

DEBORA PLEFFKEN ANTUNES TAVARES

## **CONEXÃO CULTURA**

Um projeto de Revitalização e Reestruturação da  
Estação Ferroviária de Guaratinguetá

BAURU  
SÃO PAULO - BRASIL  
2009



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"Júlio de Mesquita Filho"



FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO  
Campus de Bauru

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA, URBANISMO E PAISAGISMO - DAUP

## **CONEXÃO CULTURA**

Um projeto de Revitalização e Reestruturação da Estação  
Ferroviária de Guaratinguetá

Trabalho Final de Graduação do curso de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
Estadual Paulista, sob orientação do Prof.  
Ms. Paulo Masseran.

DEBORA PLEFFKEN ANTUNES TAVARES

*“As cidades foram, frequentemente, comparadas a sinfonias e poemas, e a comparação parece-me perfeitamente natural. Trata-se, de fato, de objetos do mesmo tipo. A cidade pode mesmo ser mais valorizada, uma vez que se situa num ponto onde a natureza e os artifícios se encontram. A cidade é um amontoado de animais cuja história biológica é limitada por suas fronteiras, e onde cada ato racional e consciente por parte dessas criaturas ajuda a conformar o caráter final da cidade. Tanto por sua forma como pela maneira de seu nascimento, a cidade tem ao mesmo tempo elementos de procriação biológica, evolução orgânica e criação estética. É a um só tempo um objeto natural e uma coisa a ser cultivada; indivíduo e grupo; alguma coisa vivida e alguma coisa sonhada. É a invenção humana por excelência.”*

Claude Lèvi-Strauss, *Tristes Trópicos*.

## Agradecimentos,

A Deus, que me inspira a viver uma nova vida de alegria plena, a ver a beleza de sua Criação, transformando o meu mundo de modo inesquecível.

Aos meus pais, Walmir e Magda, pelo apoio e incentivo nas minhas decisões e pelo socorro quando precisei.

Aos meus avós, maternos e paternos, sem vocês também não teria conseguido vencer esta etapa importante da minha vida.

Ao meu irmão, Abner, e a toda a minha família, por acreditarem na minha capacidade e darem suporte ao longo desses anos.

Ao meu orientador, Paulo Masseran, por me ensinar uma nova maneira de pensar e ver a arquitetura.

À Unesp, por proporcionar-me formação e experiências de vida no período deste curso.

A todos os professores, funcionários e alunos que contribuíram para o crescimento e conclusão deste curso.

## RESUMO

Este trabalho apresenta uma intervenção na Estação Ferroviária de Guaratinguetá e seu entorno, inserindo esta área, atualmente isolada das atividades e atenções dos cidadãos, no contexto urbano do município e diversificando o uso do centro comercial onde ela se localiza.

A área selecionada encontra-se em um estado de relativo abandono e esquecimento nas relações urbanas. Localizada entre a periferia do centro comercial e a borda do rio Paraíba do Sul, a relação estabelecida é de tensão entre o avanço dos estabelecimentos comerciais, a linha férrea, e, paralelamente, a barreira natural do rio Paraíba. Sobre o contexto desses limites, a estrada de ferro e o rio se apresentam como barreiras de expansão do centro e dos fluxos que ligam a parte antiga do município com o lado de crescimento da cidade, chamada de “cidade pós-rio”. Essas barreiras acabam relegando os estabelecimentos ao seu redor a um isolamento, apesar de estarem localizados no centro.

A escolha da área e sua intervenção visam quebrar esse estado de isolamento e essa barreira de fluxos, unindo áreas de “lados opostos” para formar um escape através da barreira linear da linha férrea. O tipo de fluxo priorizado no projeto é o de pedestres, fluxo que será atraído pelos espaços propostos e o programa oferecido nas instalações, aumentando, dessa forma, a utilização do espaço por usuários e quebrando esse isolamento das atividades urbanas. E assim, inserindo a área no contexto de vida dos moradores da cidade.

A atração desses novos fluxos se dará através da implantação de um Centro Cultural, suprimindo uma carência da cidade por espaços que ofereçam esse tipo de atividade. Sua implantação visa atrair e modificar as atividades desses espaços e seus entornos, um lado voltado para o centro comercial, e outro para o rio, unindo os dois lados ao mesmo tempo em que esta ligação proporciona a expansão do espaço percorrido e conhecido.

## ABSTRACT

This work presents an intervention at the Guaratinguetá Railway Station and its surroundings, including this area in the urban context, at this moment isolated of the activities and citizen attentions, offering new activities on this commercial area.

The selected area finds itself in a state of neglect and forgetfulness from the urban relations. Located between the periphery of the commercial center and the Paraíba do Sul River, the correlation is tension between the advancement of shops, the railway line, and the natural barrier of the Paraíba River. On the context of these limits, the railroad and the river stand as barriers for the center expansion and the flows that connect the old part of the town with the new part, which is growing and is called "post-city river". These barriers have relegating properties around them to isolation, despite being located in the center.

The area choice and this intervention seeks to break this isolation and the barrier flow, linking areas of "opposite sides" to form a leak through the barrier of the railway line. The pedestrian flow is prioritized in the project, this flow will be attracted by the program offered and by the new created areas, increasing the space utilization by users and breaking the isolation of urban activities. And entering the area in the context of life of city residents.

The attraction of these new flows will be through the implementation of a Cultural Center, supplying a lack of city by spaces that offer this type of activity. Its implementation aims to attract and modify the activities of these spaces and the surrounding areas, one side facing the commercial center, and another facing the river, linking this two sides at the same time that this link provides the expansion of distance traveled and known.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
1. HISTÓRICO DA ESTAÇÃO.....	11
2. ANÁLISE GERAL.....	16
3. ANÁLISE DOS FLUXOS.....	19
4. ANÁLISE DO ENTORNO.....	22
5. ANÁLISE DA SITUAÇÃO DA ESTAÇÃO NO CONTEXTO URBANO.....	25
6. ESTUDOS DE CASOS.....	27
6.1 SESC Pompéia.....	27
6.2 Itaú Cultural.....	28
6.3 Pinacoteca do Estado de São Paulo.....	28
7. A INTENÇÃO PROJETUAL.....	30
8. O PROJETO.....	34
8.1 Implantação.....	34
8.2 O Programa.....	37
8.3 Forma e Estrutura.....	41
8.4 Materiais.....	44
8.5 Acessibilidade.....	45
9. PAISAGISMO.....	47
10. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	50

11. DETALHES DA ESTAÇÃO.....	51
12. PERSPECTIVAS.....	55
13. BIBLIOGRAFIA.....	59

## INTRODUÇÃO

A cidade de Guaratinguetá se situa no Vale do Paraíba - Estado de São Paulo – no percurso conhecido como “eixo Rio-São Paulo”. Possui localização estratégica por estar posicionada entre essas duas grandes capitais brasileiras. O Vale do Paraíba, também conhecido como Vale industrial, atrai grandes empresas multinacionais e importantes atividades econômicas. Guaratinguetá se beneficia desse cenário acolhendo importantes empresas, porém não é caracterizada como cidade industrial, e sim como cidade de pólo comercial dessa micro região. Mesmo assim, não se observa um desenvolvimento conjunto dos setores econômicos e sociais da cidade.



Figura 1. Localização de Guaratinguetá no Estado de São Paulo. Fonte: Site da Prefeitura de Guaratinguetá.

Como cidade, Guaratinguetá é conhecida por manter resquícios de uma mentalidade provinciana, fechada a mudanças e avanços vindos de outros lugares. O surgimento de centros comerciais secundários espalhados pela cidade e a abertura do Shopping Buriti tem contribuído ao longo dos anos para o enfraquecimento desta mentalidade que ainda tem o seu reflexo no desenvolvimento atual da cidade. Porém, essa mudança é constatada apenas no âmbito econômico. Dos setores que não se beneficiaram, o mais prejudicado é o cultural, pela falta de infra-estrutura fornecida pela cidade e pela falta de incentivo daqueles que tinham o poder de mudar essa situação.

Como cidade histórica, Guaratinguetá participa de épocas e fatos importantes da história brasileira. Foi fundada em 1628, e em 1651 foi elevada a condição de

Vila; teve importante significado nos períodos de ouro e de açúcar do país, mas foi no período do café - no século XIX - que Guaratinguetá atinge o seu apogeu. Abrigo vários Barões do Café e era ponto importante nas transações comerciais da região. O marco divisor na história do desenvolvimento da cidade encontra-se em 1877, com a chegada da Estrada de Ferro ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, impulsionada pelo crescimento da produção do café e por suas relações com outras cidades. Com a instalação dessa Estrada surge um monumento histórico valioso: A Estação Ferroviária de Guaratinguetá.



Figura 2. Imagem da Estação em seu estado original. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guaratingueta.htm>. Acesso em Mar/09

Está localizada no centro da cidade, na Praça Condessa de Frontin, próxima ao ponto de maior concentração de pessoas e atividades. Rodeada pelo comércio central, isola-se e destaca-se como um monumento histórico e cultural.



Figura 3. Localização da Estação. Fonte: Google Earth.

Apesar da carga histórica da cidade, a Estação Ferroviária é um dos poucos edifícios que restaram com significado arquitetônico relevante. Outros, de mesmo valor histórico, tornaram-se colégios públicos ou estão simplesmente abandonados. Espalhados pelo centro existem algumas estruturas importantes a serem consideradas, mas que, pela falta de planejamento e incentivo, não possuem ligação entre si e são pouco visitados e considerados pela população. São eles: o Museu Frei Galvão, o Museu Rodrigues Alves e a Secretaria de Cultura. No entorno da Estação, estão localizados pontos importantes, seja pelo significado cultural ou pela participação nas atividades da cidade.

A estação ferroviária de Guaratinguetá foi escolhida para este projeto por representar um importante fato na história da cidade. A sua chegada possibilitou um maior desenvolvimento econômico e tecnológico em sua época pela abertura às outras regiões. Através desse marco histórico, o projeto tem o intuito de levar mais um ato de abertura para a cidade, mas agora no âmbito cultural e social.

Valorizando a obra arquitetônica e trazendo à memória coletiva sua relevância histórica, a proposta visa se valer desses fatores para promover um símbolo figurativo da cidade, aproximando esta de seus moradores; e criando, dessa maneira, uma consciência participativa urbana e regional em sua população.

A área é um ponto estratégico para essa intervenção, tanto por sua localização quanto pela potencialidade histórica e cultural. Fazendo-se valer dessas características e potencialidades não exploradas, o projeto proposto utiliza esse espaço esquecido pela cidade para um resgate da vida cultural e pública que um dia já houve na cidade de Guaratinguetá.

## 1. HISTÓRICO DA ESTAÇÃO

Considerado um dos mais belos exemplares da arquitetura inglesa no Vale do Paraíba, com uma torre central dotada de um relógio de quatro faces, encimada por telhas de ardósia e cornijas de argamassa trabalhada, além das carrancas e adornos, o prédio da estação foi construído durante a gestão de Paulo de Frontin, como diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, e inaugurado no dia 1º de novembro de 1914.



Figura 4. Estação Ferroviária na época de sua inauguração. Fonte: Arquivo da Prefeitura de Guaratinguetá.

Este prédio substituiu a antiga estação, construída em 1877 pela Estrada de Ferro São Paulo – Rio de Janeiro, que se tornara obsoleta com o passar dos anos, não suportando mais o volume de cargas e passageiros que só aumentava na época, à medida que as cidades cortadas pela ferrovia se desenvolviam.



Figura 5. Imagem da estação substituída. Fonte: Arquivo da Prefeitura de Guaratinguetá.

Comprovando sua importância como monumento histórico estadual, a Estação Ferroviária foi tombada pelo Condephaat em 1982.

Foi desativada para o transporte de passageiros na década de 50 e totalmente desativada pela REFESA em 1996; mas a linha continua em funcionamento com trens cargueiros transportando carregamentos com o destino principal em Volta Redonda, Rio de Janeiro.



Figura 6. Imagem atual da utilização da linha. Fonte: Arquivo pessoal.

Com essas desativações e a queda de sua utilização até a nulidade, a estação foi fechada e abandonada não sendo mais utilizada pela MRS, concessionária do trecho. Com o crescente estado de degradação dos prédios da estação (que são a estação propriamente dita, a antiga estação e um complexo de galpões de armazenamento), atos de vandalismo foram cometidos e se percebeu a decadência do ambiente em volta causado justamente por essa falta de zelo pelo patrimônio público. A área da Estação foi sendo conhecida como um ambiente perigoso e por abrigar moradores de rua.



Figura 7. Imagem da Estação no auge de sua degradação. Fonte:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/guaratingueta.htm>. Acesso em Mar/09

Com o aumento do incômodo gerado na população pelo abandono e degradação de uma área próxima às principais atividades comerciais do centro, manifestações populares, assim como a pressão da imprensa local, exigiram uma intervenção da Prefeitura a fim de melhorar a segurança e de conservar o patrimônio público. Portanto, a Prefeitura adquire em 2004 os prédios e inicia, com muito custo, o processo de restauro concluído somente em 2008.



Figura 8. Estação em processo de restauro. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guaratingueta.htm>.

Acesso em Mar/09

As principais intervenções de restauro basearam-se no reforço e na substituição da estrutura do telhado enfraquecida pela ação de cupins, na instalação de um forro de madeira acompanhando a inclinação do telhado para proteger o forro de gesso, pois a estação não possui laje. Os adornos da parte externa foram resgatados através dos moldes conservados da época. A tubulação, antes de ferro e bastante prejudicada pela ferrugem, foi trocada por novas tubulações, ajudando a conservar a estrutura e a tornar o lugar utilizável por usuários. Certas características marcantes da Estação foram modificadas nesse processo, as faces externas que tinham seus tijolos aparentes e as cornijas e adornos em argamassa aparente, hoje estão pintadas mudando significativamente o impacto causado pelo visual da estação.

Após o restauro a Estação foi aberta à visitação e atualmente abriga uma pequena exposição do processo de restauro realizado pela Prefeitura em parceria privada com a Empresa FAZER, com peças características expostas e painéis

explicativos. Essa exposição ocupa apenas a sala maior da ala direita do prédio, os outros cômodos estão fechados para a população.

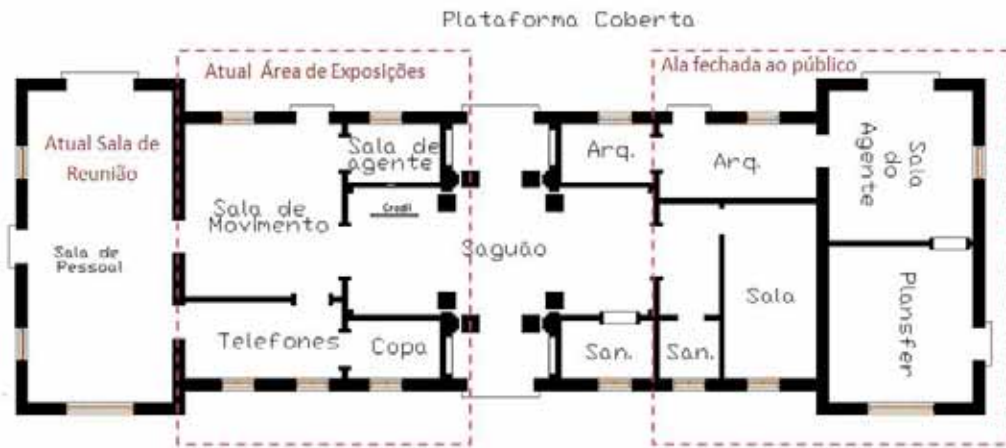


Figura 9. Uso atual da Estação, em planta. Fonte: Arquivo pessoal.

A principal modificação no projeto original foi a criação de um segundo andar, aproveitando a elevada altura do telhado e o forro inclinado, e a divisão em duas salas de aula para o ensino de informática para a população carente. As salas aproveitaram a existência de janelas na parte superior do prédio para ventilação e também contam com as aberturas zenitais criadas na restauração. O acesso à área é restrito apenas aos funcionários e aos futuros alunos que serão selecionados pela Prefeitura.



Figura 10. Imagem da Estação após restauro. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guaratingueta.htm>.

Acesso em Mar/09

A Estação possui uma estrutura anexa, galpões de armazenamento, que antigamente ocupava todo o comprimento da rua José de Castro Coelho. Aos poucos esses galpões foram sendo demolidos para dar lugar a estruturas comerciais, lojas de materiais de construção em sua maioria.



Figura 11. Vista da rua José de Castro Coelho. Fonte: Arquivo pessoal.

Atualmente restam alguns galpões ao lado do prédio da estação que estão sendo utilizados, mediante autorização da Prefeitura, por uma transportadora como garagem. Não há nenhuma previsão de uso para esses galpões, e com o término do contrato da transportadora os galpões ficarão fechados.



Figura 12. Galpões que restaram ao lado da Estação. Fonte: Arquivo pessoal.

## 2. ANÁLISE GERAL

A Estação Ferroviária de Guaratinguetá está inserida no principal centro comercial da cidade, na parte antiga do município, compondo com outras construções a linha histórica da arquitetura da cidade. Apesar de ser uma cidade tradicional em seus costumes, não há uma prática sólida de preservação e de valorização dos edifícios históricos. A falta de uma política pública nesse aspecto contribui para que valiosos exemplares da arquitetura da cidade desapareçam ou acabem por se desfazer, sendo, muitas vezes, substituídos por galpões industriais destinados ao comércio emergente ou totalmente descaracterizados pela inserção de elementos atuais sem supervisão. O recente restauro da estação é uma das poucas iniciativas da prefeitura para preservação do patrimônio histórico da cidade.

Ao invés de valorizar a história da cidade através de patrimônios arquitetônicos e pelo incentivo da produção artística local e do trabalho manufatureiro tradicional, a política observada é de descaso com esses elementos tão importantes na caracterização da identidade local. A cidade lida com a falta de estrutura disponível para a valorização desses fatores, faltando ao primeiro a sua conservação e exposição aos olhos dos munícipes; ao segundo, espaço destinado característico e de valorização da arte nativa; e, ao terceiro, um projeto de incentivo das atividades locais e de sua exposição aos habitantes, fazendo-os ficar ciente daquilo que é produzido e caracterizado na região.

Algumas manifestações do tipo são conhecidas, mas que poderiam ganhar muito mais força se fossem concentradas e organizadas em um só local. Essa descentralização das exposições e dos serviços oferecidos à população faz com que estes passem despercebidos pelos usuários, e que por isso acabam sendo analisados como não relevantes para a Prefeitura. Muitos dos projetos iniciados foram cancelados por esse tipo de comportamento, prejudicando a própria cidade no seu desenvolvimento cultural e desestimulando novas iniciativas. A insuficiência de locais para a realização dessas atividades também prejudica o desenvolvimento e a criação de novos projetos. Muitos deles são realizados em estruturas emprestadas como espaços em igrejas e escolas. Essa deficiência prejudica a atratividade da cidade para realizações culturais vindas de outras cidades, causando ainda mais o

fechamento desta para a região e diminuindo a cidade em importância nas relações culturais do Vale.

Além disso, existe a dificuldade de promover as atividades internas. Como exemplo, Guaratinguetá é conhecida como a “cidade da paçoca”. Todos os sábados, alguns produtores vão até o calçadão com seus pilões baterem a paçoca. Muitos cidadãos aguardam esse dia para consumirem este produto que só fica disponível aos sábados quando finalmente os produtores “aparecem”. Esse tipo de produção poderia ser valorizado pela organização e pela centralização do fornecimento, como acontecem em cooperativas, e tornando também uma referência turística cultural além da religiosa desenvolvida na região. Muitos que afluíram para esta cidade não sabem dessa produção e do seu significado local. Este e outros fatores de valor acabam se perdendo pela falta do reconhecimento.



Figura 13. Imagem do calçadão utilizado para diversas atividades. Fonte: Arquivo próprio.

Não há, também, uma política pública efetiva de produção cultural. Somente alguns projetos iniciados se estabeleceram, dentre eles o “Projeto Guri”, que oferece aulas de canto e música para crianças e adolescentes. Aulas de pintura em tela e pintura em tecido são oferecidas pela prefeitura, mas a exposição desses trabalhos não tem lugar, sendo apenas conhecidas por quem participa desses projetos e por pessoas próximas que acabam tomando conhecimento. Uma tentativa de criar a “Casa do Artesão” foi feita há alguns anos, transformando o pedaço que restou da antiga ponte de ferro (desmoronada em 1989), ainda conservado, em um ambiente de exposições dos trabalhos manuais feitos em Guaratinguetá. Essa foi mais uma

iniciativa que não vingou pela falta de suporte, tanto do poder público como da população.

Através dessas observações constata-se que atitudes isoladas não possuem força para permanecerem como manifestações culturais e naturais da identidade local. A falta de conhecimento dessas produções pela população e a deficiência na divulgação e promoção dos mesmos, gera a falta de interesse e apoio, imprescindíveis na constituição de um ambiente favorável a essas iniciativas.

Portanto, a necessidade de um espaço disponível para essas atividades e que proporcione ao mesmo tempo a centralização necessária para dar força às manifestações é evidente. Considerando o posicionamento estratégico, a facilidade de acesso e o benefício para a cidade de uma intervenção em um monumento arquitetônico e histórico, a Estação Ferroviária e seu entorno imediato foi escolhido para abrigar um Centro Cultural, diversificado em espaços e atividades, suprimindo as necessidades e proporcionando novas experiências ao alcance da população.

### 3. ANÁLISE DOS FLUXOS

O fluxo de veículos no centro é intenso, não só devido à numerosa quantidade de carros, mas também pela largura das ruas, que, por serem na parte antiga da cidade, são estreitas e tortuosas. Algumas ainda conservam as pedras originais da pavimentação, outras foram asfaltadas, mas nenhuma modificação na largura delas foi feita. O fluxo de pedestres também é grande tanto pela atividade comercial quanto pelos cursos educacionais existentes, como, por exemplo, a Fatec e o Senac. Com isso os principais pontos de ônibus estão no centro, com o trânsito de todas as linhas da cidade passando por ali para atender à demanda de pessoas que utilizam o meio de transporte coletivo.

Constata-se que a circulação no centro é intensa, porém ela se faz apenas no horário comercial. Quando este termina, a circulação de automóveis cai absurdamente, observando apenas a circulação de moradores ou de carros que estão fazendo o seu percurso. A movimentação de pedestres à noite é mínima, constitui-se apenas de pessoas que estudam neste período, concentrando-se na praça principal, por alguns moradores que aproveitam esta praça à noite, e por moradores de rua. A única circulação que se mantém constante é a dos ônibus urbanos.

Neste contexto, a Estação se encontra afastada da circulação mais intensa. Localizada em uma rua mais usada como retorno para o centro do que uma via de uso comercial efetivo, a circulação ao seu redor é apenas momentânea.



Figura 14. Sentido da circulação em torno da praça. Fonte: Arquivo próprio.

O comércio estabelecido nesta rua é homogêneo, o que diminui a frequência e diversidade de usuários no local, e está concentrado no começo dela, focando as circulações efetivas nesta parte da rua; a Estação, por estar na ponta oposta, não se beneficia dessa circulação.

A Estação se destaca visualmente por não possuir edificações nas laterais que interfiram na sua visualização, atrai o olhar de quem passa para apreciar o edifício e convida para uma permanência no local. Embora, essa permanência não aconteça pela falta de usos propostos para a instalação, pela característica de transitoriedade do lugar e pela ausência de pessoas. Antes da restauração, observava-se que a degradação e o abandono, tanto da estação quanto da praça, atraíam moradores de rua e atividades ilícitas, causando o isolamento e o receio de circular por esses espaços. Após a restauração e as melhorias realizadas na praça Condessa de Frontin, o cenário em frente à estação mudou. Não se viu mais moradores de rua, e o ambiente se tornou mais agradável. Mesmo assim a característica de trânsito do lugar permaneceu.

Em frente à estação há uma praça de porte médio, caracterizando um pátio externo e uma abertura no espaço urbano, tornando o local agradável e convidativo. O posicionamento desse espaço, em conjunto com a rua que segue da praça até a Matriz, proporciona um bom visual do prédio da estação, criando um elemento surpresa na malha urbana do centro. A arborização da praça, a disposição dos bancos, a presença marcante da estação fazem deste lugar um espaço de contemplação, isso possibilita aliar o seu uso com a atividade da Biblioteca Municipal, localizada em frente à praça, oposta à estação. Todavia, pela característica de isolamento e transitoriedade, a praça foi transformada em estacionamento e em local de espera.

No ponto em que está inserida, a estação encontra-se no limite de expansão do centro, que é barrado pela linha férrea e, logo em seguida, pelo rio Paraíba. Esses obstáculos, mais vistos como empecilhos, acabam renegando as locações em sua borda ao esquecimento das atividades urbanas e, por isso, dispersando o fluxo de pessoas. Essas áreas acabam sendo pouco habitadas, resultando até mesmo em lugares ermos. Portanto, há um afastamento dos fluxos que tomam sentidos opostos à Estação, espalhando os usuários ao invés de reuni-los. De um lado da linha o fluxo fica direcionado às lojas, e do outro encurtado pela falta de programa ao longo da via.

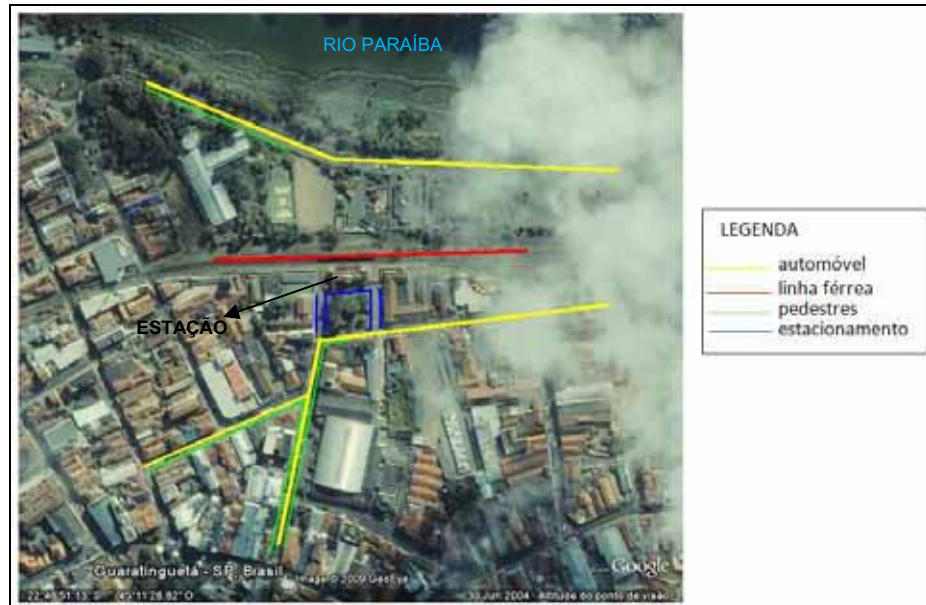


Figura 15. Esquema de fluxos. Fonte: Arquivo próprio.

Os acessos que transpõem o trilho do trem estão afastados da área da estação, o que afasta também o movimento de automóveis e, principalmente, pedestres. Além de concentrar nas proximidades desses acessos as atividades comerciais mais relevantes.

Inserida nessa estrutura urbana, a estação sofre com essas situações, mas pode ser através dela o processo de revitalização dessa área. Com a possibilidade de transpor a linha férrea, estabelecer um elemento de ligação entre o centro e a cidade após-linha, criar um ambiente atrativo e de interesse da sociedade local, ampliar a estrutura pública oferecida à população, a estação se apresenta como local ideal de intervenção.

## 4. ANÁLISE DO ENTORNO

A estação encontra-se na borda do centro comercial, sendo rodeada, principalmente, por estabelecimentos de comércio de materiais de construção. Esses estabelecimentos ocupam parte do que antes eram os galpões de armazenamento de cargas. Foram praticamente demolidos para dar lugar a novas instalações, descaracterizando o espaço e diminuindo a área histórica abrangente. Na mesma rua, mais uma perda do tipo aconteceu. Um casarão do início do século passado, pertencente a uma família tradicional da cidade, foi vendido e demolido para dar lugar a um estacionamento.

Diferenciando do panorama comercial do centro, os elementos atrativos desse entorno são dados por alguns estabelecimentos mais antigos e de usos variados, quebrando a seqüência de casas comerciais e mudando o visual das ruas. Estes elementos são: o Mercado Municipal, a Biblioteca Municipal, os Correios, a Matriz, a Casa dos Vinhos e o Bistrô; do outro lado da linha têm o SENAC, o IML e o Velório Municipal.



Figura 16. Localização dos elementos do entorno. Fonte: Arquivo próprio.

A Biblioteca Municipal está localizada em frente à Estação, quebrando a sequência de lojas e, juntamente com a praça, formando uma área de uso diferenciado em meio a tanto comércio. Ao contrário da Estação, a Biblioteca sofre com a falta de visibilidade e identificação. Reformas já foram feitas na estrutura, mas não conseguiram alterar esse estado de “camuflagem” a ponto de torná-la facilmente reconhecível pelos habitantes. Parte do problema é a atenção que a estação atrai, e parte é pela pouca frequência de pessoas andando por essa região e que não tomam conhecimento da localização da Biblioteca Municipal.

A Casa de Vinhos juntamente com o Bistrô, são estabelecimentos que oferecem produtos e serviços diferenciados no centro. O primeiro é uma casa tradicional e de produção artesanal, curiosidade do centro. O segundo se aproveitou da casa de máquinas abandonada da Estação, que foi adquirida por iniciativa privada e reformada para abrigar um bistrô, serviço oferecido de forma exclusiva no centro. Ambos localizados na praça Condessa de Frontin.

O Mercado Municipal está localizado na rua Dr. Martiniano, perpendicular à rua da estação e que forma o eixo visual da estação com a Matriz. Inaugurado em 7 de novembro de 1889, foi descaracterizado ao receber uma nova cobertura, mas ainda abriga um grande e diferenciado número de produtores e artesão locais. Ao lado está o prédio dos Correios, um belo exemplar arquitetônico que conserva as características internas e externas.

A Matriz (Catedral de Santo Antônio), inaugurada em 1772, foi erguida em taipa com torres e fachada em pedra, possui estilo neoclássico. Está localizada no cume da rua Dr. Martiniano onde se pode avistar a Estação Ferroviária e a praça Condessa de Frontin. Foi recentemente restaurada e faz parte do circuito turístico da cidade e do turismo religioso da região.

Não há acesso próximo à Estação que liga o centro da cidade com o outro lado da linha férrea. Mas, considerando a expansão que será realizada no projeto, as características do outro lado da linha possuem elementos importantes de análise. O entorno na parte de trás da estação, atravessando a linha férrea, é caracterizado pelos vazios e pela baixa circulação de pessoas devido aos tipos de estabelecimentos neste lado. O acesso a esses pontos é feito pela Avenida Dr. João Barbosa de Camargo, que ladeia o rio Paraíba em sua margem direita e que possui estabelecimentos apenas no lado oposto, pois a avenida faz divisa com a área de

proteção permanente(APP) da margem do rio. Esses estabelecimentos são: o SENAC, o IML e o Velório Municipal.



Figura 17. Imagem da Avenida João Barbosa de Camargo. Fonte: Arquivo próprio.

O principal estabelecimento é o SENAC, que atrai a movimentação de pessoas e de linhas de ônibus urbanos, porém as atividades dos usuários se dão dentro da instituição, não se prolongando para os arredores. O SENAC é um dos lugares utilizados pela Prefeitura para receber algumas atividades culturais e palestras, mas é utilizado por empréstimo, ressaltando a falta de um lugar público próprio. Ao lado também está o IML e o Velório Municipal, que não podem ser considerados relevantes como área de uso.

## 5. ANÁLISE DA SITUAÇÃO DA ESTAÇÃO NO CONTEXTO URBANO

Apesar da sua presença marcante, a estação se encontra à margem da atividade e das atenções dos usuários do centro. É como se esse espaço passasse despercebido e estivesse parado no tempo. Isso se deve, em grande parte, aos anos de esquecimento da sua estrutura que marcou aquela área com a memória do abandono, apesar de atualmente a Estação estar restaurada.

Outro fator é a falta de uso significativo dado ao lugar, que cause a atratividade necessária para que os usuários frequentem o local. A atual intervenção da prefeitura nessa direção é a implantação de uma pequena exposição do processo de restauro da estação e a criação de salas de aula de informática no segundo piso criado. A exposição é composta pelos “restos” da Estação antes do restauro, das peças utilizadas para a reconstituição dos ornamentos e partes da estrutura, e por painéis explicativos e a documentação que foi feita desse processo. Essa exposição se concentra no maior salão da Estação e é a única parte aproveitada para alguma atividade, os outros ambientes estão fechados para a população e não possuem projetos de abertura.



Figura 18. Mesa de exposição e sala de reuniões ao fundo. Fonte: arquivo próprio.

O segundo piso é fechado para a visitação, entrando nele somente os funcionários e os futuros alunos do projeto de inclusão digital. Sendo assim, o único

ambiente que caracteriza o uso público e que torna a Estação útil à população é o salão que abriga a exposição do restauro.

Verifica-se que essa intervenção não provoca grandes mudanças na serventia da estrutura ao público, e nem confere o devido valor para a obra arquitetônica. O uso restrito do espaço e a falta de atrativos fazem com que a estação continue sem ser um lugar público utilizável.

## 6. ESTUDOS DE CASOS

Os casos apresentados são espaços que inspiraram a concepção do projeto deste trabalho. Não só pela estrutura formal, como pela experiência vivida nesses espaços, constatando a importância de espaços interativos e abertos ao público. Serão ressaltadas as características mais importantes observadas e sentidas nesses ambientes.

### 6.1 SESC Pompéia

O projeto arquitetônico do SESC Pompéia, elaborado por Lina Bo Bardi, transforma uma antiga fábrica de tambores em um participativo e convidativo espaço de lazer. O programa proposto, de forma abrangente e inclusiva, aliado às soluções espaciais, proporciona um ambiente interessante para diversas faixas etárias e classes sociais.

A recuperação da área procurou deixar todos os vestígios da antiga fábrica evidentes aos olhos dos frequentadores – seja nas paredes, nos pisos, telhados e estruturas, seja na linguagem das novas instalações –, isso fez com que o espaço iniciasse um novo começo com características próprias, reforçando e valorizando a identidade do edifício.

A variedade de usos dos espaços e a facilidade dos fluxos atraem a vida pública para o interior do edifício, não isolando as atividades dentro de quatro paredes, mas estendendo a sua influência para a cidade ao redor.



Figura 19. Vista interna do SESC Pompéia. Fonte: Google.

## 6.2 Itaú Cultural

O Itaú Cultural, projeto do arquiteto Roberto Loeb, está localizado numa das maiores e mais movimentadas avenidas de São Paulo, a Avenida Paulista. E mesmo inserido num contexto urbano caótico e agitado, o Itaú Cultural atrai e cativa visitantes com seus espaços diversificados e especialmente projetados para o programa proposto.

As atividades propostas visam democratizar e promover a participação social no âmbito cultural e a produção do conhecimento acessível. Essa facilidade de acesso ao conhecimento e sua diversidade são características marcantes no projeto.



Figura 20. Vista frontal do Itaú Cultural. Fonte: Google.

## 6.3 Pinacoteca do Estado de São Paulo

A Pinacoteca é o mais antigo museu de artes plásticas da cidade de São Paulo. O prédio foi projetado pelo Arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo em 1897, para abrigar o Liceu de Artes e Ofícios, instituição que formava técnicos e artesãos para construir as cidades que enriqueciam com o café. A obra foi concluída em 1905, onde seu espaço foi dividido entre Liceu e Pinacoteca.

O edifício foi implantado em uma área do Parque da Luz, construído em alvenaria de tijolos, com vigas de ferro e amplas janelas em estilo neoclássico. O projeto de intervenção teve início em 1993, quando Paulo Mendes da Rocha, juntamente com os Arquitetos Eduardo Colonelli e Welliton Torres, impulsionados

pelo entusiasmo do artista plástico Emanuel Araújo frente à Pinacoteca, deram início ao empreendimento de reformas o edifício do antigo Liceu de Artes e Ofícios.

O edifício foi dotado de toda infra-estrutura técnica necessária, como a construção de um elevador para transporte de material e de público, a adequação da rede elétrica e a ampliação das áreas de depósito e acervo, laboratórios de restauro e biblioteca.

Desta ação resulta uma efetiva colaboração contemporânea, aprimorando espaços já existentes: o poço de luz coberto pelas clarabóias permitiu a criação de um novo eixo de circulação, no sentido longitudinal, permitindo a mudança ao acesso principal do edifício para a Praça da Luz, na face sul, retirando-o da avenida Tiradentes, que é de tráfego intenso.

A união do antigo com o novo é característica desse edifício e sua intervenção, e de como novos elementos podem mudar para melhor o aproveitamento do edifício pelos usuários.



Figura 21. Poço de luz da Pinacoteca. Fonte: Google.

## 7. A INTENÇÃO PROJETUAL

Tendo em consideração o peso da estação ferroviária, sua potencialidade para abrigar um espaço público de manifestação cultural e de produção de conhecimento, a proposta para essa construção e seu entorno imediato é de criar um espaço público participativo, atraente, marcante e que resgate seu valor imputado pela história.

As estruturas existentes serão reutilizadas e novas serão criadas para dar apoio e complemento ao programa proposto para a área. Elas são o prédio principal da estação, os galpões de armazenamento que estão ao lado, a praça Condessa de Frontin, e um terreno plano e de formato irregular localizado na parte posterior da estação, do outro lado da linha férrea, com dimensões aproximadas de 65m de comprimento por 42m de largura.



Figura 22. Área de intervenção. Fonte: Arquivo próprio.

A intervenção visa, através da implantação de um Centro Cultural, transformar uma área aparentemente obsoleta em um local de lazer e cultura para a população, suprimindo essa carência da cidade e valorizando o patrimônio público. Através desse espaço diversifica-se também o uso do centro da cidade, criando um ambiente com força suficiente para impactar o entorno da estação, quase que exclusivamente comercial. Através das variadas atividades propostas em diversos horários, procura-

se fazer com que o lugar seja utilizado em todos os horários, mudando o cenário do centro a noite.

No projeto o pedestre será valorizado, com o fechamento da rua ao redor da praça Condessa de Frontin, formando uma grande praça para eventos e apresentações. O percurso pelo Centro Cultural deverá ser feito a pé, com a possibilidade de conhecer toda a estrutura e também para incentivar a circulação de pessoas nessa área, tanto do lado voltado para o centro quanto do lado voltado para rio, que é principalmente de circulação de carros.

Através do terreno será feita a ligação com o outro lado da cidade, criando um novo fluxo de pedestres e transpondo a barreira dos trilhos. Esse fluxo será bem destacado e permitirá a visualização das estruturas do Centro Cultural e seu entorno.



Figura 23. Áreas de intervenção e quebra da barreira da linha do trem. Fonte: Arquivo próprio.

A quebra da barreira que a linha férrea oferece aumentará a circulação de pedestres ao redor dos pontos de entrada, que estão em lados opostos, e ao longo do percurso que passa por dentro do Centro Cultural. Não será implantado estacionamento, visto que a Avenida João Barbosa de Camargo comporta a quantidade de carros estacionados assim como o próprio centro da cidade.



Figura 24. Imagem da frente do terreno. Fonte: Arquivo próprio.

Neste terreno também será proposta uma nova estrutura para abrigar parte do programa proposto para a área. A abertura para o “lado do rio” visa atrair a circulação e o uso dos moradores para esse lado pouco explorado, além de aproveitar o potencial paisagístico do rio e da mata nativa. Essa visual será aproveitada com a utilização de paredes de vidro, emoldurando a paisagem e integrando o externo com o ambiente interno.



Figura25. Imagem da vista para o Rio Paraíba. Fonte: Arquivo próprio.

Com base em experiências pessoais e memórias de espaços participativos, como o Sesc Pompéia e o Itaú Cultural, a proposta visa tornar esse espaço propriedade dos cidadãos, valorizando uma experiência cultural que é escassa na região. Sendo assim, serão implantados espaços de usos variados, que oferecem tanto a contemplação quanto a participação na produção cultural, espaços que ofereçam lazer e atividades para a população, que sejam lugar de aprendizado e ensino de conhecimento.

O projeto também visa o resgate da história do lugar e da história da cidade, portanto um museu será criado e sediado no prédio da Estação. Esse museu será voltado para a história da Estação e do período em que ela foi construída, mas também será aberto a exposições de outros lugares da região, sempre com o intuito de promover a história local e tornar conhecido o lugar em que seus habitantes moram.

A fim de centralizar os espaços de ensino utilizados nos projetos da Prefeitura, os projetos realizados na cidade terão como sede o Centro Cultural. Novas atividades também serão propostas, como aulas de teatro de dança, para isso os galpões serão transformados em salas de aula e ensaios, além de espaços anexos para a apresentação desses trabalhos à população, de forma a incentivar quem estuda e quem assiste essas apresentações.

## **8. O PROJETO**

O projeto do Centro Cultural para a Estação Ferroviária de Guaratinguetá foi elaborado tendo como base os conceitos e elementos aqui já expostos. Um dos principais conceitos explorados é a quebra da barreira dos trilhos através da criação de uma passagem subterrânea, interligando a praça Condessa de Frontin com a Avenida Dr. João Barbosa de Camargo. Outro conceito é a ligação desses três elementos estruturais do Centro Cultural (a Estação, os galpões e a Estrutura Complementar) através da circulação proposta e da unificação pelas atividades que ali ocorrerão.

A intervenção dos edifícios procura não modificar a estrutura, mas fazer uma reciclagem daquilo que já existe inserindo num plano de atividades maior, visto que não é mais necessária uma estação de passageiros de trem e não há mais carga a ser armazenada nos galpões. Não haverá modificação aparente nesses edifícios, como substituição de esquadrias ou implementação de partes contemporâneas, sendo que estes estão conservados e compõem um ambiente agradável gerado pela arquitetura diferenciada desses componentes.

A implantação de uma nova estrutura procura não agredir visualmente a Estação, fazendo com que a constituição de moldura permaneça. Esta estrutura anexa vem para abrigar parte do programa do Centro Cultural, sendo ligada à estação e à cidade ao redor através da passagem subterrânea. A circulação por esses espaços está totalmente interligada, sendo fácil acessar os ambientes e conhecer todo o conjunto.

Para criar um dinamismo tanto na percepção espacial quanto da observação do complexo, os espaços da Estrutura Complementar seguem em desníveis alternados, brincando com a volumetria interna e externa dos ambientes.

### **8.1 Implantação**

A implantação visa integrar todo o conjunto e levar esse espaço a uma abertura à cidade, causando também a ligação da cidade através dele. Sendo assim, os elementos principais de integração são: a praça, que unifica o ambiente

externo da Estação e dos galpões, além de conter a entrada da estrutura subterrânea que liga a praça à estrutura complementar; os acessos que interligam os prédios tanto pelo lado externo, como pelo lado interno; e o programa proposto que, apesar de segmentado espacialmente, faz parte de uma mesma proposta e que se apóiam formando em sua totalidade o Centro Cultural.

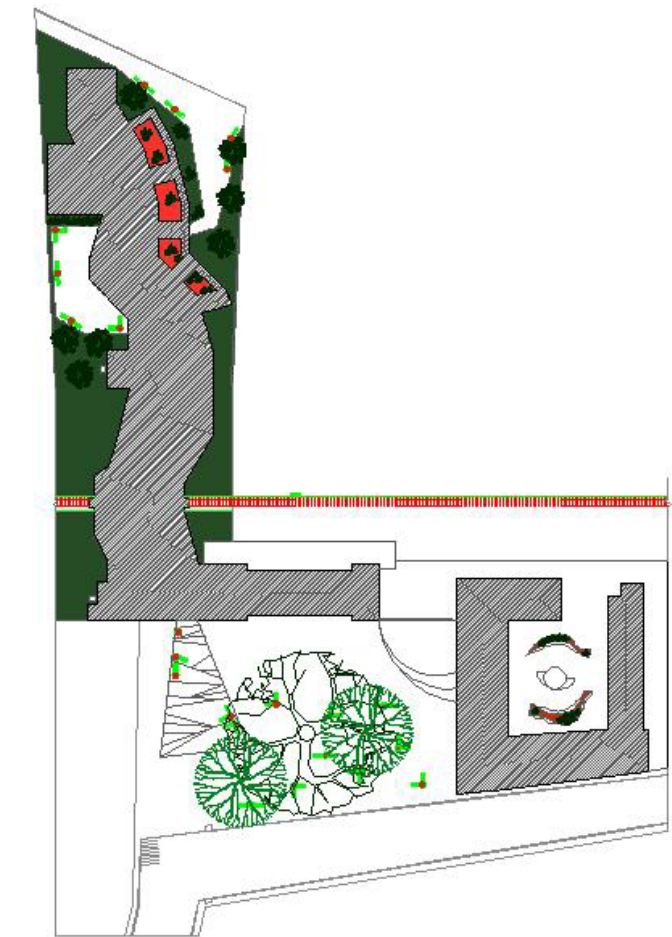


Figura 26. Implantação. Fonte: Arquivo próprio.

O prédio da estação irá abrigar o Museu Ferroviário e parte da administração do Centro Cultural. Os galpões irão abrigar salas de aula e de ensaios para os projetos culturais e programas da prefeitura, além do restante da administração do lugar. A Estrutura Complementar irá abrigar as atividades mais participativas e abertas a toda a população; sua implantação é feita em blocos de atividades dispostos de maneira dinâmica, seja pelos seus desvios na sequência de

implantação, seja pelas formas variadas dos ambientes causadas pelas inclinações das paredes e da cobertura.

O acesso ao Museu Ferroviário é feito, principalmente, pela praça; porém também pode ser feito através da ligação entre os dois lados da linha, sendo desse modo acessado também por quem se encontra do outro lado, ou seja, na avenida Dr. João Barbosa de Camargo.

O acesso principal dos galpões é feito através da plataforma de embarque da Estação, dessa forma o usuário toma conhecimento do que existe dentro do prédio, torna a Estação uma entrada de grande valor ao Centro Cultural e faz com que o acesso passe primeiramente pela administração, facilitando a localização dos mesmos para inscrições e informações.

O acesso à Estrutura Complementar pelo lado do centro é feito através de uma entrada localizada na grande praça e que leva aos ambientes do subsolo. É uma entrada em escadaria feita por grandes patamares dos quais os maiores se transformam em pequenas praças chamando o usuário a utilizar o espaço não só como circulação, mas também como lugar de permanência. A entrada principal para essa estrutura é feita através da Avenida Dr. João Barbosa de Camargo.

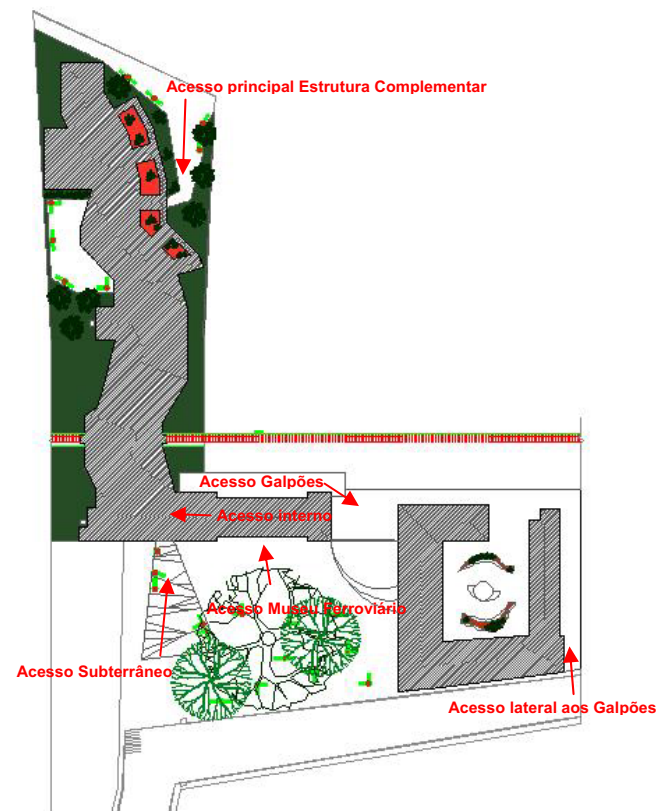


Figura 27. Acessos. Fonte: Arquivo próprio.

A praça será um espaço aberto, livre em seu programa para facilitar atividades de feiras, apresentações e manifestações. A única estrutura construída é um palco, integrado às salas de aula, que dá suporte às apresentações de teatro, dança e música. As árvores serão conservadas e o mobiliário proposto se constitui de bancos com jardineiras acopladas. Visualmente será um lugar “limpo”, destacando a Estação como elemento visual principal.

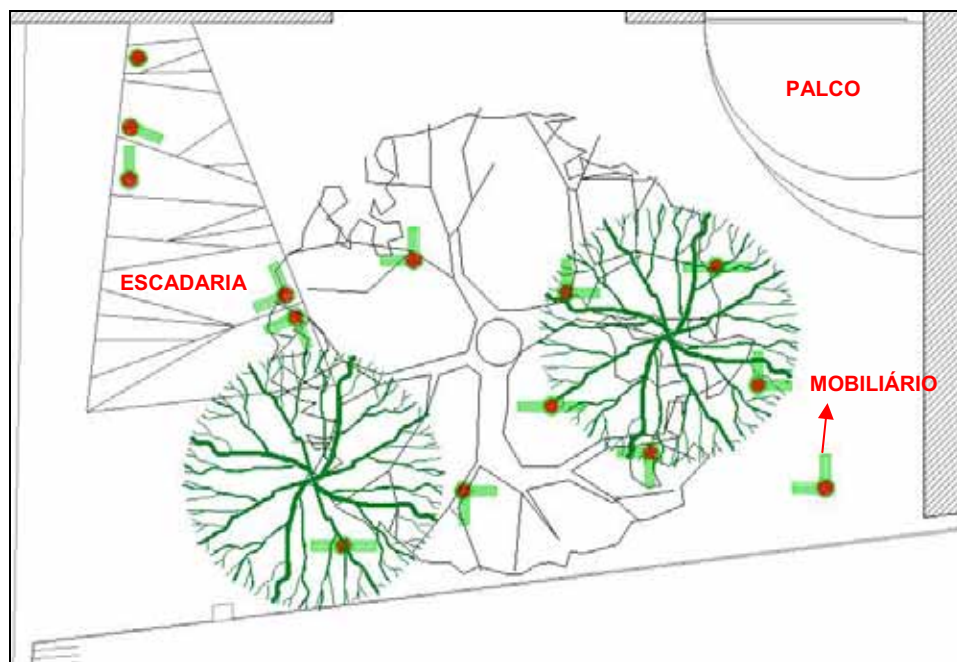


Figura 28. Detalhe praça. Fonte: Arquivo próprio.

## 8.2 O Programa

O programa proposto procura oferecer à população uma variedade de atividades educacionais, culturais e de lazer. Foram divididos de acordo com o espaço disponível em cada estrutura e estão separados da seguinte maneira:

### - Museu Ferroviário:

Abriga duas grandes salas de exposição, uma sala de informações sobre as atividades do Centro Cultural e de turismo da cidade, duas salas de mídia onde

vídeos e painéis eletrônicos servirão para o conhecimento e entretenimento dos usuários, uma secretaria, sala da diretoria, um depósito e um almoxarifado. E em sua extremidade esquerda o mezanino de acesso à parte subterrânea.

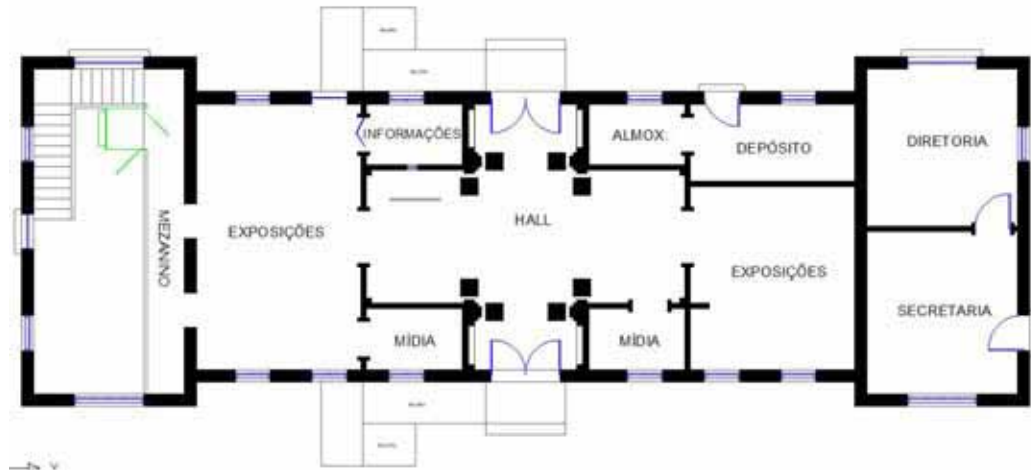


Figura 29. Programa Museu Ferroviário. Fonte: Arquivo próprio.

#### - Galpões Educativos:

Terá uma sala de direção, uma sala de reuniões, secretaria e almoxarifado. Haverá uma sala destinada aos professores e um almoxarifado para o material utilizado por eles. Ao lado, uma cozinha equipada.

As salas são separadas pelos tipos de atividades, portanto terá uma sala para o coral, uma para aulas de música com um depósito de instrumentos anexado a ela, um grande salão para aulas de dança e teatro com um espelho instalado na parede cega, um grande depósito com abertura voltada para a entrada lateral (entrada de serviço) dos galpões, banheiros femininos e masculinos, e duas salas para aulas de teoria.

A disposição dos galpões forma um pátio interno, que será estruturado com uma fonte central, jardineiras e bancos, criando assim um microclima interno agradável.

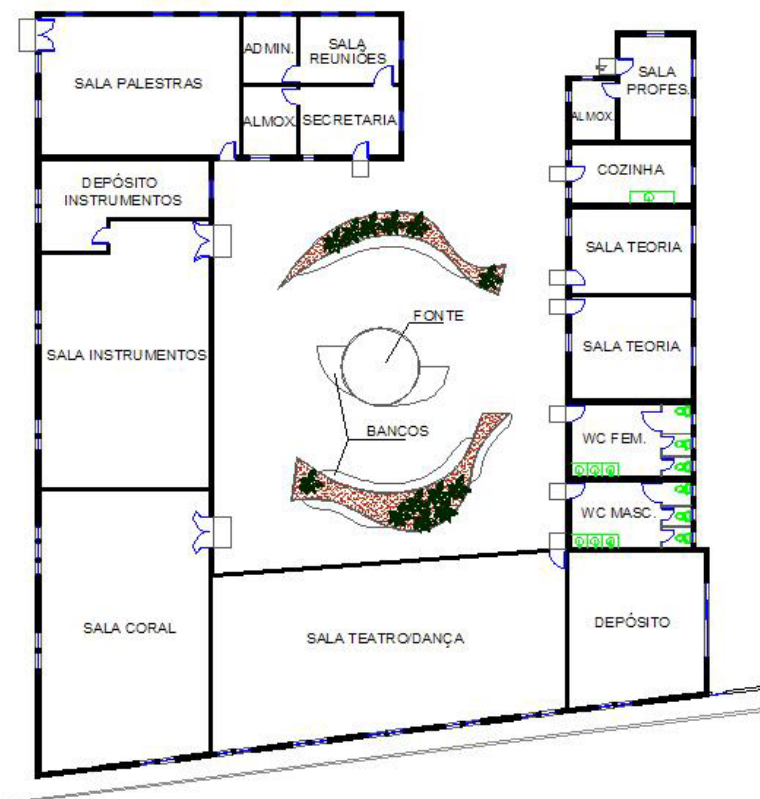


Figura 30. Programa Galpões Educativos. Fonte: Arquivo próprio.

#### - Estrutura Complementar:

A entrada principal da Estrutura Complementar deverá ser feita pela Avenida Dr. João Barbosa de Camargo e é marcada pela marquise de ferro que se destaca do volume do eixo de circulação, porém há a alternativa de entrada pelo lado do centro através da entrada subterrânea.

Começando pela entrada subterrânea, os primeiros ambientes são, o Bar à esquerda, com banheiros para funcionários e outros para usuários e à direita a Revistaria, com pufes e estantes de revistas à disposição. O ambiente seguinte é dotado de um palco para apresentações de bandas, saraus, etc. Após esse espaço está o ambiente dos computadores, criado para comportar o programa “Acessa São Paulo” atualmente locado na Biblioteca.

Até aqui, esses espaços são totalmente integrados visualmente, sem nenhuma barreira vertical que impeça o livre acesso entre eles.

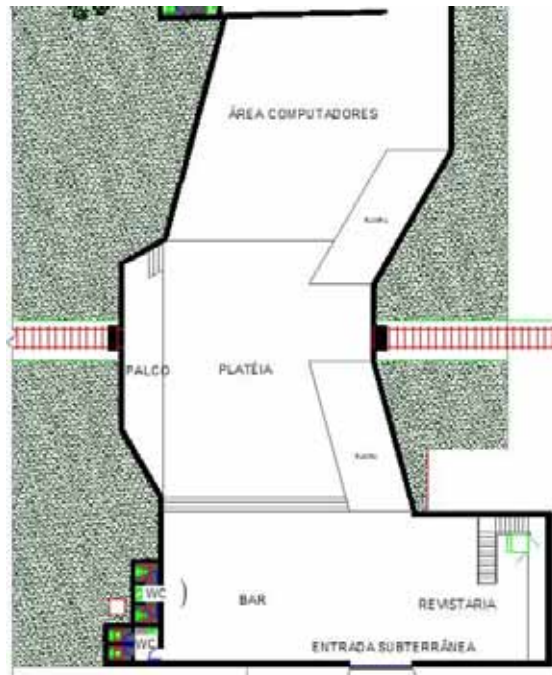


Figura 31. Programa parte subterrânea. Fonte: Arquivo próprio.

Logo após os computadores encontra-se o Salão de Atividades, com atividades “in door” oferecidos aos usuários. Anexados ao lado deste ambiente estão os sanitários. O acesso a partir deste ponto é feito através do eixo de circulação e suas entradas independentes. O próximo ambiente é o das Oficinas, dotadas de balcões de serviço e banquetas, e um grande espaço para atividades.

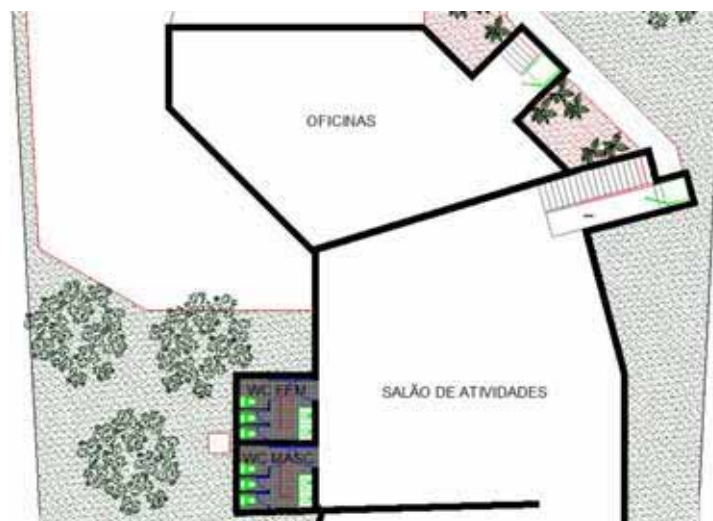


Figura 32. Seqüência do programa. Fonte: Arquivo próprio.

Após esse espaço vem a Sala das Exposições Interativas, que são exposições em que o usuário pode manusear os objetos, ou também participar da exposição, ou até mesmo abrigar exposições escolares abertas a toda a cidade. Depois vem a Sala das Esculturas, onde se localiza também a entrada principal e o acesso para a área externa de descanso. Através desse espaço se acessa a Biblioteca Cultural, que terá um acervo voltado para as atividades do Centro Cultural (música, teatro e dança). Após a Sala das Esculturas está a Sala de Exposições, com painéis móveis que são movimentados de acordo com a necessidade. E através dessa sala é feito o acesso para a Musicoteca, dividida em dois pavimentos ocupados por pufes e mesas eletrônicas com fones que acessam o acervo musical do Centro Cultural.

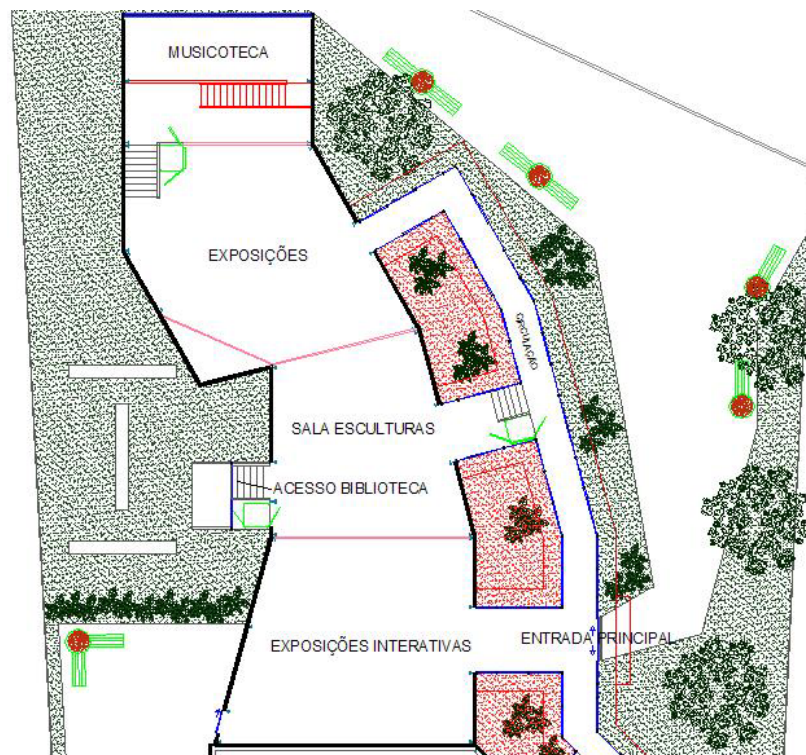


Figura 33. Finalização da estrutura. Fonte: Arquivo próprio.

### 8.3 Forma e estrutura

Como as estruturas do prédio da Estação e dos galpões serão conservadas, cabe aqui discorrer sobre a estrutura proposta.

A forma escolhida para a Estrutura Complementar, assim como o material que a constitui, foi inspirada na própria estação ferroviária. A modulação dos espaços, segmentando os usos, busca a eficiência e ordenação dos vagões. As inclinações das paredes e da organização espacial buscam o rompimento com a linearidade da forma e dos fluxos da área. A cobertura acompanha o desenho dos espaços criando em sua superfície inclinações que causam a impressão de movimento e dinamismo da mesma. Algumas aberturas na cobertura foram feitas, alternando entre chapas metálicas perfuradas para ventilação e vidros para entrada de iluminação natural.

A cobertura se inicia logo após a linha férrea, cobrindo parte do ambiente subterrâneo e se elevando como se estivesse “saindo do chão”. Ela percorre todo o comprimento do terreno e culmina no último espaço do Centro Cultural, que está em balanço de mais de 1m do chão, e que possui fechamento de pele de vidro, tornando-se uma espécie de mirante do rio Paraíba. A cobertura é sustentada por pilares de ferro em perfil “I”, com dimensões de 30x15cm; as vigas também são em perfil “I” com dimensões de 40x15cm. O teto é sustentado por uma grelha metálica.

Os fechamentos são feitos por chapas metálicas galvanizadas e pintadas, são colocadas tanto do lado externo como do lado interno, formando um “sanduíche” preenchido por mantas térmicas e acústicas de lã mineral, além de formar um bolsão de ar entre as mantas ajudando ainda mais na conservação de um ambiente interno agradável. As instalações elétricas são aparentes, conduzidas por calhas metálicas e suspensas no teto.

A circulação entre as áreas de atividade é feita por um eixo paralelo a estrutura, com ligações que formam entradas exclusivas para cada ambiente, assim como as paradas de uma estação. Apesar de separadas, as entradas são visíveis e o conjunto facilmente identificável por que os fechamentos desses corredores são de vidro, possibilitando a percepção espacial pelos usuários e por quem observa de fora a Estrutura Complementar. Para facilitar a localização, placas de sinalização serão colocadas em cada entrada, indicando o ambiente em questão e onde se localizam os outros ambientes.



Figura 34. Eixo de circulação. Fonte: Arquivo próprio.

Esses corredores serão compostos por pilares de ferro de seção retangular medindo 10x5cm, e locados em intervalos de 1,5m, formando um “paliteiro”. Os fechamentos serão em vidro, contribuindo para a integração visual dos ambientes internos com o externo e para dar a sensação de leveza na estrutura.

Para contribuir com o conforto térmico, a parte superior dos corredores é feita de chapas de ferro perfuradas proporcionando a ventilação cruzada e diminuindo o acúmulo de ar quente dentro dessa estrutura. A cobertura desse acesso é feita por “bandejas” de aço específicas para a colocação de um Teto-Verde, que ajudará a diminuir a temperatura interna dos corredores. Brises serão anexados ao teto, protegendo as paredes de vidro da insolação mais intensa e as aberturas superiores das chuvas.

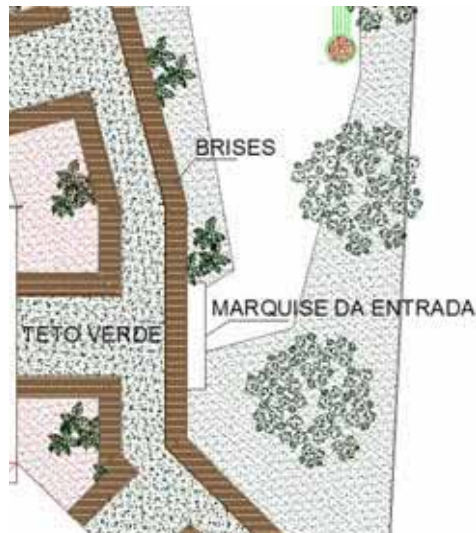


Figura 35. Detalhes da cobertura dos corredores. Fonte: Arquivo próprio.

Para as partes subterrâneas, aberturas zenitais serão implantadas para a circulação de ar e entrada de iluminação natural. Essas aberturas estão espalhadas de modo a distribuir a iluminação em todos os pontos. Os banheiros também possuem aberturas zenitais e caixas d'água.

#### 8.4 Materiais

A utilização do ferro como material predominante tem o intuito de fazer referência à história da estação e ao seu impacto na região, visto que a entrada deste material na cidade se deu através da Estação. O ferro é um material que “casa” com a arquitetura da estação, não se sobrepondo a esta e nem se anulando. Também foi escolhido pelas vantagens construtivas que esse tipo de material oferece e pela estética produzida.

O concreto aparente também será utilizado nas paredes das partes subterrâneas e nos pisos. Essas paredes são estruturais, eliminando os pilares que sustentam as lajes protendidas, com espessura de 20 cm, deixando os vãos livres. Para o comprimento por onde a linha férrea passa, estão projetados dois pilares de sustentação de 1x1 m; esses pilares irão sustentar uma viga protendida de 90cm de altura por 1m de espessura, cobrindo um vão e 15m de comprimento, é do tipo



foram colocados junto às escadas de acesso aos diversos ambientes em desníveis da Estrutura Complementar.



Figura 37. Modelo de plataforma utilizada no projeto. Fonte: Site da empresa Daiken.

Os banheiros são equipados com cabines especiais, com as dimensões e suportes necessários aos usuários.

As aberturas para o lado externo nessa parte do espaço cultural estão em nível com o piso externo, evitando obstáculos e causando a impressão de continuidade do espaço externo para interno a todos os usuários.

## 9. PAISAGISMO

O Paisagismo será composto por espécies resistentes e de fácil manutenção. O projeto paisagístico se caracteriza pelo minimalismo e isolamento na implantação das espécies.

Na praça, o paisagismo é feito pelas jardineiras acopladas aos bancos e pelas árvores já existentes que possuem copas frondosas oferecendo bastante sombra, tornando o ambiente agradável no clima e no visual. A espécie escolhida para as jardineiras se alterna entre o Periquito e o Clorofito.

Na entrada principal da Estrutura Complementar estão implantados Ipês Amarelos e Guaimbês. Estão dispostos de tal forma a não obstruir a visão do complexo, mas ressaltar o percurso até a entrada. Os vãos entre as entradas dos ambientes dessa estrutura formam jardins internos, neles haverá duas espécies, o Periquito e o Guaimbê, escolhidos pela coloração interessante e pelo conjunto que formam.

Na Área de Descanso, localizada na parte externa dessa estrutura serão implantados Ipês Amarelos e Guaimbês. A forração da área será feita pela Grama Esmeralda.

A seguir, informações das espécies:

Tabela 1


Nome popular: Ipê Amarelo, Ipê	Altura	Clima	Solo	OBS
Nome científico: <i>Tabebuia Alba</i>				
	O total pode chegar até 30m. Seu tronco até 8m.	Tropical/ Subtropical Úmido.	Boa à média fertilidade. Profundo ou raso. Prefere solos úmidos.	Atrai abelhas e pássaros, principalmente Beija-Flor.

Tabela 2


Nome popular: Grama Esmeralda	Característica	Clima	Solo	OBS
Nome científico: <i>Zoysia japonica</i>				
	Resistente ao pisoteio.	Cultivo a pleno sol.	Solo fértil.	Deve ser aparada sempre que atingir 2cm de altura.

Tabela3


Nome popular: Guaimbê	Característica	Clima	Solo	OBS
Nome científico: <i>Philodendron bipinnatifidum</i>				
	Folhas gigantes recortadas de coloração verde escura.	Cultivo a meia sombra ou pleno sol.	Solo rico em matéria orgânica.	Flores sem importância ornamental.

Tabela 4



Nome popular: Periquito	Característica	Clima	Solo	OBS
Nome científico: <i>Alternanthera ficoidea</i>				
	Folhagem ornamental de coloração avermelhada ou verde clara. Pequena altura.	Cultivo a pleno sol.	Solo rico em matéria orgânica.	Excelente para topiaria.

Tabela 5

Nome popular: Clorofito				
Nome científico: <i>Chlorophytum comosum</i> <i>hybrido</i>	Característica	Clima	Solo	OBS
	Folhagem ornamental verde com centro branco.	Cultivo preferencialmente a meia sombra.	Solo rico em matéria orgânica.	Utilizado para forração em canteiros.

## 10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto supre uma grande necessidade do município de proporcionar um ambiente diversificado em atividades culturais para a população, uma infra-estrutura capaz de comportar os projetos existentes e de oferecer novos espaços, centralizando o espaço produtivo em um ambiente acolhedor e atrativo, de acordo com as demandas das atividades e da população.

O local escolhido para a implantação une uma ação de valorização do patrimônio histórico e da identidade local com uma ação de revitalização de uma das áreas mais esquecidas do centro da cidade de Guaratinguetá. Através dessa ação o espaço ganha em valor social, cultural e estético; diferentes usuários frequentarão o centro preenchendo o vazio do espaço em diversos horários e fazendo com que essa parte da cidade agregue novas funções para seus habitantes.

A transposição da linha férrea, criando um novo sentido de fluxo e uma aproximação de lados antes incomunicáveis, ocasiona uma abertura diferenciada no centro, atraindo pedestres para essa rota alternativa e “povoando” a região de suas entradas. O aumento da frequência do uso desses espaços inclui a Estação Ferroviária na memória visual do habitante, e faz com que ela seja percebida não só como monumento, mas também como parte de uma grande estrutura útil à população, aumentando o seu valor para a cidade e fazendo com que esta perceba a sua importância geral.

## 11. DETALHES DA ESTAÇÃO



Figura 38. Detalhe da entrada da estação. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 39. Detalhe da torre do relógio. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 40. Plataforma da estação. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 41. Imagem do hall de entrada. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 42. Detalhe do piso de ladrilhos hidráulicos. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 43. Detalhe da antiga bilheteria. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 44. Detalhe da esquadria. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 45. Detalhe de ornamento e respectivo molde. Fonte: Arquivo próprio.

## 12. PERSPECTIVAS



Figura 46. Perspectiva do complexo. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 47. Perspectiva da rua Dr. Martiniano. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 48. Perspectiva da entrada subterrânea. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 49. Perspectiva da praça. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 50. Perspectiva do complexo pelo outro lado. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 51. Perspectiva da Estrutura Complementar. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 52. Perspectiva do "mirante" (musicoteca). Fonte: Arquivo próprio.



Figura 53. Perspectiva da entrada principal. Fonte: Arquivo próprio.



Figura 54. Perspectiva da cobertura da Estrutura Complementar. Fonte: Arquivo próprio.

## BIBLIOGRAFIA

- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Editora Arte & Comunicação, 2002.
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Um dia o trem passou por aqui*. Editora [s.n.], 2001.
- LORENZI, Harri. *Árvores Brasileiras*. Editora Plantarum, 5° edição.
- LORENZI, Harri. *Plantas Ornamentais no Brasil*. Editora Plantarum, 4° edição.
- FERRAZ, Marcelo. *Numa velha fábrica de tambores. SESC-Pompéia comemora 25 anos*. Minha Cidade 212/abril 2008.  
Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc212/mc212.asp>  
Acesso em: 22/07/2009
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações Ferroviárias do Brasil*.  
Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guaratingueta.htm>  
Acesso em: 15/03/2009
- *Estação Ferroviária de Guaratinguetá*.  
Disponível em: <http://www.portalvale.com.br/cidades/guaratingueta/estacao-ferroviaria.php>  
Acesso em 15/03/2009
- SCHIMD, Manfred. *Lajes Planas Protendidas*.  
Disponível em: [http://www.rudloff.com.br/conteudo/texto/tx\\_lajesplanas.htm](http://www.rudloff.com.br/conteudo/texto/tx_lajesplanas.htm)  
Acesso em: 13/09/2009
- *Folhagens*.  
Disponível em: <http://www.jardinagempaisagismo.com/folhagens.htm>  
Acesso em: 14/09/2009

- *Guaratinguetá.*

Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Guaratinguet%C3%A1>

Acesso em 10/03/2009

- *7 Maravilhas de Guaratinguetá.*

Disponível em:

[http://www.camaraguaratingueta.sp.gov.br/e107\\_plugins/election/election.php?1.1](http://www.camaraguaratingueta.sp.gov.br/e107_plugins/election/election.php?1.1)

Acesso em 23/03/2009.

- *Pilkington Blindex Controlglass.*

Disponível em:

<http://www.pilkington.com/applications/products2006/brazilportuguese/byapplication/commercial/curtainwall/default.htm#>

Acesso em 22/10/2009.

- *Ecotelhado de aço.*

Disponível em: <http://www.ecotelhado.com.br/pt.asp?exibir=33>

Acesso em 22/10/2009.

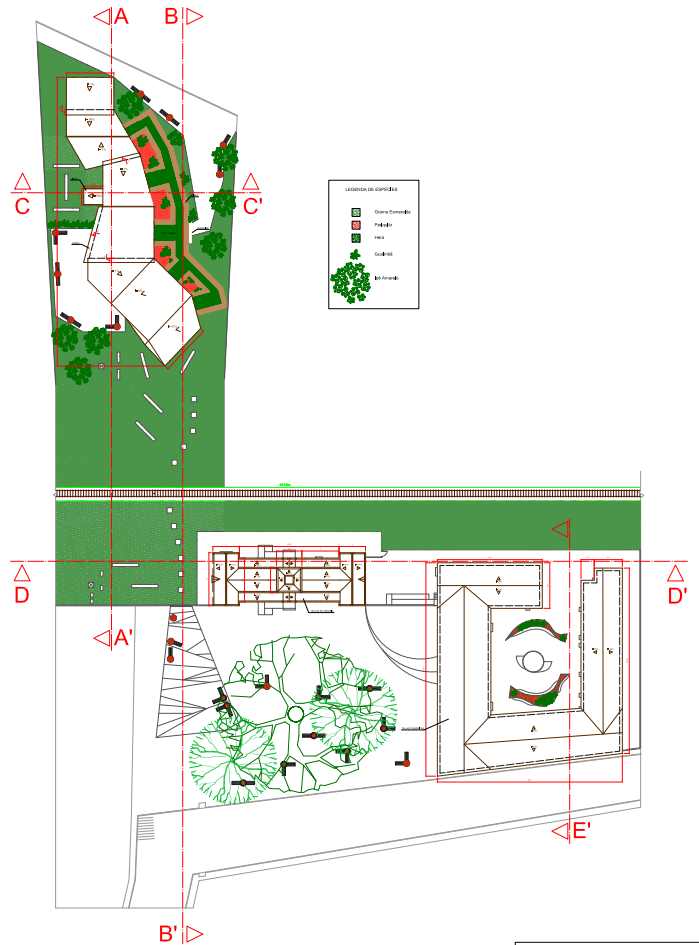
- *Plataformas elevatórias.*

Disponível em: <http://www.daiken.com.br/i/acessibilidade/platelevatoriae.pdf>

Acesso: 22/10/2009.

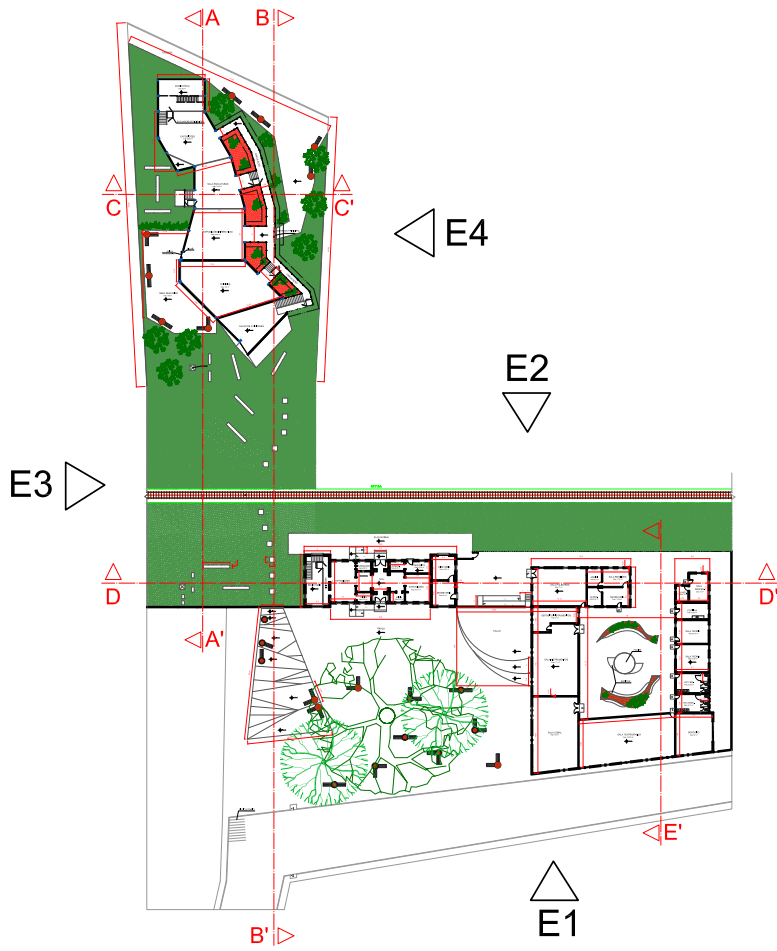


**IMPLANTAÇÃO**  
ESCALA 1:250

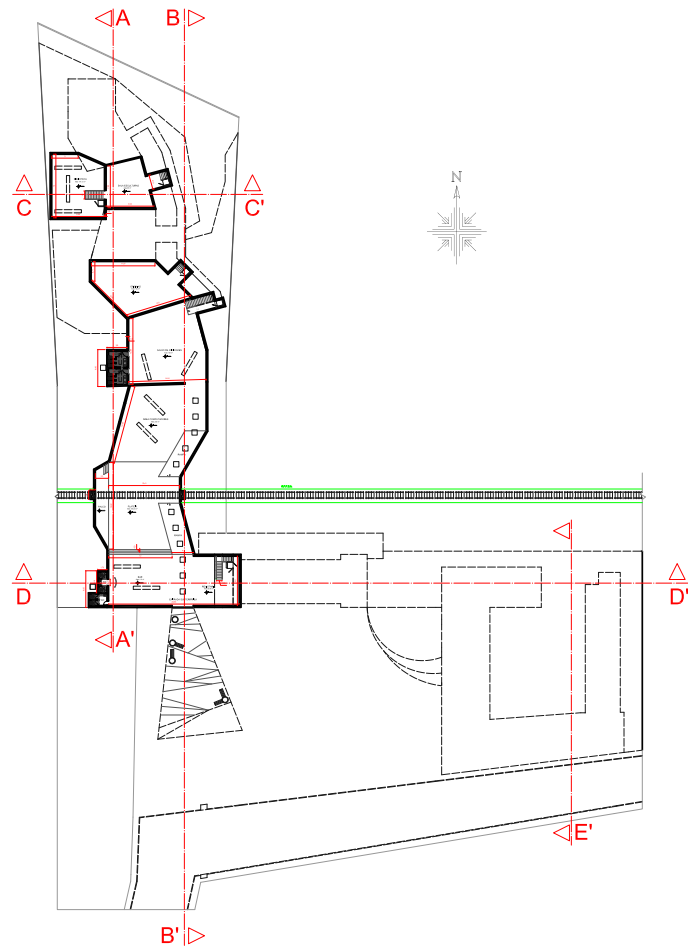


**PLANTA COBERTURA**  
ESCALA 1:250

TFG 2009 - UNESP / FAAC	01/04
IMPLANTAÇÃO E PLANTA COBERTURA	
Projeto: Centro Cultural	
Local: Praça Getúlio de Feres, s/n, Guaratinguá (SP)	
Arquiteto: Carlos	
Atividade: Desenho Plurianível - Anosos Paralelos	
Escala: 1:250	

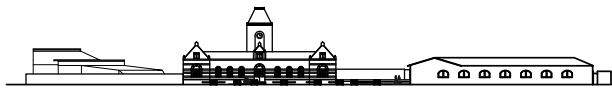


**PLANTA TÉRREO**  
 ESCALA 1:250



**PLANTA SUBTERRÂNEO**  
 ESCALA 1:250

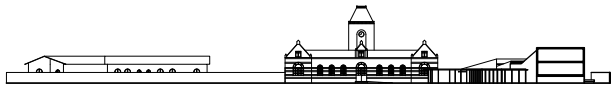
TFG 2009 - UNESP / FAAC	02/04
PLANTAS TÉRREO E SUBTERRÂNEO	
Projeto: Centro Cultural	
Local: Praça Getúlio de Feres, s/n, Guaratinguá (SP)	
Arquiteto: Carlos	
Arquiteta: Débora Plafkin Assis Torres	
Escala: 1:250	



ELEVAÇÃO 1



ELEVAÇÃO 3



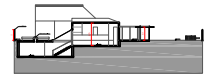
ELEVAÇÃO 2



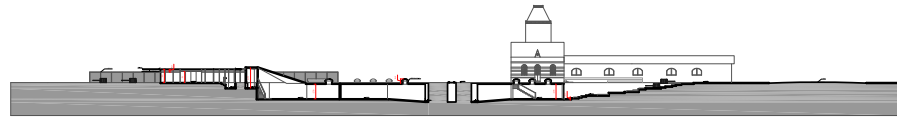
ELEVAÇÃO 4



CORTE AA'



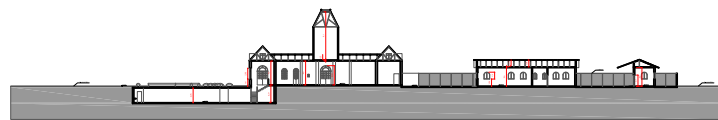
CORTE CC'



CORTE BB'



CORTE EE'



CORTE DD'

TFG 2009 - UNESP / FAAC	03/04
ELEVAÇÕES E CORTES	
Projeto: Centro Cultural	
Local: Praça Getúlio de Feres, s/n, Guaratinguá (SP)	
Arquiteto: Carlos	
Atividade: Desenho Plurianível Anos 1990s	
Escala: 1:250	



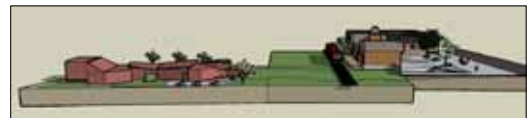
PLANTA LAY-OUT  
ESCALA 1:250



PERSPECTIVA 1



PERSPECTIVA 2



PERSPECTIVA 3

TFG 2009 - UNESP / FAAC	04/04
LAY-OUT E PERSPECTIVAS	
<small>           Projeto: Centro Cultural            Local: Praça Getúlio de Feres, s/n, Guaratinguá (SP)            Bairro: Centro            Alameda: Debra Plafico Assis Torres      RA: 53025            Escala: 1:250         </small>	