

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA JÚLIO DE MESQUITA FILHO
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – PRESIDENTE PRUDENTE
ARQUITETURA E URBANISMO

LUIZA SOBHIE MUÑOZ

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO III:
NOVOS TRILHOS: A REINSERÇÃO DA ÁREA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DRACENA NO CONTEXTO
URBANO ATUAL

PRESIDENTE PRUDENTE

2015

LUIZA SOBHIE MUÑOZ

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO III:
NOVOS TRILHOS: A REINSERÇÃO DA ÁREA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DRACENA NO CONTEXTO
URBANO ATUAL

Trabalho apresentado no curso de
Arquitetura e Urbanismo, na
Universidade Estadual Paulista,
Faculdade de Ciências e Tecnologia,
para o Professor Hélio Hirao, para a
disciplina de Trabalho Final de
Graduação III.

Presidente Prudente

2015

AGRADECIMENTOS

À minha família, que sempre esteve presente e me apoiou durante a graduação e, principalmente, durante o TFG. Em especial aos meus pais e aos meus irmãos, que sempre estiveram torcendo pelo meu sucesso e me incentivando. Aos meus avós e tias, que também sempre estiveram presentes nos momentos importantes.

Aos meus amigos e amigas que, mesmo de longe, sempre estiveram disponíveis para ouvir os meus lamentos sobre os finais de semestre. Não preciso citar nomes, eles sabem quem são. Em especial, àqueles que vieram a minha formatura, mesmo morando longe, trabalhando e tendo inúmeros obstáculos que poderiam tê-los feito desistir de virem.

Às minhas amigas da faculdade, em especial às Anas, à Thais, à Lara e à Terumi, que durante toda a faculdade compartilharam todos os momentos comigo, festas, finais de semestres, inúmeros trabalhos, saídas, as viagens maravilhosas e inesquecíveis que fizemos durante a graduação e, por sempre estarem presentes no meu dia a dia e disponíveis para mim. À Terumi, que sempre riu das minhas idiotices e foi a primeira pessoa que conversei na faculdade, à

Thais, que sempre escutou os meus lamentos e desde o primeiro minuto senti que tínhamos uma ligação extremamente forte, à Ana Zimiani, que me mostrou como é ser generosa e ter um coração enorme, à Lara, pelas risadas inesquecíveis de Brasília e por também rir das bobagens que eu digo, e à Ana Paula Zonta, que mesmo depois de todas as piadas e brincadeiras que fiz com ela durante esses cinco anos continua sempre ao meu lado. Vocês são as irmãs que a vida me permitiu escolher.

À Arq. Agueda de Padua Ferreira, que me ensinou sobre Arquitetura durante os três anos e meio de estágio que fiz em seu escritório.

Aos professores que tive, em especial ao Hélio Hirao, que topou o desafio deste TFG e que me vem orientando desde a Iniciação Científica.

Por fim à Deus, que por motivos que só ele conhece, fez a vida dar voltas e me trazer à Presidente Prudente para encontrar essas pessoas maravilhosas que foram a minha família Unespiana.

RESUMO

Dracena, localizada na região de Presidente Prudente e fundada em 1945, é fruto da expansão cafeeira e algodoeira e teve seu desenvolvimento marcado pelo avanço dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Durante muito tempo o trem fez parte do cotidiano da cidade e de seus cidadãos.

Porém, com o declínio do transporte ferroviário, a Estação Ferroviária e seu conjunto tornaram-se espaços sem significado e uso. Dessa forma, este trabalho final de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo tem como objetivo reinserir na malha urbana a área da Estação de Dracena e requalificar seus espaços.

Para tal, com base nas teorias de restauro crítico e nas referências projetuais escolhidas, foram propostas a restauração do prédio da Estação Ferroviária e a criação de um anexo destinado à Secretaria de Cultura.

Para possibilitar a reintegração da área à malha urbana foi proposta a criação de um parque linear que propicie um espaço de lazer à cidade e supra a carência de áreas verdes.

Preservar esses espaços em uma época em que as mudanças ocorrem tão rapidamente significa manter viva a memória e a história das cidades e permitir que as novas gerações possam tomar conhecimento.

Palavras chave: Dracena; Companhia Paulista de Estradas de Ferro; Estação Ferroviária; Preservação;

ABSTRACT

Dracena, located in Presidente Prudente's region and founded in 1945, is a coffee and cotton's expansion and had your development by the advance of the Paulista Company of Railroads' tracks. For a long time the train was part of the city's and people's daily life.

However, with the decline of rail transport, the train station and a whole have become spaces without meaning and use. Thus, this final graduation work of Architectural and Urbanism course, aims to reintegrate in the urban area of Dracena Station and upgrade their space.

To this end, based on the critical restoration theories and the projective references chosen were proposed the restoration of the railway station building and the creation of an annex for the Department of Culture.

To enable the reintegration of the area into the urban fabric was proposed to create a linear park that provides a leisure space above the city and the lack of green areas.

Preserving these spaces in a time when changes occur so quickly means keeping alive the memory and history of cities and allow new generations to take notice.

Key words: Paulista's Railroad Company; Dracena, Train Station; Preservation.

1 INTRODUÇÃO

1.1Tema.....	08
1.2Objetivos.....	09
1.3Justificativa.....	10
1.4Materiais e Métodos.....	12

2 RECORTE ESPACIAL: O MUNICÍPIO DE DRACENA

2.1O Município.....	14
2.2Dracena: Aspectos Históricos.....	16
2.3Diagnóstico e Leitura da Cidade.....	20
2.3.1 A Cultura em Dracena.....	35

3 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

3.1Localização e História.....	36
3.2Leitura e Diagnóstico.....	40

4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

4.1A Questão do Restauro e a Intervenção em Monumentos.....	54
4.2A Memória e o Valor Atribuído pela População.....	59

5 REFERÊNCIAS PROJETOAIS

5.1 <i>High Line Park</i>	62
5.2Museu do Pão.....	75
5.3Centro Cultural de Araras.....	89

6 DIRETRIZES PROJETOAIS

6.1 Estação Ferroviária.....	102
6.2 Parque Linear.....	105

7 RESULTADOS FINAIS

7.1 O Projeto.....	108
7.2 A Estação Ferroviária.....	109
7.3 A Biblioteca Municipal.....	112
7.4O Parque Linear.....	115
7.4.1 O Setor de Atividades Esportivas.....	115
7.4.2 O Setor de Livre Apropriação.....	116
7.4.3 O Setor de Contemplação.....	119

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....120

9 REFERÊNCIAS.....121

10 ANEXOS.....124

1 INTRODUÇÃO

1.1 TEMA

O presente trabalho final de graduação propõe a requalificação de uma área da cidade de Dracena-SP, a antiga estação ferroviária, que em outros tempos representava um espaço de importância econômica, lugar de encontro dos cidadãos e de vida pulsante. Porém, nos dias atuais, não desempenha mais tal papel, sendo apenas um espaço sem uso no cotidiano da população dracenense. A Estação, assim como a linha férrea, representam hoje a separação entre partes da cidade e um obstáculo entre o centro e os bairros adjacentes ao sul. Dessa forma, este estudo tem como objetivo desenvolver um projeto de reabilitação que vise à reinserção desta área na dinâmica socioeconômica e cultural da cidade atual, sendo continente para atividades, população, atraindo seu interesse para um local que tanto significou e teve importância na estruturação da cidade.

O trabalho propõe a inserção da Secretaria Municipal de Cultura no prédio da Estação Ferroviária, a implantação da Biblioteca Municipal e a melhoria de infraestrutura para os projetos culturais municipais e estaduais que têm a estação como sede. As propostas diretrizes do restauro crítico na concepção de adequação do antigo prédio da estação aos usos que receberá e necessárias adaptações estruturais.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

- Requalificar a área da estação ferroviária da cidade de Dracena – SP, de modo a preservar o suporte material de sua história e memória, atribuindo valor à área que se encontra esquecida da malha urbana.

1.2.2 Objetivos específicos

- Requalificar o prédio da estação ferroviária de Dracena – SP para que possa sediar a Secretaria Municipal de Cultura e melhor acomodar os projetos culturais que já existem no local;
- Implantação de edifício anexo à estação para a implantação da Biblioteca Municipal;
- Implantar área de lazer e convívio no leito férreo situado defronte e nas imediações da estação, integrando a área de estudo com o restante da malha urbana.

1.3 JUSTIFICATIVA

O presente trabalho trata da cidade de Dracena. A partir da análise, desde sua origem, e sua consequente expansão, fica evidente o esquecimento de uma parte que foi, não apenas fator decisivo para a estruturação da cidade, mas também, de suma importância para o seu desenvolvimento: a área da estação ferroviária.

A cidade de Dracena está localizada no interior do Estado de São Paulo, na região mais conhecida como Nova Alta Paulista. A região recebe tal nome devido ao surgimento de suas cidades estar diretamente ligado à expansão dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Os fundadores de Dracena formaram seu núcleo urbano — no ano de 1945 — em função da futura instalação da ferrovia, que veio a acontecer somente em 1959, 14 anos mais tarde, sendo, portanto, definidora não somente do surgimento de Dracena como também de outras cidades situadas na região. A ferrovia foi fator decisivo para o desenvolvimento econômico e populacional da cidade e da região através do transporte de pessoas e mercadorias.

A área encontra-se esquecida e representa apenas um limite de separação entre os bairros situados “além” e “aquém” trilhos, uma vez que apenas o prédio da estação é utilizado, esporadicamente, no período noturno. Tal esquecimento é agravado, ainda mais, pela estrutura urbana existente, que apresenta a linha férrea deslocada em relação ao centro administrativo e comercial da cidade, local este onde a vida é pulsante.

Desde que o fluxo de trens foi desativado, em 1998, o complexo ferroviário perdeu seu papel no cotidiano da cidade, fazendo com que a área não recebesse mais o fluxo diário de pessoas e ficasse, portanto, abandonada e degradada (Figuras 1 e 2). Em meados dos anos 2000 o prédio da estação encontrava-se em total estado de abandono, com suas paredes pichadas e seu interior servindo de abrigo aos moradores de rua. A partir da necessidade de se estabelecer um uso, suas instalações foram melhoradas para que fosse possível sediar o Projeto Guri, programa estadual que atua na formação musical de crianças e jovens carentes entre 6 e 18 anos.

Figuras 1 e 2: O abandono e esquecimento da estação ferroviária.



Fonte: Luiza Sobhie Muñoz, 2013

Tal uso perdurou até Agosto de 2013, fazendo com que houvesse apropriação, vida e dinâmica durante o dia. Porém, devido à precariedade de suas instalações, visto que o local não possuía qualquer tipo de tratamento

acústico, nem espaço físico suficiente, as atividades foram transferidas para uma escola nas proximidades, fazendo com que ficasse sem uso diurno e voltasse a ser apenas um “obstáculo” no caminho daqueles que queriam chegar aos espaços do outro lado da linha, em direção ao centro da cidade. Atualmente, apenas os moradores dos bairros adjacentes à ferrovia e os poucos alunos dos eventuais cursos noturnos é que circulam pela área.

De acordo com Grigoletto (2010), a memória necessita de suportes para ser exteriorizada, portanto, é de suma importância que se preserve este espaço de valor histórico e lhe seja atribuído uso significativo à área em questão, pois ela representa o suporte material em potencial da memória da cidade. Dessa forma, este trabalho busca valorizar a área, ressaltando sua importância histórica e propondo sua requalificação, no intuito de que o lugar seja de fato utilizado, não se restringindo ao público noturno que recebe nos dias de hoje e deixando de significar um local de passagem e obstáculo para os moradores dos bairros adjacentes, mas sim um espaço de vivência, de modo que a população o reconheça e dele se aproprie.

1.4 MATERIAIS E MÉTODOS

O procedimento metodológico deste trabalho final de graduação divide-se em nove etapas. A primeira compreende a realização de levantamento bibliográfico sobre a história e evolução urbana do município estudado e, conseqüentemente, da ferrovia, buscando analisar o seu auge e declínio. Tal levantamento foi realizado nas bibliotecas da cidade de Dracena – SP, de Presidente Prudente, no próprio acervo da FCT UNESP – Campus de Presidente Prudente, em jornais, revistas e em *sites*.

Na segunda etapa, o procedimento de utilização da memória oral foi obtido através de entrevistas com moradores antigos, colaborando na construção do histórico da cidade, permitindo a compreensão da dinâmica de crescimento e expansão de Dracena.

A terceira etapa compreendeu o estudo da área de trabalho, analisando suas potencialidades e carências. Para tal, realizou-se um levantamento fotográfico, tanto na esplanada da estação e seu prédio, quanto nas imediações, englobando os bairros adjacentes. Dessa

forma, pôde ser entendida a dinâmica da área e seu cotidiano. Foi importante, também, realizar uma análise cartográfica, levando em consideração os pormenores apresentados nas cartas e mapas da área, como topografia, hidrografia, áreas verdes, dentre outros. Entrevistas e depoimentos dos moradores e dos atores políticos também foram dados importantes para este trabalho, pois ajudaram a confirmar os resultados obtidos nos levantamentos.

Na quarta etapa, fez-se uma discussão em torno do que é ou não patrimônio. Portanto, a pesquisa buscou nas bases de instituições como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), visto que a intervenção em áreas e edifícios tombados ou salvaguardado deve ser extremamente cuidadosa, com o intuito de preservar o caráter arquitetônico do objeto.

Como patrimônio, o conjunto ferroviário de Dracena possui um valor histórico e cultural de interesse de preservação. Dessa forma, na quinta etapa, foram analisados os estudos dos teóricos da questão patrimonial,

como Viollet-le-Duc, Camilo Boito, John Ruskin e Cesare Brandi, para que as diretrizes de restauro subsidiem as intervenções projetuais a serem propostas.

Na sexta etapa, foram estudadas as condições da atual sede da Secretaria Municipal de Cultura de Dracena e da Biblioteca Municipal, levantados os projetos culturais que têm a Estação Ferroviária como sede e analisadas as suas condições. Portanto, o projeto arquitetônico contemplará os programas adequados aos novos e antigos usos, não se destinando, apenas, aos alunos desses cursos ou aos funcionários públicos que trabalharão no local, mas a todos os cidadãos, de forma que o espaço apresente grande versatilidade de usos e apropriações.

A sétima etapa compreendeu a análise do prédio da Estação Ferroviária, de forma a se elaborar um levantamento de suas potencialidades e alterações necessárias para o perfeito funcionamento dos projetos culturais que serão instalados, sempre respeitando o patrimônio.

Foi realizado, na oitava etapa deste trabalho, o estudo das referências projetuais que contribuirão para a definição das diretrizes projetuais da intervenção.

Por fim, após todos os levantamentos e estudos citados acima, na última etapa elaborou-se um estudo preliminar do projeto de reabilitação arquitetônica de acordo com as necessidades e especificações do lugar e de seus futuros usos.

2 RECORTE ESPACIAL – O MUNICÍPIO DE DRACENA

2.1 O MUNICÍPIO

Dracena localiza-se na região da Nova Alta Paulista a 649 km da capital do estado – São Paulo (Figura 3). Sua região é considerada uma extensão da Alta Paulista, pois no momento da apropriação de seu território, a regionalização tinha como base a área de atuação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

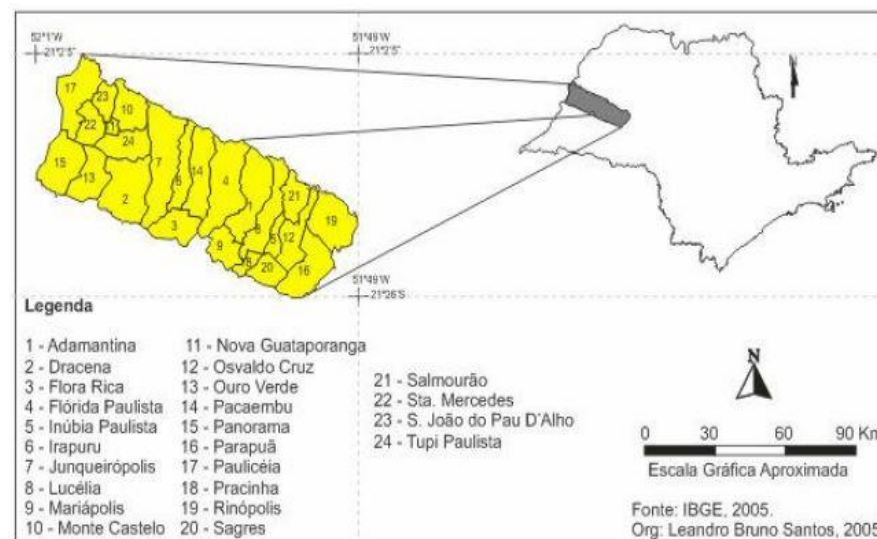
Figura 3: Localização de Dracena no Estado de São Paulo.



Fonte: Site oficial da USP.

Fundada no dia 08 de Dezembro de 1945, Dracena é, hoje, um polo de comércio e serviços para as cidades que se situam em sua micro região (Figura 4), composta pelos municípios de Tupi Paulista, Junqueirópolis, Panorama, Paulicéia, Santa Mercedes, Ouro Verde, Nova Guataporanga, São João do Pau D'Alho e Monte Castelo.

Figura 4: Dracena e as demais cidades que compõem sua micro-região.



Fonte: Leão (2008).

De acordo com o Censo do IBGE de 2010, Dracena possui um contingente populacional de 43.258 mil habitantes (Quadro 1), ocupando a posição de segunda cidade mais populosa na região de Presidente Prudente. Dracena possui uma área de 448 km², com cerca de 10 km² correspondentes a sua área urbana, logo, sua densidade demográfica corresponde a 96,5 hab/km².

Quadro 1: Evolução populacional de Dracena.

ANO	DRACENA	SÃO PAULO	BRASIL
1991	39693	31588925	146825475
1996	39860	33844339	156032944
2000	40500	37032403	169799170
2007	42107	39827570	183987291
2010	43258	41262199	190755799

Fonte: IBGE: Censo Demográfico 2010.

De acordo com Santos (1996), Dracena, na época de seu surgimento, apresentava o setor agropecuário como principal fonte de renda para a cidade, com a economia baseada nas culturas cafeeira e algodoeira, além do importante setor madeireiro, fruto do desmatamento

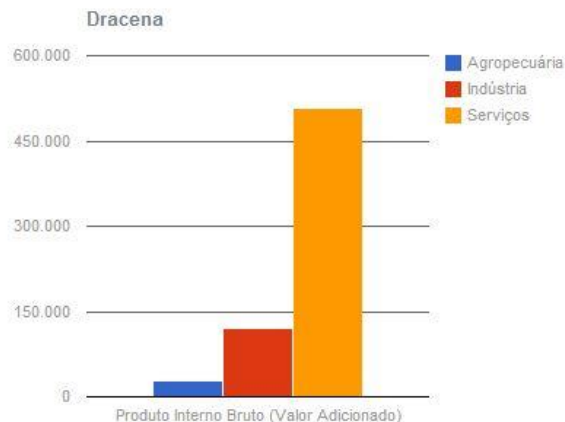
necessário para a construção da cidade. Ainda de acordo com Santos (1996), nos primeiros cinco anos de nascimento da cidade já se encontravam instaladas importantes indústrias de compra e beneficiamento do algodão, como a Anderson Clayton (Figura 5). Atualmente, de acordo com gráficos provenientes do *site* do IBGE, a economia dracenense concentra-se no setor de serviços com pequeno destaque dos setores industriais e agropecuários (Figura 6).

Figura 5: A empresa Anderson Clayton, grande compradora de algodão.



Fonte: Arquivos da Biblioteca Municipal de Dracena

Figura 6: Desempenho dos diferentes setores econômicos em Dracena.



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA, 2010.

2.2 DRACENA – ASPECTOS HISTÓRICOS

Conforme Santos (1996), o município de Dracena – SP inicia seu processo urbano em 1936, quando os irmãos Fioravante (Virgílio, Demétrio, Humberto e Osvaldo) adquiriram uma gleba de terras correspondente a mil alqueires paulista, situada à margem direita do córrego Kaingangs, no espigão do Rio do Peixe e Aguapeí,

pertencente à comarca de Santo Anastácio. Tal região era coberta de densas florestas e possuía difícil acesso, sendo conhecida como “Zona da Mata”. Virgílio Fioravante verificou que a região tinha qualidades favoráveis para a implantação de uma cidade, como a topografia praticamente plana e a sua localização ao longo da passagem da linha férrea da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, rumo às barrancas do Rio Paraná. Procurou Írio Spinardi, João Vendramin e Florêncio Fioravante para constituírem a firma “Empresa Imobiliária Fioravante, Spinardi & Vendramin Ltda”, com sede na cidade de Tupã, em 29 de Agosto de 1945 e iniciaram, então, o processo de urbanização da gleba. Para os sócios o sucesso era garantido, pois a região já possuía um marco de cimento (Figura 7) da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e localizava-se no fim do espigão entre o Rio Feio e o Rio do Peixe, passagem obrigatória da ferrovia.

Figura 7: O Marco de Cimento da Companhia Paulista de Estradas de Ferro



Fonte: Arquivos da Biblioteca Municipal de Dracena

No final de 1945 a primeira rua, Av. Presidente Roosevelt (Figura 8), foi demarcada pelo agrimensor e o nome da cidade é escolhido: Dracena. No dia 8 de Dezembro de 1945 ocorreu o lançamento oficial da fundação da cidade, que contou com a presença de visitantes e compradores de terrenos (Figura 9). No seu primeiro aniversário, 8 de Dezembro d 1946, ocorreu a implantação da pedra fundamental da catedral (Figura 10).

Figura 8: A Avenida Pres. Roosevelt no primeiro aniversário de Dracena.



Fonte: Arquivos da Biblioteca Municipal de Dracena

Figura 09: Compradores de terrenos e visitantes na “Cidade Milagre”.



Fonte: Arquivos da Biblioteca Municipal de Dracena



Fonte: Arquivos da Biblioteca Municipal de Dracena

Figura 10: Lançamento da pedra fundamental da Catedral de Dracena.

Conforme entrevista realizada com o historiador dracenense, Rogério Edson dos Santos, duas outras cidades, Tupi Paulista e Junqueirópolis, apresentavam forte concorrência na absorção de investimentos e população. Dracena, porém, teve um desenvolvimento maior devido a sua localização estratégica, terras férteis e um fundador dinâmico e influente politicamente. Segundo relatos dos moradores da época, Irio Spinardi tomava atitudes que

promoviam o desenvolvimento acelerado de Dracena, como por exemplo, a obrigatoriedade de construção, apenas, de edificações em alvenaria ao redor da antiga rodoviária (Figura 11) - atualmente Praça Arthur Pagnozzi. Dessa forma, o visitante que chegasse à Dracena se deparava não com um povoado, mas sim com uma cidade em “franco desenvolvimento”. Segundo Santos (1996), sua evolução política deu-se de forma rápida, de modo que em 25 de Dezembro de 1948, o governador Adhemar de Barros sanciona a lei nº 233, criando o município de Dracena. Seis anos mais tarde, no ano de 1954, o município passa a categoria de comarca, adquirindo os distritos de Jaciporã, Jamaica e Ouro Verde.

Figura 11: A primeira estação rodoviária de Dracena, situada na Av. Pres. Roosevelt.



Fonte: Arquivos da Biblioteca Municipal

Com as instalações de grandes indústrias e o incentivo a produção agrícola, Dracena tornou-se um polo para a região, com crescimento acentuado de sua população. Dracena representa um referencial comercial, de serviços e institucional, para as cidades de sua região.

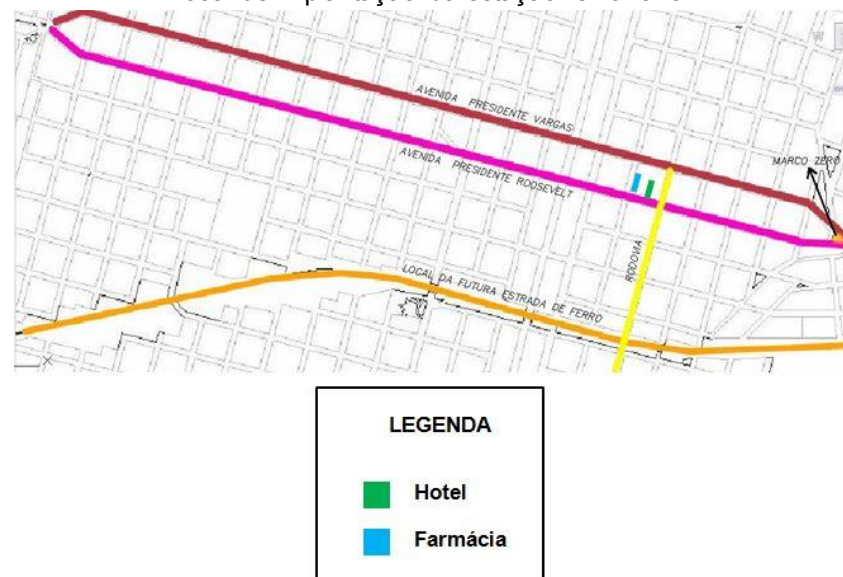
2.3 DIAGNÓSTICO E LEITURA DA CIDADE

Em seu livro sobre a história de Dracena, Santos (1996) relata que, fundada no dia 8 de Dezembro de 1945, os desbravadores da cidade de Dracena abriram suas duas principais avenidas, a Presidente Roosevelt e a Presidente Vargas. A escolha do local onde foram traçadas as avenidas se deu em função da existência da rodovia, que promovia a ligação com as outras cidades atraindo indivíduos interessados em se estabelecer na nova cidade, e da existência, também, do marco da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o qual sinalizava a chegada dos trilhos.

Tais avenidas foram traçadas e abertas, então, de leste a oeste e as tímidas e precárias construções começaram a surgir. A ocupação teve início a partir da porção leste, tendo a Praça dos Estudantes como o marco zero da cidade (Figura 12), e orientando o crescimento à Oeste. Nos seus primeiros dois anos de existência, em 1946 e 1947, a ocupação ainda se dava de forma escassa, apresentando apenas algumas residências construídas com a própria madeira que havia sido

desmatada (Figura 13), um hotel municipal (Figura 14) para receber as caravanas com compradores de lotes e uma farmácia (Figura 15). Um ano mais tarde essas edificações seriam substituídas por edifícios construídos em alvenaria, conforme especificação do fundador da cidade.

Figura 12: As primeiras avenidas de Dracena, a importante rodovia, o marco zero da cidade, o primeiro hotel e a primeira farmácia e o futuro local de implantação da estação ferroviária.



Fonte: Base cartográfica adquirida na prefeitura municipal de dracena.
Imagem editada pela autora

Figura 13: As poucas edificações espalhadas pela cidade em torno do ano de 1946



Fonte: Santos (1996).

Figura 14: O primeiro Hotel de Dracena.



Fonte: Santos (1996).

Santos (1996) afirma que, Írio Spinardi, um dos fundadores da cidade e prefeito municipal de 1949 a 1953, definiu o traçado urbano de Dracena e os equipamentos que seriam implantados. Dessa forma, entre 1948 e 1949 foi criado o Terminal Rodoviário, posteriormente transformado em Praça da Bandeira, principal ponto de chegada dos visitantes. Nessa época, Dracena já apresentava um acentuado crescimento, aumentando consideravelmente o número de sua população e tornando-se um canteiro de obras, com novas edificações surgindo, principalmente no entorno do Terminal Rodoviário.

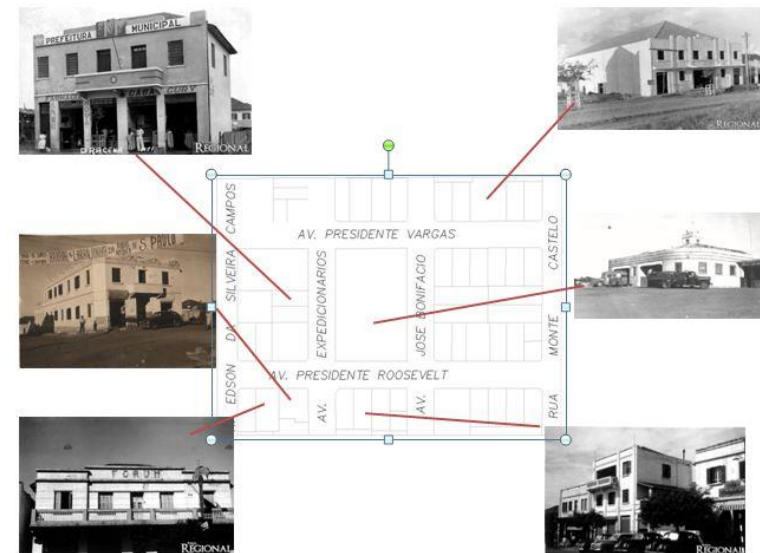
Nos arredores da rodoviária foram implantados importantes equipamentos públicos, como a Prefeitura Municipal e o Fórum, além de um novo hotel substituindo, o antigo feito de madeira, e edifícios comerciais (Figura 16).

Figura 15: A primeira casa à esquerda representa a primeira farmácia de Dracena.



Fonte: Santos (1996).

Figura 16: Edificações no entorno do Terminal Rodoviário no final de 1949 e início dos anos 50.



Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena.
Imagem editada pela autora

Moradores antigos da cidade relatam que, no início dos anos 1950, os arredores do Terminal Rodoviário já se encontravam intensamente edificadas, com a presença de prédios comerciais, agências bancárias, cinema, e posto de gasolina, além dos equipamentos já existentes como a Prefeitura Municipal e o Fórum (Figura17).

Figura 17: Comércio e serviço no entorno do Terminal Rodoviário.



Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena.
Imagem editada pela autora.

Desde a criação da cidade já havia sido demarcado o local da futura implantação da catedral, que até meados da década de 1950 ainda era representada por uma igreja

simples feita em madeira (Figura 18), situada nos altos da Avenida José Bonifácio. O historiador Rogério Edson dos Santos afirma que, em função da futura implantação da catedral a expansão da cidade se deu, também, no sentido Norte, para onde, mais tarde, seria transferida a Prefeitura.

Figura 18: Primeira Igreja, ainda em madeira.



Fonte: SANTOS, R.E. dos. Dracena, Minha Memória, Minha História [CD].
Dracena. 1 CD.

Na figura 19, do ano de 1951, podemos notar o rápido crescimento de Dracena com apenas 6 anos de existência,

apresentando a região Sul do Terminal Rodoviário já bastante ocupada.

Figura 19: O alto grau de ocupação que Dracena já apresentava com apenas 6 anos de fundação.



Fonte: Santos (1996).

Em 1952 têm-se o encerramento do mandato do primeiro prefeito da cidade, assumindo então, o Sr. Arthur Pagnozzi, que promove várias iniciativas de embelezamento

da cidade durante sua administração. O Terminal Rodoviário é, então, transferido para um lote a 400 metros de distância do local em que se encontrava (Figura 20). O antigo foi transformado na Praça da Bandeira, onde, através de fotos da época e recortes de jornal é possível observar que, em 1957 foram projetados um jardim e uma fonte luminosa (Figura 21).

Figura 20: O novo Terminal Rodoviário



Fonte: Santos (1996).

Figura 21: Fonte implantada na Praça da Bandeira.



Fonte: Santos (1996).

Figura 22: Catedral ainda em construção.

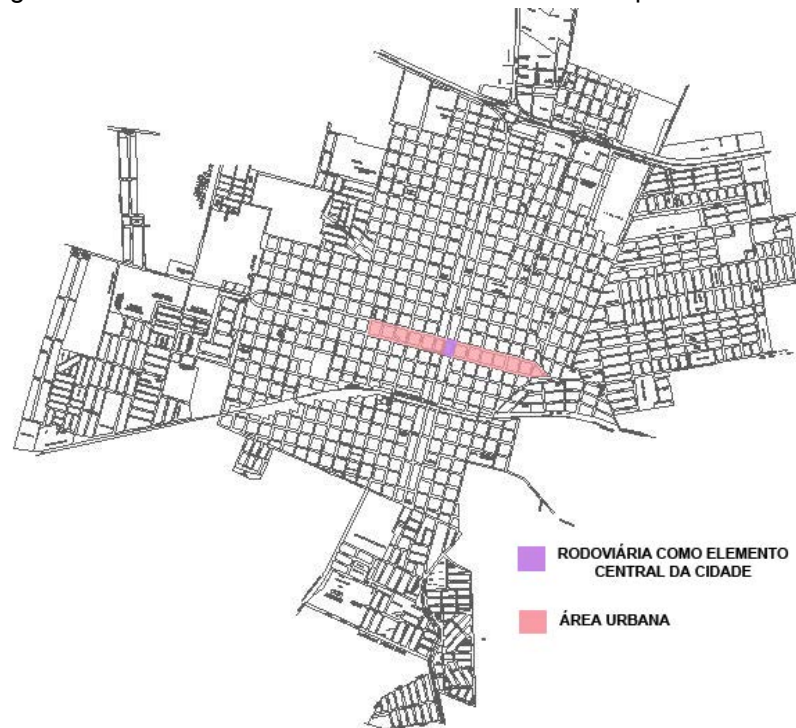


Fonte: Santos (1996).

Dracena apresentou uma rápida expansão de sua malha urbana desde a sua criação até o início dos anos de 1960, quando suas estruturas econômicas e urbanas já se encontravam definidas. De acordo com Santos (1996), neste intervalo de tempo, a cidade já possuía áreas públicas, como a Praça da Bandeira – antigo terminal rodoviário e futura Praça Arthur Pagnozzi – e a presença da ferrovia, que chega a Dracena em 1959. A partir de então, a cidade expandiu - se

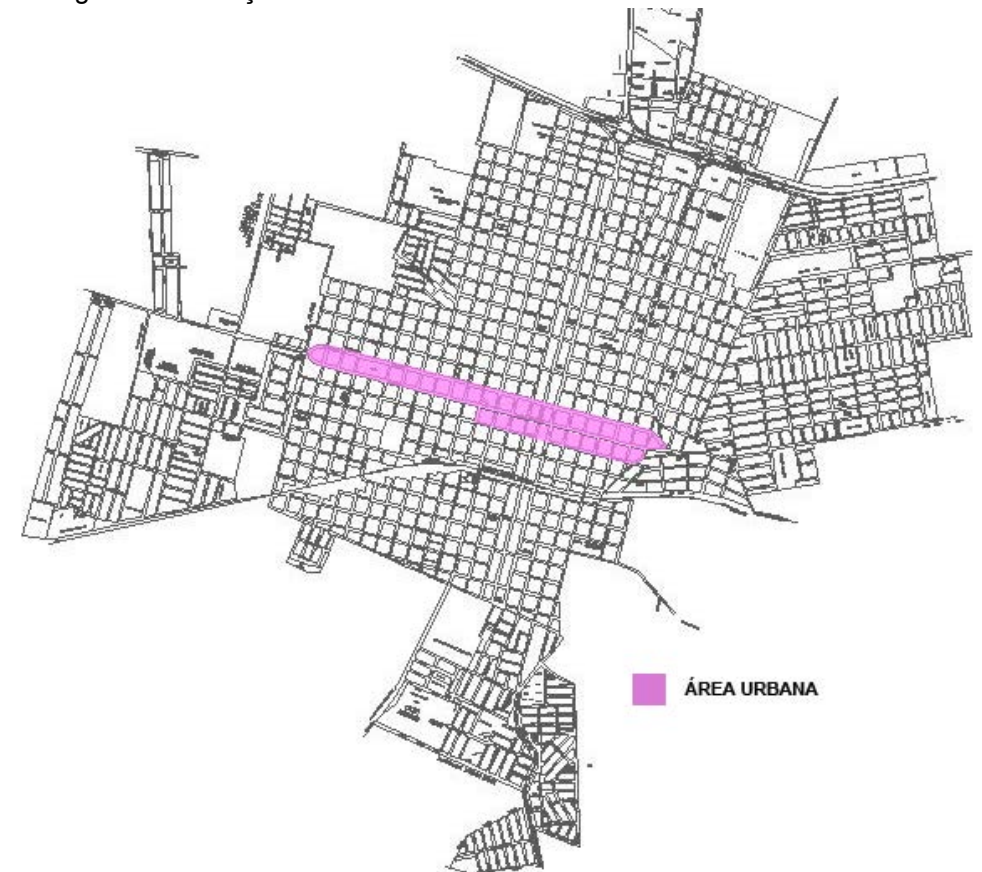
até chegar ao nível de ocupação e densidade edilícia que se encontra nos dias de hoje (Figura 23, 24, 25 e 26, 27, 28 e 29).

Figura 23: A malha urbana de Dracena em seus cinco primeiros anos.



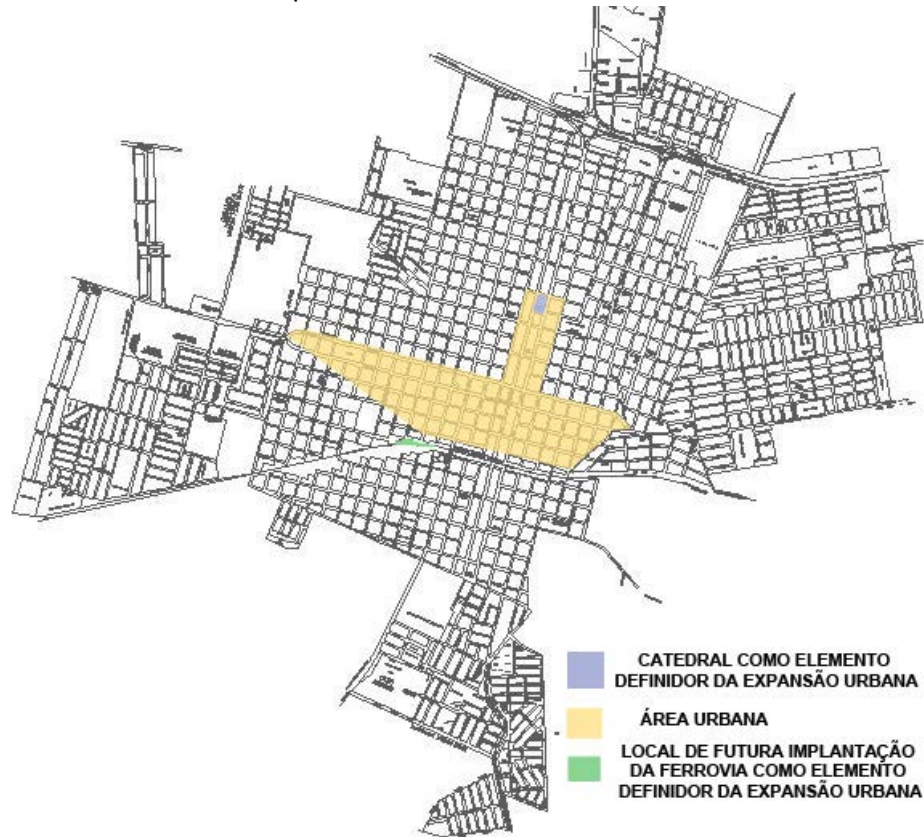
Fonte: Base cartográfica adquirida na prefeitura municipal de Dracena.
Imagem editada pela autora

Figura 24: Evolução da malha urbana de Dracena de 1950 a 1954.



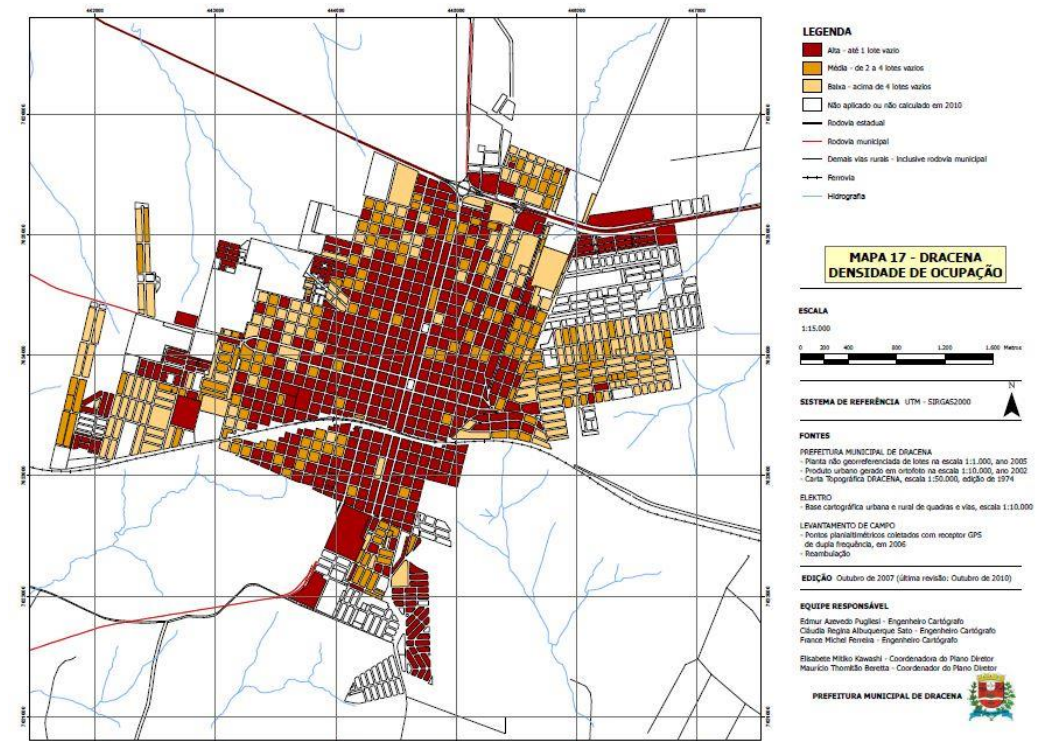
Fonte: Base cartográfica adquirida na prefeitura municipal de Dracena.
Imagem editada pela autora

Figura 25: A malha urbana de Dracena e os elementos definidores de sua expansão nos anos de 1955.



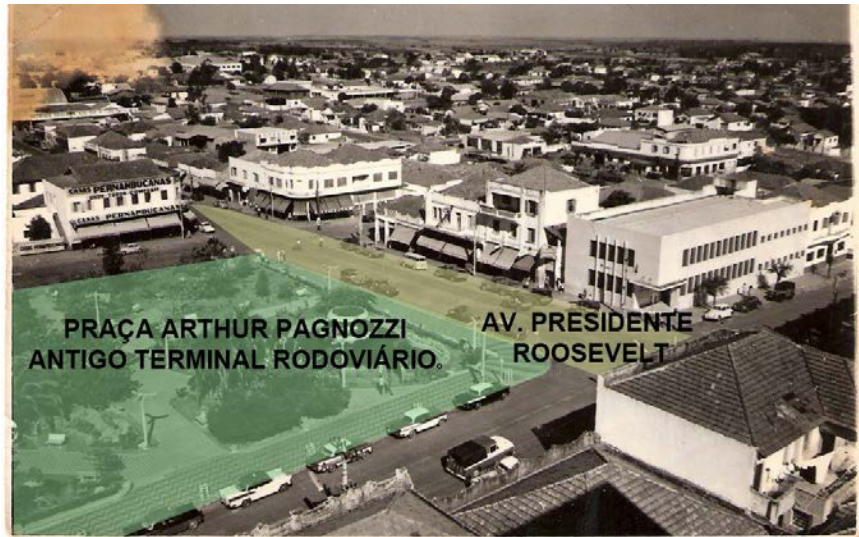
Fonte: Base cartográfica adquirida na prefeitura municipal de Dracena.
Imagem editada pela autora

Figura 26: A malha urbana de Dracena atualmente.



Fonte: Plano Urbanístico Diretor de Dracena, 2010.

Figura 27: Foto aérea de Dracena em 1954.



Fonte:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=208762059247962&set=a.196883433769158.1073741829.196879797102855&type=3&theater>

Imagem editada pela autora

Figura 28: Imagem aérea de Dracena em 1965.

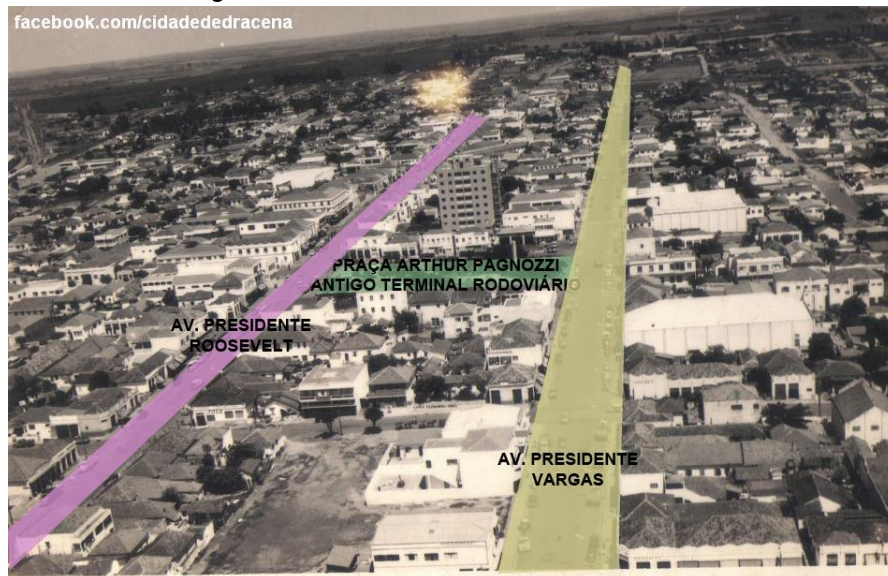


Fonte:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=197903557000479&set=a.196883433769158.1073741829.196879797102855&type=3&theater>

Imagem editada pela autora

Figura 29: Foto aérea de Dracena em 1970.



Fonte:

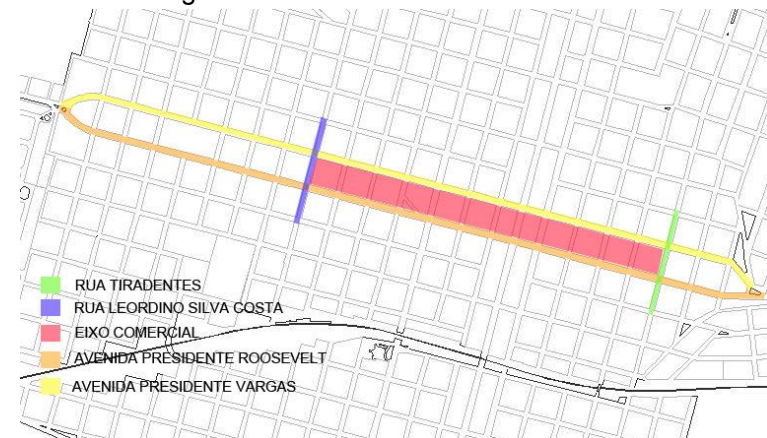
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=197190543738447&set=a.196883433769158.1073741829.196879797102855&type=3&theater>

Imagem editada pela autora

Atualmente, 69 anos após a sua fundação, Dracena é uma cidade polo e sede de sua microrregião, que engloba mais de cinco cidades, dentre elas Tupi Paulista, Ouro Verde e Panorama, sendo referência comercial e de serviços. Suas duas principais avenidas – Presidente Roosevelt e Presidente

Vargas – delimitam o eixo comercial da cidade, juntamente com as ruas Tiradentes e Leordino Silva Costa (Figura 30).

Figura 30: O eixo comercial de dracena.

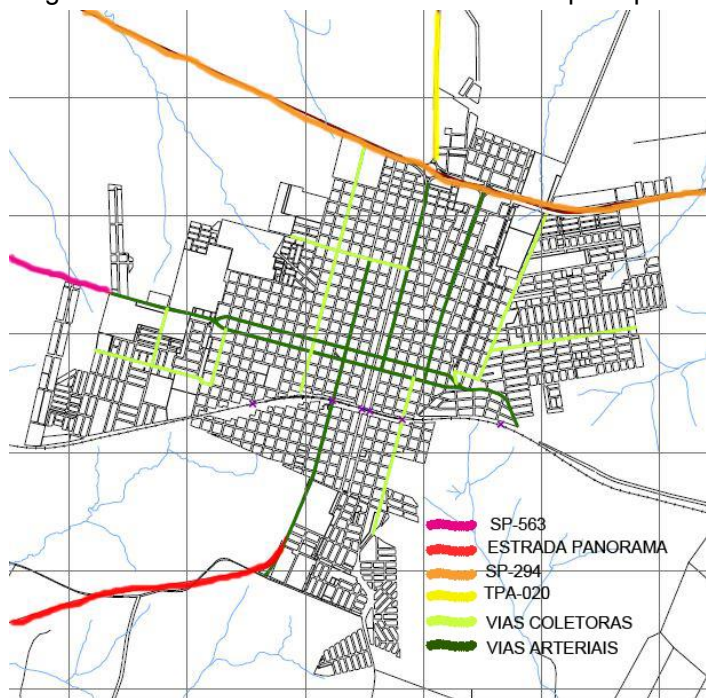


Fonte: Mapa adquirido na Prefeitura Municipal de Dracena e editado pela autora.

O principal acesso à cidade é feito através da via estadual SP-294, Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, ligando Dracena à Junqueirópolis e Tupi Paulista. Além desta via, outras três estradas proporcionam acesso à Dracena: Estrada Municipal Panorama, a TPA-020 e a SP-563, que conecta Dracena à Tupi Paulista (Figura 31). As vias

arteriais, que são prolongamentos das rodovias, terminam nas duas avenidas principais – Presidente Roosevelt e Presidente Vargas, também vias arteriais. As vias coletoras fazem a ligação dos diversos bairros ao Centro.

Figura 31: Os acessos à Dracena e suas vias principais.



Fonte: Mapa adquirido na Prefeitura Municipal de Dracena e editado pela autora.

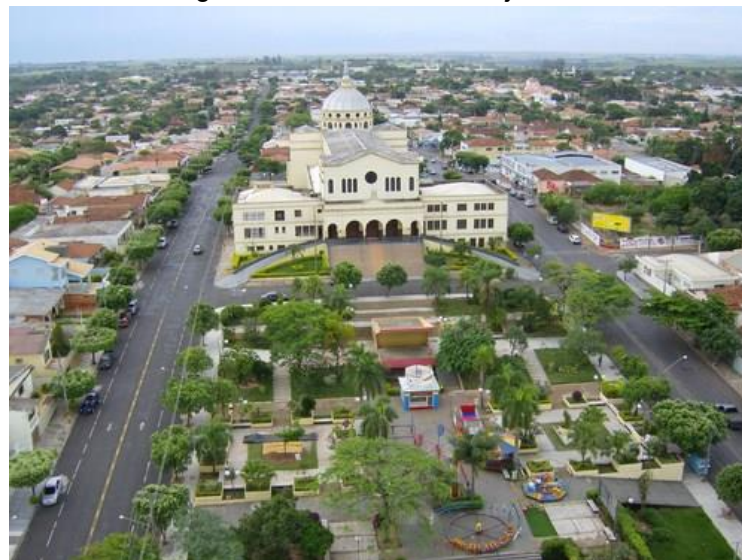
O centro de Dracena possui poucas praças e áreas de lazer, contando apenas com a Praça Arthur Pagnozzi e o jardim da Catedral (Figura 32 e 33). A maioria destas áreas encontra-se nos bairros mais recentes, que ainda estão em processo de consolidação, conforme se constata na Figura 28. As instituições de saúde são poucas e encontram-se distantes do centro da cidade, com postos de saúde e UBSs em bairros carentes, enquanto a Santa Casa de Misericórdia situa-se na porção Norte de Dracena, próxima ao cemitério. Dracena possui três unidades de Ensino Superior – Fundec, Unifadra e Reges. No mapa a seguir pode-se observar a distribuição na malha urbana desses equipamentos públicos e áreas verdes e de lazer (Mapa 1).

Figura 32: A Praça Arthur Pagnozzi.



Fonte: Santos (1996).

Figura 33: A Catedral e seu jardim.



Fonte: Santos (1996)

As funções de governo de Dracena localizam-se, em sua maioria, em sedes próprias. O município possui doze secretarias, das quais apenas cinco delas localizam-se no Paço Municipal: Administração; Fazenda, Planejamento, Orçamento e Gestão; Gabinete e Assuntos Jurídicos; Governo e Ações Estratégicas e Indústria, Comércio e Habitação. As secretarias restantes e a Câmara Municipal possuem suas próprias sedes, fazendo com que as funções de governo de Dracena encontrem-se, em sua maioria, descentralizadas (Figuras 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40). A seguir um mapa com a localização das secretarias (Figura 41).

Figura 34: A secretaria de Educação.



Fonte: Google Street View, 2014.

Figura 35: Secretaria de Agricultura e Meio Ambiente.



Fonte: Google Street View, 2014

Figura 36: Secretaria de Obras e Assuntos Viários.



Fonte: Google Street View, 2014

Figura 37: Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social



Fonte: Google Street View, 2014.

Figura 39: Câmara Municipal



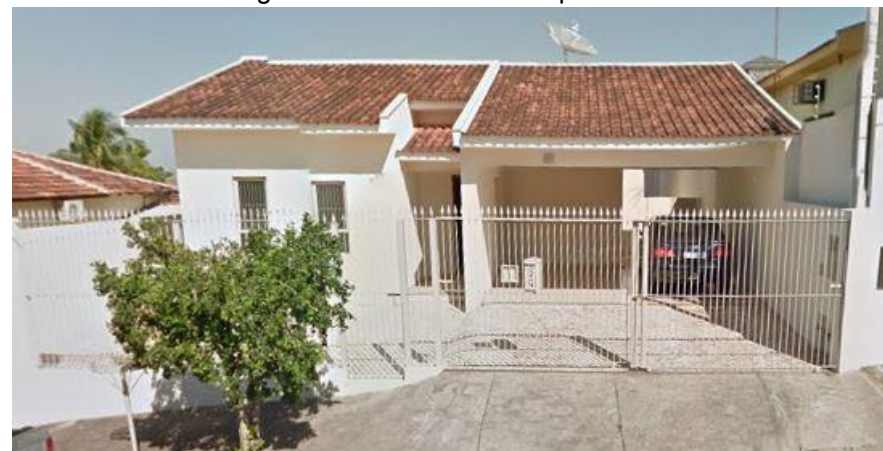
Fonte: Google Street View, 2014.

Figura 38: Secretaria de Saúde e Higiene Pública



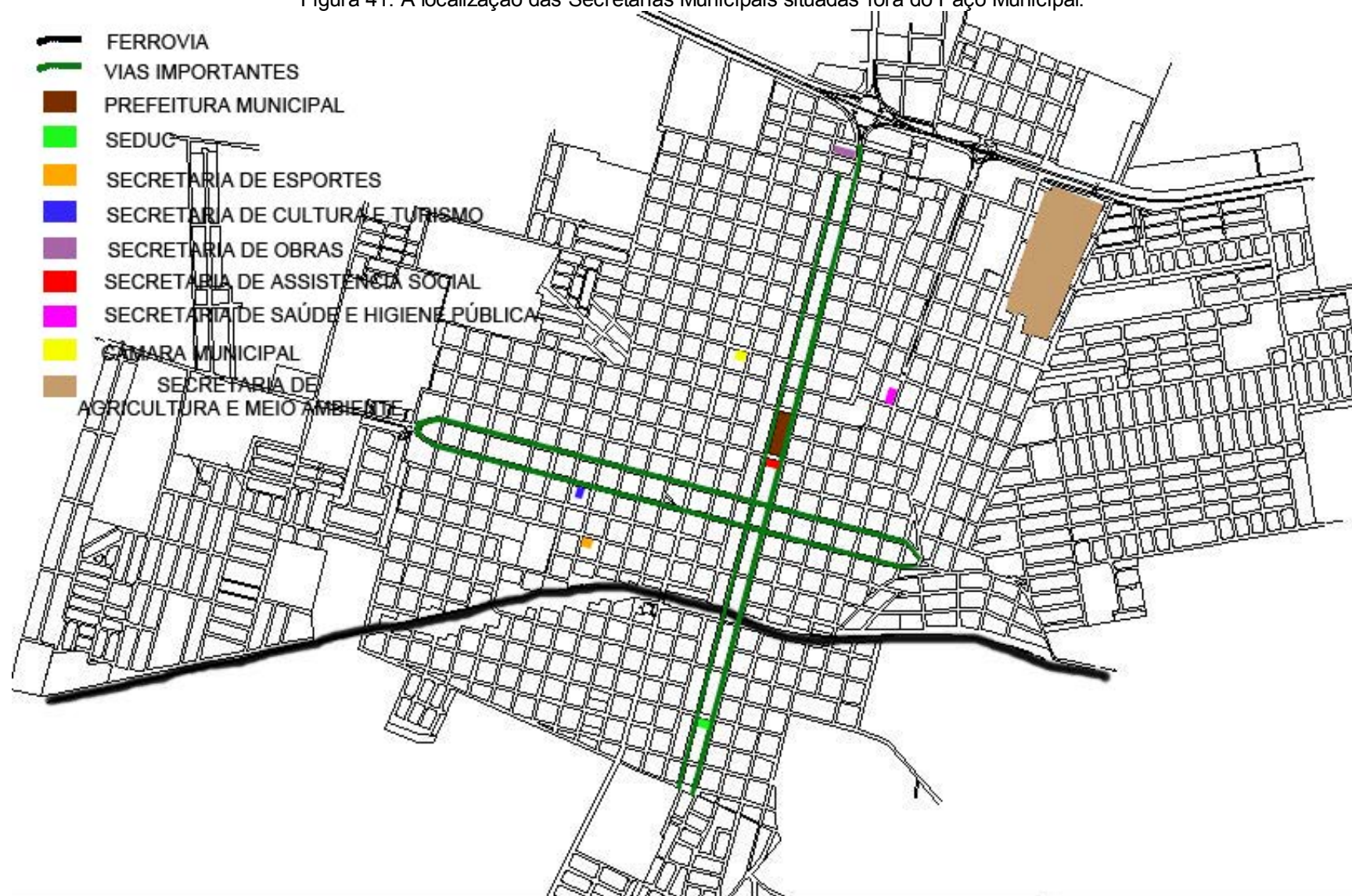
Fonte: Google Street View, 2014.

Figura 40: Secretaria de Esportes



Fonte: Google Street View, 2014.

Figura 41. A localização das Secretarias Municipais situadas fora do Paço Municipal.



Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora

2.3.1 A CULTURA EM DRACENA

A Secretaria de Cultura e Turismo de Dracena desempenha um importante papel na cidade, pois seus projetos e iniciativas trazem grande incentivo à cultura. Atualmente localiza-se nos altos da Avenida Presidente Roosevelt, um pouco distante da área central de Dracena. Ocupa o antigo prédio de dois pavimentos que era utilizado pela Associação dos Vicentinos (Figura 42). Em seu pavimento térreo abriga a Biblioteca Municipal, recém-estruturada, e no pavimento superior a Secretaria de Cultura e Turismo. O edifício encontra-se deteriorado e carente de reparos, além de não comportar o acervo da biblioteca, que se encontra guardado numa sala contígua. A Secretaria se resume a uma sala localizada no pavimento superior do prédio, sem grande infra estrutura. A Biblioteca Municipal, além de apresentar o problema da falta de espaço para seu acervo, possui um sistema de retirada e devolução de seus exemplares completamente arcaico, pois o seu sistema não é informatizado.

Figura 42: O prédio da Secretaria de Cultura e Turismo.



Fonte: Google Street View, 2014.

3 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

3.1 LOCALIZAÇÃO E HISTÓRIA

No final dos anos 1950, Dracena consolida sua estrutura urbana básica. Segundo Santos (1996), em 1950, com apenas cinco anos de fundação, sua população era de 15.680 pessoas, e no ano de 1960 esse número já havia duplicado, contabilizando 32.911 moradores. Tais números representam um considerável desenvolvimento da região, principalmente devido à agricultura, mais especificamente o algodão. Dracena atraía pessoas de todo o Estado, que chegavam, diariamente, a procura de um local para se estabelecer. Neste cenário, apresentava uma malha urbana expandida, não se restringindo apenas ao núcleo central inicial.

É nesse contexto que, em 1959, chega o primeiro trem da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Figura 43), transportando cargas e passageiros. Chegada esta, que fez aumentar o crescimento urbano de Dracena, permanecendo como final da linha por alguns anos, até

que os trilhos chegassem às barrancas do Rio Paraná, na cidade de Panorama.

Figura 43: População a espera da chegada do primeiro trem.



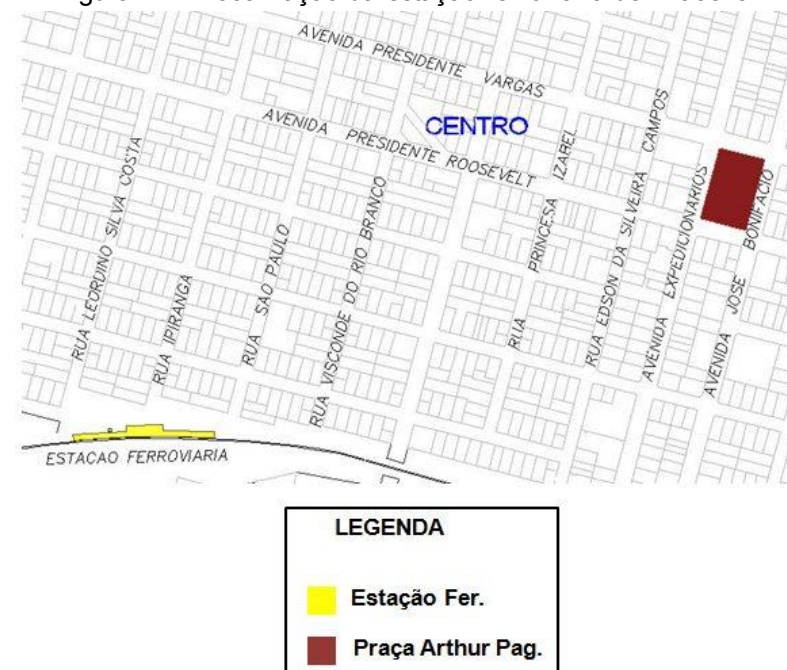
Fonte: Santos (1996).

Essas condicionantes fizeram com que a cidade exercesse, definitivamente, o papel de um polo da região da Alta Paulista, que desempenha até os dias de hoje.

Diferente das cidades que se originam a partir da linha férrea e tem suas estações no centro da cidade, em

Dracena ocorreu o oposto, uma vez que a estação ferroviária localizou-se deslocada da área central, ligando-se a tal através da junção das vias Rua Ipiranga com a Rua Martin Afonso (Figura 44).

Figura 44: A localização da estação ferroviária de Dracena.



Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

A estação ferroviária de Dracena (Figura 45) fazia parte do tronco Oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, promovendo a ligação entre o Rio Paraná e a cidade de Itapira. O tronco Oeste chega em Dracena no ano de 1959 e atinge as barrancas do Rio Paraná, na cidade de Panorama, em 1962.

Figura 45: Fachada da Estação Ferroviária de Dracena.



Fonte: Santos (1996).

De acordo com o histórico disponível no *site* oficial do Museu da Companhia Paulista, esta era considerada sinônimo de modernidade, organização e pontualidade. Porém, após a segunda guerra mundial e a priorização pelo transporte rodoviário, a Paulista, juntamente com as outras ferrovias, passa a perder sua importância. Em 1971, cria-se, a partir do decreto de nº 10.410, a FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A. -, na tentativa por parte do governo em unir todas as ferrovias paulistas. Dessa forma, a FEPASA foi a detentora dos trilhos de 1971 a 1998

(Figura 46), quando passou o domínio para a empresa de nome ALL – América Latina Logística.

Figura 46: A estação durante a concessão da FEPASA.



Fonte:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/d/fotos/dracena_931221_hyh.jpg

g

Os trens ainda trafegaram até o ano de 2001, mas infelizmente, as ferrovias no Brasil não sobreviveram ao advento da rodovia como principal via de escoamento de produção e circulação de pessoas. Elas ficaram sucateadas e tornaram-se áreas abandonadas e degradadas (Figura 47). Em Dracena o processo não foi diferente desde que, em 1998, o trem foi desativado. A estação

ferroviária encontrava-se totalmente deteriorada, apresentando-se pichada, com janelas e portas quebradas e com algumas salas ocupadas por mendigos e moradores de rua (Figura 48).

Figura 47: A estação abandonada, degradada e abrigo de mendigos, em 2001.



Fonte:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/d/fotos/dracena_290801_01_hyh.jpg

Figura 48: A estação abandonada, degradada e abrigo de mendigos, em 2001.

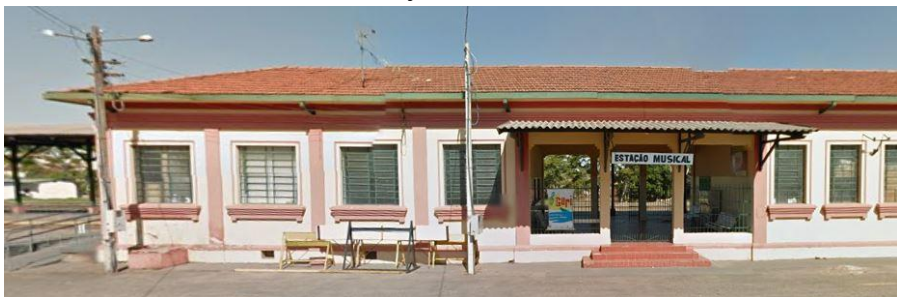


Fonte:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/d/fotos/dracena3_121001_fvasc.jpg

Em 2003, no entanto, o poder público decidiu reverter a situação e dar uso à estação de Dracena. Após as reformas necessárias, o prédio passou a abrigar um centro cultural e a receber programas culturais como o Projeto Guri (Figura 49). Tal projeto estadual atua na formação musical de crianças e jovens carentes entre seis e dezoito anos.

Figura 49: Passa a se chamar de Estação Musical devido a presença do Projeto Guri.



Fonte: Google Street View, 2014.

Porém, devido à precariedade das instalações, tal uso perdurou até Agosto de 2013, visto que o edifício não possuía qualquer tipo de tratamento acústico nem espaço físico suficiente, conforme relata a coordenadora do Projeto Guri de Dracena. Dessa forma, as atividades foram transferidas para uma escola nas proximidades. Atualmente, Apenas os moradores dos bairros adjacentes à ferrovia e os poucos alunos dos eventuais cursos noturnos que lá ocorrem é que circulam pela área. É importante ressaltar que as reformas realizadas no prédio para a instalação do Projeto Guri não contemplaram qualquer adaptação necessária ao bom desempenho do

Projeto Guri, apenas foram retiradas as pichações e consertadas as esquadrias danificadas.

Atualmente, a área encontra-se novamente sem um tipo de uso capaz de promover a apropriação pela população de forma que o espaço fosse utilizado e, novamente, participasse do cotidiano citadino.

3.2 LEITURA E DIAGNÓSTICO

A Estação Ferroviária de Dracena está localizada em área com predomínio do uso residencial, como pode ser observado na Figura 51, resultado do levantamento de uso e ocupação do entorno da área de intervenção. No mapa de uso e ocupação da área pode-se notar a escassez de áreas verdes e praças. A praça mais próxima é a Praça Arthur Pagnozzi, no centro da cidade. A expansão de Dracena deu-se para além dos trilhos, originando novos bairros, como o Santa Clara (ZEIS), Vila Godoy e Vila Barros (Figuras 50 e 52), áreas carentes de infraestrutura e equipamentos urbanos e habitada por uma população menos favorecida (Figura 53). A área da

estação ferroviária de Dracena encontra-se deslocada do centro da cidade, não ligando-se diretamente ao quadrilátero central. Sua ligação se dá através da Rua Ipiranga e Rua Martim Afonso (Figura 54). Devido à essa localização e ao seu abandono, a área da estação ferroviária representa um obstáculo no percurso entre os moradores dos bairros do entorno. Em entrevista com um morador do bairro Jardim Santa Clara, foi possível compreender a falta de valorização e significação de tal espaço pelos moradores das redondezas, que a enxergam apenas como um obstáculo e um espaço abandonado e degradado.

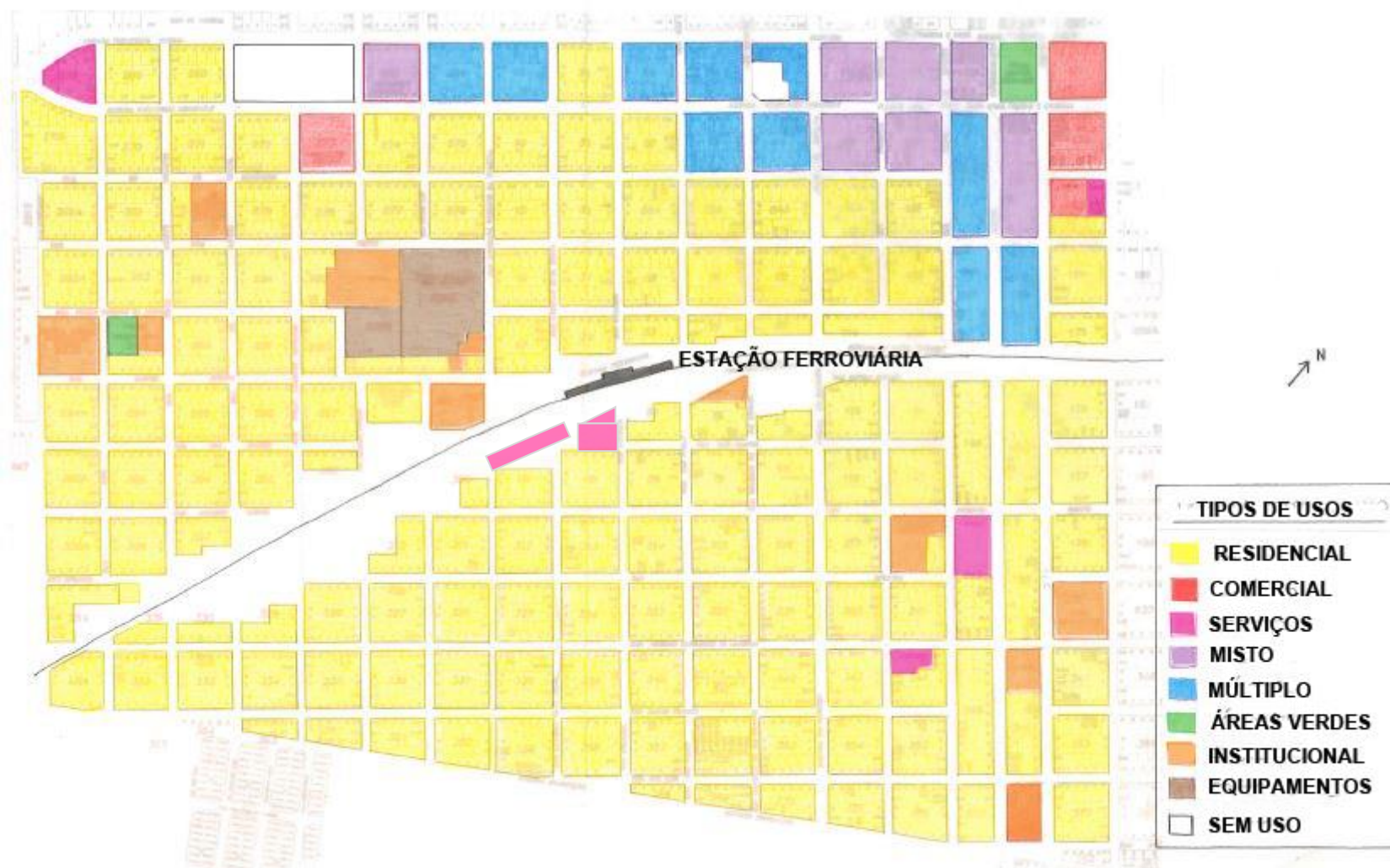
Para a elaboração da proposta de intervenção na área fez-se necessária a identificação dos percursos e trajetos realizados pelas pessoas que transitam por ela, tanto em direção ao centro quanto em direção aos outros bairros. A partir da observação, pôde-se compreender a apropriação do espaço em questão e elaborar um mapa que indicasse e representasse os caminhos e percursos existentes (Figura 54).

Figura 50: Pessoa cruzando a linha férrea em direção ao Jd. Santa Clara.



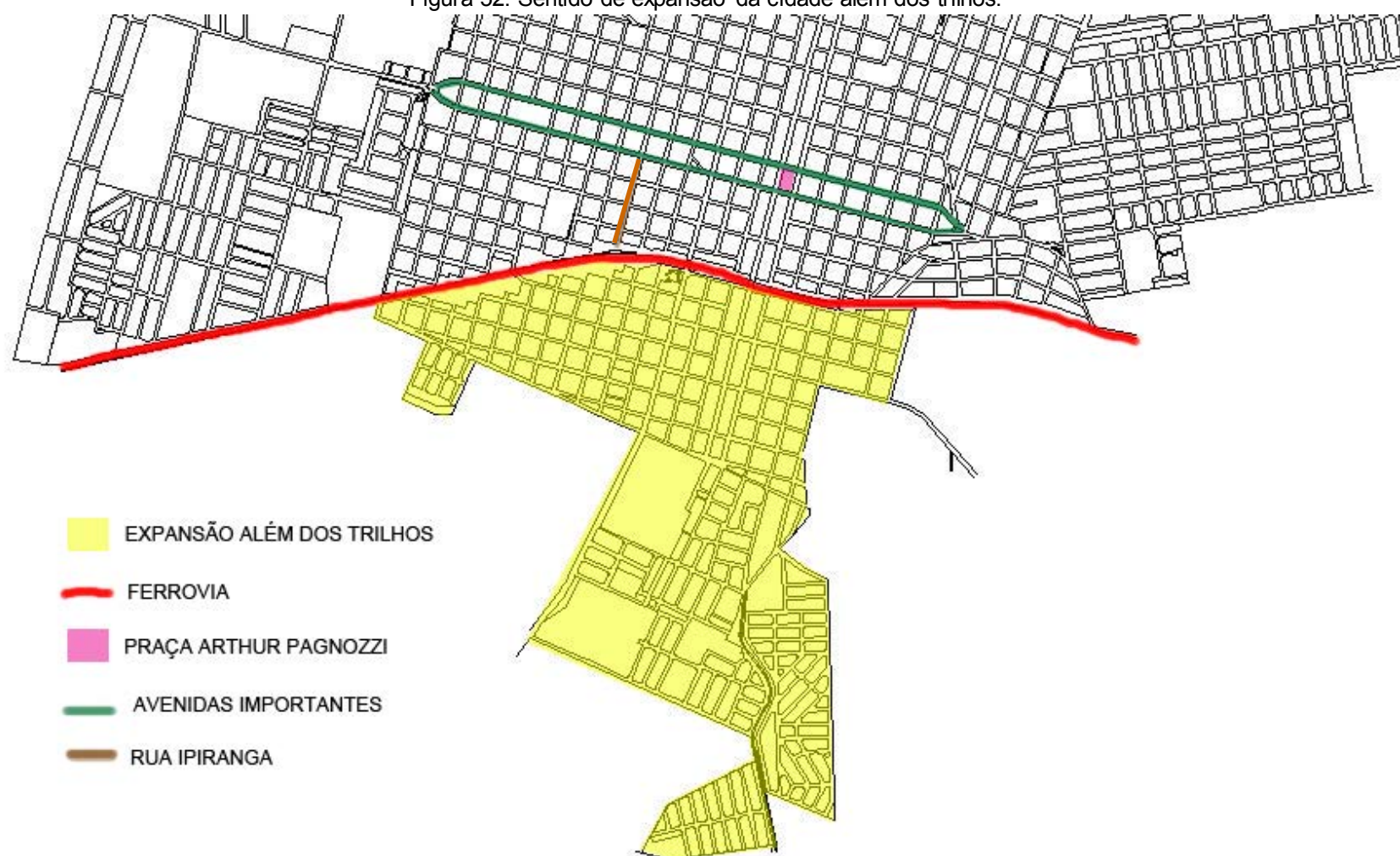
Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Figura 51: Levantamento de uso e ocupação do entorno da Estação Ferroviária de Dracena.



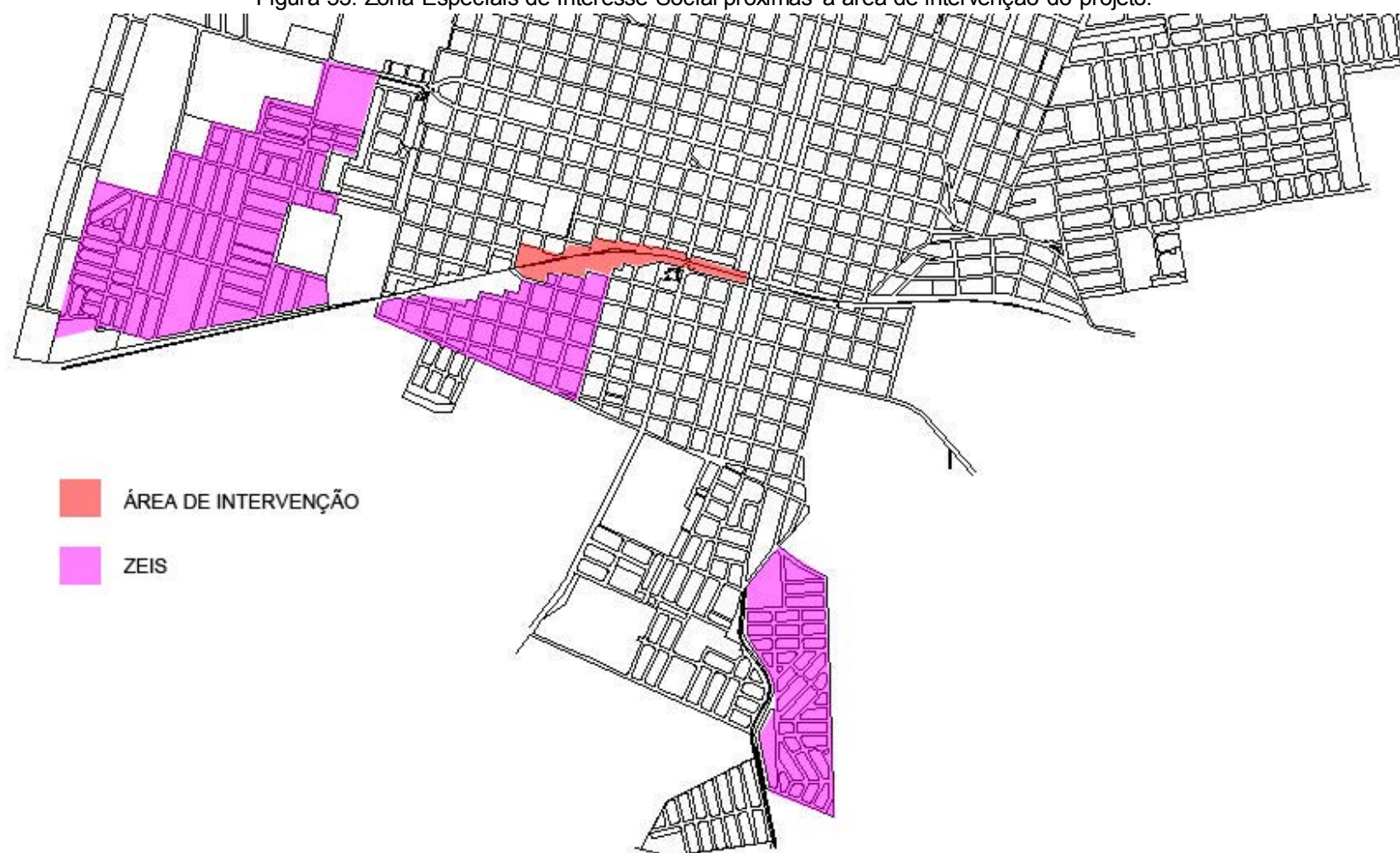
Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

Figura 52: Sentido de expansão da cidade além dos trilhos.



Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

Figura 53: Zona Especiais de Interesse Social próximas à área de intervenção do projeto.



Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

Figura 54: Percursos para cruzar a linha férrea e transitar por ela desenvolvidos pela população e as vias de acesso à ferrovia.



Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

De acordo com o depoimento fornecido pelo segurança da estação ferroviária, que também é morador do bairro adjacente a área da estação – Jardim Santa Clara -, há muitos anos se escuta sobre a volta do tráfego de trens cargueiros na linha que passa por Dracena, no entanto tais informações nunca foram concretizadas.

Os bairros adjacentes à linha não possuem qualquer tipo de divisão física a esta, apenas a presença do talude fruto da diferença de níveis entre essas duas áreas (Figura 55). Dessa forma, a criação de um parque urbano na extensão da linha férrea não só contribuiria com a paisagem e traria uso à área, como também promoveria a integração dos bairros a Sul da ferrovia com o restante da cidade.

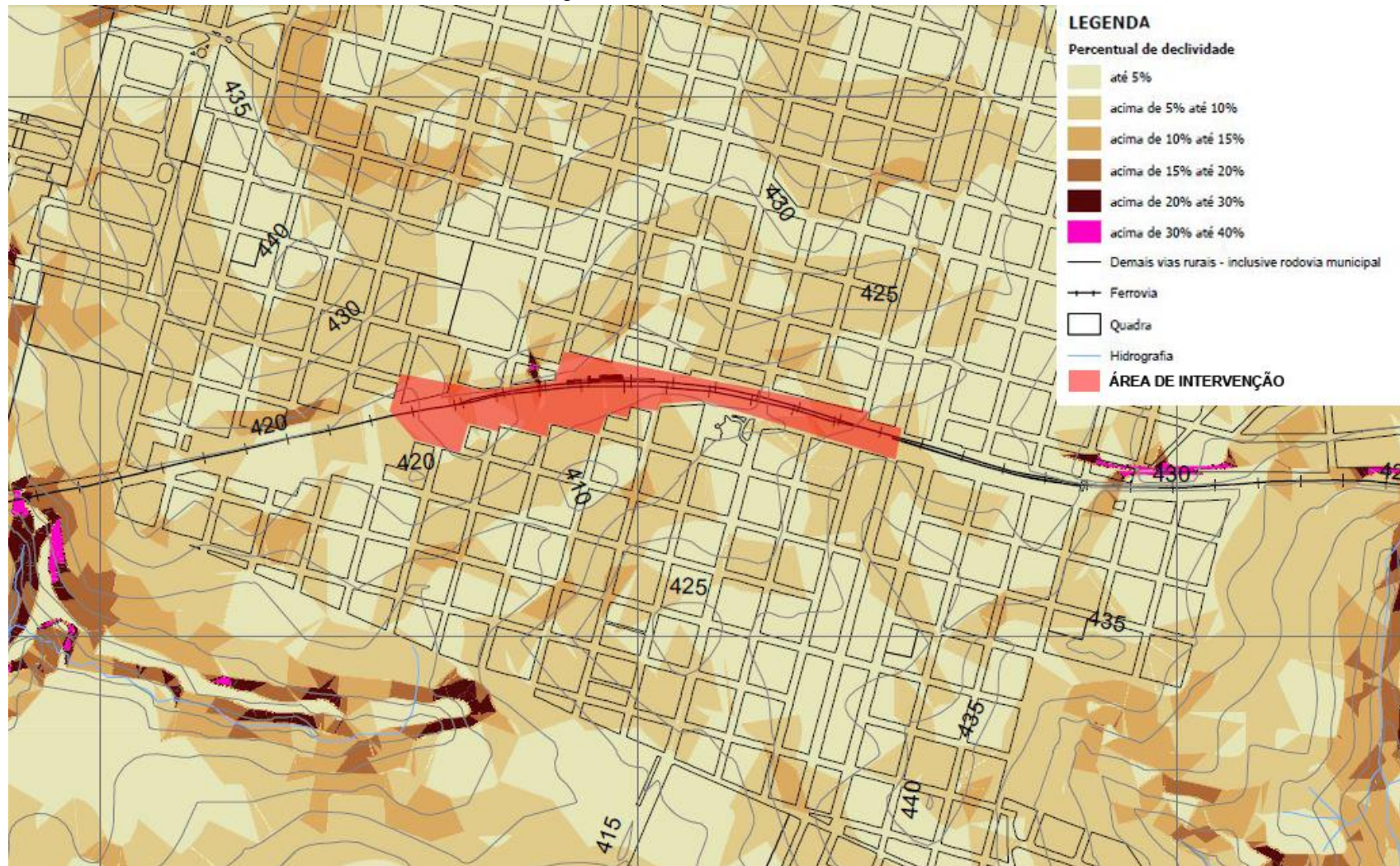
Figura 55. Desnível entre a área dos trilhos e o bairro adjacente à ferrovia.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Como pode ser observado no mapa de declividade (Figura 56), a área da Estação Ferroviária encontra-se em local relativamente plano, apresentando declividade máxima de 10%. Os bairros situados ao Sul da linha férrea (localizada na cota de nível equivalente a 420 metros) encontram-se em um nível mais baixo que a mesma, situando-se no nível equivalente a 410 metros (Figuras 57 e 58). Em direção as áreas Norte da ferrovia o nível sobe, passando de 420 metros, onde se localiza a estação, a 425 metros (Figuras 59 e 60).

Figura 56: A Declividade da Área.



Fonte: Plano Urbanístico Diretor de Dracena (2010) e editado pela autora.

Figura 57: Desnível entre a ferrovia e a região Sul da mesma.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Figura 58: Desnível entre a ferrovia o bairro Sul da mesma.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Figura 59: Desnível entre a ferrovia e a região Norte da mesma.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Figura 60: Desnível entre a ferrovia e a região Norte da mesma.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

O conjunto de edificações da Estação Ferroviária de Dracena é composto pelo prédio da estação, juntamente com a plataforma e o bloco dos sanitários, que se encontra isolado do conjunto (Figura 61)

Figura 61: O conjunto da Estação Ferroviária de Dracena



Fonte: Google Maps (2014), editado pela autora.

Assim como o edifício sede da Estação Ferroviária, os sanitários seguem o mesmo estilo arquitetônico, de linhas simples, estrutura demarcada e alguns ornamentos nos pilares e janelas (Figura 62). Construídos em alvenaria, apresentam telhado com a estrutura de madeira aparente e telhas de barro.

Figura 62: Prédio sede da estação e sanitários.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

A partir do levantamento métrico da Estação Ferroviária, pôde-se observar que suas paredes possuem espessura equivalente a trinta centímetros, sendo, portanto, paredes autoportantes, excluindo a necessidade de um sistema estrutural tradicional, composto por vigas e pilares.

Com pé direito de quatro metros, o prédio da estação constitui-se de dois galpões destinados à carga e descarga, um hall de entrada onde era possível comprar os bilhetes e mais duas salas administrativas. A cobertura consiste no telhamento com telhas de barro e forro de madeira. Já na área da plataforma de embarque, observa-se uma cobertura independente e mais baixa em relação à cobertura do edifício, com estrutura aparente em madeira e telhas de zinco (Figuras 63 e 64).

Originalmente, o prédio apresentava as cores padrão utilizadas pela empresa: bege e oliva. No entanto, atualmente apresenta as cores verde, amarelo e vermelho, oficiais da Prefeitura Municipal de Dracena.

Figura 63: A Estação Ferroviária



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Figura 64: Cobertura independente da plataforma de embarque.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Tanto o prédio da estação quanto o conjunto de sanitários, possuem linhas simples e poucos detalhes. Os adornos existentes concentram-se nas janelas, onde podem ser observadas algumas molduras e nas divisões das fachadas, que consistem em enchimentos feitos de argamassa (Figuras 65 e 66).

Figura 65: As molduras que adornam as janelas e enchimentos que dividem espaços das fachadas.



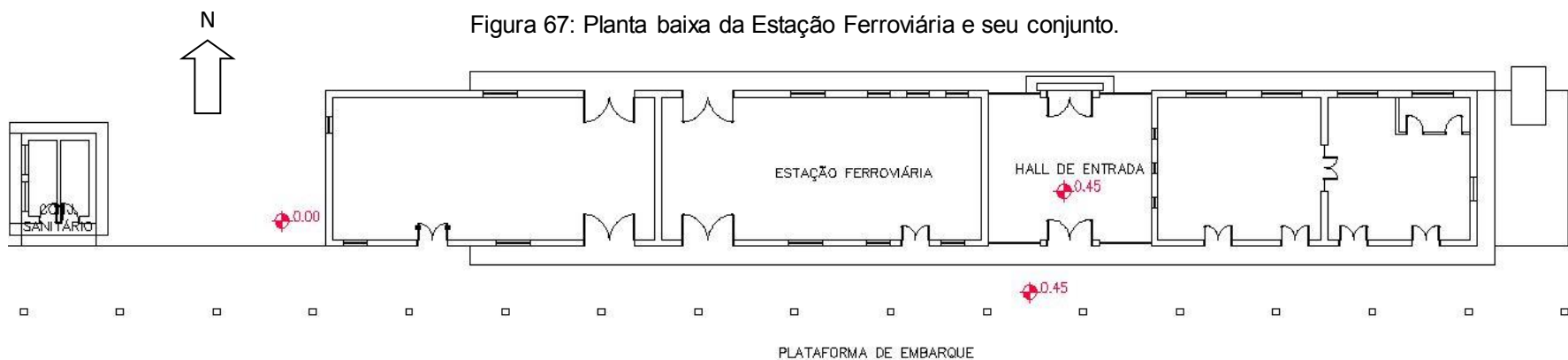
Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

Figura 66: Molduras presentes nas janelas do conjunto de sanitários.



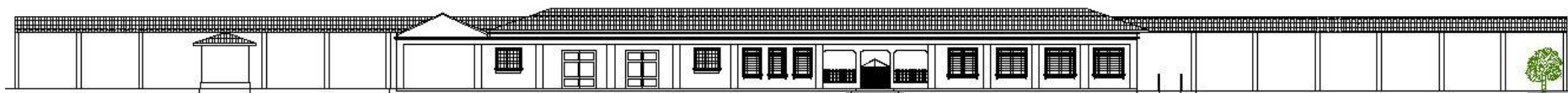
Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2014.

A seguir serão apresentados alguns desenhos técnicos da Estação Ferroviária e de seu conjunto (Figuras 67, 68, 69, 70 e 71).



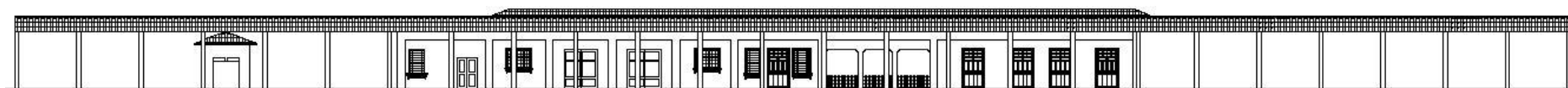
Fonte: Desenho produzido após levantamento de campo realizado pela autora (2014).

Figura 68: Elevação Norte.



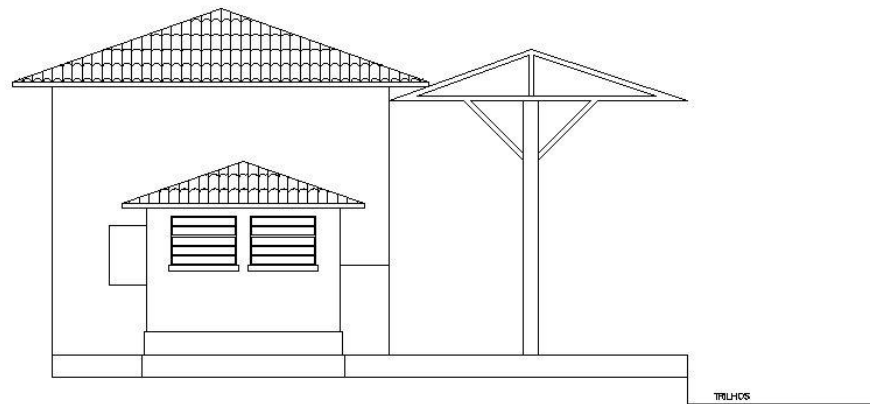
Fonte: Desenho produzido após levantamento de campo realizado pela autora (2014).

Figura 69: Elevação Sul.



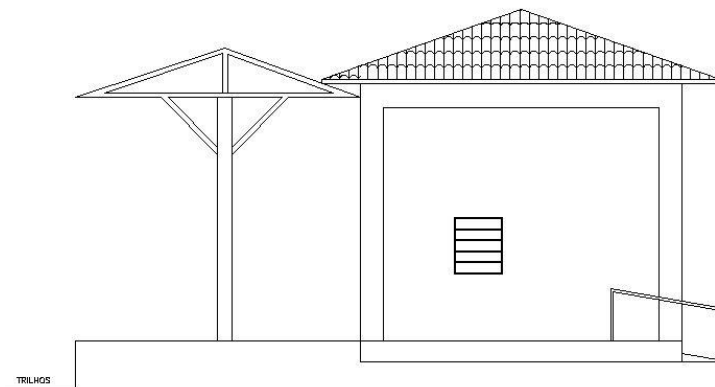
Fonte: Desenho produzido após levantamento de campo realizado pela autora (2014).

Figura 70: Elevação Oeste.



Fonte: Desenho produzido após levantamento de campo realizado pela autora (2014).

Figura 71: Elevação Leste.



Fonte: Desenho produzido após levantamento de campo realizado pela autora (2014).

4 O RESTAURO

Graças à valorização da cultura clássica empreendida pelo Renascimento, o interesse pelas edificações da Antiguidade fez com que as questões do restauro e preservação se desenvolvessem. Tal influência perdurou até o Século XVIII, quando começam a ocorrer diversas transformações no continente europeu, como o surgimento do Iluminismo, a Revolução Industrial e a Revolução Francesa.

É nesse cenário, portanto, que as discussões sobre a restauração de monumentos começam a aparecer na França. Até então, de acordo com Kuhl (2006 p. 18), o exercício teórico das reconstituições eram tradicionais, fazendo parte do trabalho dos pensionistas na Academia de França em Roma, que estudavam monumentos da Antiguidade Clássica, fazendo o seu levantamento e elaborando reconstituições hipotéticas. O vandalismo era muito significativo, na época, fazendo com que o Estado tivesse de tomar medidas de preservação dos monumentos

históricos. Conforme Kuhl (2006, p. 11), apesar da arquitetura oficial da época seguir uma estética acadêmica, de derivação clássica, o interesse pela arquitetura medieval crescia:

Foi nesse ambiente, em que novas ideias despontavam, em que a arquitetura gótica se revestia de um caráter nacionalista, em que se buscavam novos caminhos para a produção arquitetônica e em que a restauração se estava estabelecendo como uma ciência, que Viollet-le-Duc se formou, e sobre o qual, por sua vez, exerceria grande influência. (KUH, 2006, p. 11).

No século XIX, surgem dois pensadores importantes sobre a questão do restauro e preservação dos monumentos históricos: Viollet-le-Duc e John Ruskin. Viollet-le-Duc defendia a ideia de que restaurar um edifício é restabelecê-lo em um estado completo que pode não ter existido nunca em um dado momento. Suas intervenções eram incisivas, executando reconstituições, substituições e

até mesmo corrigindo características da edificação que ele considerasse defeituosas. Kuhl (2006, p. 18) afirma que Le-Duc procurava entender a lógica da concepção do projeto e não se continha em fazer reconstituições hipotéticas do estado original da edificação, mas também reconstituir aquilo que teria sido feito se na época de construção a tecnologia fosse mais avançada. Tal método, ainda de acordo com Kuhl (2006, p.19), não respeitava a matéria original e a configuração do edifício, alterando partes defeituosas, buscando a “pureza de estilo” e fazendo reconstituições, com total desrespeito à preexistência.

O posicionamento de John Ruskin era oposto ao de Le-Duc, pois respeitava a matéria original, levando em consideração as transformações ocorridas na obra no decorrer de sua existência, defendendo a ideia apenas de conservação e manutenção, buscando a pura contemplação da obra, sem interferências na sua originalidade, respeitando, portanto, a memória (KUHL, 2006, p.19).

[...] Não toqueis no edifício verdadeiro, salvo na medida em que é necessário consolidá-lo ou protegê-lo. [...] Essas operações necessárias resumem-se em substituir novas pedras pelas que estão usadas, nos casos em que são absolutamente indispensáveis à estabilidade do edifício; em apoiar com madeira ou metal as partes suscetíveis de desmoronamento; [...] Mas nenhuma escultura moderna ou nenhuma cópia deve jamais, quaisquer que sejam as circunstâncias, ser misturadas às obras antigas. (RUSKIN, 1854, *apud* CHOAY, 2011, p. 127).

Outros teóricos do restauro surgiram, como Camilo Boito, Gustavo Giovannoni e Cesare Brandi. De acordo com Kuhl (2008, p. 9 e 13), Boito possuiu um posicionamento mediano entre os teóricos Ruskin e Le-Duc, buscando alcançar a verdade em relação a formas, materiais e função, fundamentando uma nova arquitetura, realizando estudos documentais, levantamentos métricos,

e apreensões sobre os aspectos formais e técnicos das edificações.

Camilo Boito defendia a mínima intervenção, respeitando a matéria original e a pátina – marcas naturais da passagem do tempo –, defendendo a demolição de elementos adicionados com o tempo (KUHL, 2008, p. 14). De acordo com o Kuhl (2008, p. 21), os princípios fundamentais de Boito são: a ênfase no valor histórico e documental da obra; a recusa de acréscimos e renovações que, se fossem necessários, deveriam se diferenciar do original, mas não destoar do conjunto, de forma que fossem utilizados materiais diversos ou apresentassem formas simplificadas; as várias fases do monumento deveriam ser respeitadas. De acordo com Kuhl (2008, p. 24), Boito posiciona-se criticamente a Ruskin quanto à postura de que o edifício deveria ser deixado a sua própria sorte até cair em ruínas, e também, criticamente a Le-Duc, devido aos perigos de se alcançar um estado completo que pode nunca ter existido, de maneira que o restaurador não deve se colocar em lugar do arquiteto original. Kuhl (2008,

p. 25) afirma que, para Boito, “a restauração é, portanto, encarada por ele como um mal necessário, comparando a arte do restaurador à do cirurgião”.

Gustavo Giovannoni foi o teórico responsável pela aproximação entre o urbanismo e as teorias de restauração, defendendo a valorização dos conjuntos urbanos antigos e reconhecendo o tecido urbano como patrimônio. De acordo com Kuhl (2013, p. 69), Giovannoni procurou integrar as questões pertinentes ao patrimônio histórico e aquelas voltadas à solução dos problemas urbanísticos, defendendo a busca por soluções projetuais que considerassem os mecanismos de expansão da cidade, reservando para o tecido urbano antigo e o novo diferentes funções e soluções de tráfegos que possibilitassem a integração entre esses espaços.

Para Kuhl (2013, p. 76), Giovannoni considerava o “restauro estilístico”, defendido por Viollet-le-Duc, como uma atitude anticientífica, devido às falsificações geradas aos aportes construtivos de diferentes épocas. Porém, também não apoiava a construção de edificações

modernas junto às antigas. De acordo com (KUHL, 2013, p. 77), Giovannoni “defendia a conservação documental dos monumentos e conjuntos urbanos e a renúncia por qualquer expressão contemporânea.”. Para Giovannoni, era indissociável a ideia de complementação entre monumentos maiores e menores, assim como a indissociabilidade entre o monumento e o entorno e a noção de patrimônio urbano. Para Kuhl (2013, p. 88):

Diante de transformações urbanas cada vez mais rápidas e agressivas – e da proliferação das intervenções prefixadas pelo “re” –, apreender o ambiente urbano como sujeito da história e como artefato cultural nos instiga a repensar a própria produção arquitetônica e urbana contemporâneas – e a debater sobre seus ideários, objetivos e contradições. (KUHL, 2013, p. 88).

Em meio a tantos teóricos e posicionamentos quanto à questão do restauro, em 1940 surge o chamado “restauro crítico”, tendo como principais autores Cesare Brandi,

Roberto Pane, Renato Bonelli e Paul Philippot. De acordo com Kuhl (2008, p. 67), o restauro crítico aborda a restauração de forma articulada, e não subdividida, como propunha Giovannoni.

O restauro crítico, segundo Kuhl (2008, p. 78), enfatiza alguns de seus princípios fundamentais, como: a distinguibilidade, de forma que o observador não confunda as intervenções realizadas com os elementos originais da obra; a reversibilidade, para que a restauração não impeça qualquer intervenção futura e não altere os aspectos originais de uma obra; a mínima intervenção, no sentido de que o restauro não pode alterar a originalidade da obra, respeitando suas épocas; e, por fim, a compatibilidade de técnicas e materiais, aplicando técnicas que não sejam nocivas ao bem. Ainda de acordo com Kuhl (2008):

Ou seja, a restauração fundamenta-se no respeito pela obra, pela sua materialidade, pelos seus aspectos documentais e de conformação. O restauro e a conservação, hoje, voltam-se não mais apenas para aquilo

que era entendido como “obra de arte”, mas dirigem suas atenções também às obras modestas que com o tempo assumiram conotação cultural. (KUHL, 2008, p. 79).

Em 1964 tem-se a formulação da Carta de Veneza, importante documento com a função de guiar os princípios do restauro, fruto de tantas discussões e posicionamentos distintos. No artigo 1º da Carta Internacional de Veneza sobre a Conservação e a Restauração dos Monumentos e dos Sítios, tem-se a definição da noção de monumento histórico, o qual compreende a criação arquitetônica isolada tanto quanto o sítio urbano ou rural que porte testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Já no artigo 3º, tem-se a definição de que o restauro e a conservação visam salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.

A Carta de Veneza afirma ainda, que todo o monumento é inseparável de sua história, da qual foi testemunha e do meio em que se situa (artigo 7º),

destacando, portanto, a importância da conservação do monumento.

Nos artigos 9º e 12º, referentes a restauração, define-se que esta, além de ser uma operação que deve guardar certo caráter excepcional, conservando e revelando os valores estéticos e históricos dos monumentos, deve também fazer com que os elementos que, por ventura, substituirão as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se completamente das partes originais, de forma que a restauração não falsifique a história.

De acordo com Choay (2011, p. 168), somente dois países não europeus participam desta carta (Peru e México), o que gera certa limitação. Porém, a Carta de Veneza foi de extrema importância para os conceitos de restauração e conservação, de forma que seus princípios foram retomados, mais tarde, na formulação da carta de Amsterdã, em 1975.

4.1 A MEMÓRIA E O VALOR ATRIBUÍDO PELA POPULAÇÃO

A valorização do patrimônio pela sociedade está diretamente ligada à sua memória. De acordo com os autores Rodrigues e Machado (2010 p. 23), a memória é o mecanismo principal para a construção da identidade local e social que se constroem em um indivíduo a partir de visões do mundo, ideologias, experiências e histórias em comum com o grupo social em que vive. De acordo com os autores:

A relação da memória com a história está na preservação e retenção do tempo, dando suporte para a construção do saber histórico. Portanto, o ser humano pode buscar subsídios na história para encontrar sua identidade, seu grupo social, sua maneira de viver, sobreviver e morrer. (RODRIGUES; MACHADO, 2010, p. 25)

Para Meneses (2007), a memória não só transmite conhecimento e significação, como também cria os significados.

De acordo com Meneses (2007), toda a memória é social, apesar de existir, também, a memória individual, que é sempre subjetiva, tornando-se acessível apenas quando é socializada. Ainda de acordo com Meneses (2007), a linguagem é o que faz com que a memória deixe de ser individual e passe a ser socializada, transmitindo-se a uma comunidade de pessoas.

Rodrigues e Machado (2010), afirmam que o compartilhamento da memória, quando diversificado culturalmente, conduz a relações interpessoais mais próximas, levando essa sociedade a ser mais cidadã e solidária, de forma que:

Percebe-se, então, que a memória não aprisiona o indivíduo ao passado, mas o liberta de preconceitos e da padronização imposta, conduzindo ao enfrentamento dos problemas atuais com mais segurança, tornando o grupo social muito mais politizado

e comprometido com o bem público.
(RODRIGUES; MACHADO, 2010, p.26.)

Atualmente, a sociedade encontra-se fragmentada, interferindo, inclusive, na memória individual, uma vez que o indivíduo possui uma identidade múltipla que influencia sua memória individual (MENESES, 2007). Dessa forma, como um complemento ao pensamento de Meneses, Rodrigues e Machado (2010) afirmam que:

Devido à aceleração da história, cada vez mais o cotidiano afasta-se das vivências da tradição e do costume, fazendo com que a memória deixe de ser encontrada no próprio tecido social, necessitando de lugares especiais para serem guardadas, preservadas em seus laços de continuidades.
(RODRIGUES; MACHADO, 2010, p. 25.)

Os lugares especiais citados acima são denominados “lugares de memória”, ou seja, museus, arquivos, bibliotecas, e outros, que são encarregados de preservar o passado. Para Rodrigues e Machado (2010),

tais lugares representam a identidade histórica, evitando o esquecimento e desprendimento do passado.

Para Grigoletto (2010), criam-se os lugares de memória para que a constante busca por um lugar próprio e de identidade seja atendida. A criação de “lugares de memória” é uma forma de exteriorizar a memória, deixando-a à mostra, visível. Para Higashi (2013, p. 57):

O monumento pode ser considerado outro exemplo de exteriorização da memória, pois, por muito tempo, foi visto como a cristalização física da memória coletiva. No entanto, o monumento perdeu sua natureza coletiva, com a redução das funções e sentido dos espaços públicos, que passaram de local de estar para local de passagem, do mesmo modo em que o habitante da cidade mudou para passante e passageiro. O espaço, todavia, ainda é público, assim como o monumento. (HIGASHI, 2013, p. 57)

Para Meneses (2007), o tempo de existência da memória é o presente, apesar de necessitar do passado,

pois é nele que se constrói a memória e porque são às necessidades dele que a memória responde. Todos os usos da memória são usos do presente, atuais.

Da mesma maneira, para Rodrigues e Machado (2010), a memória é sempre atual, pois a qualquer momento é possível evocá-la, sendo vivida no presente e estando sempre aberta ao passado, criando, portanto, o sentimento de identidade e pertencimento. É nesse sentido que os “lugares de memória” se fazem importante, pois organizam e racionalizam as memórias perdidas (RODRIGUES; MACHADO, 2010, p. 26.)

Portanto, intervenções em patrimônios devem respeitar a cultura local, entendendo o significado do espaço para a comunidade local e o valor dado pela mesma, trazendo à tona o seu passado e fazendo com que os indivíduos se apropriem do lugar. Essa é a função da memória: criar significados e identidades.

5 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

A proposta de intervenção na área da Estação Ferroviária de Dracena tem como objetivo principal, promover sua requalificação. Para tal, foram escolhidos três projetos como referência para suas diretrizes de intervenção: o *High Line Park* do escritório Diller Scofidio + Renfro; o Museu do Pão do Brasil Arquitetura e o Centro Cultural de Araras do escritório de arquitetura AUM arquitetos.

A escolha destes projetos levou em consideração os princípios de restauro adotado e a forma como foi realizado. Todos os projetos analisados adotaram o restauro crítico como filosofia de intervenção, promovendo a integração e a diferenciação entre o antigo e o novo.

Com exceção do *High Line Park*, os projetos estão inseridos em cidades de pequeno e médio porte, assim como Dracena e, portanto, servem de referência para os objetivos que se buscam alcançar neste trabalho final de graduação.

Em função da estação ferroviária de Dracena encontrar-se deslocada do eixo central da cidade faz-se

necessária a sua reinserção no cotidiano da cidade e, portanto, foi escolhido o projeto *High Line Park* como referência projetual.

Os projetos escolhidos como referências foram analisados para que ao final seja elaborada uma matriz comparativa entre seus diversos aspectos urbanos e arquitetônicos. As diretrizes projetuais resultantes de tal análise adequadas ao contexto do lugar e seu público alvo definirão os princípios da intervenção a ser proposta para a Estação Ferroviária de Dracena.

5.1 HIGH LINE PARK

Ficha técnica:

Arquitetura: Diller Scofidio + Renfro

Paisagismo: James Corner Field Operations

Localização: New York

Ano: 2008

Extensão: 2.4 km de extensão linear

O *High Line Park* (Figura 72) é um parque linear inaugurado em 2008 e implantado sobre uma linha férrea elevada desativada no lado Oeste de Manhattan. A *High Line*, construída em 1934, foi desativada em 1980 e em 1999 o setor imobiliário pleiteava sua demolição, já que se encontrava abandonada desde a sua desativação. Como consequência a pressão realizada pela criação da ONG *Friends of the High Line*, a prefeitura de Nova Iorque decide intervir e reabilitar a *High Line*, lançando em 2004 um concurso de projetos com soluções para a área. Dentre vários escritórios famosos participantes, como *Zaha Hadid Architects* e *Steven Holl Architects*, o vencedor foi *James Corner Field Operations* e *Diller Scofidio + Renfro*. O *High Line Park* possui uma extensão de 2,4 km e seu projeto foi dividido em 3 fases (Figura 73). As duas primeiras, que juntas somam 1,6 km e vão desde a *Gansevoort Street* até a *West 34ª Street*, entre as *11ª Avenue* e *10ª Avenue*, já foram concluídas e a terceira está em fase de projeto.

Figura 72: O *High Line Park*



Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>

Figura 73: As três fases construtivas do *High Line Park*.



Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>
Imagem editada pela autora

É possível identificar o destaque dado por *Scofidio*, um dos autores do projeto, à aparência de ruína que a estrutura da *High Line* apresentava após tantos anos de abandono, fazendo com que sua preservação fosse uma das principais diretrizes de projeto. Herrington (2009) descreve perfeitamente a situação em que a *High Line* se encontrava ao afirmar que:

Por mais de vinte anos o que restou da *High Line* permaneceu abandonado, a céu aberto, e inacessível aos humanos. Isto criou um corredor selvagem e intocado no meio de Manhattan preenchido nos anos 2000 com um ecossistema auto-semeado de vegetação e vida selvagem. (HERRINGTON, 2009, p. 82, apud JARDIM, 2012, p.119)¹.

As maneiras encontradas pelos autores do projeto para preservar a ruína foram a preservação e reforma de sua estrutura tipicamente industrial e também de trechos que estavam encobertos pelos trilhos, o que possibilita a observação de seus detalhes. Os guarda corpos feitos em ferro e de estilo art-déco (Figura 74) também foram preservados e restaurados. Os trilhos foram retirados para que fosse feita manutenção e restauro, sendo recolocados, posteriormente, em seu lugar original, misturados a vegetação

¹ HERRINGTON, S. **On Landscapes**. New York: Taylor & Francis 2009, p.82. Abordado na tese de JARDIM R. M. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC**. Rio de Janeiro, 2012, p.119.

que cresce ao redor e revelados aos transeuntes (Figura 75).

Herrington (2009), afirma que:

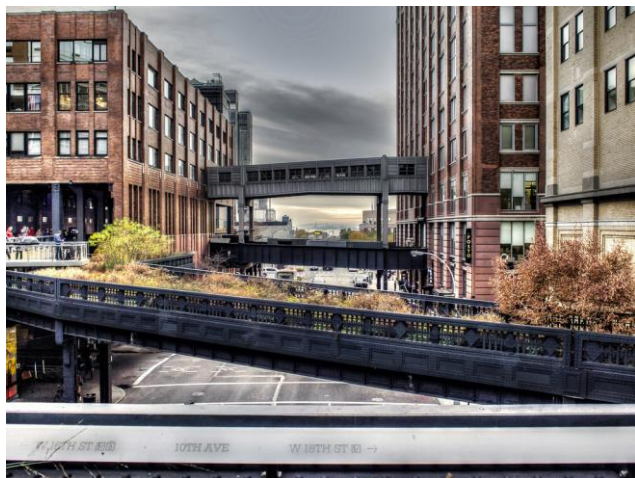
Como uma ruína encontrada em um jardim do século XVIII, essa estrutura incrustada de plantas é agora valorizada pela sua pátina como uma ruína industrial devastada pelo tempo e pelos caprichos da natureza. Também como uma ruína, o *High Line Park* deflagra memórias e associações com o passado industrial de Nova York e sua glória passada. Este é um passado que está suficientemente longe para a maioria dos nova-iorquinos de modo a lhes permitir a apreciação dele como algo pitoresco. De modo significativo, ele também revela mudanças na paisagem que frequentemente passam despercebidas, tais como a dispersão de sementes através do vento e da ação dos pássaros. (HERRINGTON, 2009, p. 82, apud JARDIM, 2012, p.122)²

² HERRINGTON, S. **On Landscapes**. New York: Taylor & Francis 2009, p.82. Abordado na tese de JARDIM R. M. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC**. Rio de Janeiro, 2012, p.122.

Para Herrington (2009, p. 81, *apud* JARDIM, 2012, p. 123), “as antigas instalações industriais são, hoje em dia, não só áreas razoáveis para a construção de parques, mas lugares desejáveis para parques”³, pois dessa forma as pessoas valorizam o patrimônio e as contemplam como parte integrante da paisagem.

³ HERRINGTON, S. **On Landscapes**. New York: Taylor & Francis 2009, p.81. Abordado na tese de JARDIM R. M. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC**. Rio de Janeiro, 2012, p.123.

Figura 74: Os guarda corpos em estilo art-decô que foram preservados e restarados.



Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>

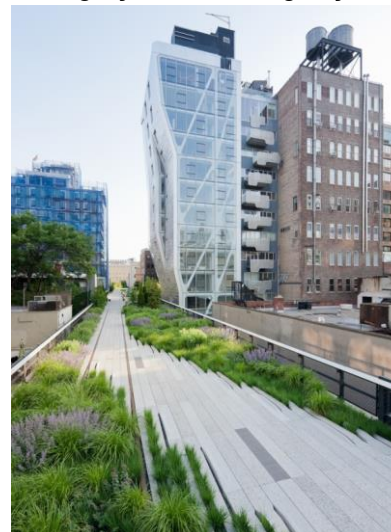
Figura 75: Os trilhos em meio a vegetação que cresceu espontaneamente.



Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>

Segundo Jardim (2012), todo o projeto paisagístico tomou como base as espécies que haviam crescido no local de forma a manter a paisagem “selvagem” que havia sido criada. Para que a característica espontânea de distribuição das áreas verdes prevalecesse, o projeto apresenta o piso estruturado em pequenas placas de concreto de fôrmas diferentes que possibilitam a perfeita integração entre o verde e o passeio (Figura 76).

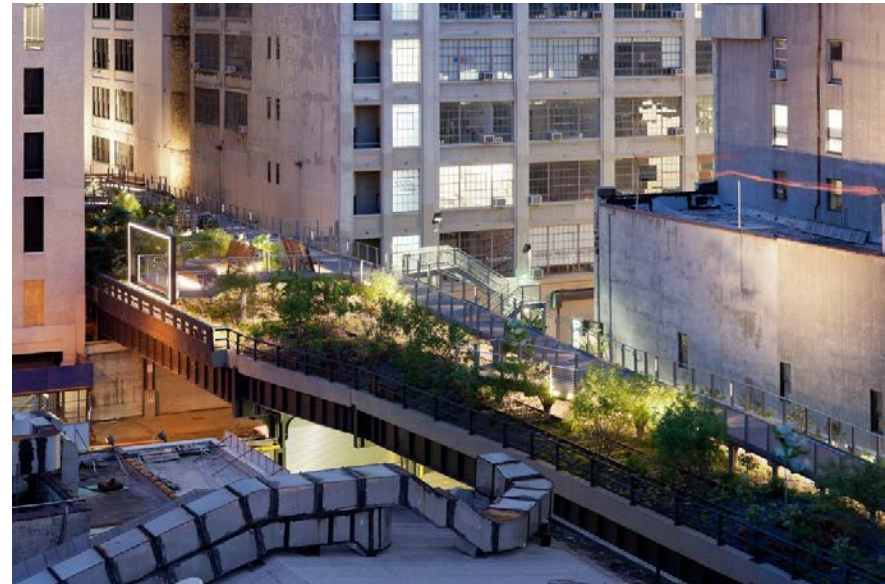
Figura 76: A integração entre a vegetação e o passeio.



Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>

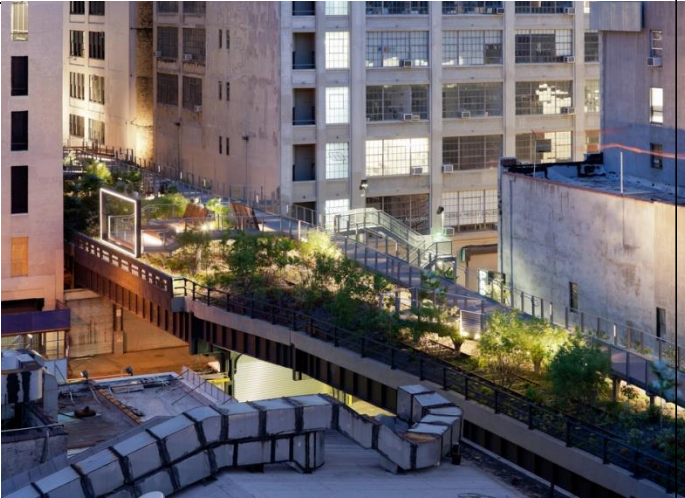
O projeto *High Line Park* será usado, portanto, como referência para a proposta de intervenção na área da Estação Ferroviária de Dracena por reabilitar e preservar um elemento tão importante para o desenvolvimento da cidade de Nova Iorque e reinseri-lo no contexto urbano de forma que a população o reconhecesse e se apropriasse do espaço. Outro fator de escolha que não pode ser deixado de lado é, além do valor histórico, o valor artístico de tal projeto, que não apenas dá significado a um espaço antes esquecido como também promove o embelezamento da área urbana em que se insere (Figura 77).

Figura 77: Imagem do *High Line Park*.



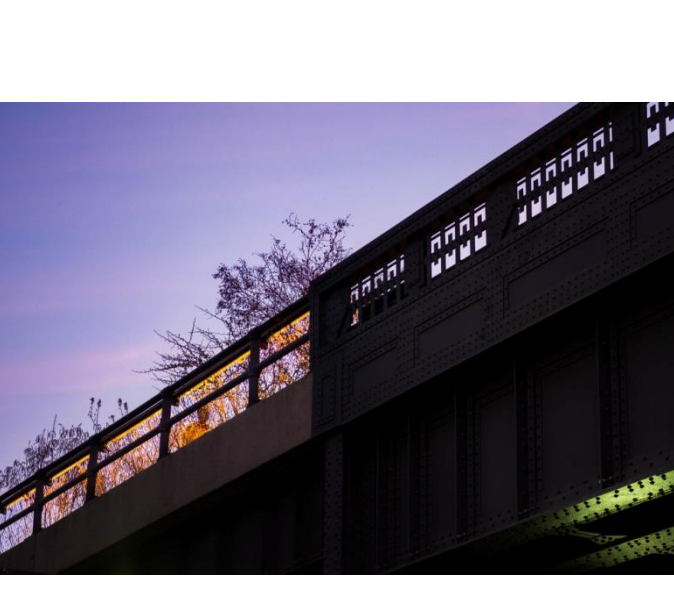
Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>

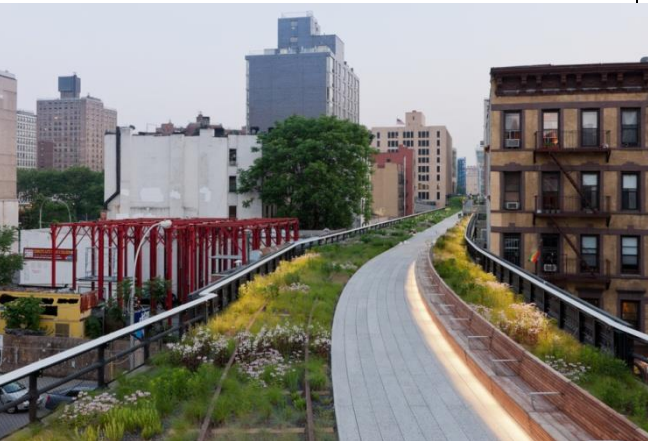
A seguir serão apresentadas algumas matrizes de análise projetual para que daí surjam diretrizes projetuais para a elaboração da proposta de intervenção na área da Estação Ferroviária de Dracena.

	Implantação/entorno	Implantação	Uso
ANTIGO			
ATUAL			
TEXTO	Localizado na parte Oeste de Manhattan (West Side), na cidade de Nova Iorque. O <i>High Line</i> é linha férrea elevada, construída em 1934 e desativada em 1980. Até o final dos anos 90 encontrava-se abandonada e degradada.	A partir da criação da fundação “Amigos do <i>High Line</i> ”, chamou-se a atenção para o problema e a vontade de revitalizar o espaço que já havia sido tão importante em outras épocas. Um concurso público é lançado para a elaboração do projeto.	A proposta transformaria a antiga linha férrea em um parque, de forma que a população se apropriasse do espaço, trazendo vida para o lugar. O projeto é uma colaboração dos escritórios James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro, Piet Oudolf.

	Vista externa 1	Vista externa 2	Vista externa 3	Vista Externa 4
ANTIGO				
ATUAL				
TEXTO	O <i>High Line</i> foi implantado na década de 30 como tentativa de resolver o problema de acidentes que tal região sofria. A partir de então o transporte de mercadorias e produtos industriais seriam feitos através do <i>High Line</i>, visto que este se conectava diretamente com os armazéns, indústrias e fábricas, de modo que os comboios chegassem no interior dos edifícios para descarregar os produtos. Quando desativado na década de 80, o <i>High Line</i> passa a representar um espaço degradado e sem função, apenas denegrindo a paisagem e representando uma cicatriz na malha urbana.			

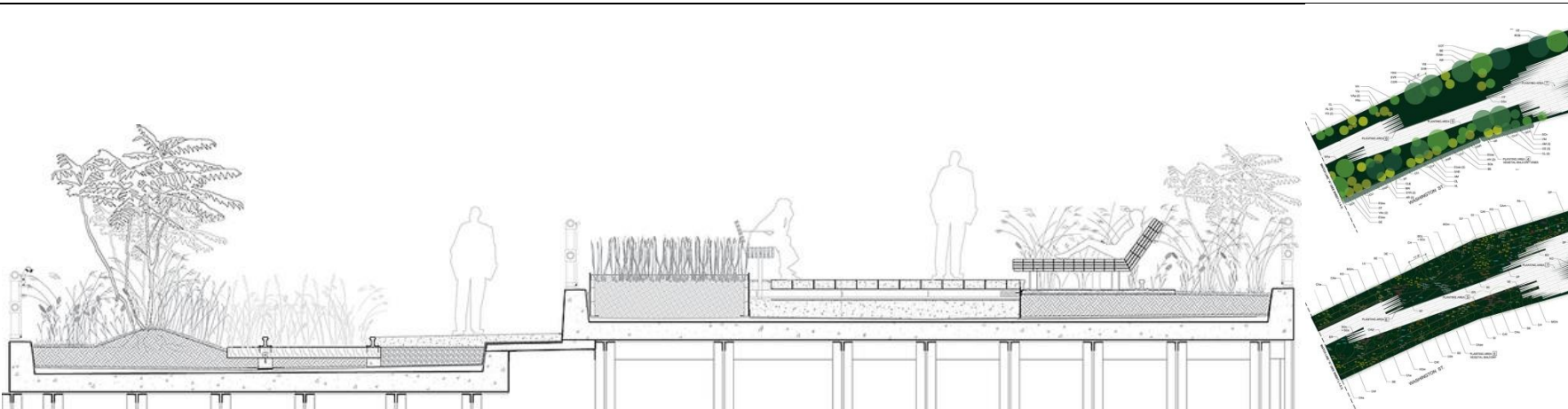
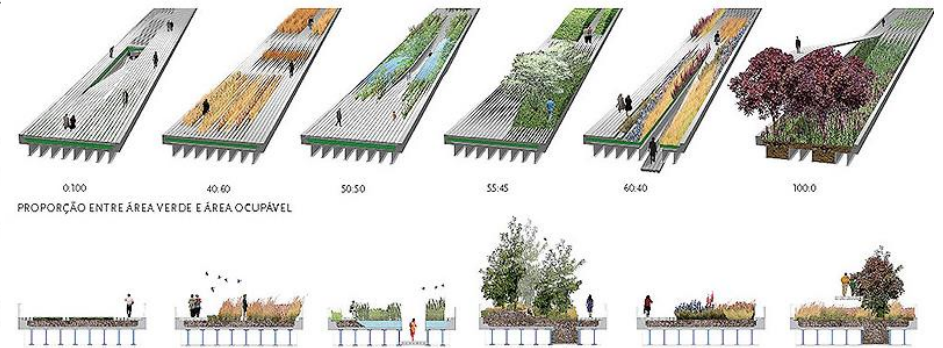
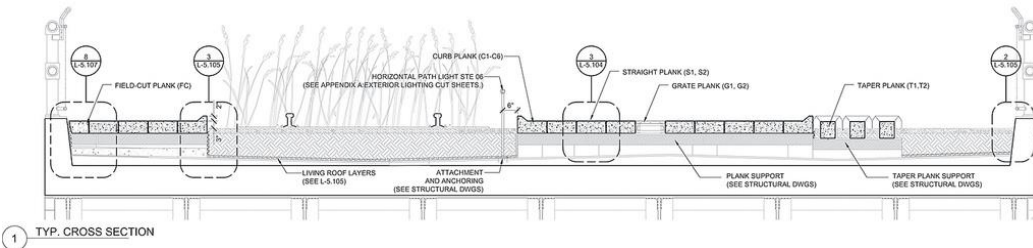
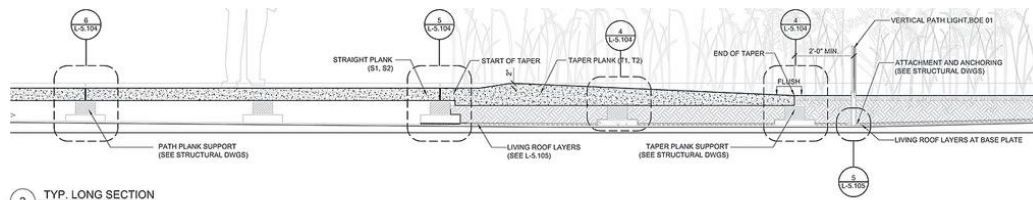
	Externo/interno 1	Externo/interno 2	Externo /interno 3
ANTIGO			
ATUAL			
TEXTO	O extenso paisagismo foi pensado em função da vegetação que havia crescido nos meandros dos trilhos, fruto do abandono. Após o término das duas primeiras fases do projeto de reabilitação do <i>High Line</i>, já pode-se observar a grande valorização ocorrida nos quase 2,5 km por onde o elevado passa. Edifícios que antes eram galpões industriais, armazéns ou fábricas, passam a ser galerias de arte e restaurantes. A valorização da área não se dá apenas pelo grande fluxo de pessoas que utilizam o parque e a fama que o projeto conquistou, mas também pela implantação de edifícios imponentes projetados por arquitetos de renome, como Jean Nouvel, Frank Ghery e Renzo Piano, promovendo processos de gentrificação e modificando o entorno que agora passa a ser preenchido com arranha-céus.		

Intervenção(antigo/novo)	Materia original	Valor Histórico
		
		
A intervenção do novo no antigo teve a preocupação de respeitar a história do elevado, deixando seus trilhos à mostra durante todo o percurso e valorizando a vista dos bairros pelos quais passa, uma vez que estes tiveram grande importância no desenvolvimento do <i>West Side de Manhattan</i> e devem ser valorizados. Os dormentes estavam danificados e foram trocados para que pudessem suportar os trilhos de ferro. A estrutura do elevado, toda em ferro, segue o estilo arquitetônico característico do patrimônio ferroviário e industrial, o Art-Déco e, portanto, foi preservada, sendo realizada apenas a manutenção necessária e a troca da pintura a base de chumbo por uma não tóxica.		

Valor Artístico	Distinguibilidade	Distinguibilidade O antigo
		
		O novo 
O projeto valoriza as vistas, possibilitando ao usuário a contemplação das paisagens e observação do cotidiano nova-iorquino. Para tal foram desenvolvidos mobiliários com design extremamente interessantes.	Os trilhos, que permanecem por todo o parque com a vegetação crescendo entre eles, e o piso de concreto, representam um material contemporâneo, deixando claro a diferença entre o novo e o atual.	A utilização do vidro entre o parapeito de ferro feito em estilo Art-Déco para a instalação de um mirante, também proporciona o claro contraste e fácil detecção entre o novo e o antigo.

Restituição	Reversibilidade	Restauração
		
		
O projeto restitui, totalmente, o tipo de uso do <i>High Line</i>, originalmente destinado ao transporte de cargas entre os três bairros pelos quais passava e, hoje, constitui-se de um parque urbano, onde ocorrem múltiplos usos, como contemplação, prática de esportes, lazer e etc...	A reversibilidade do novo para o original é possível a partir do tipo de instalação dos pisos - placas de concreto – que depositam-se entre os trilhos e podem ser retirados facilmente. O desenho do piso possibilita notar os trilhos em toda a extensão do <i>High Line Park</i>.	O material apoiado na estrutura – trilhos, cascalho, terra e uma camada de concreto – foi retirado, impermeabilizado, drenado e restaurado. O parapeito de ferro, em estilo Art-Déco teve sua pintura e também foi restaurado.

Análise Gráfica



A preocupação em deixar a mostra o antigo fica clara neste corte, pois deixa os trilhos intactos, com os novos elementos se dispondo na extensão do parque a partir do posicionamento dos trilhos. As placas de concreto utilizadas para configurar o novo piso também podem ser observadas neste desenho técnico, assim como a rica vegetação e os mobiliários desenvolvidos para promover a apreciação da paisagem e a permanência da população nestes espaços.

Este projeto também se preocupa com a sustentabilidade e apresenta área verde, na maioria dos trechos, como pode ser observado na imagem, superior a área ocupável. A requalificação do *High Line* possui um extenso projeto de paisagismo, onde foram implantados mais de 210 tipos diferentes de vegetação.

5.2 MUSEU DO PÃO

Ficha técnica:

Arquitetos: Escritório Brasil Arquitetura – Francisco Fanucci e Marcelo Ferraz

Ano: 2007

Localização: Ilópolis - RS

Área edificada: 330 m² de construção nova e 200 m² de área restaurada.

Área do terreno: 1000 m²

Materialidade: Concreto e madeira

Estrutura: Concreto.

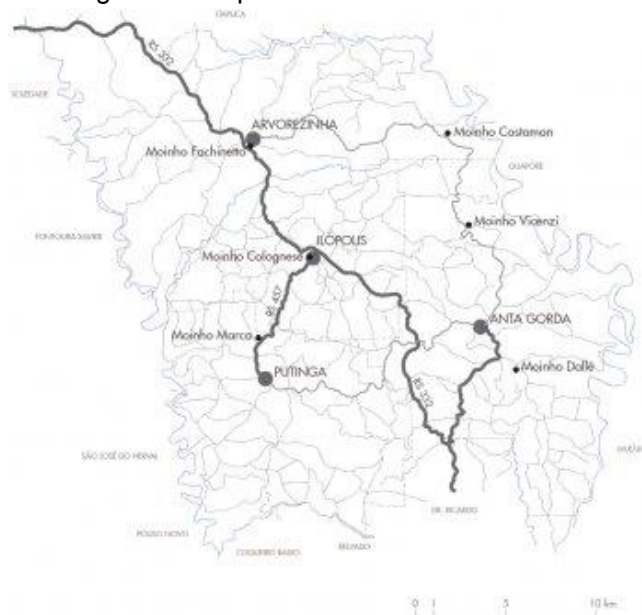
O Museu do Pão é fruto da intervenção realizada pelo escritório Brasil Arquitetura no antigo Moinho Colognese, localizado na cidade de Ilópolis na região do Alto Taquari, que é repleta de exemplares semelhantes. Em virtude do abandono em que se os moinhos da região se encontravam, a pesquisadora Judith Cortesão fundou a Associação dos Amigos dos Moinhos na tentativa de preservá-los. Criou-se, portanto, uma rota turística denominada Caminho dos Moinhos (Figura 79), de forma que fossem restaurados e integrados a um circuito turístico cultural todos os exemplares que se situassem ao longo desta rota.

Figura 78: Localização do Museu do Pão.



Fonte: Google Maps – editado pela autora.

Figura 79: Mapa do Caminho dos Moinhos.



Fonte: <http://jeitinhodeboneca.blogspot.com/2010/04/um-caminho-para-as-ferias-de-inverno.html>

O primeiro ponto do Caminho dos Moinhos é o Moinho Colognese que, segundo os autores do projeto, é datado do começo do século passado e construído totalmente em madeira araucária por uma família imigrante da Itália (Figura 80). Ainda conforme os autores do projeto, Marcelo Ferraz e Francisco Fanucci, para que o restauro patrocinado pela

Nestlé fosse realizado, foram comprados o moinho e seu terreno.

O projeto de restauro do Moinho Colognese inclui a retomada do seu uso original – possível devido à restauração de seu maquinário original (Figura 81) - e a instalação da bodega (cafeteria). Criaram-se dois anexos que abrigam a escola de panificação e o Museu do Pão (Figuras 82,83 e 84).

Figura 80: O Moinho Colognese antes do restauro.



Fonte: <http://jeitinhodeboneca.blogspot.com/2010/04/um-caminho-para-as-ferias-de-inverno.html>

Figura 81: O maquinário original após sua recuperação.



Fonte: http://www.archdaily.com.br/wp-content/uploads/2011/11/1513864161_-mg-798interpolada.jpg

Figura 82: Bodega.



Fonte: <http://ambienteprojeto.com/wp-content/uploads/2011/05/Museu-do-P%C3%A3o5.jpg>

Figura 83: Os dois novos anexos que se interligam através de uma passarela.



Fonte: <http://ambienteprojeto.com/wp-content/uploads/2011/05/Museu-do-P%C3%A3o10.jpg>

Figura 84: O Moinho Colognese, os novos anexos e os caminhos criados.



Fonte:

<http://www.brasilarquitectura.com/projetos.php?mn=6&img=001&bg=dwg&mn2=92>

De acordo com Fernandes (2011), o projeto tem a preocupação de estabelecer uma ligação entre o novo e o antigo através do uso da madeira araucária, material de construção original do moinho. Os novos edifícios possuem diversos elementos feitos em araucária, como os painéis móveis das fachadas, os capitéis de seus pilares, a passarela

que estabelece sua ligação e a alusão a tábuas de madeira no concreto utilizado (Figuras 85, 86 e 87).

Figura 85: Os capitéis dos pilares e os painéis deslizantes da fachada feitos em madeira.



Fonte:

<http://www.brasilarquitectura.com/projetos.php?mn=25&mn2=92&img=03&bg=img>

Figura 86: A passarela feita em madeira.



Fonte: <http://ambienteprojeto.com/wp-content/uploads/2011/05/Museu-do-P%C3%A3o7.jpg>

Figura 87: A aparência de madeira no concreto utilizado nos anexos.



Fonte: HIGASHI (2011)

A madeira que pôde ser aproveitada no moinho foi mantida para simbolizar a passagem do tempo – a pátina. O que não pôde ser reaproveitado foi substituído. A diferença na coloração entre a madeira original e a nova utilizada na intervenção deixa clara a percepção entre o novo e o antigo (Figura 88).

Figura 88: A diferença de coloração entre a madeira original e a utilizada no restauro.



Fonte: http://www.archdaily.com.br/br/01-8579/museu-do-pao-moinho-colognese-brasil-arquitetura/1899783130_nk19428/

A utilização de materiais contemporâneos como o concreto e o vidro nos novos edifícios possibilita a distinguibilidade entre o antigo, edificado em madeira, e o novo (Figura 89). A intervenção se dá de modo sutil, com os novos edifícios apresentando um gabarito mais baixo em relação ao moinho. De acordo com SERAPIÃO (2008), “os

volumes novos são elevados do solo, apresentando a mesma cota interna do piso do moinho. Assim, os arquitetos conceberam um passeio arquitetônico que contorna todo o conjunto”. (Figura 90).

Figura 89: A diferenciação entre o antigo e o novo através dos materiais.



Fonte: <http://usuarq.blogspot.com.br/2008/04/museu-do-po-ilpolis-rs.html>

Figura 90: A diferença de altura e a passarela que integra o conjunto.



Fonte: <http://ambienteprojeto.com/wp-content/uploads/2011/05/Museu-do-P%C3%A3o14.jpg>

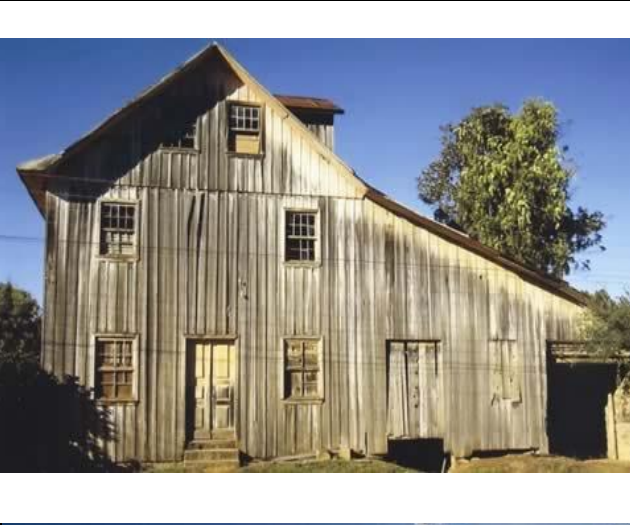
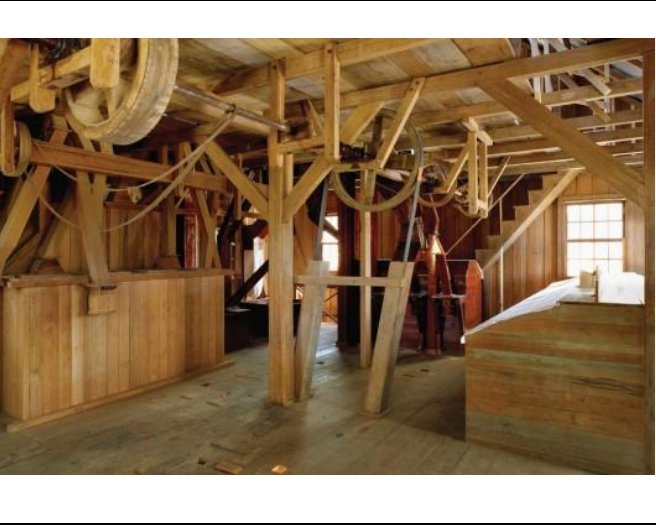
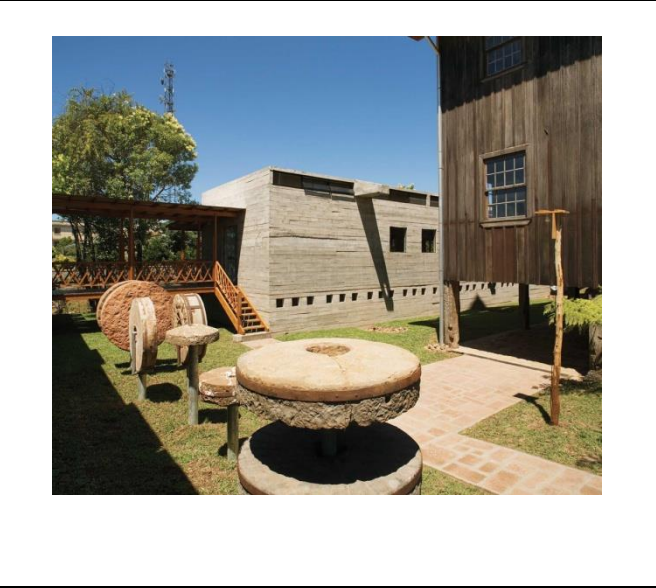
Segundo FERNANDES (2011), “Acreditamos que nesta obra a arquitetura cumpre seu nobre papel de renovação cultural, protagonizando o reencontro da comunidade local com sua história, agora em novas bases de sonhos e utopia: arquitetura de raízes e antenas”.

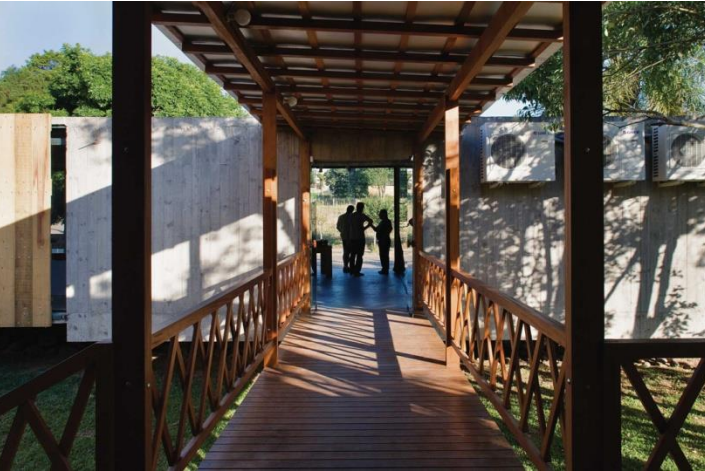
A seguir é apresentada a matriz de análise do projeto do Museu do Pão para que auxilie na definição das diretrizes projetuais da proposta que será elaborada neste trabalho final de graduação para a área da Estação Ferroviária de Dracena.

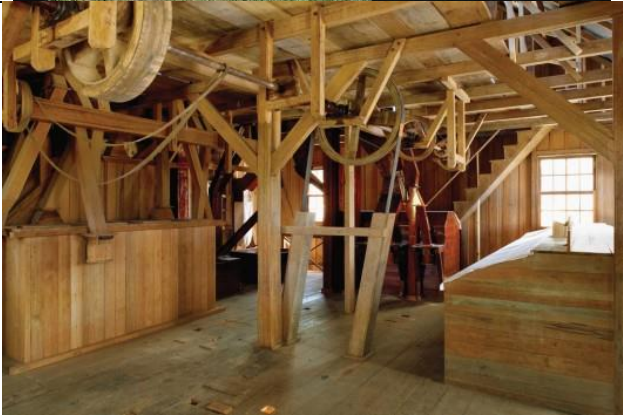
	Implantação/entorno	Uso
A N T I G O		
A T U A L		
T E X T O	Localizado na cidade de Ilópolis, Rio Grande do Sul, o Museu do Pão faz parte da rota turística Caminho dos Moinhos, que se constitui de mais de cinco exemplares que representam a história da imigração italiana no Brasil. Ilópolis é uma pequena cidade, o que faz com que o Museu se destaque na paisagem.	O moinho Colognese, construído em 1930, encontrava-se abandonado desde os anos 90. Após o restauro o moinho passou a receber o uso original e uma cafeteria (bodega). Os prédios novos abrigam a escola de panificação e sala de exposições com auditório.

	Vista Externa			
ANTIGO				
ATUAL				
TEXTO	O moinho encontrava-se abandonado desde os anos 90 e extremamente deteriorado, como pode ser observado na primeira imagem. Após a intervenção, não apenas fez-se o restauro como também foram adicionados dois anexos ao moinho, que interferem de forma sutil na paisagem, fazendo com que o moinho continue sendo o prédio principal.			

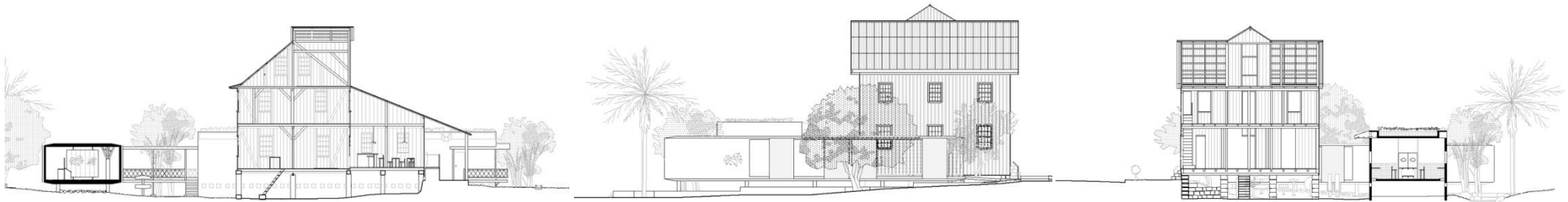
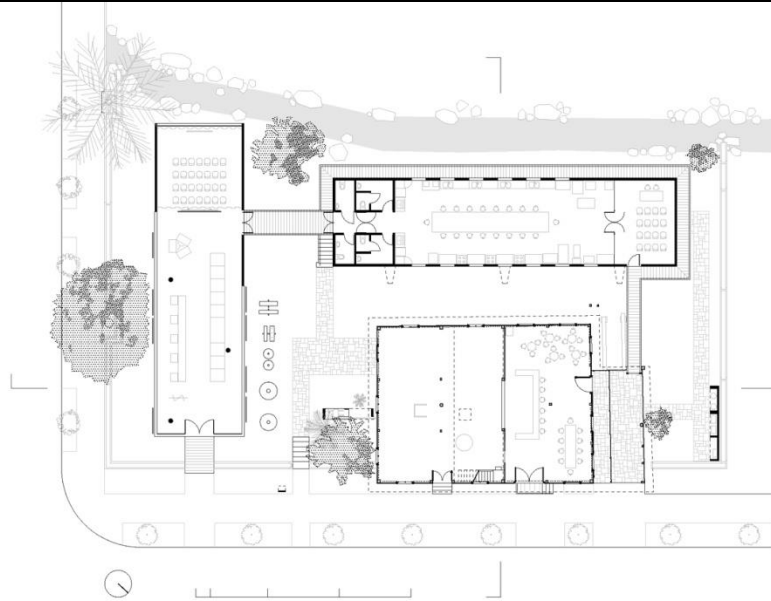
	Interno/Externo	
ANTIGO	 	
ATUAL	  	
TEXTO	O Moinho Colognese, abandonado e degradado desde os anos 90, começa a ser restaurado no ano de 2007. O prédio do moinho volta a receber seu uso original e também passa a abrigar as instalações de uma cafeteria (bodega). O projeto também inclui a criação de dois anexos, construídos em concreto aparente, que passam a abrigar a escola de panificação e a sala de exposições com auditório.	

Intervenção Antigo/Novo	Matéria Original	Valor Histórico
		
		
O edifício do Moinho foi transformado em um museu e voltou a funcionar como um moinho com o maquinário utilizado na época. A parte anexa do moinho, de um pavimento, é utilizada como padaria, bar e café. Toda a edificação foi restaurada. As partes em madeira que não puderam ser tratadas e reaproveitadas foram substituídas por madeiras novas. Os espaços internos foram reconstituídos na sua configuração original. A intervenção do novo no antigo é sutil, respeitando um gabarito mais baixo em relação ao do moinho para que este continuasse se destacando, fazendo com que os anexos fossem “descobertos” durante o percurso definido pelas passarelas.		

Valor Artístico	Distinguibilidade	Reversibilidade
		
		
A distinguibilidade entre o novo e o antigo é possível devido aos materiais contemporâneos empregados no restauro, o concreto e o vidro, que são aplicados nos novos edifícios, promovendo a diferenciação entre o que é original e o que é resultado da intervenção. As madeiras novas utilizadas no restauro do moinho também podiam se diferenciavam do antigo, devido a cor que a araucária apresenta. O projeto de restauro possibilita a reversibilidade, de forma que os edifícios novos ligam-se ao antigo apenas por passarelas, não fazendo parte da estrutura do moinho.		

Reconstrução	Restauração
	
	
Reconstrução apenas do que não pôde ser reaproveitado, como uma grande parte do madeiramento original do Moinho Colongnese.	O restauro crítico promoveu a diferenciação entre o novo e o velho, como pode ser observado na primeira imagem, a partir do contraste entre as cores da madeira nova e a original e o emprego de materiais contemporâneos. O maquinário original do moinho foi restaurado para que pudesse ser reutilizado.

Análise Gráfica



Na planta baixa pode ser observada distribuição dos novos anexos em relação ao moinho, cuja ligação se dá através de passarelas. Os cortes nos permitem averiguar o respeito ao gabarito do moinho, de forma que este sempre seja visto primeiro e seus anexos sejam descobertos pelo espectador sempre depois. Dessa forma garante-se a valorização do patrimônio histórico.

5.3 CENTRO CULTURAL DE ARARAS

Ficha técnica:

Arquiteto: escritório de arquitetura AUM Arquitetos

Ano: 2003 (projeto) 2009 (construção)

Local: Araras – SP

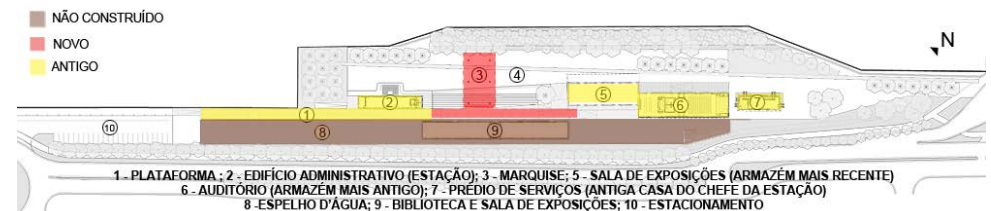
Localizado na cidade de Araras – SP, o Centro Cultural de Araras é fruto de um concurso nacional de projetos para o restauro da Estação Ferroviária, construída em 1882 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro que se encontrava abandonada e em estado de degradação desde a década de 1980 (Figura 91). O complexo engloba a estação ferroviária, plataforma de embarque, a casa do chefe da estação e alguns armazéns, além de uma nova edificação para atender às necessidades do programa (não construída) e a adição de uma marquise que amplia a plataforma da antiga gare (Figura 92).

Figura 91: O prédio da estação deteriorado.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/02.jpg>

Figura 92: O complexo da Estação Ferroviária de Araras: seus edifícios originais e as novas edificações.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/02.jpg> -
Imagem editada pela autora

A intervenção, realizada pelo escritório AUM Arquitetos, recuperou e valorizou a história de cada um dos

edifícios, promovendo o restauro de seus elementos e adicionando novos elementos necessários à mudança de uso. Os novos itens utilizados na intervenção são materiais contemporâneos, como o aço corten, para a clara diferenciação entre o antigo e o novo e para fazer alusão aos vagões que um dia circularam pelos trilhos (Figura 93). Os autores do projeto afirmam no memorial descritivo que a intervenção no conjunto existente teve como objetivo resgatar e valorizar as características históricas de cada construção, através da restauração de seus elementos construtivos e da inserção de novos atributos relativos à mudança de uso. Os novos itens incorporados ao patrimônio são característicos da contemporaneidade. Assim reforçamos a distinção entre a intervenção e a originalidade do conjunto.

Figura 93: O aço corten demarcando os novos elementos.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/13.jpg>

O armazém mais novo, construído em 1920 e com pé direito de 4,80 metros, tornou-se o salão de exposições (Figura 94). Adjacente a ele, o armazém mais antigo tornou-se o auditório, que comporta 175 pessoas (Figura 95). A antiga casa do chefe da estação tornou-se o prédio de serviços para o Centro Cultural (Figura 96).

Figura 94: Sala de Exposições como novo uso para o armazém.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/20.jpg>

Figura 95: Auditório/teatro como novo uso para o armazém mais antigo.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/18.jpg>

Figura 96: A antiga casa do chefe da estação.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/14.jpg>

De acordo com o memorial descritivo apresentado pelo escritório AUM Arquitetos, a plataforma da estação foi ampliada a partir da implantação de uma marquise de concreto, estrutura neutra que atua como conector, valorizando as edificações históricas, criando novos espaços de convívio e relacionando os espaços internos e externos (Figura 97). Ainda de acordo com o memorial descritivo, a gare existente, com 120 metros de comprimento, teve seus

pilares de ferro fundido restaurados e reproduzidos, assim como a maior parte da estrutura em madeira, que precisou ser substituída.

Figura 97: A marquise como estrutura conectora e criadora de espaços de convívio.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/> - imagem editada pela autora

O prédio administrativo teve seu interior totalmente modificado para receber o novo uso. A retirada do forro de madeira proporcionou um pé direito mais alto que revelasse as tesouras originais feitas em ferro. Os caixilhos originais também foram substituídos por exemplares feitos em aço com características contemporâneas e desenho simples, a fim de promover a clara diferenciação entre o antigo e o novo, conforme a postura de restauro adotada como partido arquitetônico: o restauro crítico.

O armazém mais novo, que agora abriga a sala de exposições, teve suas características originais preservadas e valorizadas. Resquícios das portas originais permitiram sua reprodução e os novos exemplares não receberam revestimento algum para que ficasse clara a diferenciação entre as épocas. A separação entre o reboco original e o utilizado na intervenção também promove tal diferenciação, que é destacada pela iluminação.

O armazém mais antigo era feito de tijolos aparentes e alguns trechos de sua alvenaria estavam deteriorados devido à falta de conservação (Figura 98). O projeto de restauro,

portanto, utiliza tijolos remanescentes da fundação para substituir a alvenaria que estava deteriorada (Figura 99). Suas treliças foram preservadas e algumas reconstruídas em aço. Os caixilhos, assim como na sala de exposições, foram substituídos por elementos de aço.

Figura 98: Os antigos armazéns antes do restauro.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/02.jpg>

Figura 99: Fachada da Sala de Exposições em tijolos aparentes.



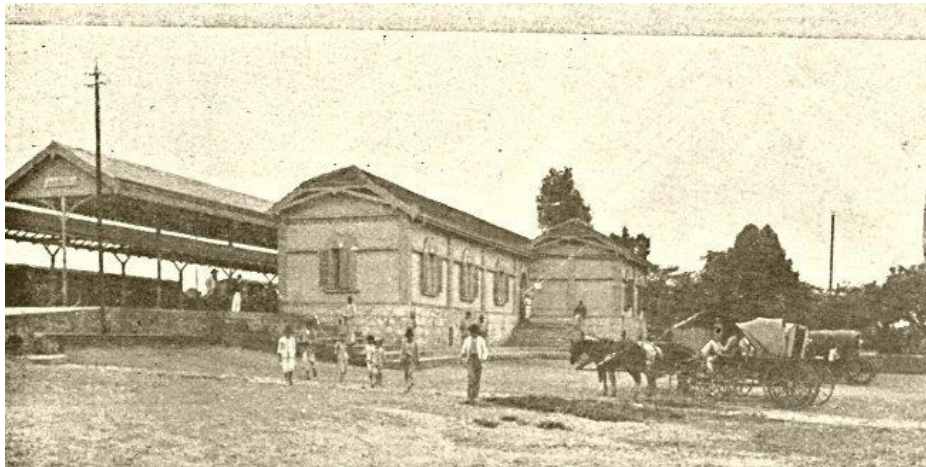
Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/17.jpg>

Os arquitetos responsáveis pelo restauro (AUM ARQUITETOS), afirmam no memorial descritivo que a antiga casa do chefe da estação era o edifício que se encontrava em melhor estado de conservação. A intervenção consistiu em resgatar a aparência original de suas fachadas através da recuperação do revestimento de sua alvenaria e da cópia fiel de seus elementos de vedação, como as portas e janelas (Figura 100).

Figura 100: A antiga casa do chefe da estação.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/14.jpg>

	Implantação/entorno	Uso
A N T I G O		
		
T E X T O	Localizado na cidade de Araras – SP, o Centro Cultural de Araras é fruto de um projeto de restauro da Estação Ferroviária, construída em 1882. Encontra-se isolada da cidade e faz divisa com o complexo industrial da Nestlé.	Construída em 1882 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estação Ferroviária funcionou até o final da década de 1980, quando os trens deixaram de circular. Em 2007 iniciam-se as obras de reabilitação, terminadas em 2009, transformando o conjunto da estação ferroviária em um centro cultural.

	Vista Externa		
A N T I G O			
A T U A L			
T E X T O	O conjunto da estação ferroviária encontrava-se em processo de degradação e abandono desde o final dos anos 80. A intervenção não apenas realizou o restauro como também foi adicionado um novo elemento: a marquise de concreto na plataforma de embarque. O complexo engloba a estação ferroviária, plataforma de embarque, a casa do chefe da estação e alguns armazéns e a marquise que amplia a plataforma da antiga gare.		

	Interno/Externo		
A N T I G O			
A T U A L			
T E X T O	Todo o conjunto da Estação Ferroviária de Araras encontrava-se em estado de ruína. O projeto de restauro intervém nas edificações do conjunto e implanta novos usos, além de construir uma marquise que amplia a plataforma de embarque e cria novos espaços de convívio. Os armazéns passam a abrigar a sala de exposições e o auditório; a antiga residência do chefe da estação torna-se o prédio de serviços e a antiga estação transforma-se na administração do centro cultural.		

Intervenção Antigo/Novo	Matéria Original	Valor Histórico
		
		
A intervenção, realizada pelo escritório AUM Arquitetos, recupera e valoriza a história de cada um dos edifícios, respeita a matéria original, restaura e adiciona novos elementos necessários à mudança de uso. O projeto de restauro obedece às diretrizes do restauro crítico, diferenciando o antigo do novo.		

Valor Artístico	Distinguibilidade	Reversibilidade
		
		
Seguindo as diretrizes do restauro crítico, o projeto de restauro diferencia o original do que é novo através do desenho simples dos novos elementos e da utilização de materiais contemporâneos, como o concreto, utilizado na marquise, e o aço corten, utilizado na caixilharia do prédio administrativo e no fechamento das antigas aberturas do edifício em que se instalou o auditório. No prédio da sala de exposições, o reboco original diferencia-se do aplicado no restauro. O projeto de restauro garante a reversibilidade do novo para o original, uma vez que os novos elementos não alteraram a originalidade arquitetônica do conjunto ferroviário de Araras.		



6 DIRETRIZES PROJETUAIS

A área da Estação Ferroviária de Dracena e seu conjunto são patrimônios urbanos e arquitetônicos de interesse de preservação. Portanto, as intervenções propostas respeitarão e preservarão seu caráter histórico. Dessa forma, afirmar a importância histórica do conjunto é tão importante quanto a preservação de suportes materiais da memória do lugar.

Os projetos escolhidos como referências definem as diretrizes projetuais deste trabalho, tanto na relação entre o novo e o antigo quanto na adequação do patrimônio para os novos usos propostos.

A relação entre o novo e o antigo pode ser observada no projeto do Museu do Pão, uma vez que as adaptações necessárias ao novo uso, como a instalação da bodega e a criação de anexos, respeitam a edificação original e ressaltam seu valor histórico.

O mesmo acontece no Centro Cultural de Araras, onde coberturas e percursos levam o visitante a descobrir os edifícios antigos. Neste projeto também é possível observar a adequação necessária ao novo uso que

recebeu, como o auditório e o café instalados em um dos galpões.

No projeto do parque linear *High Line*, os trilhos foram mantidos em algumas partes, de forma que a memória do uso original e do passado daquele local fosse preservada. A restauração dos gradis, mantendo o seu desenho original, também exalta o passado e a memória do espaço revitalizado. Locais de contemplação permitem que o indivíduo aprecie a vista do entorno do *High Line*. Acessos estratégicos permitem a integração do parque elevado com o restante da malha urbana.

Todos os projetos utilizados como referências foram elaborados preservando o caráter histórico do lugar, promovendo a clara distinção entre a matéria original e as adaptações necessárias para a reinserção do edifício histórico no contexto contemporâneo. Dessa forma, as intervenções propostas na área da Estação Ferroviária de Dracena também adotarão esses princípios projetuais, tanto na criação de um novo anexo e adaptações no prédio da estação, quanto na criação de um parque linear no leito férreo como forma de integrar a área de estudo com o restante da cidade.

6.1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

O prédio da Estação Ferroviária abrigará a sede da Secretaria Municipal de Cultura, e para tanto, serão necessárias adaptações para que o espaço esteja apto à tais funções.

Juntamente com a função de governo, será instalada a Biblioteca Municipal e, portanto, será necessária a criação de um novo edifício anexo à Estação. O terreno escolhido para esta implantação situa-se em frente à entrada da Estação (Figura 101).

Para que fosse possível a integração entre o novo anexo e o prédio antigo, a Rua Martin Afonso será interrompida e se transformará em um calçadão e praça, de forma a dar unidade aos edifícios, impedir a circulação de automóveis e promover o encontro das pessoas (Figura 101).

Duas passarelas independentes do conjunto original, próximas a plataforma de embarque, foram criadas para guiar os fluxos de maneira que o indivíduo possa contemplar todo o conjunto, tanto os edifícios antigos

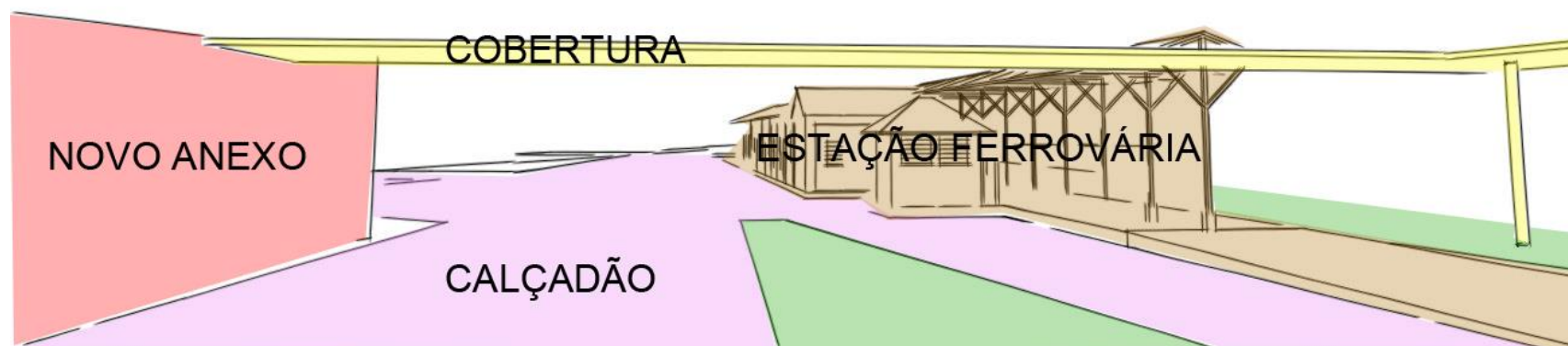
quanto o novo anexo. Para que o fluxo siga o percurso das coberturas, foi proposto um paisagismo ao redor do prédio da Estação Ferroviária (Figura 101). Tais coberturas guiarão os percursos realizados tanto no sentido da linha férrea quanto no sentido transversal a ela, realizado pelos moradores dos bairros adjacentes (Figuras 101, 102 e 103).

Figura 101: Esquematisação das diretrizes projetuais.



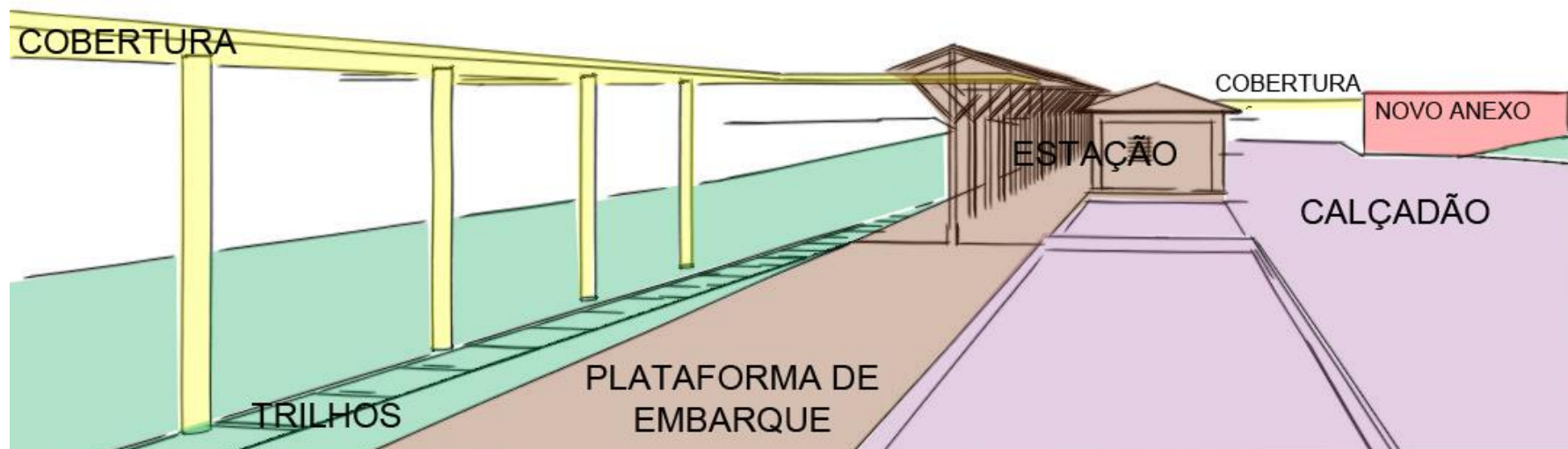
Fonte: Base cartográfica adquirida na Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

Figura 102: Cobertura interligando o Novo anexo ao conjunto da Estação Ferroviária.



Fonte: Imagem elaborada pela autora, 2014.

Figura 103: Cobertura independente e sua relação com a plataforma de embarque.



Fonte: Imagem elaborada pela autora, 2014.

6.2 PARQUE LINEAR

No leito férreo será proposto um parque linear, que se estenderá desde a Avenida José Bonifácio até a Rua Almirante Barroso. Este parque se dividirá em três setores: o setor de atividades esportivas, de livre apropriação, situado defronte à Estação Ferroviária e outro setor destinado à contemplação. (Figura 104).

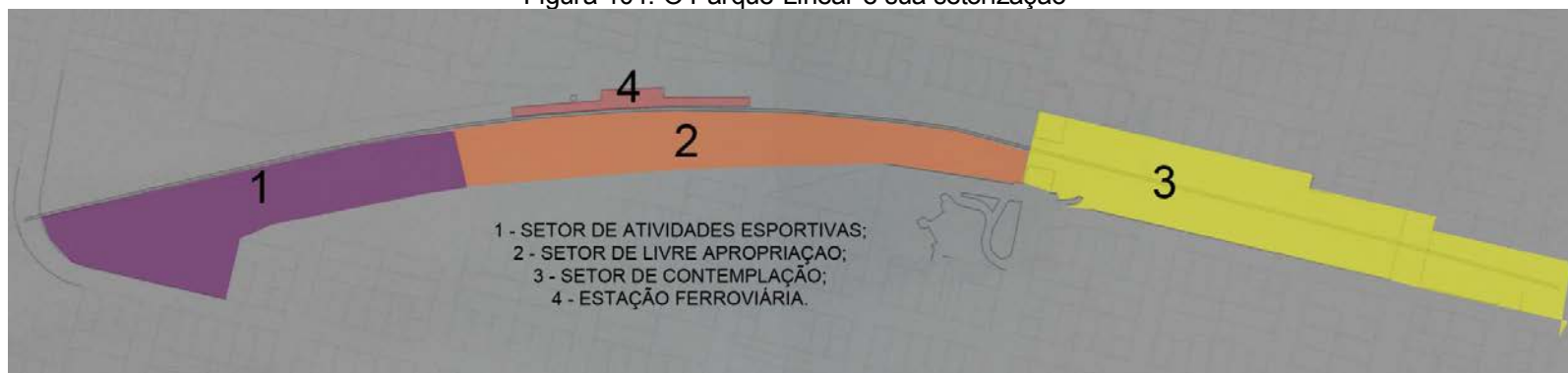
O setor esportivo contará com quadras poliesportivas e de voley de areia, pista de corrida e A.T.I. Nesta área serão necessárias vestiários e bebedouros (Figura 105).

Para o setor de contemplação será proposta a instalação de bancos e decks onde as pessoas possam permanecer para ler, apreciar a paisagem, encontrar com amigos e etc (Figura 106)...

A partir da observação do trajeto que os moradores dos bairros adjacentes realizavam na área de estudo, percursos foram definidos no projeto. Algumas partes do leito férreo apresentam desnível de cinco metros com as áreas à Sul. Dessa forma, será necessária a criação de

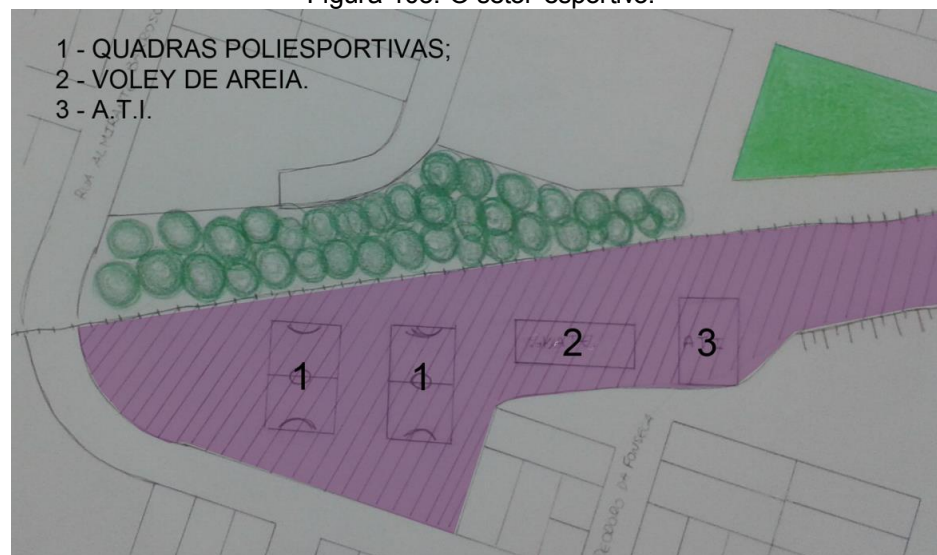
acessos, que se constituirão em escadas e rampas. Estes acessos serão interligados por decks e formaram uma unidade (Figura 107).

Figura 104: O Parque Linear e sua setorização



Fonte: Base cartográfica fornecida pela Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

Figura 105: O setor esportivo.



Fonte: Base cartográfica fornecida pela Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

Figura 106: Os percursos, acessos e a área destinada ao deck.



Fonte: Base cartográfica fornecida pela Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

Figura 107: Os percursos, acessos e a área destinada ao deck.



Fonte: Base cartográfica fornecida pela Prefeitura Municipal de Dracena e editada pela autora.

7 RESULTADOS FINAIS

7.1 O PROJETO

Além de considerar a preexistência do conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária e seu leito férreo, para a elaboração desse projeto foi essencial a análise dos percursos realizados pelos indivíduos que transitam pela área, seja no sentido da linha férrea ou perpendicular a esta.

Dessa forma, todo o projeto foi norteado pela definição de tais percursos, de maneira que não fosse alterado o que já era apropriado pela população.

A proposta final consiste na preservação da matéria original do prédio da Estação Ferroviária e também das adaptações necessárias para a instalação da Secretaria de Cultura e propor espaços para melhor desenvolvimento de atividades culturais que ali já ocorrem: aulas de capoeira e o ensaio da banda municipal.

Como dito anteriormente neste trabalho, a Biblioteca Municipal de Dracena encontra-se, atualmente, instalada na mesma edificação da Secretaria Municipal de Cultura, em precárias condições, sem espaço físico suficiente para

seu acervo e para a consulta aos livros. Dessa forma, esta proposta também engloba o projeto de uma nova sede para a Biblioteca Municipal, anexa a Estação Ferroviária.

O maior desafio foi promover a interligação da área estudada com o restante da malha urbana da cidade, visto que, atualmente, a linha férrea representa apenas um local de passagem e um obstáculo.

Apresentando um desnível de cinco metros de altura entre a linha férrea e os bairros à Sul, foram criadas passarelas para promover tal ligação. Feitas em estrutura de aço e piso composto de decks, tais plataformas encontram-se a seis metros de altura do chão e são acessadas através de plataformas elevatórias ou pelo *sollariun* criado na cobertura da biblioteca.

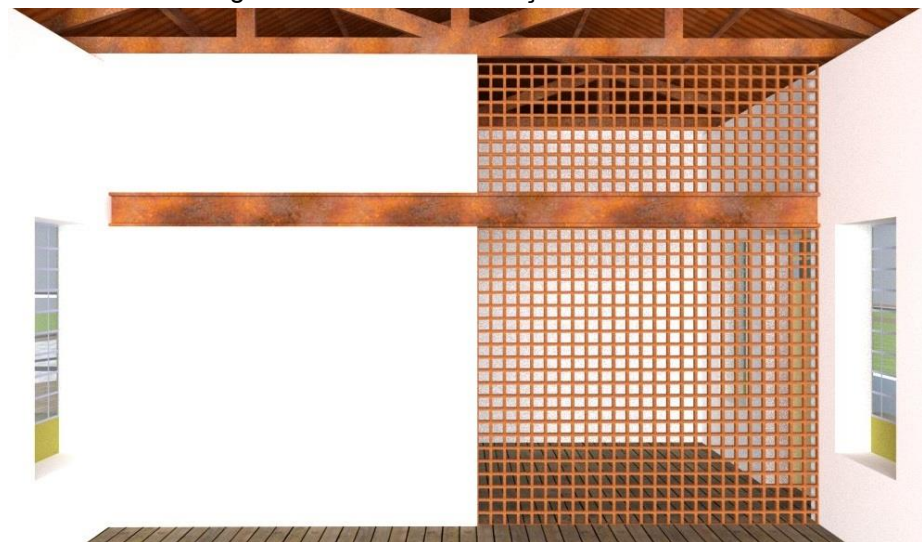
Também integra este projeto a criação de um Parque Linear no leito férreo, cujo desenho surge em função dos percursos preexistentes e possibilidade de conexão entre as diversas áreas promovidas pela criação das passarelas.

7.2 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

O projeto de requalificação da Estação Ferroviária deu-se em função do novo uso que recebe como Secretaria de Cultura e das adaptações necessárias para o perfeito desenvolvimento das atividades culturais que já funcionavam: aulas de capoeira e ensaios da banda municipal (Ver desenhos técnicos nos anexo).

Para que a matéria original fosse preservada e possibilitar a mínima intervenção no edifício, a construção de paredes foi realizada apenas das áreas molhadas, como banheiros e cozinha, com planta livre totalmente reversível ao original. Em todo o resto fez-se o uso de divisórias feitas de aço cortem, material amplamente utilizado em todo o projeto, pois segue o estilo das esquadrias existentes nas antigas bilheterias (Figura 108).

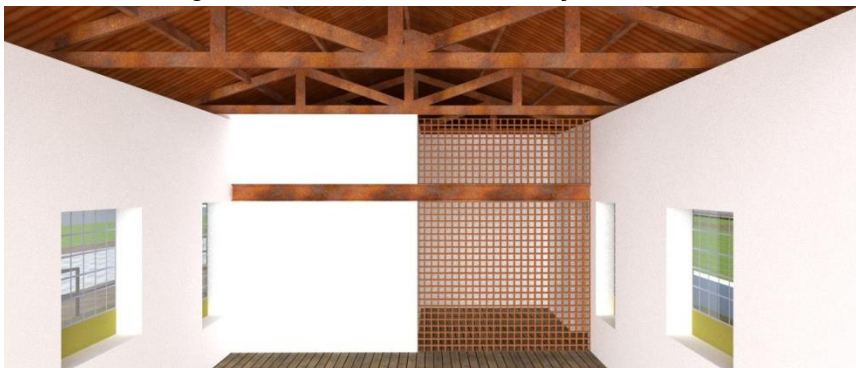
Figura 108: Divisórias de aço cortem.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

A cobertura com estrutura de madeira encontrava-se em péssimo estado de conservação, sendo refeito, portanto, agora utilizando o material aço cortem. O forro que compunha a cobertura também apresentava péssimas condições de seu estado de conservação e, desta forma, foi substituído por uma placa de aço cortem em algumas áreas e retirado em outras, expondo a nova cobertura (Figura 109).

Figura 109: Nova cobertura em aço cortem.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Pilares e vigas de aço cortem compõem o sistema estrutural de reforço, uma vez que a Estação Ferroviária apresenta estrutura com paredes auto portantes. Tais vigas e pilares realizam o travamento do edifício, ficando a mostra para que a distinção entre o antigo e o novo seja facilmente percebida (Figura 110).

Figura 110: Estrutura de reforço.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

A cobertura da plataforma de embarque e as esquadrias do edifício encontram-se em perfeito estado de conservação, portanto foram mantidos e conservados.

A pintura, atualmente composta pelas cores vermelha, amarelo e verde foi raspada até que as cores originais, bege e oliva, fossem encontradas.

Contornando o edifício da Estação Ferroviária foi implantado um tanque d'água, como resgate à memória de um mesmo tanque que fazia parte do projeto original da Praça Arthur Pagnozzi, marco urbano da cidade de Dracena, hoje descaracterizada. Sobre este tanque

implantou-se uma passarela composta por estrutura de aço e piso em *decks* de madeira, a qual realiza a ligação entre o prédio da estação e a praça implantada defronte à mesma. Este elemento encontra-se no mesmo nível da estação, respeitando a preexistência, e conecta-se com as plataformas elevatórias que dão acesso às passarelas (Figura 111).

Figura 111: Passarela conectora entre a estação e a praça e tanque d'água.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

O piso original, tábua corrida, encontrava-se em bom estado de conservação, portanto foi mantido, realizados apenas alguns reparos.

Para que o prédio da Estação Ferroviária ficasse interligado com o restante do conjunto e com a Biblioteca Municipal foi implantado, defronte à estação, uma grande praça, composta por percursos em *decks* de madeira e espaços pavimentados com blocos intertravados de concreto. Uma hierarquização de caminhos é realizada, de forma que o pedestre consiga distinguir os caminhos principais (2,50 metros de largura) dos secundários (1,20 metros de largura). A partir de tais caminhos, surgem espaços verdes que auxiliam à composição da paisagem, uma vez que a área é desprovida de vegetação. A vegetação varia entre Ipês amarelos e roxos, Jaboticabeiras, Palmeiras e arbustos (Figura 112).

Figura 112: Praça, percursos e paisagismo.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

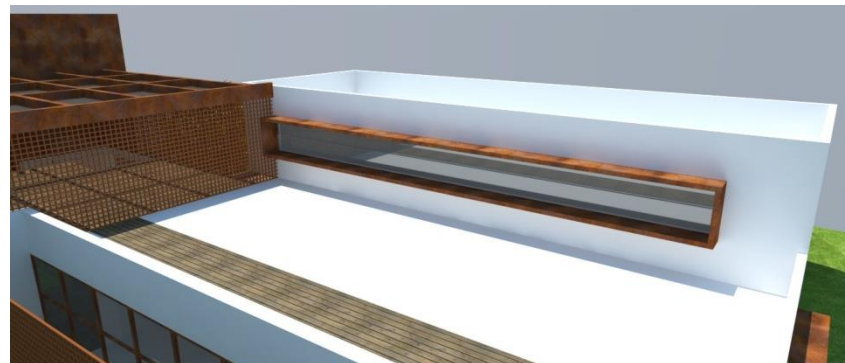
7.3 A BIBLIOTECA MUNICIPAL

Implantada em terreno próximo à Estação Ferroviária, a edificação foi destinada à Biblioteca Municipal, uma vez que esta encontra-se em péssimas condições de manutenção.

O projeto para a Biblioteca Municipal contempla um programa simples, composto por área administrativa, um auditório, sanitários, acervo e espaço de estudos. Através da planta livre consegue acomodar o acervo e os espaços para consulta e leitura que, nas instalações atuais, não existem. Além de espaços de estudo foram previstos também estações informatizadas, com computadores e acesso a internet.

De acordo com o desnível do terreno, de três metros de altura, foi possível elevar a área de estudos e, dessa forma, garantir ventilação permanente cruzada e iluminação através de uma abertura superior que se comunica com a cobertura da parte mais baixa da edificação (Figura 113).

Figura 113: Janela superior com ventilação permanente.



Fonte: Desenho técnico elaborado pela autora, 2015.

A partir de um percurso proveniente da praça criada entre a Biblioteca e a Estação Ferroviária, criou-se um eixo de circulação feito de *deck* de madeira e circundado por vegetação que marca a entrada do edifício e leva o usuário até um jardim externo criado na parte mais alta do terreno. Este jardim configura-se como um espaço de convívio, com bancos que surgem a partir de escalonamentos no terreno (Figura 114).

Figura 114: Jardim externo e eixo de circulação.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Uma escada independente da estrutura, feita de aço cortem, e uma plataforma elevatória fazem a conexão entre os pavimentos. No pavimento superior localizam-se o auditório e um conjunto de sanitários. O auditório é destinado à exibição multimídia e destaca-se na volumetria e materialidade do edifício uma vez que sua estrutura, composta por vigas e pilares de concreto, é revestida por chapas de aço cortem, diferentemente do restante da edificação. Optou-se pelo revestimento pensando na facilidade de execução, já que se trata de um prédio público (Figura 115).

Figura 115: O auditório.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Também no pavimento superior foi criada outra área de convívio estruturada a partir de dois eixos de circulação: um proveniente da passarela em aço que promove a ligação entre este edifício e o parque linear e outro que direciona o indivíduo até a rampa que conecta a Biblioteca e a praça. Essa área de convívio é protegida por um pergolado composto por aço cortem e vidro. Por questões de segurança, essa área será fechada por cobogós e portas de aço cortem, semelhantes às divisórias utilizadas no prédio da Estação Ferroviária. Essas portas permanecerão abertas quando a passagem for permitida,

de modo a evitar ações de vandalismo e apropriações indevidas (Figura 116).

O projeto foi desenvolvido levando em consideração o melhor posicionamento em função da insolação e ventilação. Visto que a região de Dracena sofre com temperaturas altas, para o grande pano de vidro existente na fachada Sul do edifício foi desenvolvido um brise feito de aço cortem, que segue a mesma linguagem das divisórias da Estação Ferroviária e dos cobogós da Biblioteca (Figura 116).

A iluminação natural é garantida com as portas e janelas de vidro das fachadas, além de rasgos na laje do pavimento térreo.

Figura 116: Pavimento superior e brise da fachada Sul.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

7.4 O PARQUE LINEAR

Implantado ao longo do leito férreo, o desenho do Parque Linear surge em função dos percursos realizados pelos indivíduos que transitam pela área. Dessa forma, o Parque Linear é responsável por integrar o conjunto da Estação Ferroviária e a parte Norte da cidade de Dracena aos bairros à Sul da linha férrea, que atualmente encontram-se desconectados da malha urbana. Para que tais percursos pudessem ser demarcados no projeto, a linha férrea, que é composta por quatro ramais, foi retirada em alguns pontos, ficando à mostra apenas no Setor de Livre Apropriação, para preservar a memória do lugar.

Dividido em três setores, o Parque Linear possui um primeiro setor destinado à prática de esportes, outro setor de livre apropriação situado defronte à Estação Ferroviária e, por último, o setor de contemplação, destinado a permanência e ao encontro social (Ver Prancha 01 nos anexos).

Esses três setores são interligados por percursos pavimentados com *decks* de madeira. Estes percursos

obedecem uma hierarquização, apresentando trechos de maior largura e outros com menor, de forma a facilitar a percepção de um percurso principal (Ver Prancha 02 nos anexos).

7.4.1 O SETOR DE ATIVIDADES ESPORTIVAS

Para o primeiro setor, destinado à prática de esportes, serão propostas apenas diretrizes projetuais. Interligado com o restante da área por um percurso de *deck* de madeira que se estende por todo o projeto e demarca os fluxos, o setor de esportes se compõe de três quadras poliesportivas, duas quadras de voley de areia, pista de corrida que circunda todo o setor, duas academias ao ar livre para a terceira idade e estacionamento. O paisagismo implantado, assim como no restante do projeto, é composto por Ipês e Jaboticabeiras (Figura 117).

Figura 117: O setor de esportes.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Além de um amplo estacionamento, foi previsto também uma edificação destinada aos sanitários e bebedouros necessários para este setor. O conjunto de sanitários segue a mesma linguagem projetual e materialidade usada no projeto, edificado em alvenaria e

com a cobertura realizada por um pergolado de aço cortem e vidro (Figura 118).

Figura 118: Academia ao ar livre e o conjunto de sanitários e bebedouro.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

7.4.2 O SETOR DE LIVRE APROPRIAÇÃO

Diferentemente dos setores de esporte e contemplação, para os quais são propostas apenas diretrizes projetuais, o setor de livre apropriação será detalhado, pois se encontra defronte à Estação Ferroviária e é composto por elementos essenciais para a realização

desse projeto: as passarelas responsáveis por promover a ligação entre Norte e Sul da Linha Férrea. É neste setor que a hierarquização dos percursos em *decks* de madeira e as passarelas demarcam um caminho para que todo o conjunto da Estação Ferroviária seja contemplado, unindo áreas que se encontravam segregadas e esquecidas (Ver Prancha 02 nos anexos e Figura 119).

Figura 119: O setor de livre apropriação.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Com uma extensa área verde, o paisagismo segue a mesma linha das outras áreas deste projeto, composto por árvores frutíferas, como a Jaboticabeira, e por Ipês. Tais árvores foram escolhidas por serem frondosas e garantirem

boa área de sombra, algo indispensável para uma região com o clima de Dracena (Figura 120).

Figura 120: O paisagismo.



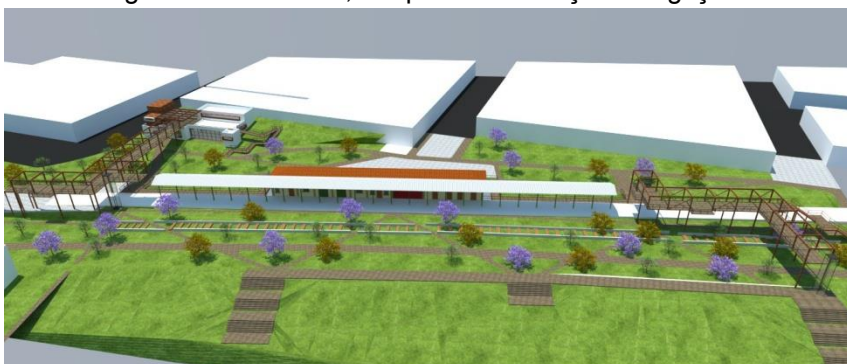
Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Devido ao desnível de cinco metros entre o leito férreo e a parte Sul da linha férrea, foi necessária a implantação de escadas e rampas para que o indivíduo pudesse realizar os mesmos percursos que foram diagnosticados na área. Essas escadas e rampas conectam-se com as plataformas elevatórias das passarelas, responsáveis por fazer a ligação com a

plataforma de embarque da Estação Ferroviária e, consequentemente, com o restante da cidade.

Além de se conectarem com as plataformas elevatórias, tais escadas também ligam-se com os percursos de *deck* de madeira desenvolvidos no leito férreo, guiando o indivíduo por caminhos no sentido da linha férrea destinando-se às áreas Oeste e Leste da cidade. É importante ressaltar que o *deck* de madeira é utilizado por todo o projeto para demarcar os caminhos. Dessa forma, as escadas e rampas também são feitas com tal material (Figura 121).

Figura 121: Escadas, rampas e sua função de ligação.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Estruturadas em aço cortem, as passarelas encontram-se a seis metros de altura e possuem quatro metros de largura, sendo acessadas através de escadas (para os percursos a favor da linha férrea) ou plataformas elevatórias (para os percursos perpendiculares à linha férrea) (Figura 122).

Figura 122: As passarelas.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Devido à topografia acidentada de Dracena e à altura de tais elementos, é possível avistar toda a área central da cidade quando se caminha por essas passarelas. Dessa forma, não apenas se está transitando

por uma área significativa para a história da cidade como é possível avistar o núcleo urbano inicial de Dracena.

7.4.3 O SETOR DE CONTEMPLAÇÃO

Assim como o Setor de Atividades Esportivas, para o Setor de Contemplação serão propostas apenas diretrizes projetuais. Este setor demarca os limites da área projetual, pois se conecta com a Avenida José Bonifácio, o que propicia o acesso em nível, ou seja, a linha férrea se conecta com o arruamento da cidade (Ver Prancha 01).

Este setor se liga ao restante do projeto através de percursos, a favor da linha férrea, feitos em *decks* de madeira. Os espaços de permanência e contemplação são compostos por bancos que se situam sobre tais *decks* e o paisagismo, que segue a mesma linha de todo o restante do projeto, Ipês e árvores Frutíferas (Figura 123 e 124).

Figura 123: O setor de contemplação com seus decks, bancos e paisagismo.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

Figura 123: O setor de contemplação com seus decks, bancos e paisagismo.



Fonte: Render a partir de maquete eletrônica elaborada pela autora, 2015.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho final de graduação surge de uma Iniciação Científica com o objetivo de identificar as edificações de valor histórico e patrimonial do núcleo urbano inicial de Dracena. A história da cidade em questão se mostrou muito interessante, na medida em que o empreendimento de se fundar Dracena surge em função da chegada dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O traçado urbano da cidade foi proposto a partir da localização do marco de cimento que a Companhia já havia instalado no local. No entanto, a chegada do primeiro trem aconteceria somente 14 anos após a fundação da cidade.

A chegada do primeiro trem à cidade transforma a Área da Estação Ferroviária, antes inabitada, tornou-se de extrema importância para os cidadãos e para a economia dracenense. E dessa forma perdurou até o ano de 2001, quando o trem deixa de trafegar. A partir deste momento, a área em questão perde sua função e transforma-se em um obstáculo para o livre trânsito das pessoas constituindo-se em apenas um local de passagem.

Inúmeras foram as tentativas de trazer vitalidade ao local, através de projetos culturais que, por falta de infraestrutura do prédio, passaram a funcionar em outros espaços.

Dessa forma, este projeto além de resgatar a importância da área da Estação Ferroviária, utiliza os princípios do restauro crítico para reinserir a área em questão na dinâmica do cotidiano da cidade.

Os novos usos propostos, através da transferência da Secretaria Municipal de Cultura e da Biblioteca Municipal, juntamente com a melhoria das instalações para os usos já existentes, aulas de copeira e a sede da banda municipal, trazem vitalidade à área. Através da existência do parque linear e seus elementos, como as passarelas, os percursos criados o paisagismo e os espaços de permanência, contemplação e esporte. As pessoas são convidadas a não apenas transitarem pelo local, mas vivenciá-lo, apropriarem-se do espaço e fazerem deste, parte importante da cidade.

Buscou-se ressaltar o antigo, diferenciá-lo do novo e propiciar à Dracena um espaço de respiro, lazer e cultura.

9 Referências

CHOAY, F. **O Patrimônio em Questão: Antologia para um Combate**. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2011. 184 p.

DRACENA. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Dracena**. Dracena: 2010.

FERNANDES, G. Museu do Pão - Moinho Colognese/Brasil Arquitetura. *Arch Daily Global*. [on-line]. Santiago, Chile, 15 Mai. 2013. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/8579/museu-do-pao-moinho-colognese-brasil-arquitetura>> Acesso em: 14 Mai. 2014.

GRIGOLETO, M. C.; MURGUIA, E. I. O Patrimônio como determinação da memória: Os bastidores da dinâmica processual do tombamento da casa do Presidente Prudente de Moraes. In: XI ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIENCIA DA INFORMAÇÃO, 2010, Rio de Janeiro. **Anais Eletrônico**. Disponível em:

<<http://enancib.ibict.br/index.php/xi/enancibXI/paper/view/240/319>>. Disponível em: <<http://enancib.ibict.br/index.php/xi/enancibXI/paper/view/240/319>>. Acesso em: 28 maio. 2014.

HIGASHI, M. **Apropriar: Novos usos para velhas formas**. Presidente Prudente, 2013. 96 p. Trabalho Final de Graduação – Departamento de Urbanismo, Planejamento e Ambiente, UNESP FCT - Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente.

HIGH LINE – Friends of the High Line. Desenvolvido pela associação *Friends of the High Line*. Disponível em: <<http://www.thehighline.org/>> Acesso em: 12 Mai. 2014.

Histórico. Disponível em: <<http://museudacompanhiapaulista.jundiai.sp.gov.br/historico/>> Acesso em: 15 Jun. 2014.

HOBSON, BEM. *The High Line's esponsible for New York's Best upcoming architecture*. **Revista Dezeen**. New York, 4 Jun. 2013. Disponível em:

<<http://www.dezeen.com/2013/06/04/stephen-burks-the-high-line-new-york/>> Acesso em: 12 Mai. 2014.

IBGE; Órgãos Estaduais de Estatística; Secretarias Estaduais de Governo; SUFRAMA. **Infográficos: Despesas e Receitas Orçamentárias e PIB.** Disponível em:

<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/economia.php?lang=&codmun=351440&search=sao-paulo|dracena>. Acesso em: 28 de Abril de 2014.

JARDIM, R. M.; LEMOS, M. F. R. C.. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC.** Rio de Janeiro, 2012. 180p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

KUHL, B. M. **Os Restauradores e o Pensamento de Camillo Boito sobre a Restauração.** In: BOITO, C. (Org.). Os Restauradores. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008, v. , p. 9-28.

KUHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro.** Cotia-Sp: Ateliê Editorial, 2008. 328 p.

KÜHL, B. M. **Viollet-le-Duc e o Verbetes Restauração.** In: VIOLLET-LE-DUC, E. E. Restauração. 3. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2006, p. 9-25.

MENESES, U. B. de. Os Paradoxos da Memória. In: MIRANDA, D. S. de. (Org.). **Memória e cultura: a importância da memória na formação cultural humana.** São Paulo: Edições SESC SP, 2007. p. 13-33. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/23925159/MENESES-Ulpiano-Bezerra-de-Os-paradoxos-da-Memoria-In-MIRANDA-Danilo-Santos-de-Memoria-e-Cultura-A-importancia-na-formacao-cultural-humana-Sao-Paulo>>. Acesso em: 28 maio. 2014.

RODRIGUES; MACHADO, 2010, p. 27 - RODRIGUES, G. G.; MACHADO, N. T. G. A Importância da Memória para uma Cidade. **Revista Destaques Acadêmicos**, Lajeado, ano 2, n. 2, p. 23-26, 2010. Disponível em:

<<http://www.univates.br/files/files/univates/editora/revistas/destaquesacademicos/ano2n2/Artigo3.pdf>>. Acesso em: 28 maio. 2014

RUFINONI, M. R. **Gustavo Giovannoni e o Restauro Urbano** in: KUHL, B. M (Org.) Gustavo Giovannoni Textos Escolhidos. Cotia, SP: Ateliê Editorial. 2013. 88p.

SANTOS, R. E. **Viajando na História**. Produção Independente, 1996.

SANTOS, R.E. dos. **Dracena, Minha Memória, Minha História**. [CD]. Dracena. 1CD.

SERAPIÃO, F. Anexos semelhantes têm materialidade e uso diversos. **PROJETO DESIGN**, São Paulo: mar. 2008. Disponível em: <<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/brasil-arquitetura-10-04-2008.html>>. Acesso em: 13 Jun. 2014.

SOBREIRO, F. Centro Cultural de Araras – São Paulo. Concursos de Projeto, Portal e Revista Eletrônica. [on-line]. São Paulo, Out. 2009. Disponível em: <<http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>> Acesso em: 13 Mai. 2014.

VIEGAS-LEE, CAMILA. **High Line Park – Parque em Nova York, de James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro, foi implantado em linha férrea elevada, desativada desde 1980**. Disponível em: <<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/188/high-line-park-parque-em-nova-york-de-james-155935-1.aspx>>. Acesso em: 12 Mai. 2014.

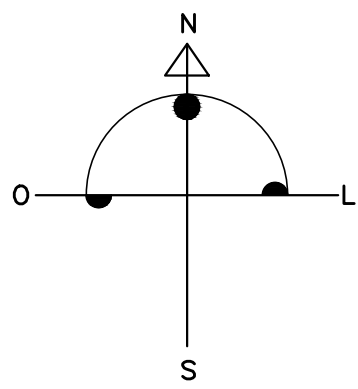
10 ANEXOS



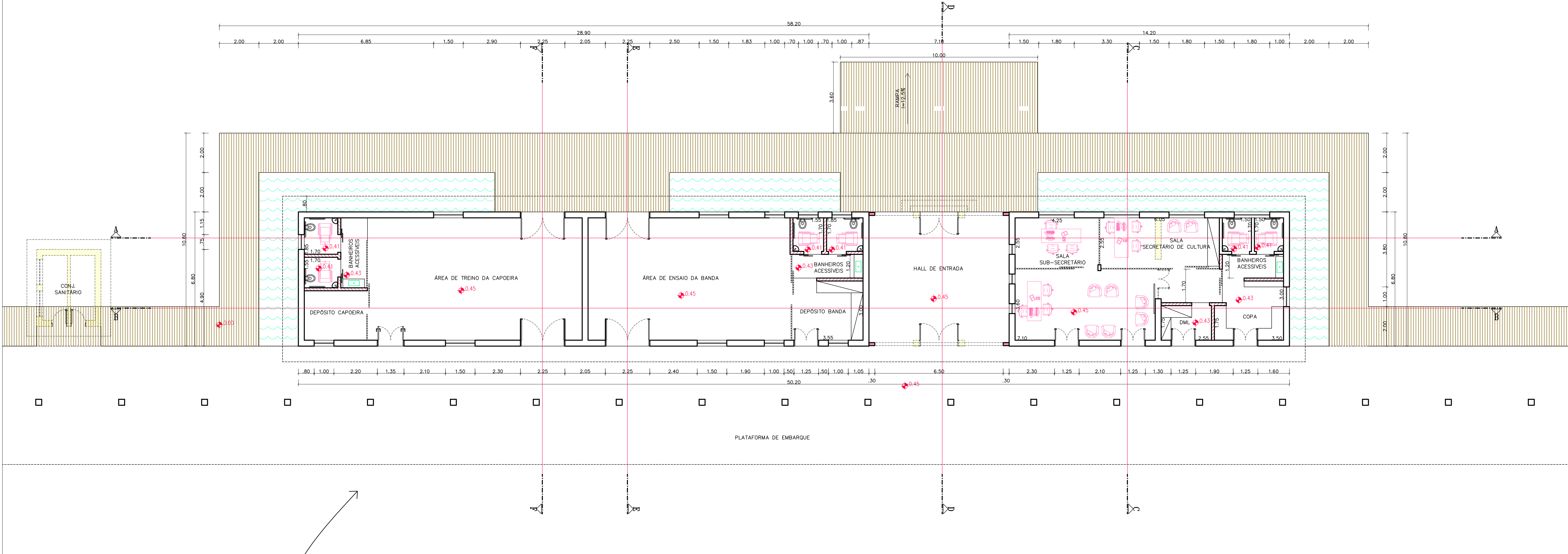
SETOR 01

SETOR 02

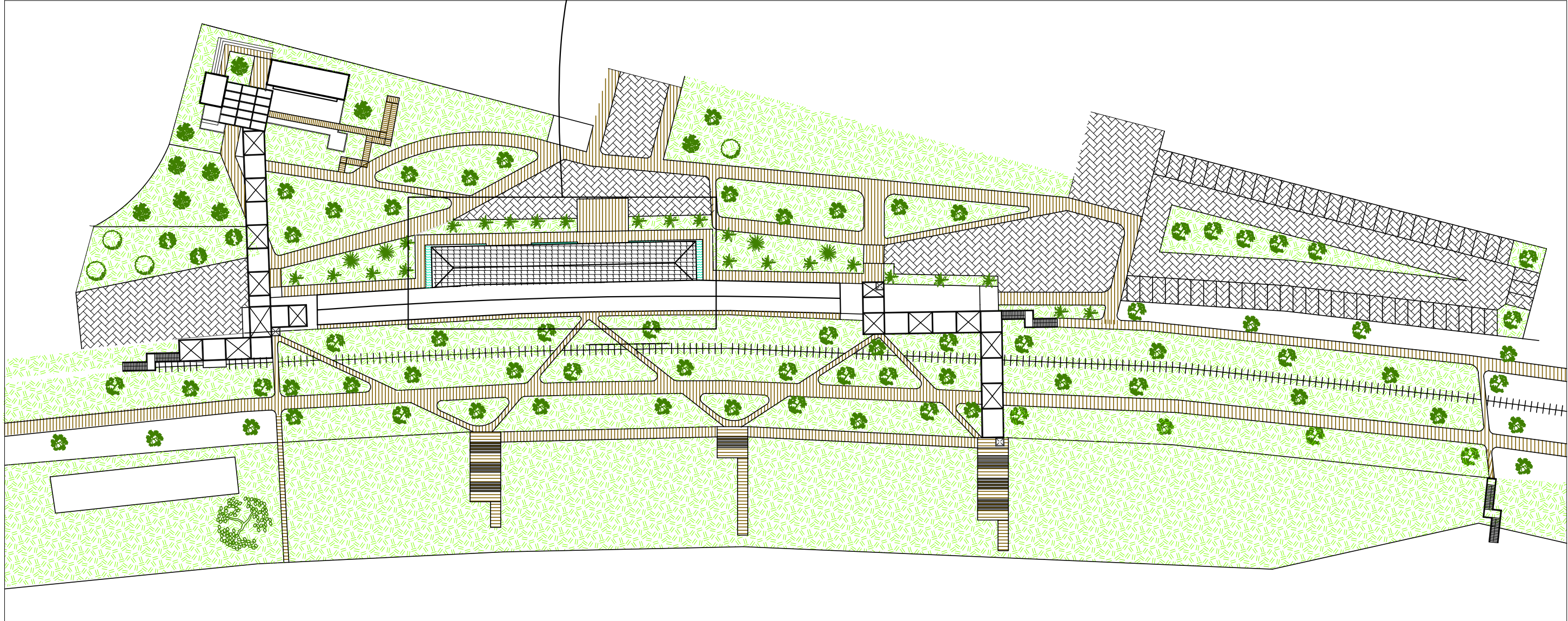
SETOR 03



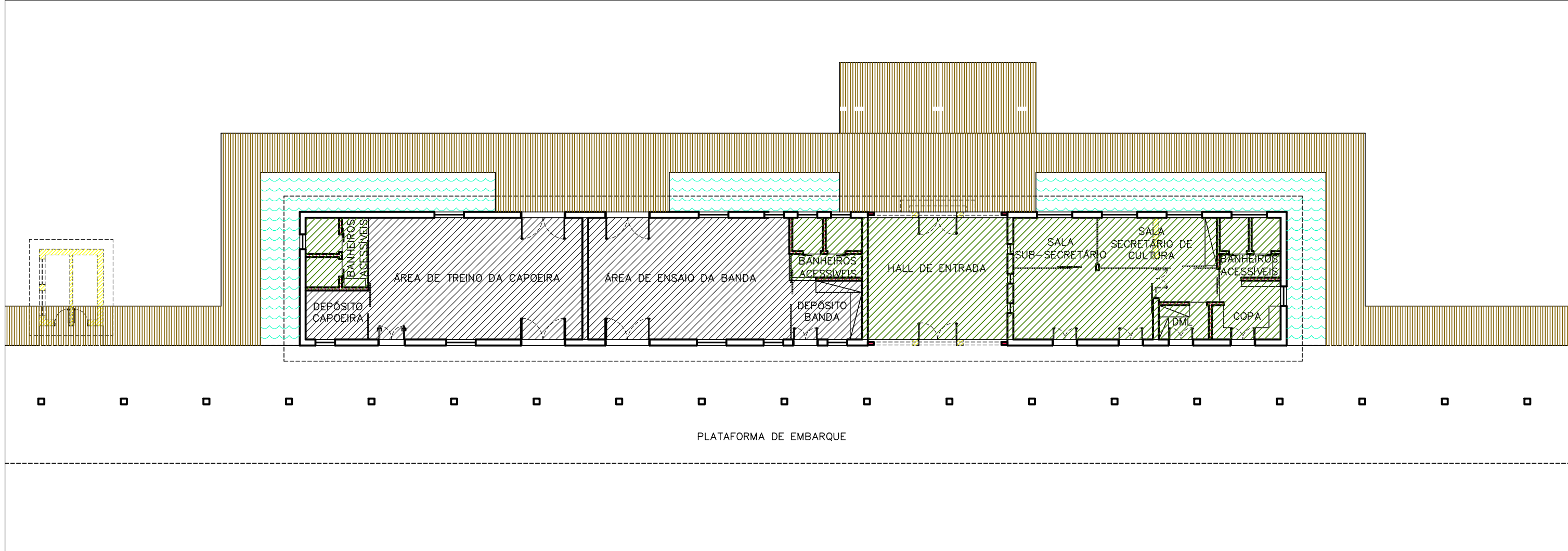
UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA	
Curso: Arquitetura e Urbanismo	ESCALA: 1/1250
Disciplina: TFG III	Data: 01/03/15
Discentes: Luiza Sobhie Muñoz	R.A.: 1294768
Título: IMPLANTAÇÃO GERAL	Folha nº: 01/07



RECORTE 03 – PLANTA BAIXA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
ESCALA 1/100



CONTEXTUALIZAÇÃO – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
SEM ESCALA

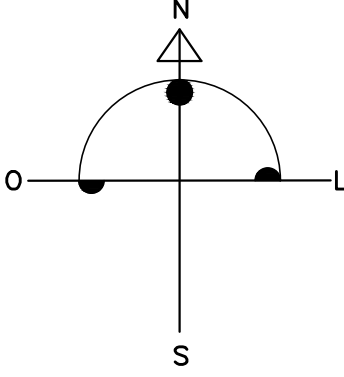


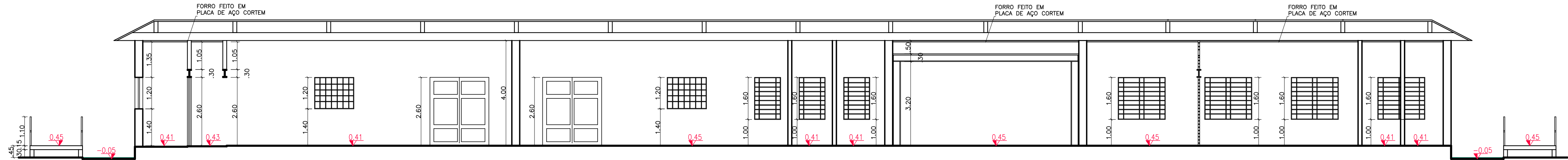
PLANTA DE FORRO
ESCALA 1/200

LEGENDA

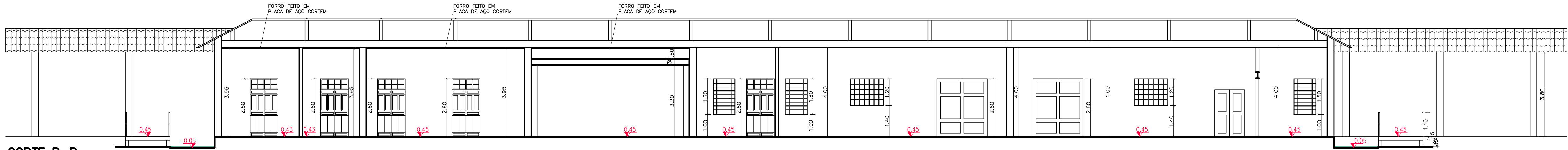
- EXISTENTE
- CONSTRUIR
- DEMOLIR
- ÁREA COM COBERTURA APARENTE
- ÁREA COM SUBSTITUIÇÃO DO FORRO ORIGINAL POR PLACA DE AÇO

QUADRO DE ÁREAS m2	
PAVIMENTO	METRAGEM
INFERIOR	341,36
SUPERIOR	-
TOTAL	341,36

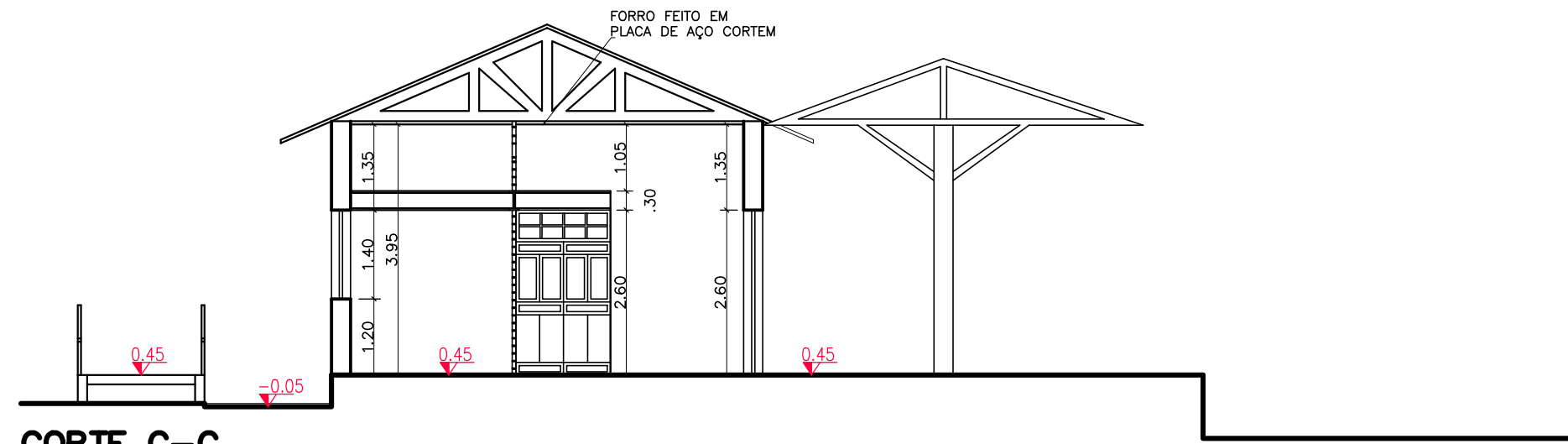




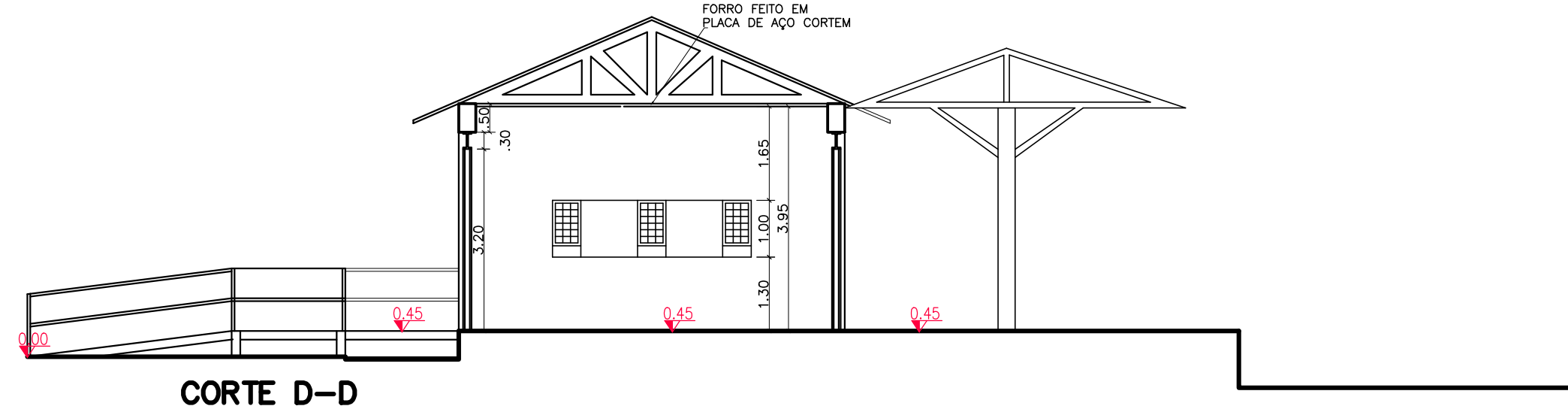
CORTE A-A
ESCALA 1/100



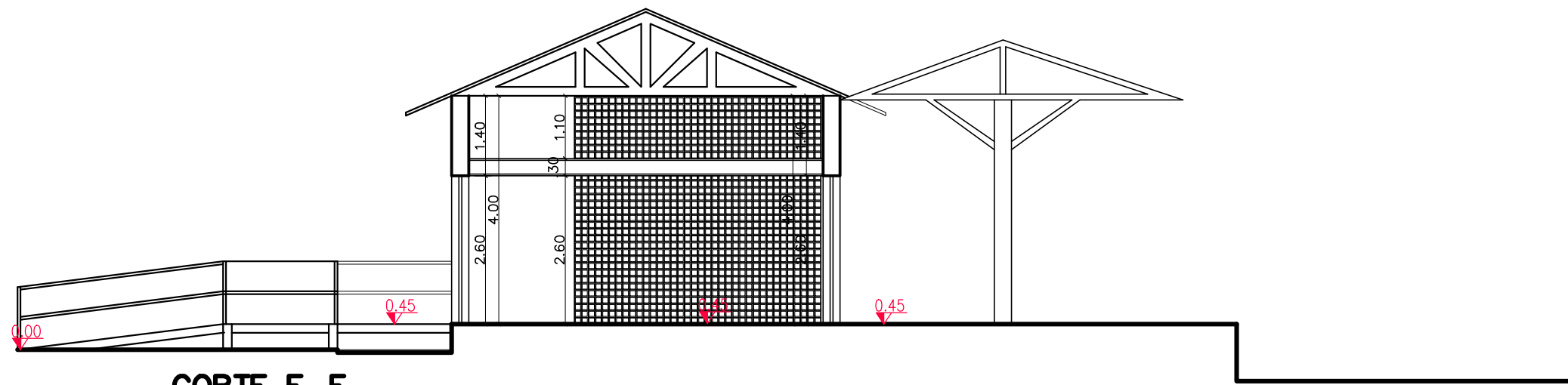
CORTE B-B
ESCALA 1/100



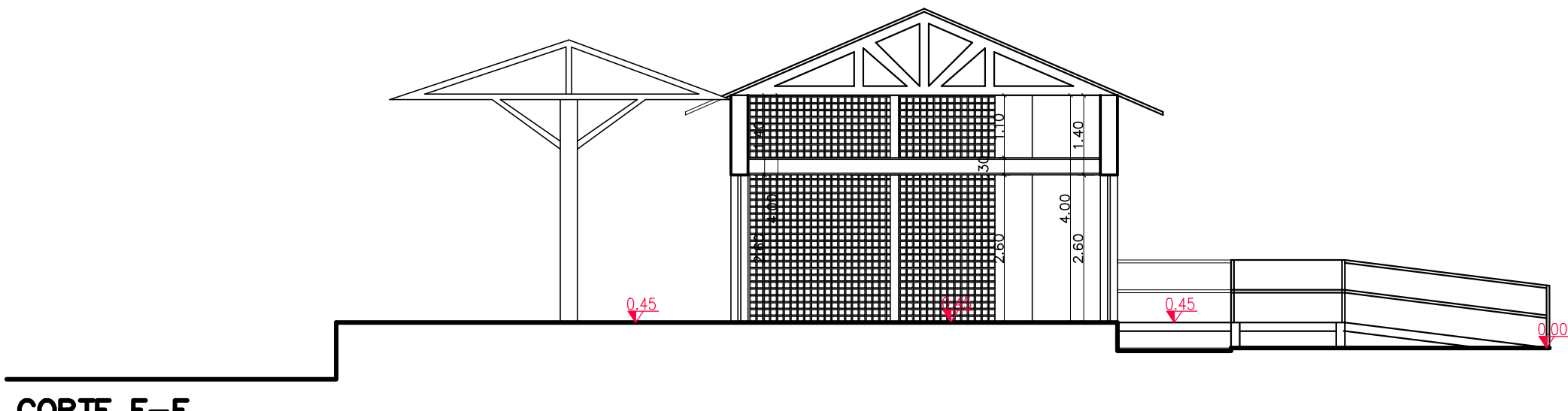
CORTE C-C
ESCALA 1/100



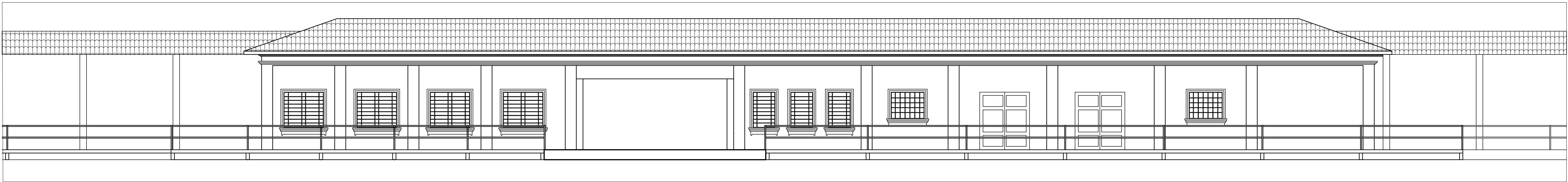
CORTE D-D
ESCALA 1/100



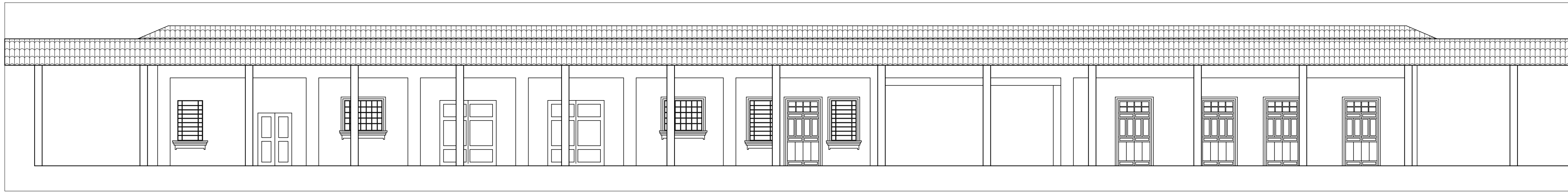
CORTE E-E
ESCALA 1/100



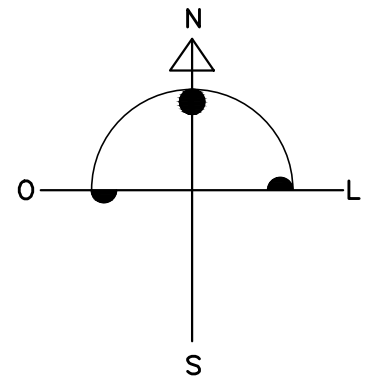
CORTE F-F
ESCALA 1/100



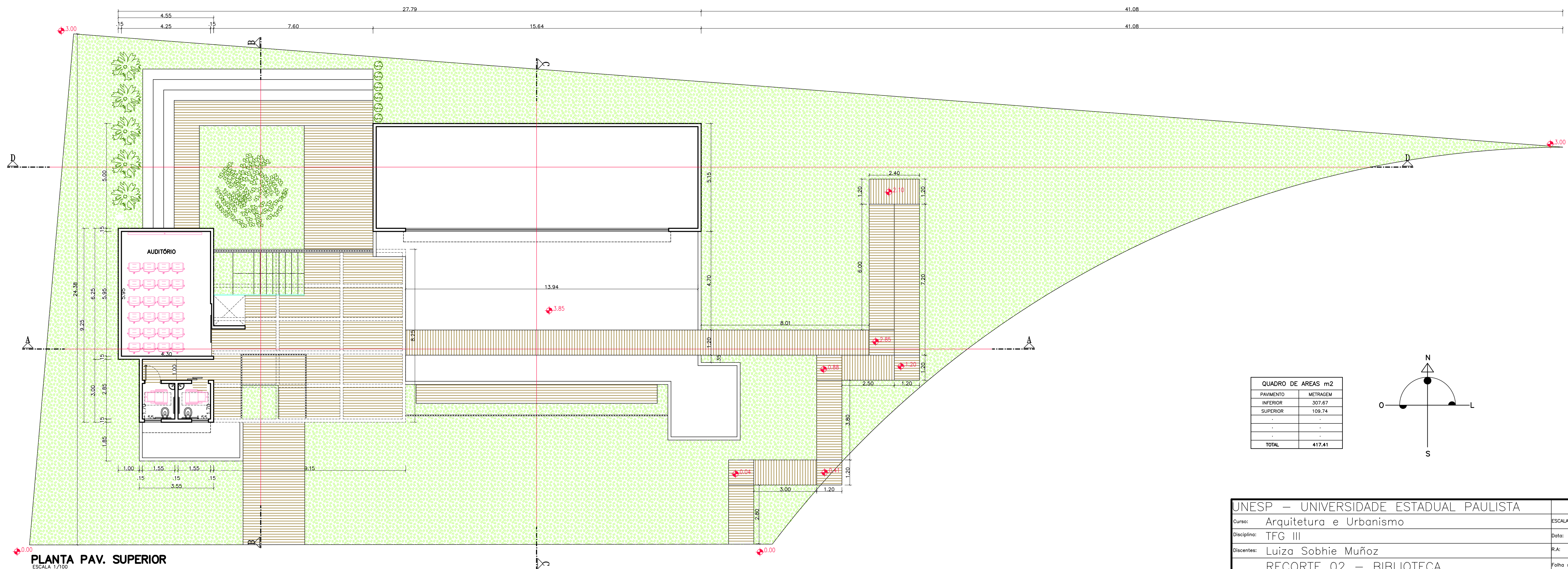
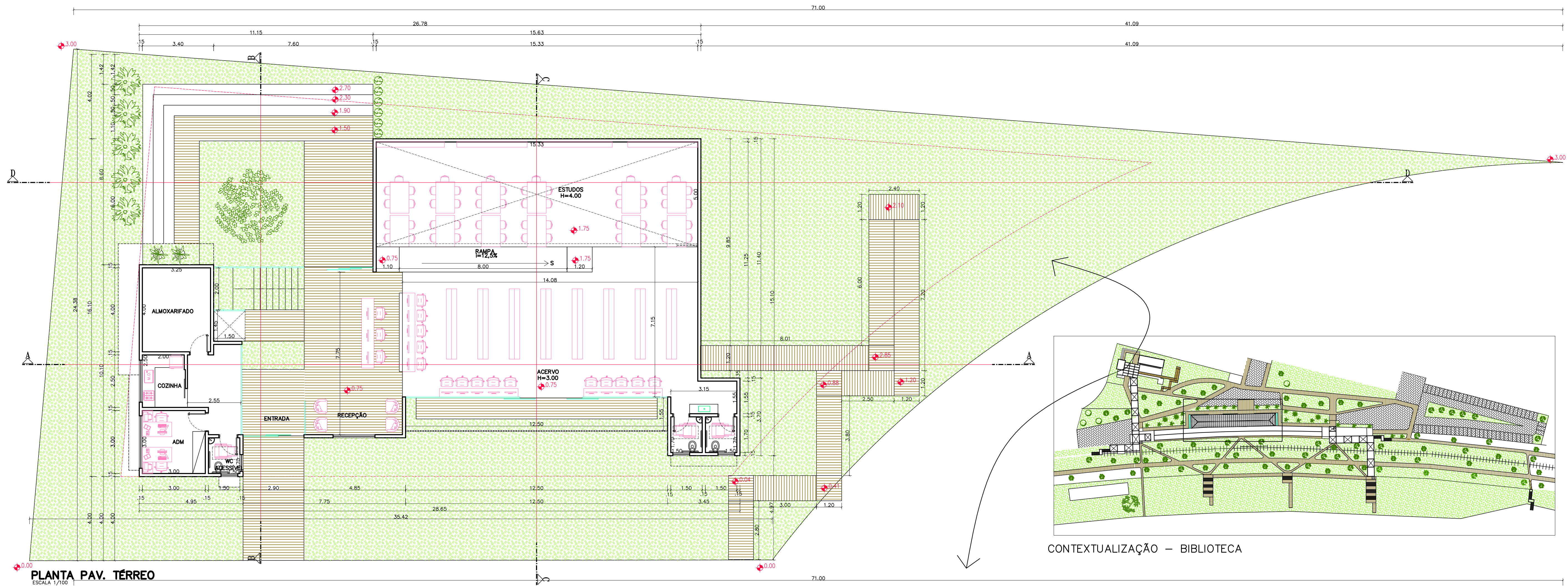
FACHADA NORTE
ESCALA 1/100



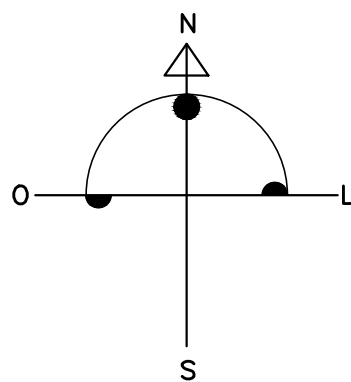
FACHADA SUL
ESCALA 1/100



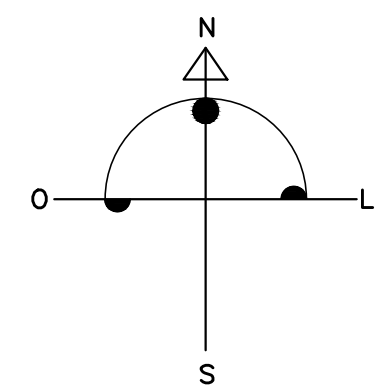
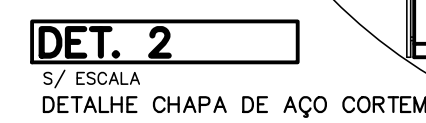
UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA		
Curso:	Arquitetura e Urbanismo	ESCALA: 1/100
Disciplina:	TFG III	Data: 10/10/11
Discentes:	Luiza Sobhie Muñoz	R.A: 1294768
Título:	RECORTE 03 – RESTAURO DA ESTAÇÃO CORTES E FACHADAS	Folha n°: 07/07



QUADRO DE AREAS m2	
PAVIMENTO	METRAGEM
INFERIOR	307.67
SUPERIOR	109.74
-	-
-	-
TOTAL	417.41



UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA		
Curso:	Arquitetura e Urbanismo	ESCALA: 1/100
Disciplina:	TFG III	Data: 10/10/11
Discentes:	Luiza Sobhie Muñoz	R.A: 1294768
Título:	RECORTE 02 – BIBLIOTECA PLANTA BAIXA	Folha nº: 04/07



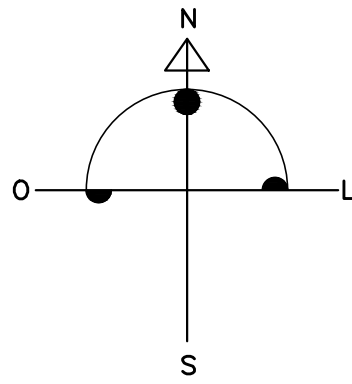
UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA		
Curso:	Arquitetura e Urbanismo	ESCALA: 1/100
Disciplina:	TFG III	Data: 10/10/11
Discentes:	Luiza Sobhie Muñoz	R.A: 1294768
Título:	RECORTE 02 – BIBLIOTECA CORTES, FACHADAS E DETALHE CHAPA DE AÇO	Folha n°: 05/07



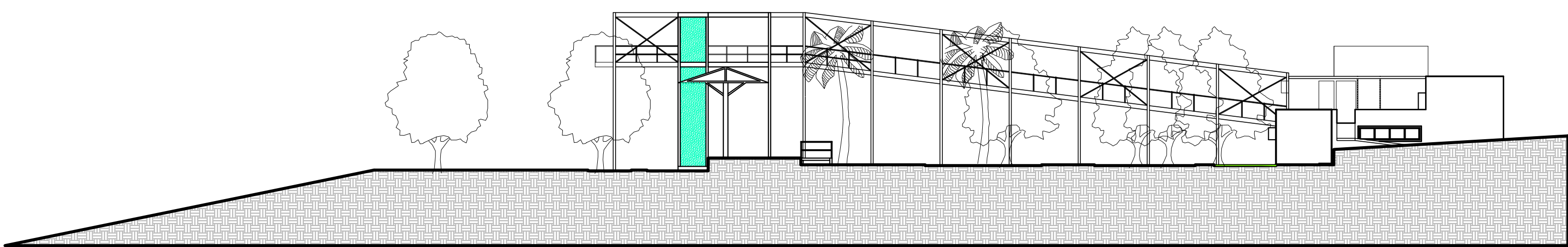
SETOR 02

ESCALA 1/400

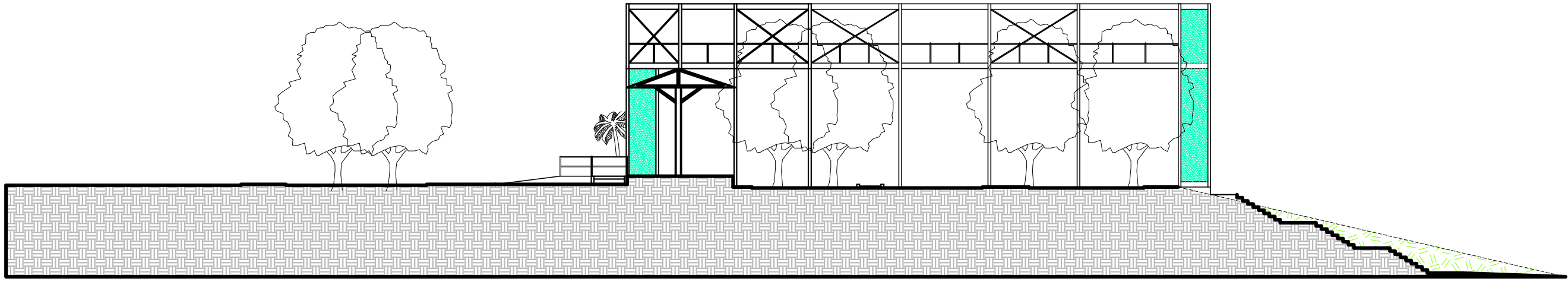
- | | | | | |
|-----------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA | 5 – CALÇADÃO | 9 – PASSARELA 02 | 13 – IPÊ | 17 – ESCADAS |
| 2 – DECK | 6 – BIBLIOTECA | 10 – PERCURSO PRINCIPAL EM DECK | 14 – ÁRVORE FRUTÍFERA | 19 – PERCURSO ACESSÍVEL |
| 3 – RAMPA DE ACESSO EM DECK | 7 – ESTACIONAMENTO | 11 – PERCURSO SECUNDÁRIO EM DECK | 15 – ESPADA DE SÃO JORGE | |
| 4 – TANQUE D'ÁGUA | 8 – PASSARELA 01 | 12 – RAMPA BIBLIOTECA | 16 – PALMEIRA IMPERIAL | |



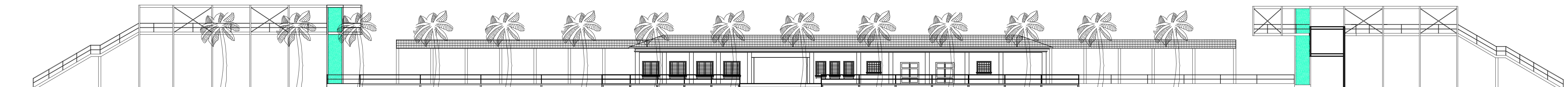
UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA	
Curso: Arquitetura e Urbanismo	ESCALA: 1/400
Disciplina: TFG III	Data: 01/03/15
Discentes: Luiza Sobhie Muñoz	R.A: 1294768
Título: DETALHAMENTO SETOR 02	Folha nº: 02/07



CORTE A-A
ESCALA 1/250



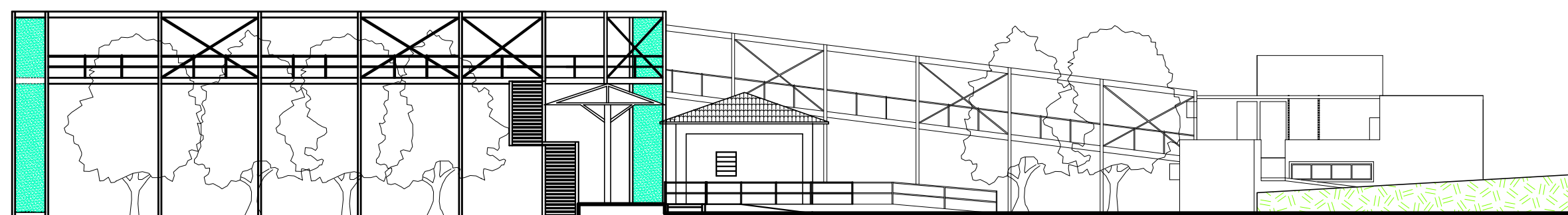
CORTE B-B
ESCALA 1/250



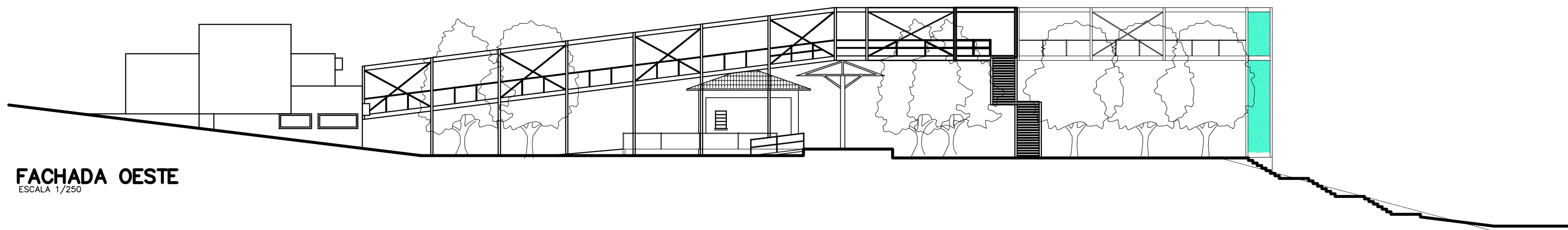
CORTE C-C
ESCALA 1/250



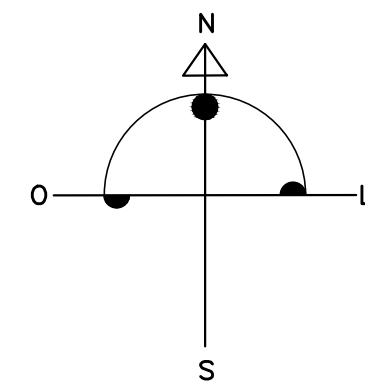
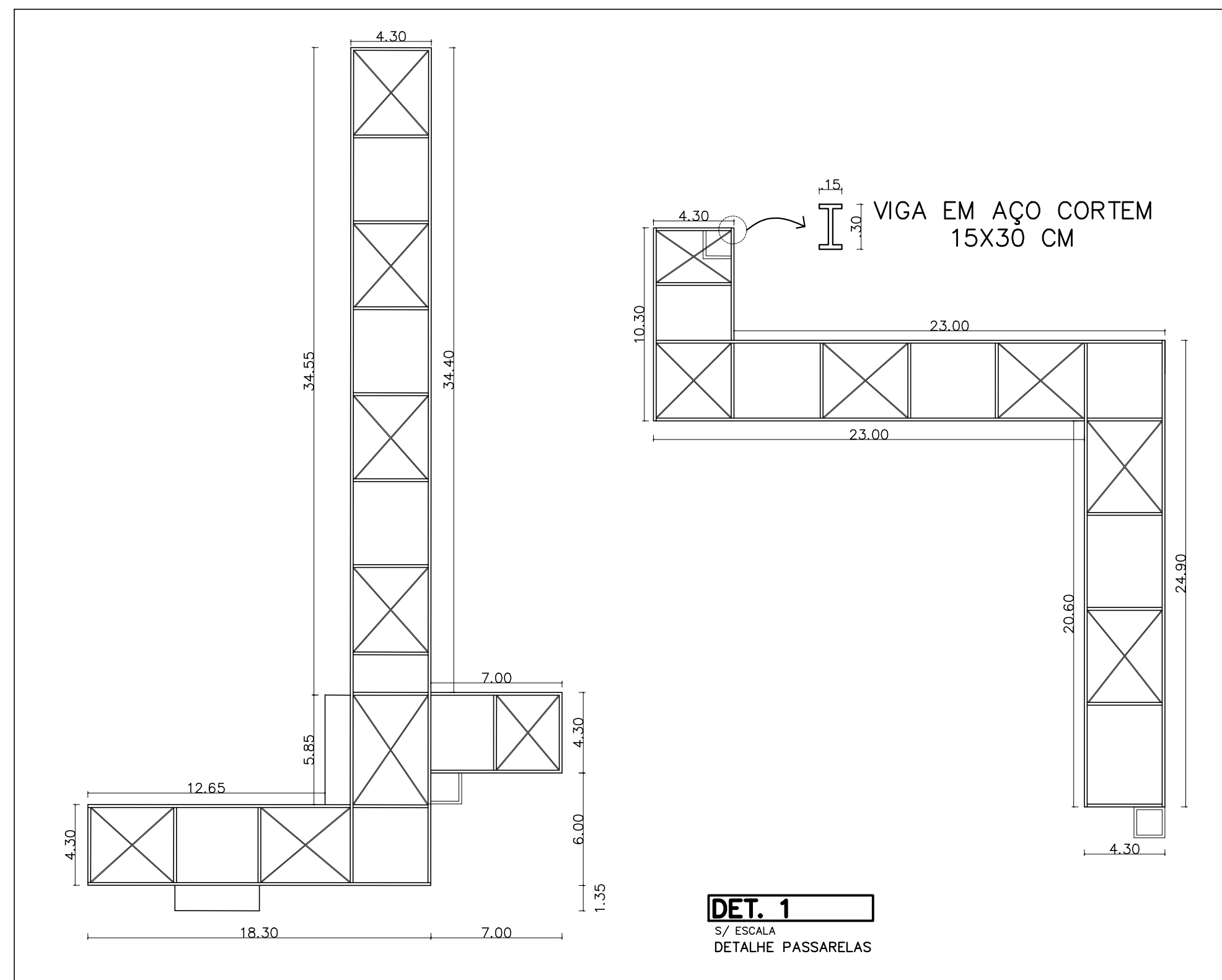
FACHADA SUL
ESCALA 1/250



FACHADA LESTE
ESCALA 1/250

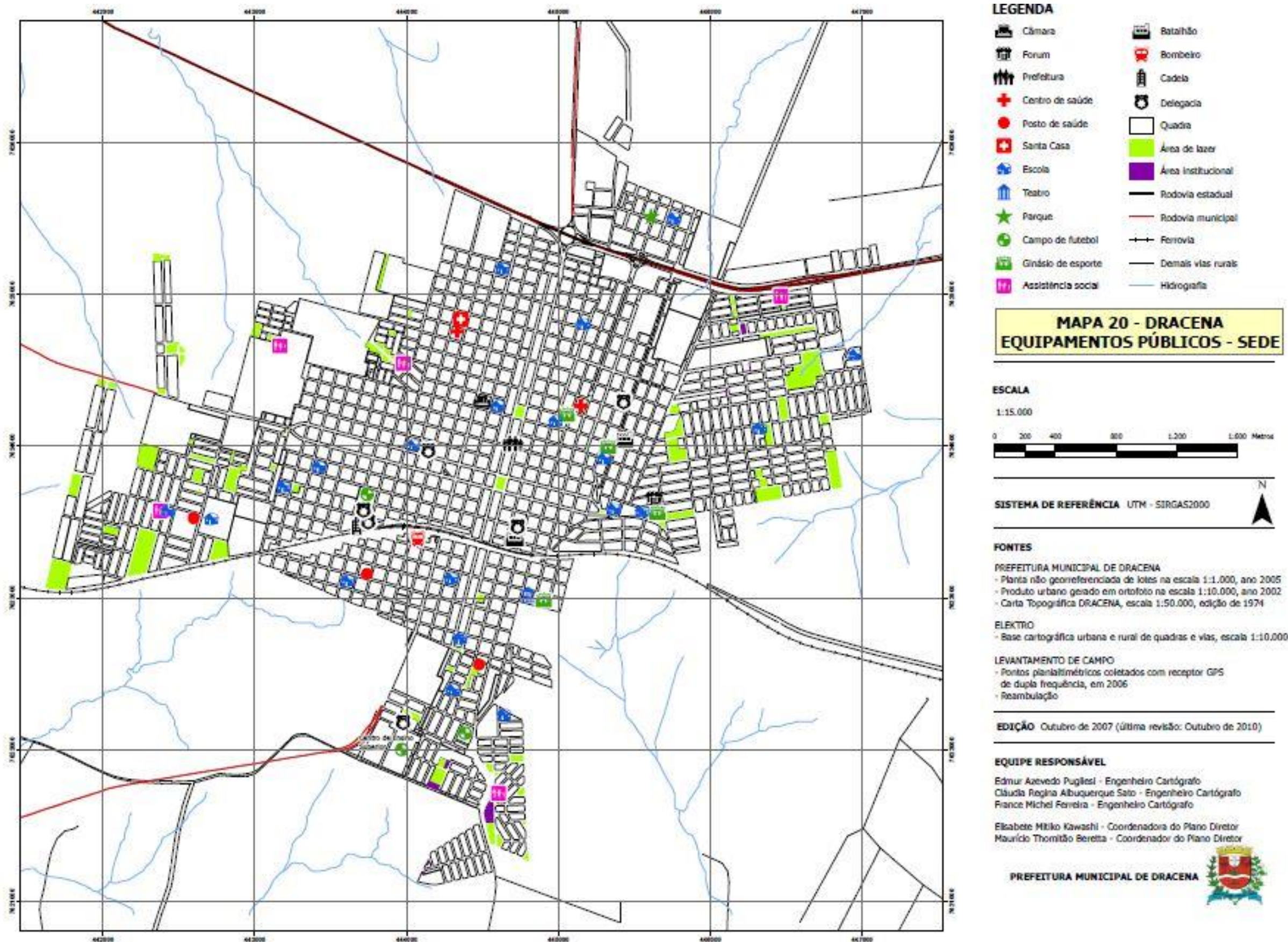


FACHADA OESTE
ESCALA 1/250



UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA		
Curso:	Arquitetura e Urbanismo	ESCALA: 1/250
Disciplina:	TFG III	Data: 01/03/15
Docentes:	Luiza Sobhie Muñoz	R.A: 1294768
Título:	DETALHAMENTO SETOR 02 CORTES, FACHADAS E DETALHAM. PASSARELAS	Folha n°: 03/07

Anexo 01. Mapa com a localização e distribuição dos equipamentos públicos de Dracena.



Fonte: Plano Urbanístico Diretor do Município de Dracena (2010).