trinta casas. Há em Marinhos uma capela dedicada a Nossa Senhora da Conceição, referência para a atividade do Grupo das Pastorinhas da Imaculada Conceição. A edificação foi bastante depredada ao longo do tempo, com a retirada das portas, janelas, forro, telhado e piso; também o tráfego intenso de composições ferroviárias cada vez maiores e mais pesadas desestabilizou a antiga construção, deixando-a praticamente em ruínas - atualmente, o desvio no pátio da Estação Marinhos é o único que permite a parada do trem, para a passagem de outro no mesmo trecho, entre Jeceaba e Brumadinho. A Estação Marinhos, de posse da Prefeitura Municipal de Brumadinho, vem sendo paulatinamente reformada desde 1998, com propósito de restauração, pela ação dos senhores Frederico Alves Costa, Antônio Cambão e Geraldo Natividade ("Nozinho").					
		32. DATA 10.02.2010 HORA: 9:40 h			
		33. TÉCNICO RESPONSÁVEL Mônica Guimarães M. S. Marinho Arquiteta e Urbanista, CREA – 98.109/D José Bizzotto Ramos - Historiador Coordenação Técnica Arquiteta e Urbanista Sorela Aparecida Martins Farias Arquiteta e Urbanista, CREA – 91235/D 34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS Mônica Guimarães M. S. Marinho José Bizzotto Ramos 22.01.2010			
		35. PLANTA DE LOCALIZAÇÃO EM FOLHA ANEXA			
		Anexo			

3.3. QUESTÃO DO PATRIMÔNIO NO MUNICÍPIO

UMA POLÍTICA EFETIVA AO QUE SE REFERE À PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL EM AVARÉ AINDA É ALGO INCIPIENTE. AS CONSEQUÊNCIAS DESSE ATRASO SÃO AS INÚMERAS DEMOLIÇÕES DE EDIFÍCIOS DO FINAL DO SÉCULO XIX E XX, QUE ERAM ELEMENTOS QUE REMETIAM A HISTÓRIA DO SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO. O PLANO DIRETOR DE AVARÉ APRESENTA UMA POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL TENDO COMO OBJETIVOS, A PRESERVAÇÃO, QUALIFICAÇÃO, RESGATE E DAR UTILIZAÇÃO SOCIAL A TODA EXPRESSÃO MATERIAL E IMATERIAL, TOMADA INDIVIDUAL OU EM CONJUNTO, DESDE QUE PORTADORA DE REFERÊNCIA À IDENTIDADE, À AÇÃO OU A MEMÓRIA DOS DIFERENTES GRUPOS SOCIAIS.

NO ANO DE 2001 FOI CRIADA A LEI MUNICIPAL Nº 153/2001, QUE DEU ORIGEM AO CONSELHO MUNICIPAL DE DEFESA DE BENS CULTURAIS – CONDEBEN, QUE É FORMADO POR UM GRUPO DE REPRESENTANTES DAS SECRETARIAS MUNICIPAIS, ARQUITETOS E HISTORIADORES, QUE TEM COMO FINALIDADE ZELAR PELO PATRIMÔNIO CULTURAL

AVAREENSE. APESAR DA INICIATIVA, ESTA NÃO FOI SUFICIENTE PARA CONSCIENTIZAR A POPULAÇÃO, PRINCIPALMENTE A INICIATIVA PRIVADA E SEUS INTERESSES PARTICULARES RESULTANDO EM MAIS DEMOLIÇÕES DE OBRAS DE VALOR HISTÓRICO (SILVA JÚNIOR, 2010).

DEZ ANOS DEPOIS, EM 2011 FOI FORMULADA UMA NOVA TENTATIVA DE SE CRIAR UM GRUPO QUE FOSSE CAPAZ DE GERENCIAR O PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DO MUNICÍPIO, ASSIM SURTIU O CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARTÍSTICO E CULTURAL DE AVARÉ – CONDEPHAC, REGULAMENTADO PELA LEI MUNICIPAL Nº 154/2011, QUE REVOGOU A LEI ANTERIOR, COM O OBJETIVO DE AUXILIAR O PODER PÚBLICO NA PESQUISA, IDENTIFICAÇÃO, PROTEÇÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA CIDADE DE AVARÉ. (PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2015).

ATUALMENTE, TODO O CONJUNTO FERROVIÁRIO ESTÁ EM PROCESSO DE TOMBAMENTO PELO CONDEPHAAT (CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO), QUE O CONSIDERA COMO TENDO UM

GRANDE VALOR SIMBÓLICO PARA A CONSTITUIÇÃO DA IDENTIDADE SOCIOCULTURAL NA MEMÓRIA DA COMUNIDADE, PRINCIPALMENTE AO QUE SE REFERE AO CONTEXTO POLÍTICO E ECONÔMICO DO PERÍODO EM QUE FOI IMPLANTADO, ESPECIALMENTE DAS RELAÇÕES ESTABELECIDAS NO PODER PÚBLICO E DESTE COM SETORES PRIVADOS DURANTE A PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930). A FIGURA 18 DEMONSTRA O PERÍMETRO DE TOMBAMENTO DETERMINADO PELO CONDEPHAAT E NA FIGURA 19, O USO/OCUPAÇÃO ORIGINAL.

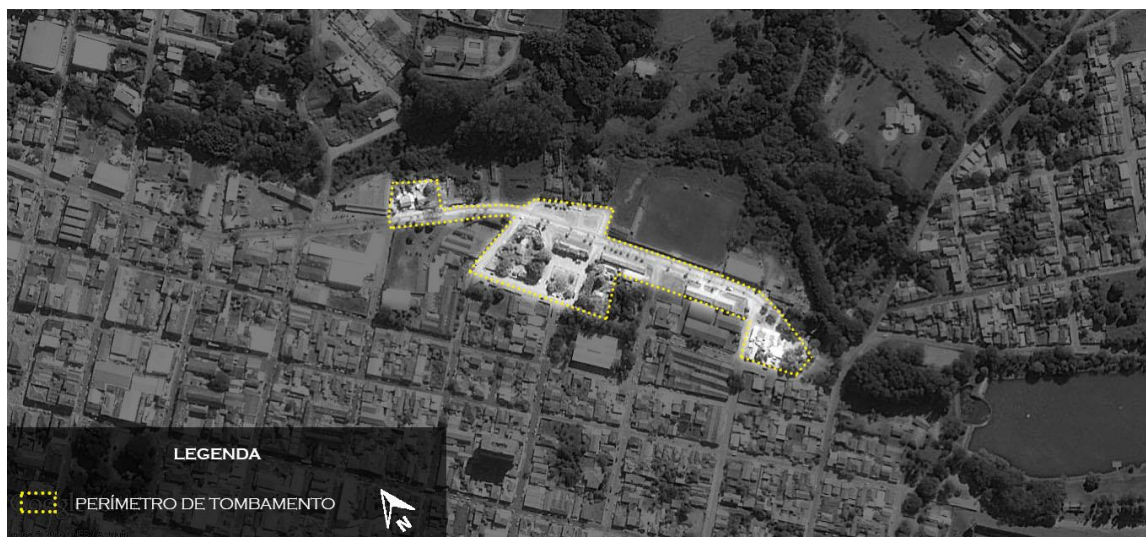


FIG. 18 – PERÍMETRO DE TOMBAMENTO.
 FONTE: DIÁRIO OFICIAL, 2016. — EDITADA PELA AUTORA.



FIG. 19 – PERÍMETRO DE TOMBAMENTO E
 USO/OCUPAÇÃO ORIGINAL.
 FONTE: DIÁRIO OFICIAL, 2016. — EDITADA PELA AUTORA.

AO SE ANALISAR A ÁREA DO PERÍMETRO DE TOMBAMENTO, É POSSÍVEL NOTAR QUE A GRANDE MAIORIA DOS EDIFÍCIOS PASSOU POR ALGUMA INTERVENÇÃO E/OU DESCARACTERIZAÇÃO, SEJA ELA EM MAIOR OU MENOR GRAU. ATUALMENTE, O QUE SE ENCONTRA EM ESTADO MAIS CRÍTICO É O PRÉDIO DA ANTIGA DA ESTAÇÃO, COMO MOSTRA A FIGURA 20, SEJA POR TER PASSADO POR VARIADOS USOS AO LONGO DOS ANOS OU PELO EXTREMO ABANDONO QUE HOJE SE ENCONTRA.

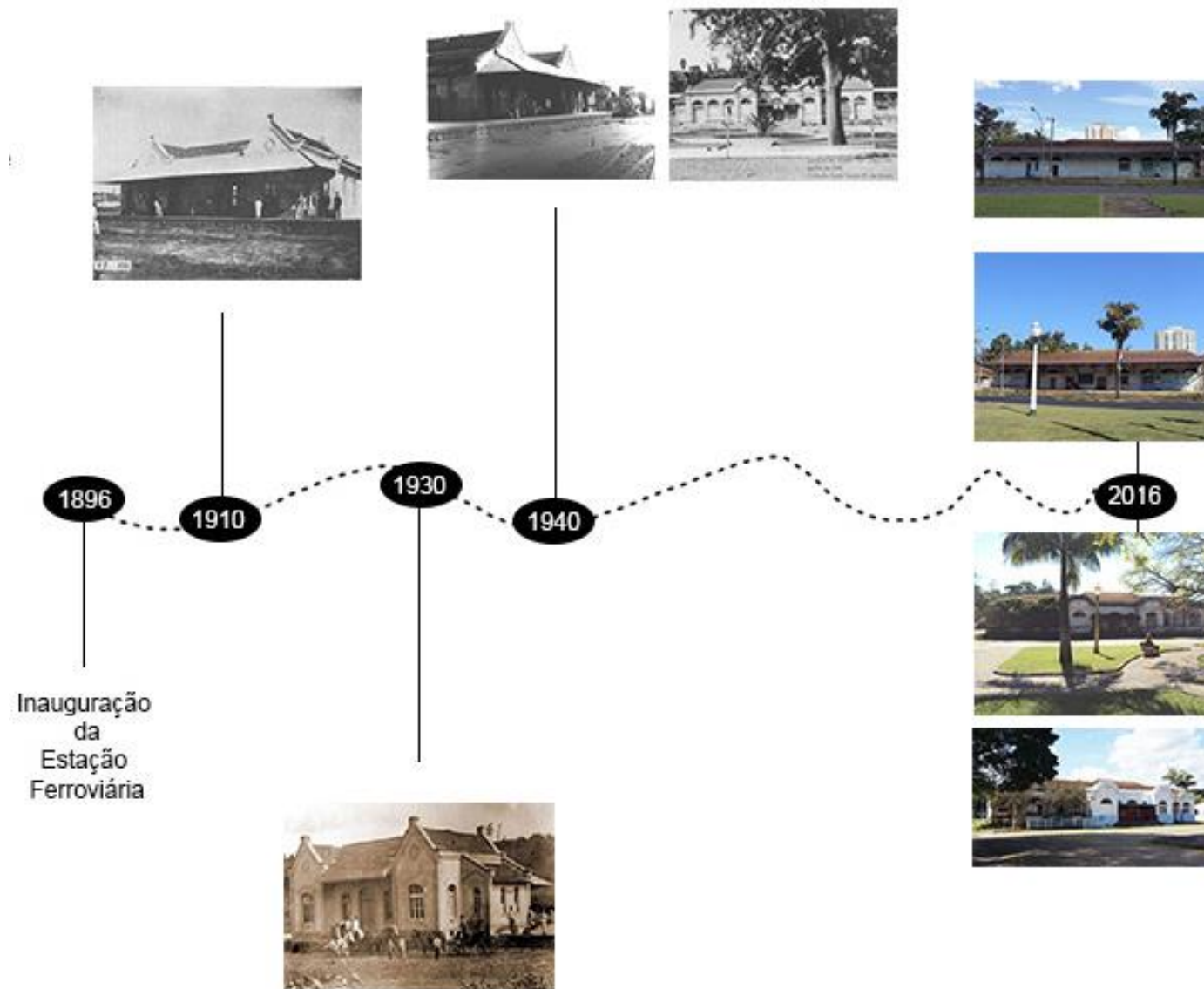


FIG. 20 —
MODIFICAÇÕES AO
LONGO DOS ANOS NA
ANTIGA ESTAÇÃO

FONTE: ACERVO
PESSOAL DA AUTORA;
ACERVO PESSOAL
SILVA, J. (2016);
AUTORA, 2016. —
EDITADO PELA AUTORA,
2016

3.4. SITUAÇÃO ATUAL

UMA GRANDE PARCELA DO CONJUNTO FERROVIÁRIO AINDA PERMANECE PRESERVADO, COMO É O CASO DAS CASAS DE TURMA, DOS ESCRITURÁRIOS, DOS ENGENHEIROS, DO CHEFE DA ESTAÇÃO, QUE ENCONTRAM-SE OCUPADAS DE FORMA LEGAL, E UM DOS BARRACÕES, EM QUE APÓS PASSAR POR INTERVENÇÕES HOJE FUNCIONA COMO ESCOLA MUNICIPAL. PORÉM, OUTROS ACABARAM POR SEREM OCUPADOS DE FORMA ILEGAL, COMO É O CASO DO PRÉDIO DA ANTIGA ESTAÇÃO EM QUE HOJE ENCONTRA-SE OCUPADO POR INVASORES, QUE SEGUNDO A PREFEITURA MUNICIPAL, JÁ FORAM IDENTIFICADOS E NOTIFICADOS PARA A DESAPROPRIAÇÃO DO IMÓVEL, UMA VEZ QUE OS OCUPANTES TÊM REALIZADO REFORMAS ARQUITETÔNICAS NO EDIFÍCIO, DESCARACTERIZANDO-O. ATUALMENTE O EDIFÍCIO ESTÁ SOB PODER DO SETOR PÚBLICO, NÃO PODENDO SER USUFRUÍDO POR PARTICULARES, ASSIM COMO UM OUTRO BARRACÃO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO, QUE SE ENCONTRA OCUPADO ILEGALMENTE PORÉM NESTE CASO AINDA NÃO HÁ UM PEDIDO DE REINTEGRAÇÃO DE POSSE POR PARTE DO

PODER PÚBLICO MUNICIPAL. A FIGURA 21, 22 MOSTRA A SITUAÇÃO ATUAL DO ANTIGO PRÉDIO DA ESTAÇÃO.

FIG. 21 — ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA AVAREENSE — SITUAÇÃO EXTERNA.



FONTE: ACERVO PESSOAL DA AUTORA, 2016.

FIG. 22 - ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA AVAREENSE — SITUAÇÃO INTERNA.



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016.

APESAR DA SITUAÇÃO CAÓTICA EM QUE SE ENCONTRA O EDIFÍCIO PRINCIPAL DO SÍTIO FERROVIÁRIO, OS DEMAIS OBJETOS DE ESTUDOS PERMANECEM EM UM ESTADO MAIS FAVORÁVEL PREVALECENDO, NO GERAL, MUITAS DAS SUAS CARACTERÍSTICAS ORIGINAIS, PRINCIPALMENTE AO QUE SE REFERE A PARTE EXTERNA DAS EDIFICAÇÕES, COMO É POSSÍVEL OBSERVA NA

FIGURA 23. AO SE ANALISAR O MAPA DE USO E OCUPAÇÃO ATUAL DO ANTIGO PÁTIO, PODE-SE NOTAR QUE AS CONSTRUÇÕES DESTINADAS A RESIDÊNCIA AINDA PERMANECEM COM O MESMO USO, JÁ AS DEMAIS ESTÃO ABANDONADAS OU PASSARAM POR UM PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO E FORAM DESTINADAS A NOVOS USOS. A FIGURA 24 APRESENTA O MAPA DE USO E OCUPAÇÃO ATUAL DO COMPLEXO.

FIGURA 23— SITUAÇÃO ATUAL DO PERÍMETRO DE TOMBAMENTO.



FONTE: GOOGLE EARTH, 2016 — EDITADA PELA AUTORA.

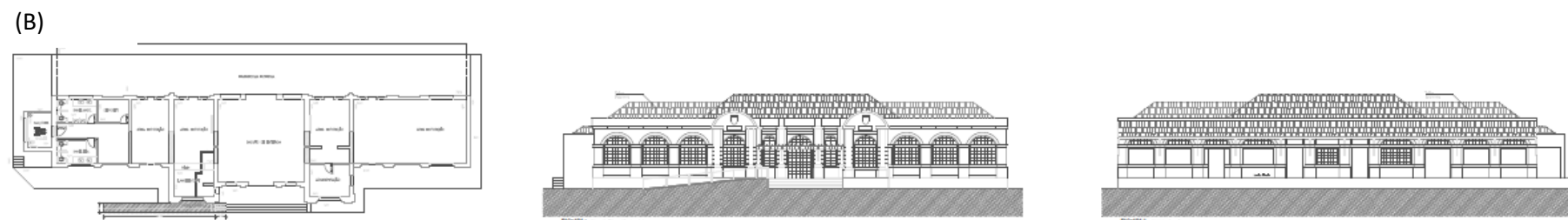
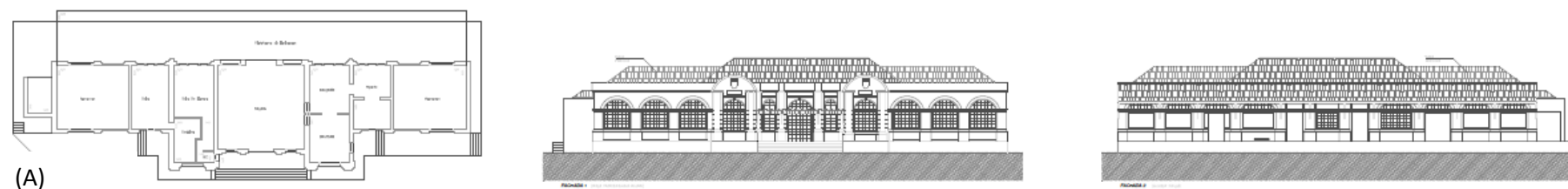
FIG. 24 — USO E OCUPAÇÃO ATUAL DO PERÍMETRO DE TOMBAMENTO.



FONTE: GOOGLE EARTH, 2016 — EDITADO PELA AUTORA.

O EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ATUALMENTE ESTÁ SOB O PODER DA UNIÃO, PORÉM, A PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ ESTÁ EM PROCESSO PARA A OBTENÇÃO DOS DIREITOS DE USUFRUIR AS ANTIGAS INSTALAÇÕES, COM A PROPOSTA DE TRANSFORMÁ-LA EM UM MUSEU FERROVIÁRIO. O PROJETO JÁ EXISTE E VISA A ADAPTAÇÃO DO EDIFÍCIO, PRINCIPALMENTE DA PARTE INTERNA E ACESSIBILIDADE, ASSIM COMO DEMONSTRA A FIGURA 25.

FIG. 25 — (A) PROJETO ORIGINAL DA ESTAÇÃO - PLANTA BAIXA E ELEVÇÕES;



(B) PROJETO ADAPTADO DA ESTAÇÃO - PLANTA BAIXA E ELEVÇÕES.
 FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016 — EDITADA PELA AUTORA.

ALÉM DESTAS MODIFICAÇÕES, O PROJETO VISA ESTENDER A PLATAFORMA DA ANTIGA ESTAÇÃO, DE FORMA A FECHAR A PASSAGEM DAS RUAS PERPENDICULARES AO EDIFÍCIO, CRIANDO UM COMPLEXO QUE ABRACE A PRAÇA DA ESTAÇÃO JUNTAMENTE COM OS OUTROS EDIFÍCIOS REMANESCENTES DO ENTORNO PRÓXIMO.

3.4. LEVANTAMENTOS DA ÁREA

- *ACESSO AO MUNICÍPIO.*

A CIDADE DE AVARÉ APRESENTA DOIS ACESSOS PRINCIPAIS, UM PELA RODOVIA JOÃO MELÃO (SP 255) QUE INTERCEPTA DUAS RODOVIAS IMPORTANTES, A CASTELO BRANCO E RAPOSOS TAVARES; E A RODOVIA ANTÔNIO SALIM CURIATI, COMO MOSTRA A FIGURA 26. DEVIDO SUA LOCALIZAÇÃO MAIS CENTRAL, O MUNICÍPIO ACABA POR SER PREJUDICADO COM O TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO, SENDO ATENDIDA POR POUCAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, COM POUCAS LINHAS PARA FORA DO MUNICÍPIO.

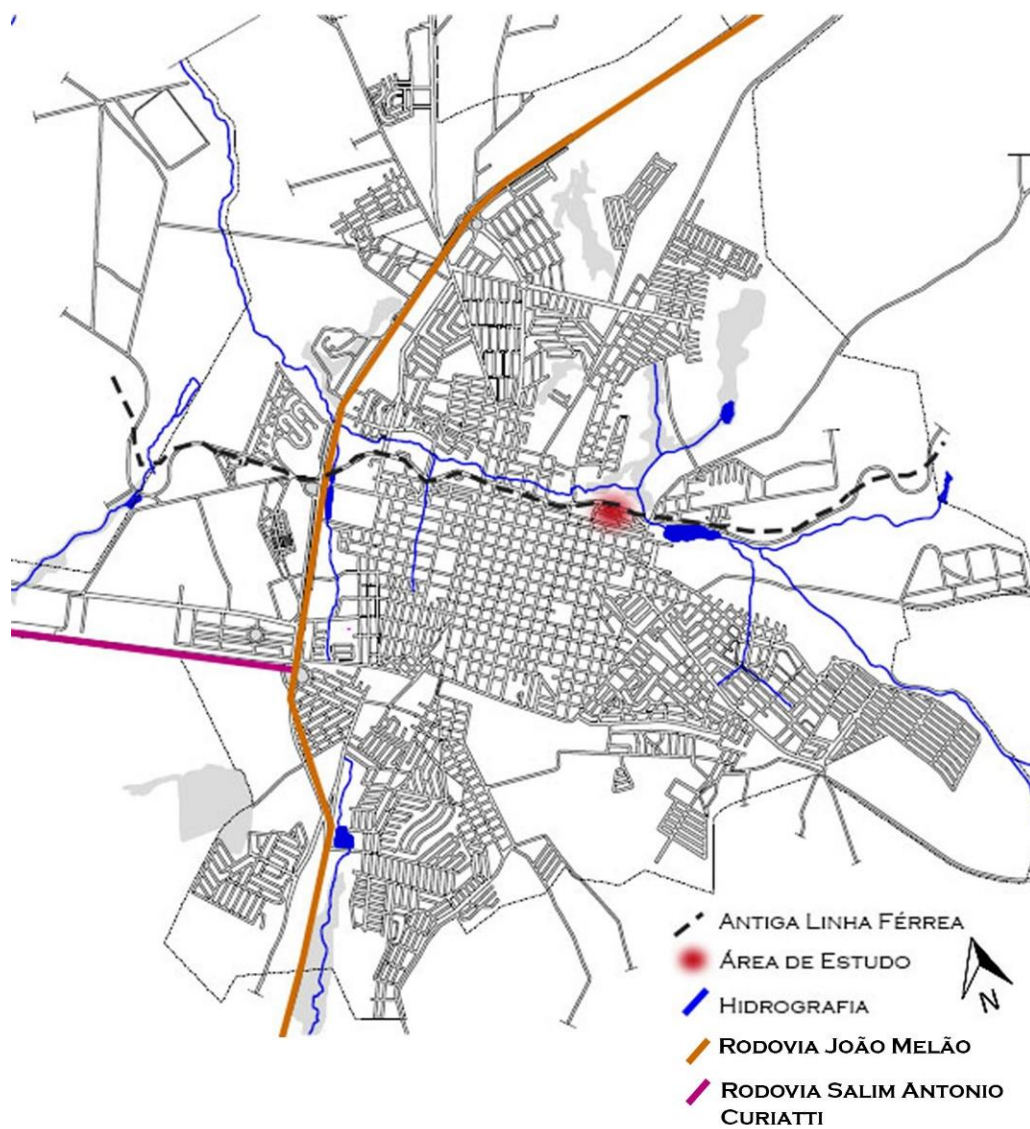


FIG. 26- ACESSO AO MUNICÍPIO

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016 –
EDITADA PELA AUTORA

- *ACESSO À ÁREA DE ESTUDO.*

À ÁREA DE ESTUDO SE ENCONTRA PRÓXIMA A REGIÃO CENTRAL DA CIDADE, COMO MOSTRA A FIGURA 27. COM UM RELEVO PLANO E VIAS RETILÍNEAS, O ACESSO AO LOCAL PODE SER FEITO DE MANEIRA SIMPLES, ATÉ MESMO PELA AVENIDA MAJOR RANGEL, UMA DAS PRINCIPAIS DO MUNICÍPIO, A QUAL FOI IMPLANTADA APÓS A RETIFICAÇÃO DA LINHA FÉRREA NA DÉCADA DE 1950.

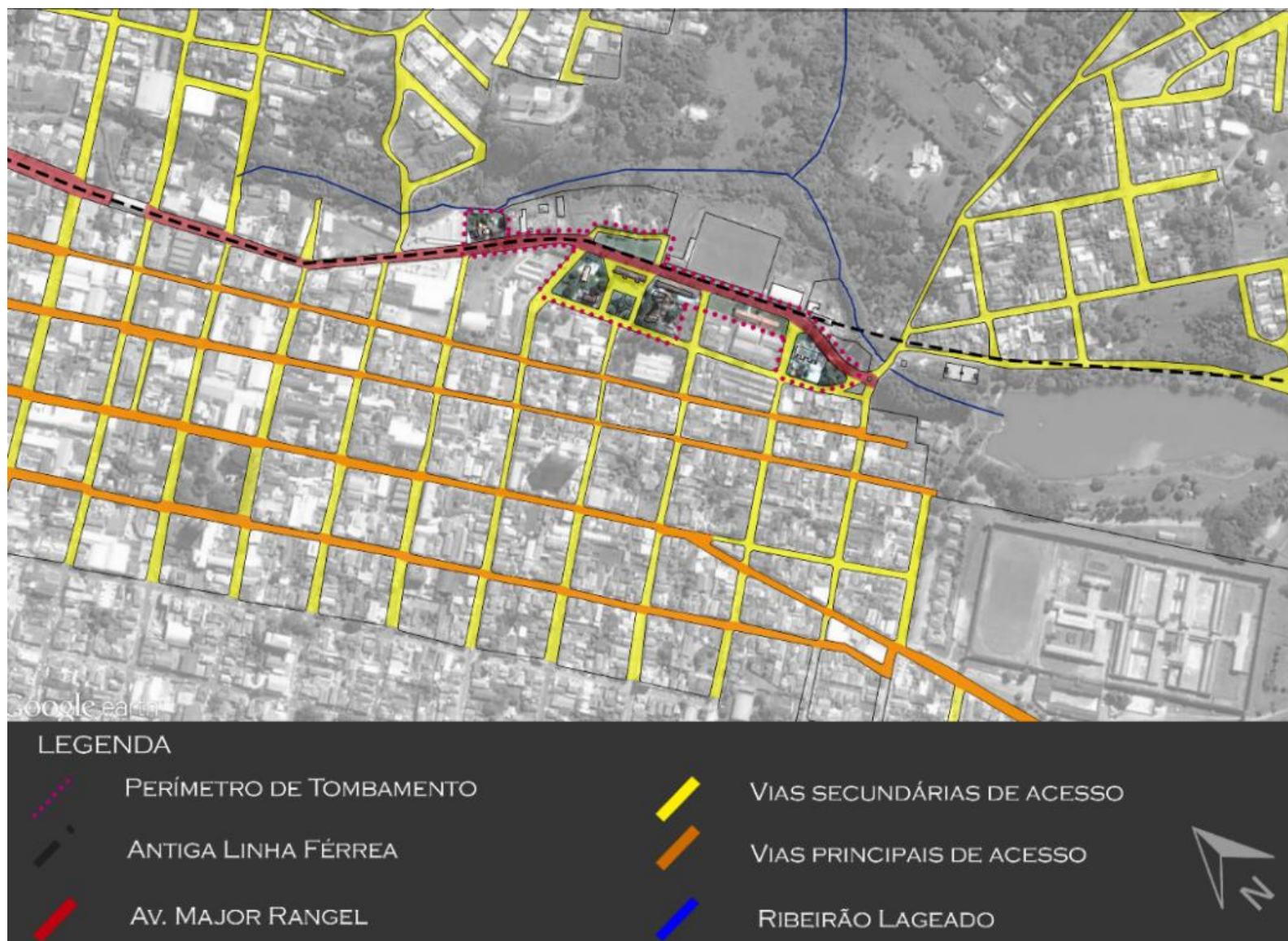


FIG. 27 -
ACESSOS À
ÁREA.

FONTE:
GOOGLE
EARTH, 2016
— EDITADA
PELA AUTORA

- *USO E OCUPAÇÃO DA ÁREA E GABARITO DA ÁREA.*

O MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DA ÁREA E DE SEU ENTORNO PRÓXIMO, FIGURA 28, DEMONSTRA A PREDOMINÂNCIA DO USO RESIDENCIAL, SEGUIDO POR USOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO, COMO ESCOLAS E INSTITUIÇÕES MUNICIPAIS E COMÉRCIO DOS MAIS VARIADOS SEGMENTOS. JÁ A FIGURA 29 REFERE-SE AO MAPA DE GABARITO DA ÁREA, EM QUE FICA EVIDENTE A PRESENÇA QUASE QUE MACIÇA DE EDIFÍCIOS TÉRREOS (APENAS UM PAVIMENTO), TENDO APENAS POUCOS EXEMPLARES COM DOIS PAVIMENTOS E NENHUM NA ÁREA DE ANÁLISE COM TRÊS OU MAIS PAVIMENTOS.



FIG. 28 - MAPA DE USO E OCUPAÇÃO ATUAL

FONTE: GOOGLE EARTH, 2016 — EDITADA PELA AUTORA



FIG. 29 — MAPA DE GABARITO

FONTE: GOOGLE EARTH, 2016 — EDITADA PELA AUTORA

- *DENSIDADE VEGETATIVA*

AO QUE SE REFERE A DENSIDADE VEGETATIVA, PODE SE NOTAR A PARTIR DA FIGURA 30, QUE O ENTORNO DA ÁREA ESTUDO POSSUI UMA MASSA VEGETATIVA FRACA E DISPERSA, SENDO PRINCIPALMENTE CENTRALIZADA EM REGIÕES ESPECIFICAS, COMO A ÁREA EM FRENTE AO SITIO FERROVIÁRIO, QUE PERTENCE À UNIÃO, AS ÁREAS VERDES DO LOCAL, COMO A PRAÇA PROF^º GARACIBA AMORIM, DO FÓRUM MUNICIPAL E NAS QUADRAS ADJACENTES AO EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO.



FIG. 30 -
DENSIDADE
VEGETATIV

FONTE: GOOGLE
EARTH, 2016 —
EDITADA PELA
AUTORA.

- *PONTOS RELEVANTES DO ENTORNO*
PRÓXIMO

AO SE ANALISAR A ÁREA DO ENTORNO, VERIFICA-SE QUE ESTA POSSUI USOS E SERVIÇOS BEM VARIADOS, COMO DE ESCOLAS À PENITENCIÁRIA. ESSA DISTINÇÃO DE USOS E CONSEQUENTEMENTE DE PÚBLICO, ACABA POR SER UM FATOR POSITIVO PARA O PROJETO PROPOSTO, POIS ATRAEM UMA MAIOR DIVERSIDADE, AUMENTANDO A PLURIDADE DO LOCAL. TAMBÉM É POSSÍVEL VER SUA PROXIMIDADE COM O CENTRO DO MUNICÍPIO, LOCAL COM MAIS ATRATIVIDADE POPULACIONAL, COMO MOSTRA A FIGURA 31.

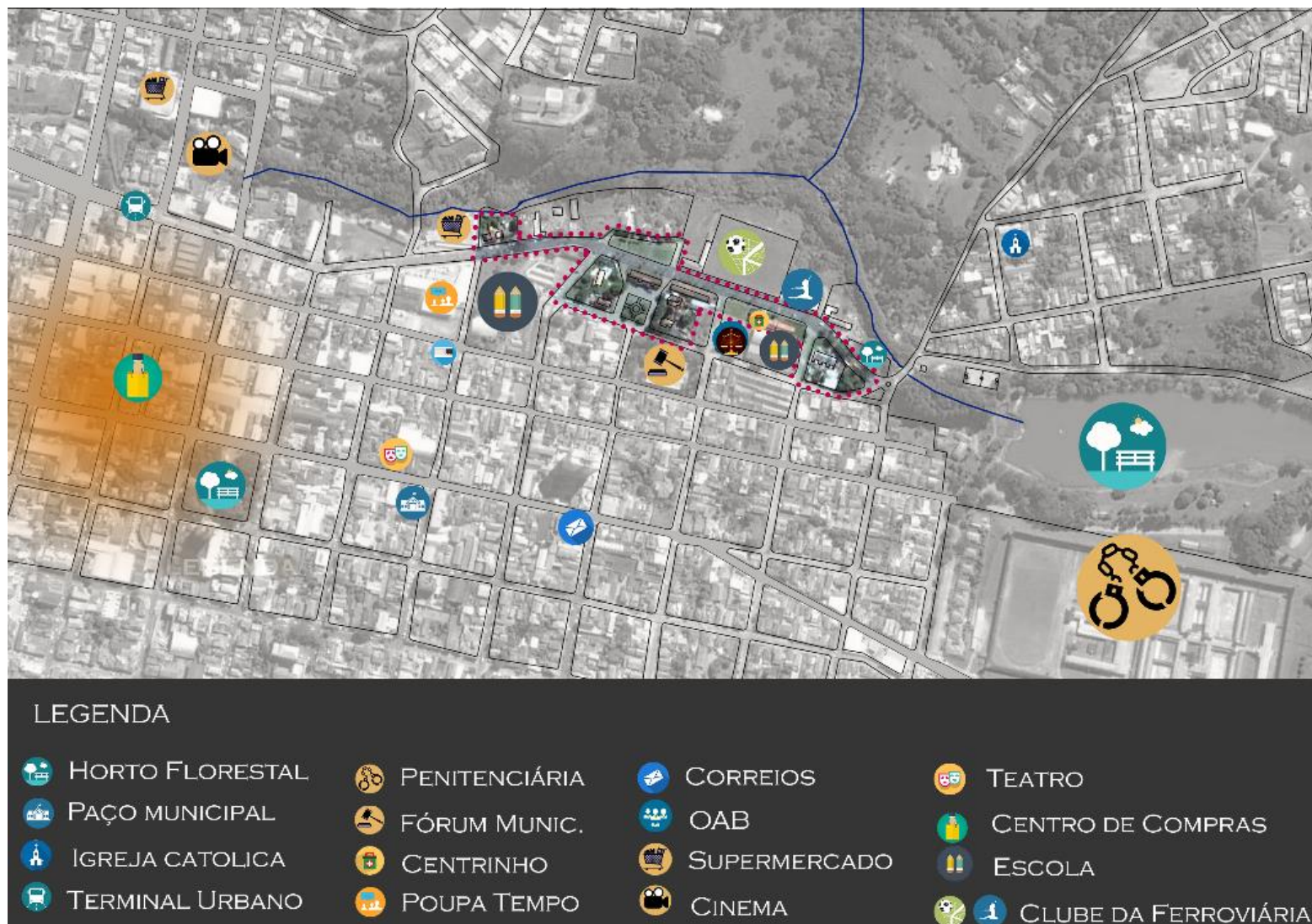


FIG. 31 —
PONTOS
RELEVANTES DO
ENTORNO

FONTE: GOOGLE
EARTH, 2016 —
EDITADA PELA
AUTORA

4.REFERENCIAS PROJETUAIS

4.1 PROPOSTA PARA O MERCADO E PRAÇA ZDUNSKI

ARQUITETOS — MADO ARCHITEKCI

LOCALIZAÇÃO - KUTNO, POLÔNIA

AUTORES - MARCIN MARCHEWKA, DAMIAN POKLEWSKI-KOZIELL

EQUIPE - MARCIN MARCHEWKA, DAMIAN POKLEWSKI-KOZIELL, JAKUB LUDJAN, MARCIN GIERBIENIS

ÁREA TERRENO - 22,390 M²

ÁREA SUBSOLO - 4,560 M²

ÁREA - 22,390 M²

ANO PROJETO - 2012

FOTOGRAFIAS - CORTESÍA DE MADO ARCHITEKCI + MARCIN GIERBIENIS

FIG.32 - MERCADO E PRAÇA ZDUNSKI



FONTE: [HTTP://WWW.ARCHDAILY.COM.BR/BR/01-89818/PROPOSTA-PARA-O-MERCADO-E-PRAÇA-ZDUNSKI-SLASH-MADO-ARCHITEKCI](http://www.archdaily.com.br/br/01-89818/proposta-para-o-mercado-e-praca-zdunski-slash-mado-architekci). ACESSO EM: JAN, 2017.

O PROJETO FOI FRUTO DE UM CONCURSO, O QUAL VISAVA A IDEIA DA CRIAÇÃO DE UMA PRAÇA EM KUTNO, POLÔNIA, QUE CONSEGUISSE COMBINAR O PRESENTE E O PASSADO, CRIANDO UM HÍBRIDO ENTRE ESSAS DUAS IDEIAS, QUE PUDESSE SATISFAZER AS NECESSIDADES CONTEMPORÂNEAS DO LOCAL. O ESCRITÓRIO MADO ARCHITEKCI CONSEGUIU O SEGUNDO LUGAR NO CONCURSO, COM UM PROJETO QUE CONSIDEROU O

DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL, A FUNCIONALIDADE E PRATICIDADE, COMO MOSTRA A FIGURA 33.

FIG. 33 - MERCADO E PRAÇA ZDUNSKI



FONTE: [HTTP://WWW.ARCHDAILY.COM.BR/BR/01-89818/PROPOSTA-PARA-O-MERCADO-E-PRAÇA-ZDUNSKI-SLASH-MADO-ARCHITEKCI](http://www.archdaily.com.br/br/01-89818/proposta-para-o-mercado-e-praca-zdunski-slash-mado-architekci). ACESSO EM: JAN, 2017.

A INTENÇÃO DE SE TRABALHAR ELEMENTOS JÁ EXISTENTES, COM VALOR HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUITETÔNICO FOI TRAZIDO À TONA NO PROJETO PROPOSTO PELA AUTORA, DE FORMA A UNIR DE FORMA HARMONIOSA TAIS ELEMENTOS TEMPORAIS, QUE SE

ADEQUASSEM AS NECESSIDADES CONTEMPORÂNEAS DO LOCAL DE SUA INSERÇÃO.

LOCALIZADA EM UMA ÁREA PLANA, PÔDE SE ELEVAR A PRAÇA EM 2,5 M EM RELAÇÃO AO ESPAÇO EXISTENTE, O QUE PROPORCIONOU ÁREAS PARA PRÁTICAS ESPORTIVAS, DE MODO A UNIR-SE COM AS ÁREAS CIRCUNDANTES, ESTREITANDO AS RELAÇÕES COM O TRAÇADO NATURAL DO TERRENO.

TINHA COMO PONTO INICIAL O CONCEITO DE "CIDADES DE ROSAS", A PEDIDO DO PRÓPRIO CLIENTE, O QUAL DESEJAVA QUE O MESMO FOSSE SUBTENDIDO PELOS USUÁRIOS DO LOCAL. TAL CONCEITO FOI ATINGIDO A PARTIR DE UMA LINHA ESPIRAL, SUAVE, QUE TRANSCORRE ENTRE OS BLOCOS, FAZENDO ALUSÃO AS PÉTALAS DE ROSAS, PASSANDO DO INÍCIO AO FINAL DE CADA BLOCO. ESTE TORNA-SE UM IMPORTANTE ELEMENTO DE CONTINUAÇÃO DOS ESPAÇOS, DE MODO SUTIL A UNIR OS ELEMENTOS PRESENTES.

ESSE ELEMENTO TORNA-SE UM NOVO EIXO, DE MODO A PERMEAR A SUPERFÍCIE, AS VEZES MAIS ALTO, OUTRAS MAIS BAIXAS, CRIANDO NOVOS ELEMENTOS COMO BANCOS, COBERTURA CONTRA O SOL, BALANÇO, ADQUIRINDO UMA PLURIFUNCIONALIDADE, FATO QUE ATUALMENTE É MUITO PRETENDIDO EM PROJETOS URBANOS, COMO MOSTRA A FIGURA 34.

ESSA FITA CARREGA TAMBÉM A FUNÇÃO DE MEMÓRIA DA CIDADE, UMA VEZ QUE NELA PODEREM SER IMPRESSOS ACONTECIMENTOS IMPORTANTES DO MUNICÍPIO, CONSTRUINDO A IDENTIDADE DO MESMO.

FIG. 34- MERCADO E PRAÇA ZDUNSKI - VISUAIS



FONTE: [HTTP://WWW.ARCHDAILY.COM.BR/BR/01-89818/PROPOSTA-PARA-O-MERCADO-E-PRAÇA-ZDUNSKI-SLASH-MADO-ARCHITEKCI](http://www.archdaily.com.br/br/01-89818/proposta-para-o-mercado-e-praca-zdunski-slash-mado-architekci). ACESSO EM: JAN, 2017.

4.2. SCHOLARS' GREEN PARK

PROJETO — GH3

LOCALIZAÇÃO - MISSISSAUGA, ON

A DESENHOS DE CONSTRUÇÃO E GESTÃO:

TERRAPLAN ARQUITETOS ARQUITETOS

EMPREITEIRO : ALDERSHOT LANDSCAPE

CONTRACTORS LTD.

FABRICANTES DE PAVILHÕES: SOHEIL MOSUN LTD.

CRÉDITOS DA IMAGEM: GH3, TERRAPLAN

ÁREA - 1,2 HÁ

ANO DE DESIGN: 2010-2011

ANO DE CONSTRUÇÃO: 2011-2012

ORÇAMENTO : \$ 3,0 MILHÕES CAD

CLIENTE: CIDADE DE MISSISSAUGA

PRÊMIOS: 2012 MISSISSAUGA URBAN DESIGN AWARD
OF EXCELLENCE

FIG. 35 - SCHOLARS' GREEN PARK



Fonte:

<http://www.landezine.com/index.php/2012/11/scholars-green-park-by-gh3/>. Acesso em: Jan. 2017

O PROJETO ESTÁ SITUADO NO NOVO SHERIDAN COLLEGE, COMPONDO UM AMBIENTE QUE MISTURA O PÚBLICO E O ACADÊMICO, SENDO UM ACOLHEDOR DE UM AMPLO PÚBLICO, TORNANDO-SE ESPAÇO DE PASSAGEM, DESCANSO E TROCAS DE EXPERIÊNCIAS.

OS EIXOS SÃO A BASE DESSE PROJETO, FORMANDO UM SISTEMA DE CIRCULAÇÃO EM FORMA DE CRUZAMENTOS, AMPLIANDO OS VISUAIS, E PROPORCIONANDO UMA MAIOR INTEGRAÇÃO COM O TODO, CONECTANDO TODO O PARQUE, COMO MOSTRA A FIGURA 36. EM CADA EIXO, FORMA SE RESQUÍCIOS VERDES, ONDE SE TEM PEQUENAS FLORESTAS. ALÉM DOS ESPAÇOS VERDES E PRAÇAS PÚBLICAS, POSSUI, CAFÉS, ANFITEATROS, ESPAÇOS PARA RELAXAR E CONTEMPLAR A PAISAGEM, COMPORTANDO-SE COMO UM AMBIENTE PLURIFUNCIONAL. (FIGURA 37)

FIG. 36 - SCHOLARS' GREEN PARK - TRAÇADO



FONTE:

[HTTP://WWW.LANDEZINE.COM/INDEX.PHP/2012/11/SCHOLARS-GREEN-PARK-BY-GH3/](http://www.landezine.com/index.php/2012/11/scholars-green-park-by-gh3/). ACESSO EM: JAN. 2017

FIG. 37- SCHOLARS' GREEN PARK - TRAÇADO



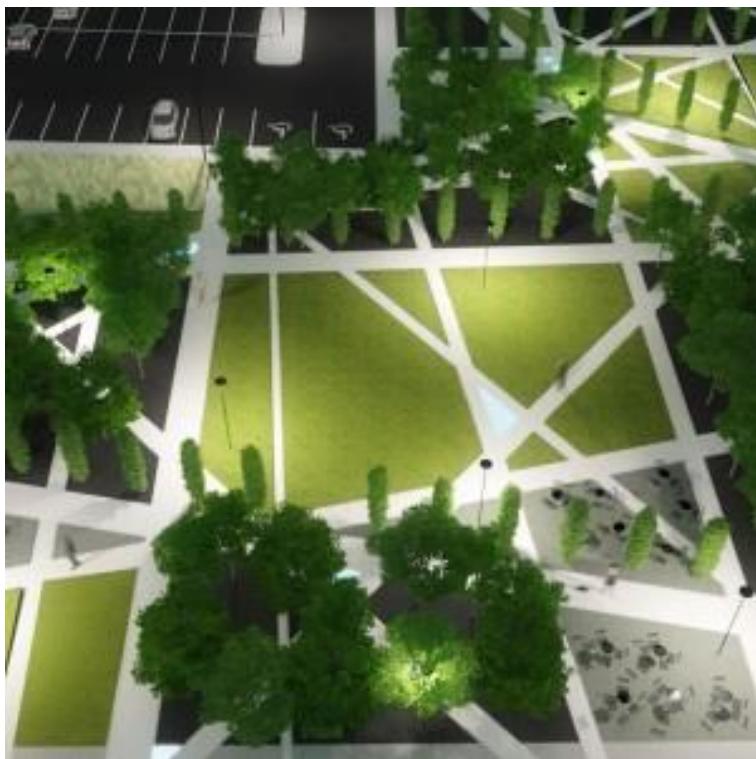
FONTE:

[HTTP://WWW.LANDEZINE.COM/INDEX.PHP/2012/11/SCHOLARS-GREEN-PARK-BY-GH3/](http://www.landezine.com/index.php/2012/11/scholars-green-park-by-gh3/). ACESSO EM: JAN. 2017

POR SE SITUAR EM UM ZONA DE ALTA DENSIDADE CONSTRUTIVA, O PARQUE ACABA POR SER UM REFÚGIO PARA AQUELES QUE ALI MORAM, TRABALHAM OU PRECISAM RELAXAR EM MEIO A CIDADE, ACOLHENDO UM PÚBLICO VARIADO.

HÁ UMA GRANDE VARIEDADE DE PISOS E TEXTURAS EM TODO O PARQUE, EM QUE ATÉ MESMO VIDRO RECICLADO PERMEÁVEL E CONCRETO SÃO UTILIZADOS, DE FORMA A PROMOVER UM TOM INCANDESCENTE NO ESCURO, FIGURA 38. TODA ESSA MISTURA DE PISO FOI PENSADA DE FORMA A TORNAR MAIS ATRATIVO O LOCAL, COMBINANDO UM DESIGN SUSTENTÁVEL E INOVADOR.

FIG. 38 - SCHOLARS' GREEN PARK - ANOITECER



FONTE:

[HTTP://WWW.LANDEZINE.COM/INDEX.PHP/2012/11/SCHOLARS-
-GREEN-PARK-BY-GH3/](http://www.landezine.com/index.php/2012/11/scholars-green-park-by-gh3/). ACESSO EM: JAN. 2017

O PROJETO CONTA TAMBÉM COM UM PAVILHÃO, LOCALIZADO A ÁREA NORTE DO PARQUE, FEITO COM ESPELHOS E AÇO INOXIDÁVEL. O LOCAL HAJA COMO UM

PONTO PARA EXPOSIÇÕES, VENDAS, ENCONTROS, SHOWS, E EVENTOS ACADÊMICOS E NO GERAL, COMO MOSTRA A FIGURA 39.

FIG. 39 - SCHOLARS' GREEN PARK - VISUAIS



FONTE:

[HTTP://WWW.LANDEZINE.COM/INDEX.PHP/2012/11/SCHOLARS-
-GREEN-PARK-BY-GH3/](http://www.landezine.com/index.php/2012/11/scholars-green-park-by-gh3/). ACESSO EM: JAN. 2017

4.4. SÍNTESE DAS REFERÊNCIAS PROJETUAIS

PROJETO	PONTOS REFERENCIAIS
PROPOSTA PARA O MERCADO E PRAÇA ZDUNSKI	1. HARMONIA E RESPEITO ENTRE O ANTIGO E O NOVO. 2. VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO 3. ADEQUAÇÃO ÀS NECESSIDADES CONTEMPORÂNEAS 4. ELEMENTO DE CONTINUIDADE
SCHOLARS' GREEN PARK	1. TRAÇADO BASEADO EM EIXOS 2. IMPORTÂNCIA DOS VISUAIS 3. PLURIFUNCIONALIDADE 4. PISOS E TEXTURAS DIFERENCIADAS

5.ÁREA DE INTERVENÇÃO

O PÁTIO FERROVIÁRIO AVAREENSE É PARTE INTEGRANTE DA HISTÓRIA DO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO, DE FORMA A POSSUIR GRANDE VALOR HISTÓRICO, ARQUITETÔNICO E SOCIAL. EM UM PRIMEIRO MOMENTO, PENSOU-SE NA REALIZAÇÃO DE UM PROJETO QUE INTERFERISSE NO ANTIGO PRÉDIO DA ESTAÇÃO, DEVIDO AO SEU VALOR ARQUITETÔNICO E SUA IMPORTÂNCIA FUNCIONAL NO SÍTIO. PORÉM, APÓS ANALISAR O PÁTIO COMO UM TODO E COM O CONHECIMENTO DE QUE JÁ EXISTE UM PROJETO CONCRETO DA PREFEITURA MUNICIPAL, PARA QUE ESTA CONSIGA O DIREITO DE USUFRUTO DO EDIFÍCIO E ASSIM TRANSFORMÁ-LO EM UM MUSEU FERROVIÁRIO, E SABENDO DA SITUAÇÃO CRÍTICA DE DESCASO QUE TODO O SÍTIO FERROVIÁRIO PASSA, OPTOU-SE POR UMA INTERVENÇÃO URBANA, QUE ATRELASSE DIRETRIZES PATRIMONIAIS E URBANÍSTICAS, DE FORMA A AUMENTAR A RELEVÂNCIA DO SÍTIO COMO UM TODO.

O PROJETO PARTE DA ÁREA CENTRAL DO PÁTIO, COMO MOSTRA A FIGURA 40, EM QUE SE LOCALIZA O PRÉDIO DA ANTIGA ESTAÇÃO, A CASA DO ENGENHEIRO, CASA DOS ESCRITURÁRIOS, CASA DO CHEFE DA

ESTAÇÃO, PRAÇA PRF^o GARACIBA AMORIN E DOS FERROVIÁRIOS, DE MODO QUE ESSA SEJA A PRIMEIRA DE VÁRIAS OUTRAS INTERVENÇÕES NO SÍTIO FERROVIÁRIO, TRAZENDO À TONA TODO O POTENCIAL DA ÁREA, AUMENTANDO SUA VITALIDADE E FUNCIONALIDADE PARA COM A CIDADE.



FIG. 40 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

FONTE: GOOGLE EARTH, 2016 – EDITADA PELA AUTORA.

OS PRINCIPAIS USUÁRIOS DA ÁREA DE ESTUDO ATUALMENTE, SÃO OS MORADORES, TRABALHADORES E ESTUDANTES DO ENTORNO. EM VISITAS DE CAMPO PERCEBEU-SE QUE O PRINCIPAL PONTO DE CONVERGÊNCIA DA ÁREA É A PRAÇA DA ESTAÇÃO (PRAÇA PROF.^o GARACIBA AMORIM), FIGURA 41, PRINCIPALMENTE APÓS AS 16H, MOMENTO DE SAÍDA DE ESTUDANTES E PROFISSIONAIS DO ENTORNO. ALÉM DESTES USUÁRIOS, VERIFICOU QUE A ÁREA TAMBÉM É UTILIZADA POR CRIANÇAS, IDOSOS E MORADORES PASSEANDO COM CÃES.

FIG. 41— PRAÇA PROF.^o GARACIBA AMORIM.



FONTE: AUTORA, 2016.

PORÉM ESSA DINÂMICA ESPACIAL NÃO SE ESTENDE POR MUITAS HORAS. A PARTIR DAS 18H NOTA-SE QUE A PRAÇA ACABA POR FICAR VAZIA, POIS A ÁREA LOCALIZA-SE EM UMA REGIÃO QUE POSSUI MUITAS RESIDÊNCIAS E ALGUNS PONTOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS, NÃO APRESENTANDO UMA DIVERSIDADE DE USOS CAPAZ DE TORNAR O LOCAL ATRATIVO O SUFICIENTE PARA AS PESSOAS FREQUENTA-LO, ALÉM DISSO O ATUAL ESTADO DE ABANDONO QUE O EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTAÇÃO SE ENCONTRA, O QUAL JÁ FOI PALCO DE INTENSO VANDALISMO E ATÉ MESMO ASSASSINATOS, ESTANDO ATUALMENTE OCUPADO DE FORMA IRREGULAR, ACABA POR CONTRIBUIR COM ESSE DISTANCIAMENTO DA POPULAÇÃO, ACARRETANDO UMA BAIXA VITALIDADE NO PERÍODO NOTURNO.

O CLUBE DA FERROVIÁRIA, QUE SE LOCALIZA NA AVENIDA MAJOR RANGEL, POR OUTRO LADO TEM SIDO UM PONTO DE CONVERGÊNCIA NOTURNA. ISSO SE DEVE AOS BAILES QUE REGULARMENTE ALI SÃO REALIZADOS E TAMBÉM AS AULAS ESPORTIVAS LÁ OFERECIDAS, COMO FUTEBOL E ZUMBA, OS QUAIS TEM TRAZIDO UMA MAIOR VITALIDADE AO LOCAL. OUTRO PONTO DE

CONVERGÊNCIA, É ONDE ANTIGAMENTE FICAVAM AS CASAS DE TURMA, AO FINAL DO PÁTIO FERROVIÁRIO, EM QUE HOJE ALÉM DESTAS HÁ UM BAR QUE CONSTANTEMENTE ESTÁ CHEIO, MUITO MOTIVADO PELA PISTA DE BOCHA LOCALIZADO À FRENTE AO LOCAL, EM UMA ÁREA DE LAZER DA AVENIDA. A FIGURA 42 DEMONSTRA OS PONTOS DA ÁREA COM MAIOR VITALIDADE NOTURNA.

FIG.42 – MAPA VITALIDADE NOTURNA

FONTE: GOOGLE EARTH, 2016 – EDITADA PELA AUTORA



A PROPOSTA PROJETUAL VISA AUMENTAR A DIVERSIDADE DE USOS DO LOCAL E AMENIZAR ESSA NECESSIDADE DE MAIOR VITALIDADE NOTURNA E ATÉ MESMO DIURNA, PRINCIPALMENTE NESSA ÁREA CENTRAL, TRANSFORMANDO O LOCAL EM UM AMBIENTE CONVIDATIVO À POPULAÇÃO, INTENSIFICANDO SEU POTENCIAL DE ATRATIVIDADE. AMPLIANDO A DIVERSIDADE DO ESPAÇO URBANO, RESPEITANDO A MEMÓRIA HISTÓRICA DO AMBIENTE, PROJETANDO NA PARTE CENTRAL DO PÁTIO E PROPONDO DIRETRIZES PARA TODO O MESMO COMO UM TODO, DE FORMA ASSEGURAR O PATRIMÔNIO HISTÓRICO E INSERIR A ÁREA NA CONTEMPORANEIDADE DO MUNICÍPIO, E POR CONSEQUÊNCIA AUMENTANDO A SEGURANÇA E DO LOCAL, QUE ATÉ ENTÃO SE ENCONTRA HOSTILIZADO E MARGINALIZADO PELA POPULAÇÃO NO PERÍODO NOTURNO, SENDO EVITADO PELAS PESSOAS.

ESSA INTERVENÇÃO PODE SE TORNAR UM CATALISADOR NO PROCESSO DE RECUPERAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE TODO O SÍTIO FERROVIÁRIO, REINTEGRANDO ESSES EDIFÍCIOS E PRAÇAS À SOCIEDADE E VALORIZANDO A MEMÓRIA EDIFICADA E URBANA DO DESENVOLVIMENTO DE

AVARÉ.

6.O PROJETO

6.1 DIRETRIZES GERAIS

O OBJETIVO DA INTERVENÇÃO É TRAZER UM NOVO OLHAR AO SÍTIO FERROVIÁRIO AVAREENSE, DE FORMA A RESGATAR A MEMÓRIA EDIFICÁVEL E NÃO EDIFICÁVEL, PRESENTE NO LOCAL, ASSIM COMO REINSERIRLO À FRENTE DAS NECESSIDADES CONTEMPORÂNEAS DO MUNICÍPIO. O OBJETO PROPOSTO DE INTERVENÇÃO É A CRIAÇÃO DE UM PARQUE, COMPOSTO PELAS QUADRAS E PRAÇAS QUE CIRCUNDAM O ANTIGO PRÉDIO DA ESTAÇÃO, PARTINDO DO PRESSUPOSTO DE QUE JÁ HÁ UM PROJETO EM ANDAMENTO POR PARTE DO PODER MUNICIPAL PARA A IMPLANTAÇÃO DE UM MUSEU FERROVIÁRIO NO ANTIGO EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO, DE FORMA QUE ESTE SERIA O ESTOPIM PARA OUTRAS INTERVENÇÕES, UMA VEZ QUE A ÁREA TENDE A RECEBER UMA NOVA DEMANDA DE USOS. O PARQUE COMPOSTO PELAS QUADRAS DAS LATERAIS DA ESTAÇÃO E AS PRAÇAS A FRENTE E ATRÁS DO EDIFÍCIO SE TORNARIAM DE FORMA GERAL, UM TODO ÚNICO, MANTENDO OS EDIFÍCIOS ALI PRESENTES, QUE RECEBERIAM DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE SUAS CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E HISTÓRICAS, PORÉM ADQUIRIRIAM

NOVOS USOS, COMO INSTITUCIONAIS E ATÉ MESMO COMERCIAL, DE FORMA A AUMENTAR A DIVERSIDADE DO LOCAL. A CARTA DE PETRÓPOLIS JÁ AFIRMA QUE UM SÍTIO HISTÓRICO URBANO APRESENTA UMA PLURIFUNCIONALIDADE DE USOS, NÃO SE RESTRINGINDO À APENAS O DE CUNHO CULTURAL, SE ADEQUANDO A CONTEMPORANEIDADE DA SOCIEDADE, DE SEU COTIDIANO E DA DIVERSIDADE A QUAL ABRANGE.

ESSES PRESSUPOSTOS SOMADOS À PRESENÇA DE ESCOLAS (PARTICULAR E MUNICIPAL), CENTRINHO DE AVARÉ, FÓRUM MUNICIPAL (O QUAL ATUALMENTE ENGLOBA A VARA DA FAMÍLIA), OAB (ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL), POUPA TEMPO, ENTRE OUTROS COMÉRCIOS, SERVIÇOS E JUNTAMENTE COM A POPULAÇÃO QUE ALI RESIDE, ACABAM POR GERAR UMA DEMANDA PARA ESTE TIPO DE INTERVENÇÃO, SOMADOS AOS FATORES PATRIMONIAIS E HISTÓRICOS PRESENTE NA ÁREA, DE FORMA QUE ESTE VALORIZARIA E CONSCIENTIZARIA A POPULAÇÃO DE SEU VALOR HISTÓRICO E A IMPORTÂNCIA DE SE PRESERVA-LO E CONSERVA-LO.

O PROJETO VISA TRABALHAR COM O PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E HISTÓRICO, SOMADOS COM AS QUESTÕES URBANAS, COMO PERMANÊNCIA, PERMEABILIDADE E HARMONIA COM O ENTORNO E EDIFÍCIOS JÁ PRESENTES NO LOCAL.

6.2 DIRETRIZES ESPECÍFICAS

A PRIMEIRA MEDIDA A SER TOMADA SERIA A DESAPROPRIAÇÃO DOS EDIFÍCIOS QUE COMPÕE ESSA ÁREA, DE MODO QUE O LOCAL JÁ ESTÁ EM PROCESSO DE TOMBAMENTO PELO CONDEPHAAT, TORNANDO ESSA AÇÃO POSSÍVEL E MAIS RÁPIDA, REALOCANDO ESSAS FAMÍLIAS QUE ALI RESIDEM, PARA OUTRAS ÁREAS CEDIDAS PELO PODER PÚBLICO.

COMO JÁ FOI MENCIONADO ANTERIORMENTE, A ÁREA CARECE NÃO SÓ DE DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE SEUS EDIFÍCIOS E PRAÇAS, MAS TAMBÉM DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS, E NÃO PÚBLICOS, QUE POSSAM TRAZER UMA MAIOR VITALIDADE, JUNTAMENTE COM ELEMENTOS QUE PROPORCIONEM O MELHOR USO DA ÁREA. PENSANDO NESSE SENTIDO, A

ÁREA FOI DIVIDIDA EM SETORES, COMO MOSTRA A FIGURA 43.

FIG. 43 – DIVISÃO DO PARQUE EM SETORES



FONTE: GOOGLE EARTH – EDITADA PELA AUTORA

DE MODO QUE:

1. O PRIMEIRO SETOR É A PRAÇA PROF^º GARACIBA AMORIM, O QUAL É O PONTO DE CONVERGÊNCIA DE

TUDO O PARQUE, POR ESTE MESMO MOTIVO OPTOU-SE POR SER UM LOCAL DE PERMANÊNCIA, SEM GRANDES INTERVENÇÕES, APENAS NO TRAÇADO DA PRAÇA E MOBILIÁRIO, MANTENDO-SE A VEGETAÇÃO ORIGINAL;

2. O SEGUNDO SETOR É DE USO SOMENTE INSTITUCIONAL, QUE ABRANGE A QUADRA DA ANTIGA CASA DO CHEFE DA ESTAÇÃO, A QUAL PERMANECERIA, APENAS RECEBENDO DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DAS FACHADAS, E A DEMOLIÇÃO DOS MUROS QUE CIRCUNDAM A QUADRA, OS QUAIS NÃO COMPÕE O COMPLEXO HISTÓRICO DA ÁREA. APRESENTA UM AMBIENTE UM POUCO MAIS LÚDICO, O QUAL ABRIGARIA UM PARQUE INFANTIL, PALCO PARA PEQUENOS SHOWS, APRESENTAÇÕES E MESMO UM CINEMA AO AR LIVRE, TRABALHANDO-SE COM A VEGETAÇÃO ORIGINAL, JUNTAMENTE COM UMA NOVA PROPOSTA, IMPLANTANDO MOBILIÁRIO URBANO ADEQUADO, ASSIM COMO UMA ILUMINAÇÃO ADEQUADA;

3. O TERCEIRO SETOR É COMPOSTO PELA PRAÇA A FRENTE À ESTAÇÃO DE EMBARQUE DA ESTAÇÃO, A PRAÇA DOS FERROVIÁRIOS, QUE SE LOCALIZA NA

AVENIDA MAJOR RANGEL, A QUAL RECEBERIA UM CARÁTER MAIS DE PERMANÊNCIA, QUALIFICANDO A ÁREA COM VEGETAÇÃO ADEQUADA, UMA VEZ QUE A MESMA É CARENTE DE ÁRVORES; REFAZENDO SEU TRAÇADO SEGUINDO O PADRÃO DOS OUTROS SETORES; IMPLANTAÇÃO DE UMA COBERTURA QUE ATUARIA COMO UM ELEMENTO ARQUITETÔNICO DE PERMANÊNCIA E TAMBÉM DE COMPLEMENTO PARA DIVERSAS ATIVIDADES, VISTO QUE PRÓXIMO À ÁREA DE ATUAÇÃO HÁ UMA PEQUENA FEIRA AOS SÁBADOS DE MANHÃ, A QUAL PODERIA SER TRANSFERIDA PARA ESSA ÁREA, APROVEITANDO A COBERTURA COMO PARTE INTEGRANTE DA MESMA, FACILITANDO A MONTAGEM E DANDO UM DIFERENCIAL.

4. O QUARTO SETOR É COMPOSTO PELA QUADRA QUE ABRANGE UM ANTIGO DEPÓSITO DO SÍTIO, A CASA DOS ESCRITURÁRIOS E A CASA DO ENGENHEIRO DA ESTAÇÃO, DE FORMA QUE ESTES EXEMPLARES SERIAM MANTIDOS, RECEBENDO DIRETRIZES PARA A PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE SUAS FACHADAS, E EM ALGUNS CASOS A RESTAURAÇÃO DA MESMA, VISTA O ESTADO CRÍTICO DO EDIFÍCIO;

A DEMOLIÇÃO DOS MUROS QUE CIRCUNDAM A QUADRA, QUE COMO NO OUTRO CASO, NÃO FAZEM PARTE DO CONTEXTO ORIGINAL. O SETOR SERIA DE CUNHO MISTO, O QUAL RECEBERIA UM AMBIENTE COMERCIAL, COMO UMA CAFETERIA OU RESTAURANTE, ONDE ANTES ERA A CASA DO ENGENHEIRO, E OS OUTROS DOIS EDIFÍCIOS SERIAM LIVRES PARA TEREM TANTO O USO COMERCIAL COMO INSTITUCIONAL, CONFORME A NECESSIDADE. TAMBÉM FORAM IMPLEMENTADOS ESPAÇO PARA FOOD TRUCKS, EXPOSIÇÕES, LOCAIS DE PERMANÊNCIA E DESCANSO.

O CONCEITO DO PROJETO SE BASEIA EM CRIAR ESPAÇOS QUE ATENDAM ÀS NECESSIDADES CONTEMPORÂNEAS, AGREGANDO O PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO DO LOCAL, REMETENDO DE FORMA SUTIL A ANTIGA LINHA FÉRREA QUE POR ALI PASSAVA, CRIANDO ELEMENTOS QUE AGRUPEM TODAS AS ÁREAS, MESMO ESTAS ESTANDO DISTANTES UMA DAS OUTRAS, CRIANDO UM TODO ÚNICO, CONVERSANDO COM A PAISAGEM E EDIFÍCIOS PRESENTES. PARTINDO DESSES PRINCÍPIOS O PROJETO TEM DOIS ELEMENTOS

QUE O NORTEARAM, O PRIMEIRO FOI O TRAÇADO DO PARQUE E O SEGUNDO A IMPLANTAÇÃO DE UMA COBERTURA, QUE FOSSE ELEMENTO CONSTANTE EM TODAS AS ÁREAS QUE O COMPÕE.

6.2.1. O TRAÇADO/ PARTIDO

O TRAÇADO TEVE SUA ORIGEM A PARTIR DA PAISAGEM NATURAL, COMO O CÓRREGO DO RIBEIRÃO QUE MARGEIA A REGIÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO, E UMA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP) QUE FICA ACIMA DA ÁREA ANALISADA, FATORES NATURAIS QUE CONTRIBUÍRAM PARA A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NAQUELE LOCAL. TAMBÉM FOI UTILIZADO O TRAÇADO ORIGINAL DA LINHA FÉRREA QUE POR ALI PASSAVA, E OS VISUAIS DA ÁREA, AGREGANDO O VISUAL QUE TANGE O CENTRO DA PRAÇA PROF^a GARACIBA AMORIM. COM BASE NESSES QUATRO ELEMENTOS PODE-SE DERIVAR O TRAÇADO, QUE FOI OBTIDO A PARTIR DO CRUZAMENTO DESSES PONTOS E POSTERIORMENTE ADEQUADOS A MALHA DAS QUADRAS E PRAÇAS. A FIGURA 44 MOSTRA ESSE PROCESSO.

FIG. 44- OBTENÇÃO DO TRAÇADO



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016 — EDITADA PELA AUTORA.

A FIGURA 45 MOSTRA COMO FICOU O TRAÇADO DO PARQUE AO FINAL DESSE PROCESSO.

FIG. 45- TRAÇADO FINAL



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016 — EDITADA PELA AUTORA

OS CAMINHOS PERMITEM UMA MELHOR DELIMITAÇÃO DO ESPAÇO, ASSIM COMO AMPLIA OS VISUAIS PARA A PAISAGEM DO ENTORNO. OS EIXOS DERIVADOS DO LEITO DO CÓRREGO DO RIBEIRÃO E DA APP FORMAM CORREDORES VERDES, DE MODO QUE OS MESMOS TRANSCORRAM A PAISAGEM; JÁ OS EIXOS DOS VISUAIS DELIMITAM OS CAMINHOS PAVIMENTADOS, COMO FORMA DE CONVIDAR O PEDESTRE ADENTRAR AO LOCAL;

E O EIXO DA LINHA FÉRREA ATUOU COMO BASE PARA A DELIMITAÇÃO DA COBERTURA, QUE PERMEIA PELO O PARQUE.

6.2.2. A COBERTURA

A COBERTURA TEM COMO INTUITO SER UM ELEMENTO DE LIGAÇÃO DO PARQUE, CRIANDO UM RITMO, UM ELEMENTO DE IDENTIDADE DE CADA UMA DAS ÁREAS QUE COMPÕE TODA A ÁREA DE INTERVENÇÃO. A FIGURA 46 COMO MOSTRA O PONTO INICIAL DE CRIAÇÃO DESTA COBERTURA E A FIGURA 47 MOSTRA COMO FICOU A IMPLANTAÇÃO DA MESMA.

FIG. 46- DEFINIÇÃO DA COBERTURA



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016 — EDITADA PELA AUTORA.

FIG. 47- IMPLANTAÇÃO DA COBERTURA

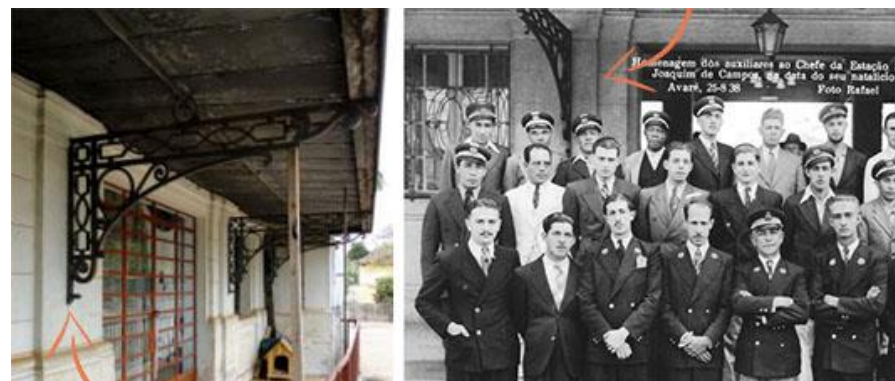


FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVARÉ, 2016 — EDITADA PELA AUTORA.

APESAR DA MESMA SE SUSTENTAR COMO UM ELEMENTO DE CONTINUIDADE, ELA NÃO SE COMPORTA COMO UM ELEMENTO ÚNICO, SE FRAGMENTANDO, DE MODO A SE ADAPTAR AS NECESSIDADES DE CADA LOCAL, PORÉM SEMPRE COM A MESMA LINGUAGEM ARQUITETÔNICA, ATRIBUINDO A IDEIA DE CONSTÂNCIA. O MATERIAL UTILIZADA EM SUA COMPOSIÇÃO É O AÇO

CORTEN, DE FORMA A FAZER ALUSÃO AO AÇO UTILIZADO NOS TRILHOS DOS TRENS, ASSIM COMO SEU RELEVO DA COBERTURA, QUE REMETE ÀS MÃOS FRANCESA PRESENTE NO EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTÃO, QUE DATAM DA DÉCADA DE 1930. COMO MOSTRA A FIGURA 48. O RESULTADO DA COBERTURA PODE SER VISTO NA FIGURA 49.

FIG. 48- DETALHE ESTAÇÃO



FONTE: ACERVO PESSOAL GESSIEL JUNIOR, 2016.

FIG. 49- IMPLANTAÇÃO DA COBERTURA



FONTE: AUTORA, 2017.

6.3. RESULTADOS FINAIS

O PROJETO DESDE O PRINCÍPIO ABORDOU O SÍTIO FERROVIÁRIO COMO UM TODO, PARTINDO DE UMA MACROANÁLISE DO MESMO, CONSIDERANDO SEUS EDIFÍCIOS, SUA HISTÓRIA E SUA SITUAÇÃO ATUAL, DE TAL FORMA QUE COM BASE NESSES DADOS PODE SE PARTIR PARA UM ESCALA MENOR, INTERFERINDO NA ÁREA CENTRAL DO SÍTIO, PRINCIPALMENTE POR JÁ HAVER UM INTENÇÃO DO PODER PÚBLICO PARA A IMPLANTAÇÃO DE NOVOS USOS NO LOCAL, COMO O MUSEU DA ESTAÇÃO. CONTUDO FOI NECESSÁRIO CRIAR DIRETRIZES PARA A ÁREA TODA, DE FORMA AGRUPAR TODO O AMBIENTE, FORTALECENDO A IDEIA DE CONJUNTO FERROVIÁRIO.

PARA MANTER ESSE SENTIDO DE CONTIGUIDADE, OPTOU-SE PELA ELEVAÇÃO DO PISO DA RUA DE TODO O PÁTIO FERROVIÁRIO, DE FORMA A CRIAR NÃO SOMENTE A IDEIA DE ALGO CONTINUO, MAS TAMBÉM DE INTRODUÇÃO A UM NOVO AMBIENTE, VISTO QUE GRANDE PARTE DA POPULAÇÃO DE AVARÉ NÃO RECONHECE O ANTIGO PÁTIO FERROVIÁRIO E POR CONSEQUENTE SUA IMPORTÂNCIA PARA O MUNICÍPIO. COM A ELEVAÇÃO DESSAS VIAS HÁ UMA DIMINUIÇÃO DA VELOCIDADE DO TRAFEGO DE

VEÍCULOS, O QUE ALÉM DE AUMENTAR SEGURANÇA NO TRÂNSITO, TAMBÉM CHAMA O OLHAR DA POPULAÇÃO PARA A PAISAGEM. COMO FORMA DE DIFERENCIAÇÃO DOS AMBIENTES, OPTOU-SE POR TRABALHAR COM PISOS DE TEXTURAS VARIADAS, MELHORANDO A ESPACIALIZAÇÃO DO LOCAL.

A FIGURA 50 MOSTRA COMO FICOU A PLANTA DE SITUAÇÃO E A FIGURA 51, 52 E 53 MOSTRAM O MODELO 3D DE COMO FICARIA O PARQUE.

FIG. 50- PLANTA DE SITUAÇÃO

FONTE: AUTORA, 2017.



FIG. 51 – 3D DO PROJETO PROPOSTO



FONTE: AUTORA 2017

FIG. 52— 3D DO PROJETO PROPOSTO



FONTE: AUTORA, 2017.

FIG. 53— 3D DO PROJETO PROPOSTO.



FONTE: AUTORA, 2017.

7.CONCLUSÕES FINAIS

O DESENVOLVIMENTO QUE O TRANSPORTE FERROVIÁRIO TROUXE COM SUA CHEGADA AO BRASIL FOI ALGO EXTRAORDINÁRIO, PRINCIPALMENTE PARA OS PADRÕES DA ÉPOCA, SENDO UM FACILITADOR NA LOCOMOÇÃO DE CARGAS E PESSOAS, EXPANDINDO A TERRITORIALIDADE BRASILEIRA E AO MESMO TEMPO DIMINUINDO A RELAÇÃO ENTRE TEMPO E DISTÂNCIA. EM AVARÉ ESSE CONTEXTO NÃO FOI DIFERENTE. SUA CHEGADA TROUXE GRANDES MUDANÇAS SOCIAIS E NA SUA MORFOLOGIA URBANA, COMO A IMPLANTAÇÃO DO SEU PÁTIO FERROVIÁRIO, QUE PROMOVEU NOVOS POSTOS DE TRABALHO, INCREMENTOU O CRESCIMENTO POPULACIONAL – VINDA DE IMIGRANTES, E IMPULSIONOU A EXPANSÃO URBANA.

A PARTIR DE TODAS AS ANÁLISES REALIZADAS, COMO AS VISITAS IN LOCO, ESTUDO SOBRE A HISTORICIDADE DO MUNICÍPIO E DA IMPLANTAÇÃO DO PÁTIO FERROVIÁRIO DE AVARÉ, ASSIM COMO DE UMA BASE TEÓRICA E ESTUDO SOBRE AS CARTAS PATRIMONIAIS, ELABORAÇÃO DE FICHAS DE INVENTÁRIO BASEADAS NAS DO IPHAN, FICOU EVIDENTE A NECESSIDADE DE INTERVENÇÃO NESTE LOCAL TÃO

SIGNIFICATIVO AO QUE SE REFERE AO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARQUITETÔNICO, REAFIRMANDO A IMPORTÂNCIA DA VALORIZAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO, EM QUE ESTE RATIFICA-SE NO SENTIDO EM QUE SALVAGUARDA A NOSSA MEMÓRIA SOCIAL, COM UM VASTO ACERVO DE ELEMENTOS QUE CONSTITUEM A NOSSA HISTÓRIA E A HISTÓRIA DA SOCIEDADE EM QUE VIVEMOS UMA VEZ QUE ESTE É TESTEMUNHA DA VIDA DE TODA UMA COMUNIDADE.

A PROPOSTA PROJETUAL QUE SURTIU A PARTIR DE UM ESTUDO MAIS APROFUNDADO DO SÍTIO FERROVIÁRIO, O QUAL JÁ POSSUI UM FUTURO PROJETO DE INTERVENÇÃO EM SEU PRINCIPAL EDIFÍCIO (A ANTIGA ESTAÇÃO), PARTE DA NECESSIDADE DE SE RECUPERAR TODA AQUELA ÁREA, QUE ATUALMENTE ENCONTRA-SE EM PLENO DESCASO.

O PROJETO DE INTERVENÇÃO, QUE ATINGE A PARTE CENTRAL DO SÍTIO, TEM POR BASE FUNDAMENTOS DE VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO, TENTA POR MEIO DESTES PROJETO SALVAGUARDAR A HISTÓRIA DA CHEGADA DA FERROVIA AO MUNICÍPIO, AGREGANDO VALORES NÃO SOMENTE HISTÓRICOS, MAS AGORA COM

O NOVO PLANEJAMENTO DA ÁREA, E DANDO DIRETRIZES PARA OS OUTROS EXEMPLARES DO SÍTIO, TRAZENDO À TONA TODO O POTENCIAL EXISTENTE NO LOCAL, REINSERINDO ESSES ELEMENTOS NA SOCIEDADE, E POR CONSEQUÊNCIA CONSCIENTIZANDO TODA A POPULAÇÃO E OS GOVERNANTES DAS INFINITAS POSSIBILIDADES QUE O PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO TRAZ CONSIGO, BASTANDO APENAS DESVIAR O OLHAR TÃO TÍPICO PARA A DEMOLIÇÃO E VOLTA-LO PARA A RECUPERAÇÃO DESSES ESPAÇOS.

RERÊNCIAS

ALLIS, T. **TURISMO, PATRIMÔNIO CULTURAL E TRANSPORTE FERROVIÁRIO: UM ESTUDO SOBRE FERROVIAS TURÍSTICAS NO BRASIL E NA ARGENTINA**. 2006. 232 F. DISSERTAÇÃO (MESTRADO EM INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA LATINA.) – UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, 2006. DISPONÍVEL EM: < [HTTP://WWW.TESES.USP.BR/TESES/DISPONIVEIS/84/84131/TDE-11092007-112140/PT-BR.PHP](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/TDE-11092007-112140/PT-BR.PHP) >. ACESSO EM:

ALLIS, T. **FERROVIA E TURISMO CULTURAL—ALTERNATIVA PARA O FUTURO DA VILA DE PARANAPIACABA (SP)**. 2002. 13 F. ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E ARTES DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, 2002. DISPONÍVEL EM: < [HTTP://WWW.REVISTAS.USP.BR/RTA/ARTICLE/VIEW/63597](http://www.revistas.usp.br/RTA/article/view/63597) >. ACESSO EM: AGOSTO 2016.

ARCH DAILY, 2016. PROPOSTA PARA O MERCADO E PRAÇA DE ZDUNSKI. DISPONÍVEL EM: < [HTTP://WWW.ARCHDAILY.COM.BR/BR/01-](http://www.archdaily.com.br/br/01-89818/proposta-para-o-mercado-e-praca-zdunski-slash-mado-architekci)

89818/PROPOSTA-PARA-O-MERCADO-E-PRACA-ZDUNSKI-SLASH-MADO-ARCHITEKCI>. ACESSO EM: JANEIRO 2017.

ASPÁSIO, N. D. **PARANAPIACABA: PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE**. 2008. 29 F. RELATÓRIO FINAL RESGATE HISTÓRICO - CULTURAL DA VILA DE PARANAPIACABA. DISPONÍVEL EM: < [HTTP://WWW.SANTOANDRE.SP.GOV.BR/PESQUISA/EBBOOKS/378716.PDF](http://www.santoandre.sp.gov.br/pesquisa/ebbooks/378716.pdf) >. ACESSO EM: AGOSTO 2016.

BARRETO, MARGARITA. (1999). **MANUAL DE INICIAÇÃO AO ESTUDO DO TURISMO**. 7A ED. CAMPINAS: PAPIRUS. (COLEÇÃO TURISMO). ISBN 85-308-0343-4. _____. (2003). **TURISMO E LEGADO CULTURAL**. 4A ED. CAMPINAS: PAPIRUS (COLEÇÃO TURISMO).

BRASIL. ARTIGO 1º DO DECRETO-LEI 149, DE 15-08-1969, E DOS ARTIGOS 134 A 149 DO DECRETO 13.426, DE 16-03-1979, QUE PERMANECEM EM VIGOR POR FORÇA DO ARTIGO 158 DO DECRETO 50.941, DE 5 DE JULHO DE 2006. PROCESSO CONDEPHAAT 64203/2011. **DIÁRIO OFICIAL [DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL]**, SÃO PAULO, SP, 17 MAR.

2016. SEÇÃO I, P. 316. DISPONÍVEL EM: <
[HTTP://DOBUSCADIRETA.IMPRESAOFICIAL.COM.BR/DEFAULT.ASPX?DATAPUBLICACAO=20160317&CADERNO=DOE-I&NUMEROPAGINA=316](http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?datapublicacao=20160317&caderno=DOE-I&numeropagina=316)> ACESSO EM: JULHO 2016.

CARTA DE RESTAURAÇÃO DE 1972. IN: BRANDI, CESARE. **A TEORIA DA RESTAURAÇÃO**. TRADUÇÃO: BEATRIZ MUGAYAR KÜHL; APRESENTAÇÃO: GIOVANNI CARBONARA; REVISÃO: RENATA MARIA PARREIRA CORDEIRO. SÃO PAULO: ATELÊ EDITORIAL, 2004. 264 P.

CENTRO OESTE, FERREOMODELISMO, TRENS E FERROVIAS DO BRASIL, 2016. DISPONÍVEL EM: <
[HTTP://VFCO.BRAZILIA.JOR.BR/FERROVIAS/MAPAS/1898USISPR.SHTML](http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898usiSPR.shtml)> ACESSO EM: JANEIRO 2016.

CESAR, P. A. B.; STIGLIANO, B.V. **CULTUR – REVISTA DE CULTURA E TURISMO**, 2009. A VIABILIDADE SUPERESTRUTURAL DO PATRIMÔNIO: ESTUDO DO MUSEU DA LÍNGUA PORTUGUESA. DISPONÍVEL EM: <
[HTTPS://DIALNET.UNIRIOJA.ES/DESCARGA/ARTICULO/3239034.PDF](https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3239034.pdf)>. ACESSO EM: AGOSTO 2016.

DIÁRIO OFICIAL, PODER EXECUTIVO – SEÇÃO 1, 2016.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE AVARÉ, 2016. DISPONÍVEL EM:
[HTTP://WWW.PREFEITURA AVARE.SP.GOV.BR/PORTAL](http://www.prefeituraavare.sp.gov.br/porta1).
ACESSO EM: JAN. 2016.

GHIRARDELLO, N. **À BEIRA DA LINHA: FORMAÇÕES URBANAS DO NOROESTE PAULISTA**. UNESP, 2002.

FIEC - FUNDAÇÃO INDAIATUBA DE EDUCAÇÃO E CULTURA, 2009. NOTÍCIAS, MUSEU FERROVIÁRIO RECEBEU EM 2008 MAIS DE 7 MIL VISITAS. DISPONÍVEL EM: <
[HTTP://FIEC.COM.BR/V7/PAGINAS/NOTICIAS/44/107](http://fiec.com.br/v7/paginas/noticias/44/107)>. ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

GIESBRECHT, R. **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, AVARÉ**. DISPONÍVEL EM:
<[HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/A/AVARE.HTM](http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/avare.htm)>. ACESSO EM: DEZEMBRO DE 2015.

GIESBRECHT, R. **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, GEORGE OETTERER**. DISPONÍVEL EM: <
[HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/V/VARNHAGEN.HTM](http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/varnhagen.htm)>. ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

GIESBRECHT, R. **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, ITARARÉ.** DISPONÍVEL EM: <
HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/I/ITARARE.HTM>. ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

GIESBRECHT, R. **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, PARANAPIACABA** DISPONÍVEL EM: <
HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/P/PARANAPIACABA.HTM>. ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

GIESBRECHT, R. **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, VARNHAGEN.** DISPONÍVEL EM: <
HTTP://WWW.ESTACOESFERROVIARIAS.COM.BR/V/VARNHAGEN.HTM>. ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **CARTA DE BURRA - 1980.** DISPONÍVEL EM: <
HTTP://PORTAL.IPHAN.GOV.BR/UPLOADS/CKFINDER/ARQUIVOS/CARTA%20DE%20BURRA%201980.PDF > ACESSADO EM: AGOSTO 2016.

IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **CARTA DE PETRÓPOLIS - 1987.** DISPONÍVEL EM: <

HTTP://PORTAL.IPHAN.GOV.BR/UPLOADS/CKFINDER/ARQUIVOS/CARTA%20DE%20PETROPOLIS%201987.PDF > ACESSADO EM: AGOSTO 2016.

IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **CARTA DE VENEZA - 1964.** DISPONÍVEL EM: <
HTTP://PORTAL.IPHAN.GOV.BR/UPLOADS/CKFINDER/ARQUIVOS/CARTA%20DE%20VENEZA%201964.PDF > ACESSADO EM: AGOSTO 2016.

KÜHL, BEATRIZ M. **ARQUITETURA DO FERRO E ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM SÃO PAULO:** REFLEXÕES SOBRE A SUA PRESERVAÇÃO. SÃO PAULO: ATELÊ EDITORIAL, 1998, 136p.

LANDEZINE, 2017. **SCHOALARS' GREEN PARK.** DISPONÍVEL EM: <
HTTP://WWW.LANDEZINE.COM/INDEX.PHP/2012/11/SCHOLARS-GREEN-PARK-BY-GH3/>. ACESSO EM: JANEIRO 2017.

LEMOS, CARLOS A. C. **O QUE É PATRIMÔNIO HISTÓRICO**. PRIMEIROS PASSOS, v. 51. SÃO PAULO: BRASILIENSE, 1981.

MARQUES, P. P. **TÉCNICA, MODERNIZAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO: UM ESTUDO SOBRE O PAPEL DA ESTRADA DE FERRO NAS TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS DA ZONA ALTA SOROCABANA**. 2009. 179 F. DISSERTAÇÃO (MESTRADO EM CIÊNCIAS.) — DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA DA FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, 2009. DISPONÍVEL EM: < WWW.TESES.USP.BR/TESES/DISPONIVEIS/8/8136/TDE.../PAULO_PASSINI_MARQUES.PDF >. ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

MONTEIRO, ARLETE ASSUMPÇÃO, 1995. **SANTO ANDRÉ: DOS PRIMÓRDIOS À INDUSTRIALIZAÇÃO — UM ESTUDO SOBRE OS IMIGRANTES AO LONGO DA SÃO PAULO RAILWAY**. DISSERTAÇÃO (MESTRADO). FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS, CIÊNCIAS HUMANAS, UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO.

PORTAL TATUI, A CIDADE DA MÚSICA. DISPONÍVEL EM: < [HTTPS://PORTALTATUI.FILES.WORDPRESS.COM/2010/08/ESTACAO_FERROVIARIA1.JPG](https://portaltatui.files.wordpress.com/2010/08/estacao_ferroviaria1.jpg) > ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

OLIVEIRA, E. R. **PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO: AS CONDIÇÕES DE PRESERVAÇÃO E USO DOS BENS CULTURAIS**. 2009. 25 F. RESULTADO DE PESQUISA FINANCIADA PELA FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA DO ESTADO DE SÃO PAULO - FAPESP, DE 2007 A 2009. DISPONÍVEL EM: < [HTTP://REVISTAS.PUCSP.BR/INDEX.PHP/REVPH/ARTICLE/DOWNLOAD/6129/4451](http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/download/6129/4451) >. ACESSO EM: AGOSTO 2016.

RUSKIN, JOHN. **A LÂMPADA DA MEMÓRIA**. COTIA, ATELIÊ EDITORIAL, 2008.

SILVA JÚNIOR, GESIEL T. **AVARÉ EM MEMÓRIA VIVA**. TAQUARITUBA: GRIL, 2010.

SILVA JÚNIOR, GESIEL T. **AVARÉ TERRA DO VERDE, DA ÁGUA E DO SOL**. SÃO PAULO: NOOVHA AMÉRICA, 2007.

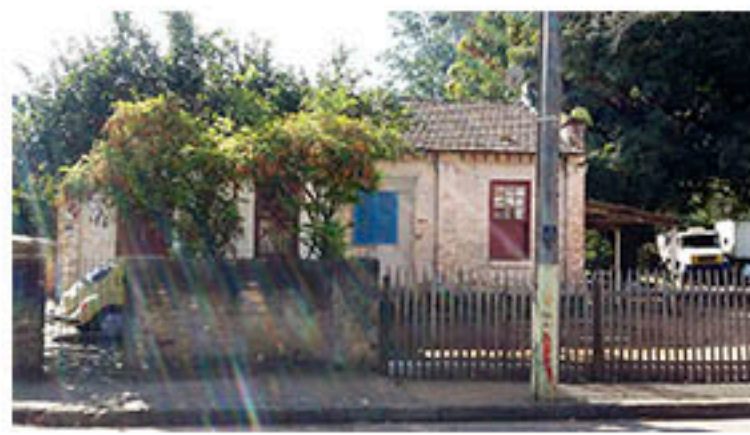
SILVA JÚNIOR, GESIEL T. **HISTÓRIA DE AVARÉ**. AVARÉ: CÂMARA AVARÉ, 2015. APRESENTA INFORMAÇÕES SOBRE A HISTÓRIA DA FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE AVARÉ. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://CAMARAAVARE.SP.GOV.BR/HISTORIA02.ASP](http://CAMARAAVARE.SP.GOV.BR/HISTORIA02.ASP) >. ACESSO EM: DEZ. 2015.

SLIDESHARE, 2009. ESTAÇÃO DE MAYRINK (1906), VICTOR DEBUGRAS. PIERE, P; STANZANI, R. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://PT.SLIDESHARE.NET/GUEST14B583/MAIRINQUE](http://PT.SLIDESHARE.NET/GUEST14B583/MAIRINQUE) > ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

SOUZA, J. M. D. **TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS NAS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA**. 2015. 192 F. DISSERTAÇÃO (MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO) — FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, 2015. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.TESES.USP.BR/TESES/DISPONIVEIS/1616133/TDE-27042016-143528/ES.PHP](http://WWW.TESES.USP.BR/TESES/DISPONIVEIS/1616133/TDE-27042016-143528/ES.PHP) >. ACESSO EM: SETEMBRO 2016.

VIOLLET-LE-DUC, EUGÈNE E. **RESTAURAÇÃO**. COTIA, SÃO PAULO: ATELIÊ EDITORIAL, 2000, 76P.

ANEXO I – FICHAS DE INVENTÁRIO



ESTA PRIMEIRA PRANCHA APRESENTA A ÁREA ANALISADA, ASSIM COMO A ÁREA A SOFRER INTERVENÇÃO. O LOCAL SE ENCONTRA NO MUNICÍPIO DE AVARÉ, INTERIOR DE SÃO PAULO, FAZENDO PARTE DO ANTIGO COMPLEXO FERROVIÁRIO DA CIDADE. GRANDE PARTE DOS EDIFÍCIOS DO ANTIGO SÍTIO AINDA RESISTEM AO TEMPO, PORÉM MUITOS JÁ SE ENCONTRAM EM UM PRECÁRIO ESTADO DE CONSERVAÇÃO, DE MODO QUE O TRABALHO PROPOE DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DOS MESMOS, PELO MENOS AO QUE SE REFERE A PARTE EXTERNA DAS EDIFICAÇÕES.

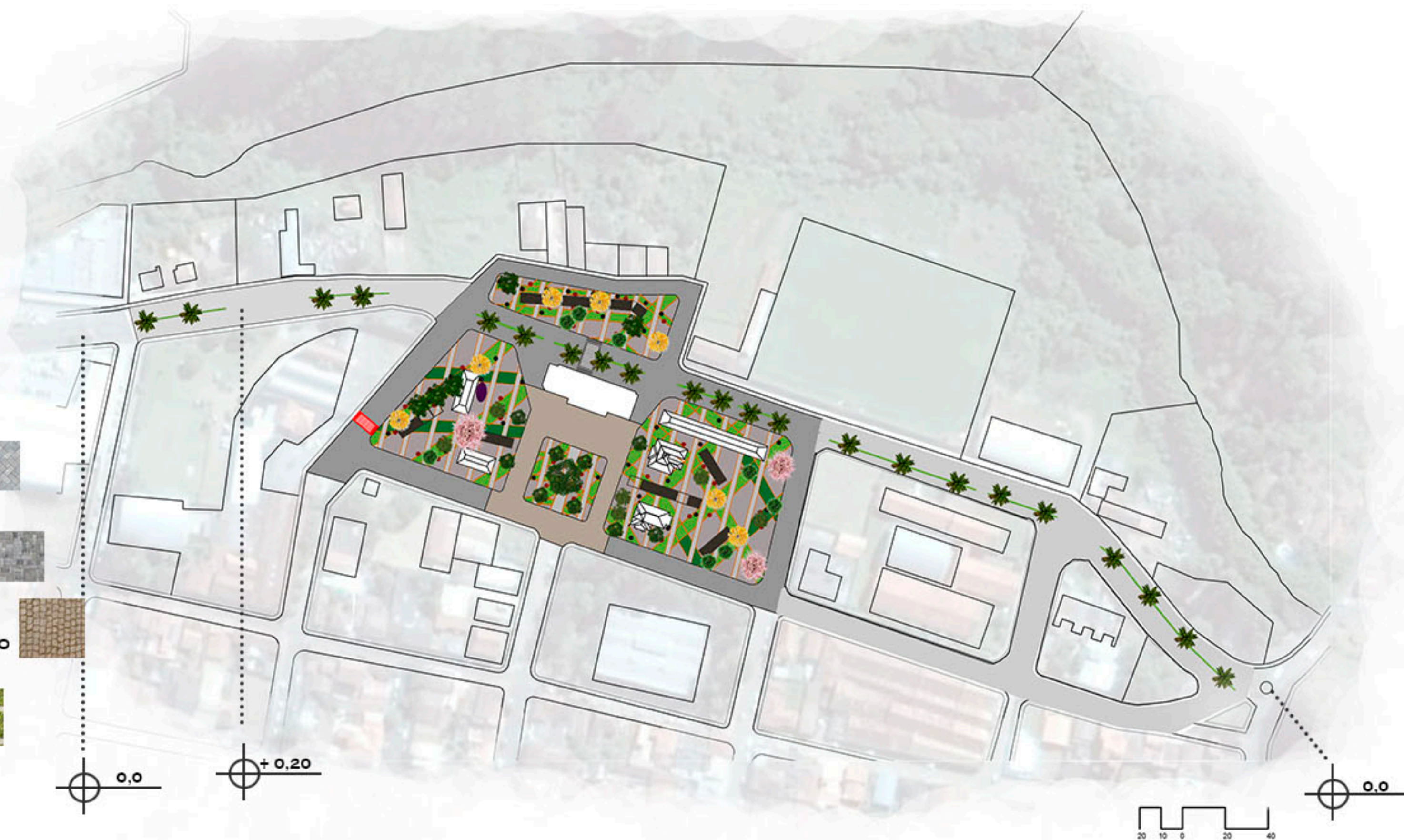


TUDO O ANTIGO PÁTIO FERROVIÁRIO FOI ANALISADO, FAZENDO PARTE DE UMA MACRO ANÁLISE, DE MODO QUE AO SE VOLTAR ESSA ANÁLISE PARA A MICRO ESCALA, ESCOLHEU COMO PONTO DE INTERVENÇÃO AS QUADRAS CENTRAIS DO SÍTIO, FORMADO POR 4 ÁREAS, QUE COM O PROJETO SE COMPORTARIAM COMO UM PARQUE PARA A ÁREA, ENGLOBANDO SEUS EDIFÍCIOS HISTÓRICOS.





VEGETAÇÃO EXISTENTE





AS IMAGENS DE 1 A 5 PROPORCIONAM UMA IDEIA DE COMO SE IMPLANTARIA O PROJETO PROPOSTO. PODENDO DESTAÇAR ALGUNS ELEMENTOS IMPORTANTES EM CADA UMA DAS IMAGENS/ÁREAS. NA FIGURA 1 TEMOS UM ESPAÇO DE PERMANENCIA, COMTEMPLAÇÃO, ECONTROS E DESCANSO. JÁ A FIGURA 2 MOSTRA COMO FUNCIONARIA A QUESTAO DOS NÍVEIS E O BLOQUEIO PARA CARROS NA PARTE CENTRAL DA ÁREA. A FIGURA 3 MOSTRA A IMPLANTAÇÃO DE UM PEQUENO PARQUE INFANTIL, ENFATIZADO PELA ÁREA SE LOCALIZAR AO LADO D UMA ESCOLA. A FIGURA 4 MOSTRA COMO SERIA A RELAÇÃO COM A COBERTURA E O ESPAÇO, E MOSTRA ONDE FICARIA UM PALCO PARA PEQUENAS APRESENTAÇÕES. POR FIM A FIGURA5 MOSTRA UMA ÁREA QUE SE COMPORTARIA COMO DE PEMANENCIA, PODENDO SER UTILIZADA PARA REALIZAÇÃO DA FEIRA, QUE OCORRE TODOS OS SABADO, EM UMA RUA PARALELA AO COMPLEXO.



O MOBILIÁRIO PROPOSTO TEM COMO PARTIDO OS TRILHOS DOS TRENS, MAIS PRECISAMENTE SEUS PERFIS DE AÇO COM BASE NESSE ELEMENTO, O MATERIAL ESCOLHIDO PARA SUA CONSTRUÇÃO FOI O AÇO CORTEN, ASSIM COMO O DA COBERTURA, REMETENDO A IDEIA DE LINHA FÉRREA, QUE NESTE CASO SE FUNDE COM ELEMENTOS DE MADEIRA. O MOBILIÁRIO FOI ESPALHADO AO LONGO DE TODO O PARQUE, AFIM DE PROPORCIONAR UMA MELHOR QUALIDADE DO ESPAÇO, E CONSEQUENTEMENTE UM MAIOR CONFORTO AOS USUÁRIOS.

