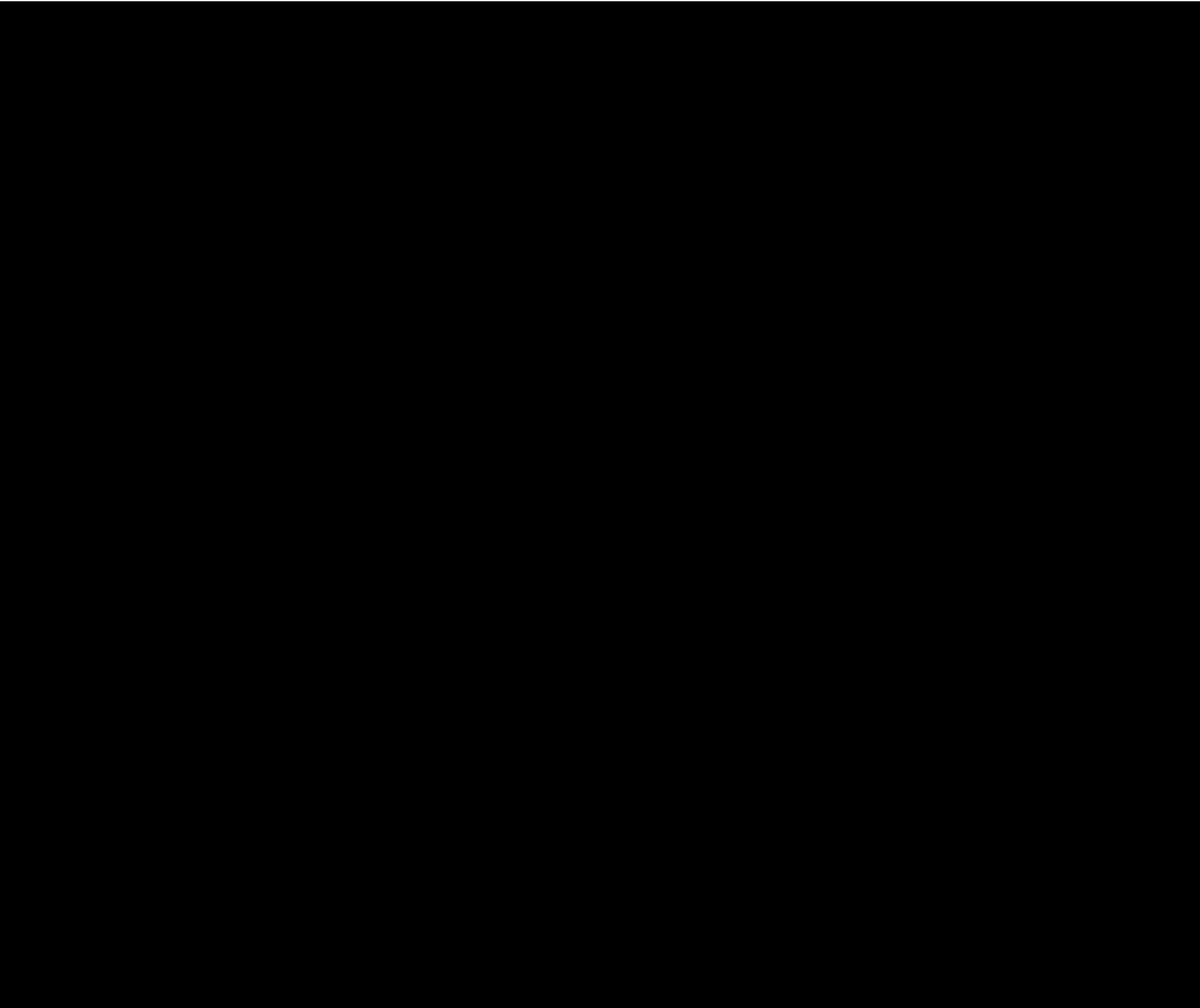


TALITA FALAVIGNA

CONTINUIDADES E DESCONTINUIDADES NO TEMPO E NO ESPAÇO: REQUALIFICAÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ





TALITA FALAVIGNA

CONTINUIDADES E DESCONTINUIDADES NO TEMPO E NO ESPAÇO:

REQUALIFICAÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ

Trabalho Final de Graduação apresentado ao curso de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual
Paulista, campus de Presidente Prudente.

Orientador: Hélio Hirao

Coorientador: Márcio José Catelan

Presidente Prudente

2016

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Wagner e Marli, por todo o suporte, encorajamento e dedicação incondicional em todos os momentos da minha vida. Ao meu irmão, Guilherme, pelos conselhos e por ainda manter-se tão próximo apesar da distância.

Aos amigos que deixaram essa jornada acadêmica mais leve, à Nathália e à Tatiane por estarem juntas comigo do primeiro ao último dia desta graduação, sendo também minha família prudentina, ao Aviter, à Aline e à Karina pela companhia nas salas de aula e inúmeros trabalhos, compartilhando dessa loucura chamada Arquitetura, ao Matheus pela cumplicidade que foi muito além das pesquisas, ao Pedro por me apresentar Jundiaí e o Complexo Fepasa que se tornou meu trabalho final na graduação e ao Alison e Danilo por me mostrarem que “para quem tem fé a vida nunca tem fim”.

Aos professores por contribuírem na minha formação profissional, em especial ao meu orientador Hélio, pela paciência e por me permitir ver a Arquitetura com outros olhos e ao coorientador Márcio, por me apoiar e incentivar neste trabalho.



Foto: Acervo da autora (2016)



*"e a cidade ia tomando a
forma que o olhar revelava"*

Clarice Lispector

RESUMO

O presente trabalho aborda questões relativas às condições de preservação e utilização do patrimônio histórico e arquitetônico de cidade de Jundiaí: O Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Paulista. Analisa seu contexto histórico e sua influência na formação e consolidação da cidade, chegando-se a situação em que ele se encontra hoje. Após o entendimento do seu processo histórico buscou-se fazer uma análise configurada a partir da percepção da composição do espaço, visando o seu entendimento como lugar e uma melhor compreensão das inter-relações entre o indivíduo e o meio. Para o desenvolvimento deste projeto de requalificação, tem-se um amplo estudo sobre o tema, por meio de referências teóricas e projetuais, de modo que as intervenções a serem realizadas na preexistência sejam pautadas nos subsídios dos teóricos da restauração e nas recomendações das cartas patrimoniais, assim como em reflexões sobre a cidade e o urbano, e a busca pela dimensão humana. O projeto de intervenções visa a recuperação desse patrimônio industrial, que possui grande importância para a cidade e seus moradores, trazendo novos usos que sejam compatíveis com as necessidades atuais, de forma a garantir sua salvaguarda como ambiência, não limitando apenas as edificações, mas principalmente atuando no ambiente como um todo. O resultado final do trabalho consistirá no projeto de requalificação urbana e arquitetônica, por meio de representações gráficas, tendo a intenção de fazer com que a área seja devidamente valorizada e o Complexo FEPASA continue fazendo parte da vida e da memória da população.

Palavras-chave: Complexo Ferroviário de Jundiaí. Patrimônio Industrial. Memória. Espaço Público. Apropriação.

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO | 9

2 REFERENCIAIS TEÓRICOS | 13

PATRIMÔNIO URBANO E ARQUITETÔNICO | 15

REFLEXÕES E ANÁLISES SOBRE A TEORIA DA RESTAURAÇÃO | 16

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO | 21

O ESPAÇO URBANO E AS REFLEXÕES SOBRE A CIDADE | 25

CONTINUIDADES E DESCONTINUIDADES NA RELAÇÃO ESPAÇO-TEMPO | 26

PERCEPÇÃO DA PAISAGEM | 29

A CONDIÇÃO PÓS-MODERNA REFLETIDA ESPAÇO URBANO | 31

A DIMENSÃO HUMANA NA ESCALA DA CIDADE | 34

REQUALIFICAÇÃO URBANA | 37

3 A CIDADE DE JUNDIAÍ | 41

HISTÓRICO | 43

FERROVIAS | 48

FORMAÇÃO E EXPANSÃO URBANA | 52

PATRIMÔNIOS | 57

COMPLEXO FEPASA | 60

4 LEITURAS E DIAGNÓSTICOS | 67

ATMOSFERAS | 69

LEITURA DA CIDADE E DO ENTORNO | 71

LEITURA DO COMPLEXO | 81

PERCEPÇÃO DOS CIDADINOS | 93

6 REFERÊNCIAS PROJETUAIS | 103

PRAÇA DAS ARTES | 105

CENTRO CULTURAL DE ARARAS | 111

PARQUE DA JUVENTUDE | 116

HIGH LINE | 120

LARGO SÃO FRANCISCO | 124

7 PROJETO | 129

CONCEITO | 131

PROPOSTAS INICIAIS | 132

PROJETO | 139

REFERÊNCIAS | 179

APÊNDICES E ANEXO | 189

1 APRESENTAÇÃO

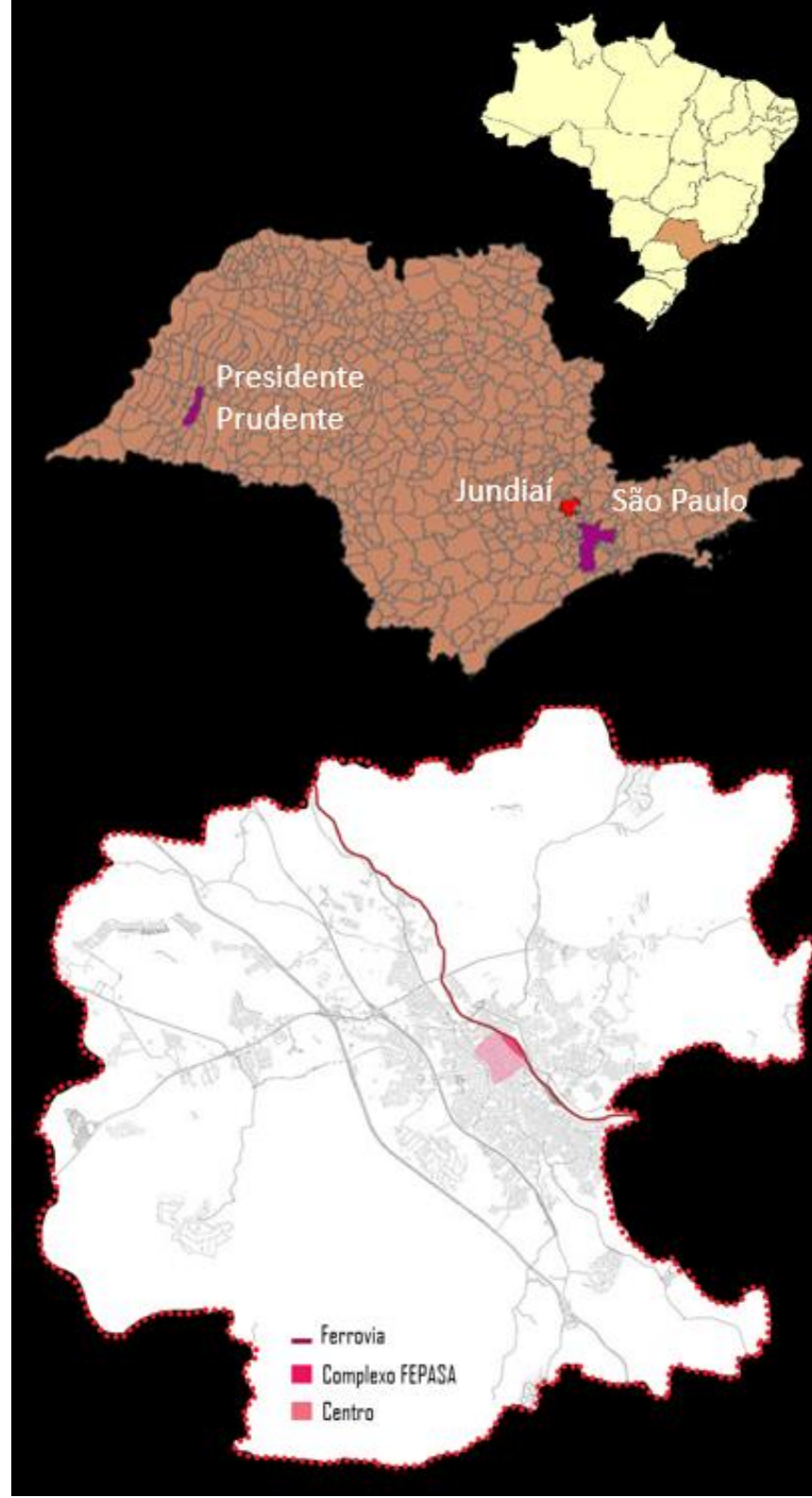
*“O presente é a sombra que se move separando o
ontem do amanhã. Nela repousa a esperança.”*

Frank Lloyd Wright

A requalificação urbana é considerada um eixo prioritário nas intervenções urbanas atuais, buscando uma atuação integrada das características de uma área urbana em transição devido a um processo de declínio. Por meio de um processo dinâmico melhora a desarticulação territorial existente, mantendo seus elementos simbólicos, mas tornando coerente as funcionalidades e a qualidade de vida no espaço urbano.

A cidade contemporânea está sobreposta de informações, impregnada de significações e emoções provenientes da história e vivência das pessoas. Ela passa por mudanças contínuas, gerando situações caóticas e soluções efêmeras.

Ao considerar o contexto local, fica evidente a influência da ferrovia na formação e consolidação da cidade de Jundiaí, é por meio de seu traçado que o papel de entreposto da cidade, como um local de passagem e trocas é reforçado, representando o primeiro passo no povoamento da parte central e norte do Estado de São Paulo. A cidade está localizada próxima a capital do estado e hoje tem cerca de 400 mil habitantes (Figura 1).



O Complexo Ferroviário, com as antigas oficinas da Companhia Paulista, de suma importância para a cidade no seu passado, hoje encontra-se em grande parte abandonado. Assim, surge a necessidade de adequá-lo, intervindo e criando novas paisagens, ao mesmo tempo em que garante a continuidade da preservação deste suporte material.

Após toda a carga histórica e afetiva pela qual a área do complexo ferroviário de Jundiaí passou, este espaço que hoje é público e está em posse da prefeitura, necessita de projeto de intervenção como uma maneira de reinserir esse patrimônio no cotidiano da cidade e região. Levando em conta a preexistência edificada, o seu entorno e relação com a cidade, de modo a elaborar um projeto integrado, tornando esse espaço um local de convivência e permanência, sem que suas características e importância histórica sejam perdidas.

O objetivo deste trabalho é elaborar um projeto urbano visando requalificar a área do Complexo Ferroviário de Jundiaí, permitindo novas relações entre a população e este espaço, reinserindo-o no contexto urbano contemporâneo.

Procurou-se compreender a sociedade da época, e a importância da ferrovia, assim como a consequente obsolescência dos bens ferroviários. Inicialmente foram realizadas revisões bibliográficas e projetuais, leituras gráficas do local e visitas *in loco* para obter um levantamento fotográfico e documental, além da aplicação de entrevistas, permitindo vivenciar melhor o espaço e adquirir novas percepções. A partir de um bom embasamento teórico e com a compreensão da cidade e da área de estudo, pretende-se levantar propostas e um projeto de requalificação para este espaço.

Figura 1- Localização da cidade de Jundiaí

Fonte: Elaborado pela autora (2015) com baseado em IBGE (2014) e mapa da prefeitura (2015)

2 REFERENCIAIS TEÓRICOS

“O passado, visto como presente histórico é ainda vivo, é um presente que ajuda a evitar as várias arapucas. Diante do presente histórico, nossa tarefa é forjar um outro presente, “verdadeiro”, e para isso é necessário não um conhecimento profundo de especialista, mas uma capacidade de entender historicamente o passado, saber distinguir o que irá servir para as novas situações de hoje ...”

Lina Bo Bardi

PATRIMÔNIO URBANO E ARQUITETÔNICO

É de grande importância a preservação de todo tipo de patrimônio, seja ele material ou imaterial, pois carrega em si toda a história de um local, da cultura de uma época, de diversos acontecimentos marcantes de uma sociedade.

Nos últimos anos, o interesse pelo patrimônio edificado tem aumentado cada vez mais, não só porque sua consciência como um valor histórico se ampliou, mas também por outras razões ligadas ao crescimento e desenvolvimento das cidades, como o aumento populacional e a saturação territorial, exigindo que novas propostas sejam concebidas para atender as atuais necessidades da sociedade.

Projetar, hoje, é atuar cada vez mais no lugar já edificado. A utopia de construir grandes cidades faz parte já do passado. Projetar, hoje, é lidar com grandes ou, principalmente, pequenos problemas, edifícios, equipamentos, espaços, objetos urbanos. (FROTA, 2000).

O debate sobre as formas de atuar nestas preexistências persiste até hoje. A teoria do restauro passou por mudanças graduais ao longo dos séculos, até se chegar as atuais noções de preservação.

Segundo Kühl (2008) a teoria do restauro é de extrema importância pois oferece parâmetros para o reconhecimento dos bens de interesse para a preservação e o modo de atuar sobre eles de maneira consciente, sem deformar ou destruir aleatoriamente os testemunhos de outras épocas.

“Restauro fundamenta-se no respeito pela obra, pela sua materialidade, pelos seus aspectos documentais e de conformação.” (KÜHL, 2008, p.79).

Em relação aos bens industriais, hoje em sua maioria abandonados e deteriorados, inseridos em grande parte das cidades brasileiras que foram marcadas pela implantação das ferrovias com o desenvolvimento cafeeiro, acabaram tornando-se um problema pelas grandes dimensões que ocupam. A preocupação é o que fazer com esse legado como intervir para que retorne ao cotidiano citadino sem perder suas características intrínsecas.

REFLEXÕES E ANÁLISES SOBRE A TEORIA DA RESTAURAÇÃO

Ao longo dos séculos, as intervenções em edifícios existentes tinham como principal objetivo a adequação às necessidades e exigências da época, variando a forma e a intensidade da ação, sendo ditadas por exigências práticas. Ocorria o reuso dos materiais; a destruição e abandono total decorrentes da perda de função; reconstruções; alterações no projeto original e adaptação para novos usos (KÜHL, 2008).

Embora haja vestígios de intervenções em construções durante a Idade Média, é somente a partir do Renascimento italiano que este tema passa a ser estudado mais profundamente, porém ainda não de forma consolidada, pois muitas construções antigas foram demolidas indiscriminadamente após a Revolução Francesa e seus materiais utilizados para a construção de novas edificações (KÜHL, 1998).

Com o desenvolvimento proporcionado pela Revolução Industrial e as consequências desencadeadas pela Revolução Francesa, a compreensão sobre o monumento histórico enquanto instrumento de

preservação de memória coletiva e as respectivas formas de intervir foram se transformando. Discussões e debates intensificaram-se durante o século XIX e algumas posições se estruturaram, oscilando entre posturas contrárias.

Uma das formulações teóricas que surgiram em meados do século XIX foi a elaborada pelo arquiteto Viollet-le-Duc, que consistia em restabelecer ao edifício um estado ideal, que poderia nunca antes ter existido. Procurou entender profundamente a obra, concebendo então um modelo ideal que era imposto ao edifício, além de fazer uso de reconstituições, “corrigindo” o projeto onde ele o julgava defeituoso (KÜHL, 2006).

Viollet-le-Duc em seu verbete “Restauração” (p.29) diz que: cada edifício deve ser restaurado no tempo em que lhe é próprio e que todas as substituições devem ser feitas somente por materiais melhores e por meios mais eficazes ou mais perfeitos e que o ideal é colocar-se no lugar do arquiteto primitivo e supor aquilo que ele faria.

Considerava-se então o monumento como um testemunho de uma época da história, e assim convinha que sua preservação tratasse de promover ações para “devolvê-lo” a seu momento de maior

esplendor e estilo “puro”, e que para tanto valeria desconsiderar e eliminar modificações ocorridas em épocas posteriores. Tal procedimento foi denominado “restauro estilístico”. Na prática, a ausência de informações completas levava muitas vezes a uma reconstituição baseada em um modelo ideal abstrato, com a reconstrução de partes danificadas ou faltantes que talvez jamais houvessem existido (ZEIN, DI MARCO, 2007).

Apesar de muitas vezes acabar causando certas “falsificações” nas obras, Viollet-le-Duc teve um importante papel, atuando em uma época em que os estudos sobre restauração ainda estavam se consolidando. Ele abarcou questões que até hoje são levadas em conta, principalmente a relação que ele estabelecia com os estudos das edificações, fazendo levantamentos detalhados da obra, de suas estruturas e estilo arquitetônico, além de destacar a importância da reutilização como forma de sobrevivência do edifício.

Na Inglaterra do século XIX ocorre quase concomitantemente um movimento antagônico, na medida em que valorizava as marcas do tempo (pátina), preconizando o respeito absoluto pelo edifício e

considerando quaisquer acréscimos como importantes e dignos de preservação. Os principais expoentes dessa linha de “restauro romântico” era John Ruskin (1818-1900) que favorecia quase uma recusa da intervenção, vendo na contemplação a única atitude tolerável, numa crítica à Revolução Industrial emergente (ZEIN, DI MARCO, 2007).

Ruskin, em seu texto “As Sete Lâmpadas da Arquitetura” de 1849, especificamente no Capítulo VI - “A Lâmpada da Memória”, apresentou importantes conceitos que fomentaram a postura não intervencionista, como o respeito à arquitetura menor; a questão das marcas do tempo na obra, que seria a forma de ligar a humanidade aos períodos da história; a conservação como uma necessidade anterior à restauração que era considerada uma destruição, aceitando que, no máximo, se façam reforços, chegando a admitir a possibilidade de “morte” de uma dada edificação. Ruskin se concentrou no aspecto pictórico das ruínas e não considerou, propriamente, a questão funcional dos monumentos em seus escritos.

Ainda no século XIX, na Itália, Camillo Boito (1836-1914) desenvolveu trabalhos teóricos relevantes ao

restauro em uma posição crítica e moderadora das posturas de Ruskin e Viollet-le-Duc. A reformulação de Boito estabeleceu o denominado “restauro filológico” dando ênfase no valor documental da obra. Este arquiteto fundamentava seu trabalho em análises aprofundadas da obra e procurava se pautar em estudos documentais e observações, bem como em levantamentos métricos do edifício. Sua interpretação do monumento e sua postura de projeto, então, levaram-no a propor a preservação da pátina ao mesmo tempo que preconizava a demolição de certos elementos acrescentados com o tempo (KÜHL, 2008).

Boito acreditava que os monumentos deveriam ser primeiramente consolidados ou reparados e só restaurados se realmente houvesse a necessidade, evitando acréscimos e renovações, e que se fossem necessários deveriam distinguir-se do original, mas em harmonia com o conjunto. Enuncia, portanto, o conceito de mínima intervenção e distinguibilidade que permanecem até os dias atuais (KÜHL, 2008).

Alois Riegl (1858-1905) e Max Dvorák (1874-1921) tiveram importância fundamental para consolidar a preservação de monumentos na Áustria. As

contribuições de Riegl são de inestimável valor, oferecendo meios inovadores tanto para a teoria quanto para a prática da preservação dos monumentos históricos. Procurou estabelecer a conservação baseada no respeito ao “valor de antigo” dos monumentos e não mais na unidade de estilo (KÜHL, 2008).

É justamente sobre um amplo respeito pela produção dos antepassados e pelas várias estratificações de uma mesma obra que se fundamentam as propostas de Dvorák em “Catecismo da Preservação de Monumentos”, publicado em 1916. Em sua análise sobre estas propostas, Kuhl (2008) ressalta que para Dvorak a preservação deveria ser não apenas do edifício isolado, mas também do seu entorno, como conjuntos e sítios históricos, valorizando a paisagem. Dvorák também destaca a importância da manutenção de conservação para assegurar a vida do bem, acreditando que: “Ao destruir o patrimônio, o homem empobrece os laços que o uniam à pátria, perdendo vínculos com o próprio presente” (KÜHL, 2008, p.50).

Além dos teóricos, as Cartas de restauro, também são de extrema relevância no debate deste tema, pois são

referências internacionais. A primeira, a Carta de restauro de Atenas de 1931 tem como objetivo apontar a necessidade da manutenção e salvaguarda dos monumentos e das cidades. Considera ainda, o uso como um fator essencial para a sobrevivência da edificação.

Este documento teve a participação essencial de Gustavo Giovannoni, que reelaborou a teoria de restauro apresentado por Camillo Boito, valorizando o contexto ambiental no qual o bem se insere, priorizando os valores históricos e documentais de um monumento, ao invés dos elementos formais, resultando no “restauro científico” ou “restauro filológico”. A partir daí, redige-se a Carta de Restauro Italiana (1932) que propunha a realização de um inventário dos monumentos históricos, a consideração dos vestígios do monumento, a não aceitação de acréscimos que possam induzir ao erro, o respeito pelas condições ambientais além da a garantia da ocupação e uso dos edifícios, princípios estes que são fortemente apresentados na teoria de Giovannoni (KÜHL, 1998).

Pane (2013) evidencia que Giovannoni seguiu o que já havia sido realizado por Boito – como a “mínima

intervenção” e a “distinguibilidade”. Mas é sobretudo ampliando a visão do monumento singular ao ambiente urbano a grande contribuição de Giovannoni, para o restauro arquitetônico, entrelaçando os dois campos disciplinares do restauro e do urbanismo.

Kühl (2013), ressalta que apesar de o restauro filológico ter muito de seus princípios válidos, após a Segunda Guerra Mundial, mostrou-se limitado para solucionar as devastações por ela geradas, pois considerava apenas as questões documentais da obra.

A partir de então, teve início uma nova corrente, o “restauro crítico” que ao mesmo tempo em que acolhe os princípios fundamentais do restauro filológico – de respeito pelas várias estratificações do bem e de diferenciar a ação contemporânea- também os associa ao tratamento da dimensão formal das obras, introduzindo, no processo metodológico, teorias estéticas e questões relacionadas à percepção, como desenvolvidas já na primeira metade do século XX. Acreditando que estes aspectos devam ser compreendidos de forma articulada.

É neste contexto, Cesare Brandi (1906-1988), representante do “restauro crítico” desenvolve a

“Teoria da Restauração”, publicada em 1963, na qual estabeleceu parâmetros metodológicos para a restauração da obra de arte reconhecida como tal.

[...] a restauração constitui o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na sua consistência física e na sua dúplice polaridade estética e histórica, com vistas à sua transmissão para o futuro. (BRANDI, 2004, p.30).

A produção de Brandi tem um caráter multifacetado, sendo significativa em campos como: a história e a crítica de arte, a estética e a restauração. Suas formulações sobre a estética, de derivação do pensamento kantiano, possuem alto grau de autonomia em relação às principais correntes do período. Brandi trabalha com uma fenomenologia da criação da obra de arte, vendo-a como processo e não apenas como resultado (KÜHL, 2008).

A Carta de Veneza (1964) foi o resultado desses debates, consolidados em um congresso internacional de arquitetos e técnicos ligados à preservação de monumentos históricos, sendo adotada em 1965 pelo ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios da UNESCO, e até hoje é considerada uma importante referência na questão patrimonial. Esta Carta delineou uma unidade metodológica para as

intervenções nos bens culturais, inserindo a restauração no quadro social, econômico e cultural.

Esse documento ampliou a noção de patrimônio, contribuindo para que não apenas os edifícios isolados fossem considerados, mas também todo o seu entorno, relacionando o bem com sua área envoltória; constata que a preservação deve ser um procedimento interdisciplinar; enfatiza a necessidade de manutenções constantes e o respeito pelas várias fases da obra, com intervenções amplamente documentadas; também recomenda o uso da edificação para garantir sua conservação e inserção na sociedade.

Segundo Kühl (1998) partir de meados dos anos 1960 houve um acréscimo do que é considerado patrimônio histórico a salvar e restaurar. Abandonou-se o princípio de preservar somente os grandes monumentos dotados de expressivo valor estético, e passou-se a considerar também os ambientes urbanos, rurais e qualquer exemplar detentor de valor histórico. Esta atitude estabeleceu-se inicialmente nas cidades europeias, pois o patrimônio perdeu o caráter de ser somente um testemunho das gerações passadas, adquirindo também valores sociais e econômicos.

Nesse contexto, os debates de preservação ganharam novos métodos, como Reutilização, Reabilitação e Recuperação. A opinião de Carbonara é que a "Reutilização é o meio mais eficaz para a preservação de um bem, pois um monumento sem uso se deteriora rapidamente enquanto que aquele mantido em funcionamento pode durar séculos". (KÜHL, 1998, p.209).

Portanto, para que se realize intervenções em uma obra é preciso primeiramente ter conhecimento sobre a mesma e compreender sua ambiência. As atuações devem ser pautadas nos critérios desenvolvidos no decorrer dos anos, pelos principais nomes do restauro, assim como nos documentos elaborados para melhor norteá-las. Deste modo a preservação do patrimônio arquitetônico deve-se apoiar em convenções internacionais e em estudos multidisciplinares aprofundados.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO

A preocupação com o legado industrial inicia-se de maneira mais forte a partir de meados do século XX,

pela destruição maciça provocada pela Segunda Guerra. Isso gerou debates e motivações quanto aos estudos da preservação do patrimônio industrial.

Na Inglaterra, começa a se verificar uma conscientização em relação ao tema, e a história industrial passa a ser vista como integrante da herança cultural. O interesse do público, manifesta-se com maior vigor, quando várias organizações e sociedades tentaram salvar, sem sucessos, a Estação Euston em Londres, demolida em 1962 (KÜHL, 1998).

No que se refere ao transporte ferroviário e seus remanescentes, este sempre esteve intimamente ligado ao processo de industrialização, de modo a impulsioná-la e por ela ser impulsionada (KÜHL, 2008).

Em relação a documentação sobre o patrimônio industrial, apesar de não tratar de modo exclusivo a questão do patrimônio industrial, a Carta de Veneza, de 1964 já demonstrava certa preocupação em relação a preservação de áreas e conjuntos urbanos. Essa ampliação da compreensão de monumento foi especialmente importante para o entendimento do patrimônio industrial, uma vez que normalmente os

vestígios industriais abrangem áreas extensas e acolhem diversas tipologias arquitetônicas.

A Carta de Nizhny Tagil, elaborada em 2003, na Rússia, pelo TICCIH (*The International Committee For The Conservation Of The Industrial Heritage*), sintetiza as preocupações com o patrimônio industrial, não apenas em relação a preservação, mas também evidencia a importância destes bens.

A Carta discorre que o patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico; diz que a arqueologia industrial é um método interdisciplinar que investiga todos esses vestígios materiais e imateriais; e também marca como período histórico de maior relevância para este estudo, a Revolução Industrial (TICCIH, 2003). No entanto essa periodização pode ser um pouco equivocada, criando debates de que a atividade industrial não pode ser precisamente marcada por uma data.

Na definição do TICCIH, o conceito de patrimônio industrial é amplo, uma vez considerando não apenas as estruturas que estão diretamente ligadas a

determinado sistema de produção, mas também aqueles espaços destinados ao convívio social dos trabalhadores. Do mesmo modo Kühl (2008), acredita que “monumentos da industrialização” abarcam não só as unidades de produção e o respectivo maquinário, mas todo o complexo de edifícios compondo um conjunto industrial.

O documento de Nizhny Tagil apresenta ainda uma discussão a respeito de uma nova utilização para as edificações industriais, que é essencial para a sobrevivência das obras, visando a conservação destes espaços. Porém, assim como preconizam outros autores do tema, a Carta se preocupa com o uso proposto compatível com as características da edificação, sem adulterações para receber novos usos, de modo a respeitar suas peculiaridades. Esse assunto também foi tratado na Carta de Burra (1980), a qual estabelece que o uso compatível se designará uma utilização que não implique mudança significativa cultural, e seja substancialmente reversível ou causem um mínimo impacto.

Outro ponto a ser levado em conta é a criatividade no restauro, com a inserção de elementos

contemporâneos em edifícios e contextos de interesse para a preservação, de modo a atuar a serviço do bem a ser preservado, e não em seu detrimento (KÜHL,2010).

Muitas alterações realizadas atualmente são feitas de modo indiscriminado, sem a preocupação que se deveria ter, pois embora haja algumas proposições a respeito do patrimônio industrial, como a Carta de Nizhny Tagil, não há um programa específico e princípios de atuação para esse tipo de legado, acabando por seguir as normas gerais sobre patrimônio histórico.

Desse modo, as intervenções no patrimônio industrial e sua efetiva preservação podem ficar comprometidas pela falta de uma orientação mais enfática a respeito dos critérios da preservação patrimonial cuja finalidade é a real salvaguarda do objeto.

É preciso que a arqueologia industrial possa ser entendida como um esforço multidisciplinar: de inventários, de registros, de entrevistas, de pesquisas histórico documentais e iconográficas, levantamento métrico e análise de artefatos, de edifícios e de conjuntos arquitetônicos, que sendo considerados bens

culturais devem dar origem a ações de preservação e a projetos de restauração (KÜHL, 2008).

Outra preocupação importante é em relação as vastas áreas ocupadas nas cidades pelos conjuntos industriais, como ocorre com os complexos ferroviários, fazendo com que sua preservação assuma um importante papel na escala da cidade. Mais um conflito relacionado é a viabilidade de se conservar de modo integral todos estes conjuntos, mediante ao desenvolvimento da estrutura urbana. Com isso, consideráveis pressões do interesse imobiliário e também políticas públicas acabam atuando sobre estes bens, fazendo com que sua preservação assuma um papel estratégico para que esses suportes materiais, com seus valores afetivos e simbólicos, não seja esquecida e as próximas gerações possam tomar conhecimento desta memória coletiva.

Dessa forma, a situação do patrimônio industrial no Brasil levanta debates importantes acerca da conservação desse patrimônio que vão desde as dificuldades de compreendê-lo enquanto bem cultural, como também a necessidade de um aprofundamento em outras áreas, fundamentais para a sua proteção.

“ Eu não sabia se era o lugar que transmitia o abandono às pessoas ou se eram elas que transmitiam o abandono ao lugar”

Manoel de Barros



Foto: Acervo da autora (2016)

□ ESPAÇO URBANO E AS REFLEXÕES SOBRE A CIDADE

Pensar a cidade é, essencialmente, refletir sobre a prática sócio espacial, o modo pelo qual se realiza a vida na cidade, enquanto formas e momentos de apropriação do espaço, como elemento constitutivo da realização da existência humana. Assim, o espaço urbano apresenta um sentido profundo, pois se revela condição, meio e produto da ação humana ao longo do tempo (CARLOS, 2007).

Para compreender o espaço urbano se faz necessário entender primeiramente a relação histórica e espacial que este mantém com a cidade, suas diferenças e aproximações.

Na visão de Santos (1994, p.69) há uma distinção clara entre urbano e cidade, o autor afirma que "o urbano é frequentemente o abstrato, o geral, o externo. A cidade é o particular, o concreto, o interno". Lefebvre (2001, p.62), define a cidade como sendo "projeção da sociedade sobre um local". Segundo o autor, o espaço urbano, por sua vez, não se refere a uma materialidade física, mas sim um conjunto de manifestações do

predomínio das atividades econômicas, processos sociais e costumes da cidade sobre o campo.

Para Carlos (1994, p.181) "o urbano é mais que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir, enfim é um modo de vida". Ainda segundo a autora (2007), o urbano deve ser pensado enquanto reprodução da vida em todas as suas dimensões, incluindo as possibilidades de transformação da realidade. Já a cidade permitiria pensar o plano do lugar revelando o vivido e a vida cotidiana através dos espaços-tempo da realização da vida.

Segundo Corrêa (1995), o espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente. O espaço urbano é um produto da sociedade, um conjunto de símbolos, fruto da expressão espacial dos processos sociais materializados a partir das formas espaciais.

Entende-se, portanto, que o urbano transcende e não se restringe apenas a uma materialização concreta de um modelo de produção vigente, é marcado, sobretudo, por valores, expectativas, modo de pensar e estilo de vida da população.

Ao aprofundar um pouco mais o entendimento sobre como as relações sociais dão forma a cidade, Carlos (2007, p 20,21) diz:

A análise espacial da cidade, no que se refere ao processo de produção, revela a indissociabilidade entre espaço e sociedade, na medida em que as relações sociais se materializam em um território real e concreto, o que significa dizer que, ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática sócioespacial. A materialização do processo é dada pela concretização das relações sociais produtoras dos lugares, esta é a dimensão da produção/reprodução do espaço, passível de ser vista, percebida, sentida, vivida. O homem se apropria do mundo através da apropriação de um espaço-tempo determinado, que é aquele da sua reprodução na sociedade.

Ainda segundo a autora, o processo de reprodução do espaço apresenta como tendência a destruição dos referenciais urbanos, isto porque a busca incessantemente pelo novo transforma a cidade em algo instantâneo, onde novas formas urbanas se constroem sobre outras, com mudanças profundas na

morfologia, revelando uma paisagem em constante transformação.

Nesse processo de transformação fica evidente a aceleração do tempo, com rápidas mudanças no traçado da cidade, modificando também a vida cotidiana. Como resultado, surgem novos padrões e formas de adaptação decorrentes da imposição de um novo modo de apropriação do espaço da cidade. São formas cada vez mais mutáveis em um tempo cada vez mais efêmero. Fundamental na discussão da pós-modernidade, a relação espaço-tempo domina o mundo onde a efemeridade do tempo revela a produção de um espaço amnésico (CARLOS, 2007).

CONTINUIDADES E DESCONTINUIDADES NA RELAÇÃO ESPAÇO-TEMPO

Atualmente, observa-se constantes continuidades e descontinuidades se tornando coincidentes, como decorrência das transformações na relação espaço-tempo, como uma ruptura de ritmo deste movimento de construção e transformação, expresso na morfologia urbana, apropriado na vida cotidiana.

Lefebvre (2001) afirma que os processos globais modelam o espaço urbano e a cidade, sem que a ação criadora decorra imediata e dedutivamente deste processo. Sua influência no tempo e no espaço urbano, permitiu a introdução e apropriação de grupos inventando, atribuindo ritmos e esculpindo o espaço. Essas transformações na vida cotidiana modificaram a realidade urbana. A cidade foi ao mesmo tempo o local e o meio, o teatro e arena dessas interações complexas. Mas ela se transforma não apenas em razão de processos globais relativamente contínuos, como também em função de modificações profundas no modo de produção.

A análise da morfologia da cidade expõe uma dimensão que não é apenas espacial, mas também temporal, e ao mesmo tempo, aponta uma profunda contradição nos processos de apropriação do espaço pela sociedade. Essa relação espaço-tempo ganha dimensão quando analisada através do uso, revelando os modos de apropriação do espaço, como condição de realização da vida humana (CARLOS, 2007).

Segundo a autora, o período atual sinaliza uma brutal transformação no tempo e nas formas de vivê-lo, mas

se a chamada “pós-modernidade” é marcada pela instantaneidade, o tempo enquanto uso, revelado nos modos de apropriação, é hoje um tempo acelerado. Essa instantaneidade traz como consequência o esmaecimento da memória impressa no espaço, provado pelo desaparecimento dos referenciais da vida humana. Neste contexto, torna as formas da cidade obsoletas sem que se quer tenham envelhecido.

Ela ainda complementa que espaço urbano como produto social, mostra a ação humana enquanto obra continuada, onde tempos se sucedem e se justapõem, passado e presente se fundem em um mosaico que lhe dá forma e impõe característica a cada momento, revelando possibilidades abertas no presente. Isso fica evidente quando diz que:

Na morfologia encontramos as marcas daquilo que resiste e daquilo que traz a marca da transformação, marcas de mudanças, mais ou menos radicais feitas pelas operações cirúrgicas do planejamento funcionalista, que visa à realização da acumulação continuada. Uma sincronia quebrada por rupturas que aparecem nas formas nas quais se manifestam as mais diversas estratégias dos agentes que produzem a cidade – voltadas à reprodução das frações do capital. Nesse patamar, se entrevê as articulações entre os tempos lentos/rápidos/efêmeros que mediam as relações na metrópole, enquanto no espaço e se lê a

continuidade/descontinuidade, processos que denunciam as rupturas (CARLOS, 2007, p.57).

Santos (2008), também faz sua contribuição nesta relação espaço-tempo. Segundo o autor, em um mesmo território convivem diferentes subsistemas técnicos, provenientes de épocas diversas e a forma como se combinam geram consequências sobre as formas de vida em determinada área. Quando esses componentes do sistema técnico se tornam velhos surge o conceito da *reverse salients*, que é claramente diferenciado pelo autor do termo “rugosidade” como algo que vai além da herança físico-territoriais, sendo também uma herança socioterritorial ou sociogeográfica. A rugosidade é o “que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição” (SANTOS, 2008, p.140)

Esse autor assim como outros acreditam na inseparabilidade do tempo e do espaço. Para ele, é por intermédio da técnica que o homem realiza essa união entre espaço e tempo.

Tempo, espaço e mundo são realidades históricas, que devem ser mutuamente conversíveis, se a nossa preocupação epistemológica é totalizadora. Em qualquer momento, o ponto de partida é a sociedade humana em processo, isto é, realizando-se. Essa

realização se dá sobre uma base material: o espaço e seu uso; o tempo e seu uso; materialidade e suas diversas formas; as ações e suas diversas feições. (SANTOS, 2008, p.54)

No atual cenário da urbanização o tempo é efêmero e o espaço amnésico. Ambos se tornam abstratos, se esvaziam de sentido produzindo uma nova identidade cidadão-cidade como decorrência da perda dos referenciais e do empobrecimento das relações sociais (CARLOS, 2007).

Lefebvre (2001) também acredita que as descontinuidades não situam apenas entre as formações urbanas, mas também entre as relações sociais mais gerais, entre as relações dos indivíduos e grupos.

Hoje vivemos em um tempo de constantes mudanças, como diz Santos (2008, p. 327) “em muitos casos, a sucessão alucinante dos eventos não deixa falar de mudanças apenas, mas de vertigem”. Os referenciais individuais e coletivos acabam muitas vezes destruídos, há a perda de identidade e de uma memória social devido a fragmentação do espaço e constante construção de novas formas na paisagem urbana.

PERCEPÇÃO DA PAISAGEM

A paisagem urbana surge a vista do observador, expressa nas ações que geram alterações na morfologia, resultado de uma sobreposição de tempos repletos de significações, possibilitando uma investigação sobre a cidade.

Segundo Ferrara (2007), a paisagem permite-se ser lida, mas sem palavras, através da percepção da composição do espaço e a sua representação caracterizada na experiência do homem com os signos; quando analisados na paisagem, compreendem as composições espaciais, temporais, históricas ou culturais que influenciam a ação humana.

Para Carlos (2007), a ideia de paisagem revela uma obra coletiva, a cidade produzida pela sociedade, contemplando todas as dimensões humanas, ela mostra uma história, o passado inscrito nas formas geradas por tempos diferenciais acumulados, mas sempre atuais, sincrônicos e diacrônicos, que produzem uma impressão apreendida pelos sentidos.

A autora diz que o espaço é o lugar do encontro, nele a cidade ganha teatralidade pela sociedade que lhe dá conteúdo. Deste modo, observar a paisagem permite uma leitura e uma interpretação do mundo de hoje, revelando na sua dimensão visível a história do lugar.

Cabe, neste momento, entender um pouco mais a ideia de paisagem e diferenciá-la do espaço. Santos (2008, p.103), consegue fazer uma boa distinção entre esses conceitos, segundo o autor “paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”, enquanto o espaço “são essas formas mais a vida que as anima”. Ele ainda afirma que a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal e o espaço é sempre um presente, uma construção horizontal, uma situação única.

A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual. No espaço, as formas de que se compõe a paisagem preenchem, no momento atual, uma função atual, como resposta às necessidades atuais da sociedade. Tais formas nasceram sob diferentes necessidades, emanaram de sociedades sucessivas, mas só as formas mais

recentes correspondem a determinações da sociedade atual. (SANTOS, 2008, p.104)

Segundo Macedo (1999) a paisagem seria como um sistema, que apresenta reações às ações impressas, as quais ocorrem nas alterações morfológicas resultantes dos diferentes modos de ocupação. Magalhães (2001) ainda acrescenta que a paisagem urbana é formada pela sobreposição de informações, onde o ambiente construído é dotado de significações e impregnado de emoções oriundas da história e vivência das pessoas.

“A paisagem é história congelada, mas participa da história viva”. (SANTOS, 2008, p.107)

Para além da percepção, a paisagem se revela através de uma imagem aparentemente imóvel, um conjunto cheio de sentido e o ser humano se identifica com os espaços da vida pressentidos através da paisagem. Porém mais do que fixidez a paisagem possui um ritmo, revelando um tempo repleto de vida que ganha cores e matizes de acordo com suas necessidades (CARLOS, 2007).

A paisagem é uma composição de signos e está relacionada as mais variadas condicionantes, como

sensoriais, culturais e temporais, se interpondo na relação do observador e realidade observada, e assimilada nessas interações (TURIN, 2007).

Em seu livro Cidades Invisíveis, Calvino (1990, p.148), diz que a “cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimões das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras”.

Os signos na paisagem geram o seu entendimento como lugar, espaço e território, bem como, suas inter-relações. A percepção da paisagem incita a memória, gera emoções e promove ações, cria marcas, como registro dos diferentes tempos. Supera a apreensão desses significados e passam a depender do processo cognitivo de seus usuários, cada qual com suas experiências, interações e vivências.

Além da memória coletiva, os significados da paisagem receberão interpretações únicas para cada pessoa. Segundo Pignatari (2004) a paisagem é comunicada

também por meio de suas imagens invisíveis e contextualizadas nas impressões dos indivíduos ocupantes do lugar, constituindo o seu entendimento individualizado, muitas vezes até diferentes das intenções daquilo que fora projetado. Porém isso traz um aspecto positivo ao gerar muitas vezes usos que não eram esperados pela proposta inicial do projeto.

Portanto, a paisagem urbana como representação simbólica é uma interpretação única, tanto como imagem coletiva quanto para cada indivíduo que a assimila, apropria e usufrui. Daí vem a necessidade em se criar projetos que propiciem essas diversas interpretações e apropriações da paisagem, permitindo a singularidade do olhar de cada usuário, sobre esse espaço marcado pela sobreposição de tempos e significados de outras épocas.

A CONDIÇÃO PÓS-MODERNA REFLETIDA ESPAÇO URBANO

A cidade atual é marcada por uma série de práticas de tempos anteriores, levando à novas construções, destruições e conservações no tempo presente.

Segundo Carlos (2007), a cidade revela as possibilidades do processo civilizatório e enquanto momento presente, ela existe pela “acumulação de tempos do passado” que entram em conflito com o tempo presente no qual se realiza a destruição dos referenciais urbanos. Tal destruição é produto da rapidez com que a morfologia se transforma, redefinindo a prática sócio-espacial. Aqui o espaço, em constante mutação, e o tempo, em processo de aceleração, produzem uma nova dinâmica.

Interpretada como dispersão caótica, a cidade contemporânea, nas diversas escalas do espaço físico, social, econômico, institucional, político e cultural, caracteriza-se pela fragmentação, muitas vezes simplesmente encostadas umas às outras, atravessadas por limites não só invisíveis, como difíceis de superar (SECCHI, 2006).

Estamos na época do simultâneo, estamos na época da justaposição, do próximo e do longínquo, do lado a lado, do disperso. Estamos em um momento em que o mundo se experimenta, acredito, menos como uma grande via que se desenvolveria através dos tempos do que como uma rede que religa pontos e que entrecruza sua trama. (FOUCAULT, 2003).

Essa é, para Harvey (2003, p.49) a condição pós-moderna, uma “total aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo e do caótico”, o autor ainda complementa dizendo que o pós-modernismo cultiva, um conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas superpostas umas às outras e uma “colagem” de usos correntes, muitos dos quais podem ser efêmeros.

Do mesmo modo, Derrida considera a colagem/montagem a modalidade primária do discurso pós-moderno. E a continuidade é vista, então, a partir do fragmento. Derrida diz: “quebra a continuidade ou linearidade do discurso e leva necessariamente a uma dupla leitura: a do fragmento incorporado a um novo todo, a uma totalidade distinta”. A continuidade só é dada no “vestígio” do fragmento em sua passagem entre a produção e o consumo (Harvey, 2003, p.55)

No meio de todo o aparente caos aleatório são os resquícios do passado em meio ao presente que podem dar um sentido de sequência e continuidade a um espaço fragmentário, permitindo lidar com a inovação e a decadência.

A cidade contemporânea com uma mescla de pessoas e diversificação de atividades é por natureza instável, sede de mudanças contínuas que provocam situações críticas e soluções transitórias dos problemas. Passa pela obsolescência e com isso gera novos problemas em relação aos graus de tolerância e compatibilidade de suas práticas, de seus usos e atividades, sobrepostas e entrecruzadas (SECCHI, 2006).

Alguns aspectos como a fragmentação, heterogeneidade e dispersão são frequentemente perceptíveis nas cidades contemporâneas, podendo ser atribuído às numerosas e sucessivas ondas de progresso técnico ocorridas no campo das comunicações e do transporte ao longo dos anos (SECCHI, 2006).

Inicialmente com a ferrovia e depois com o ciclo rodoviário, imprimiram às cidades um padrão de urbanização estabelecendo ao mesmo tempo barreiras e incentivos à expansão urbana. Segundo Ladim (2004) as cidades tendem a crescer ao longo da barreira, e os bairros populares localizam-se além delas, e os da classe mais abastada, do mesmo lado do centro.

Esse perfil de formação de cidades se encaixa perfeitamente com o caso de Jundiaí, marcada pelos trilhos e rodovias.

Após a obsolescência da ferrovia e com as transformações das cidades operárias, a partir de 1970 ocorre a desativação de uma importante série de fábricas situadas em extensas áreas urbanas. Segundo Secchi (2006), esse espaço fabril, era o principal lugar de socialização de grande parte da população urbana, de construção de estilos de vida e comportamentos comuns.

Isso gerou as novas problemáticas em relação ao que fazer com estas vastas áreas inseridas na malha urbana. Assim como antes possuíam um papel de socialização, hoje também podem resgatar a sua essência com novos espaços de convivências e interação que abarquem as necessidades atuais.

Outra dificuldade recente é a questão da mobilidade, as ferrovias, as ruas, os viadutos, associados aos estacionamentos, com dimensões e escalas habitualmente imponentes, passam a fazer parte da paisagem atual. Transformam de modo evidente as relações espaciais e estéticas da cidade, construindo

barreiras intransponíveis, obstaculizando ou impedindo relações visuais e percursos, construindo novos lugares obscuros que são apropriados por práticas à margem da legalidade. (SECCHI, 2006). As vias, antes um espaço de convívio, passaram a ser apenas um espaço de circulação entre um edifício e outro, exaltada pela velocidade deixa de ser passagem para o ritmo do pedestre, passando a sê-lo para o automóvel (LANDIM, 2004).

Mas segundo Lynch (1997) uma linha divisória pode ser mais que uma simples barreira, se for possível ver o mover-se através dela, torna-se uma “costura”, uma linha de permuta ao longo da qual duas áreas se alinhavam.

A cidade é constituída por seus espaços edificados, de estrutura morfológica e volumétrica e pelos espaços livres como elemento de aglutinação. Esses cheios e vazios estabelecem uma relação dialética entre eles. Contudo, a paisagem urbana também é uma imagem, uma criação mental e social, nas relações de uso e apropriação dos espaços, estabelecidas pelos usuários desse cenário urbano (LANDIM, 2004).

Diante de toda essa fragmentação, efemeridade e fluxo caótico representados pela pós-modernidade, com as mais diversas apropriações do espaço, acumuladas ao longo do tempo e expressas no atual cenário urbano, está a necessidade de pensar projetos que respeitem a memória do local e consigam criar uma ligação com este presente volátil. Pensar em propostas que sustentem a pluralidade de usos e vivências do espaço urbano, convidar as pessoas a participarem, mas sem imposição, dando margem ao *flanêur*, imprescindível à compreensão do meio urbano contemporâneo.

A DIMENSÃO HUMANA NA ESCALA DA CIDADE

As pessoas são parte integrante dos espaços urbanos, e tem o poder de trazer vivacidade ao frequentar e utilizarem os espaços de diversas maneiras e em diversos horários, transformando-os e caracterizando-os (JACOBS, 2009).

Segundo a autora, as cidades necessitam de uma diversidade de usos, tanto para uma vigilância adequada, quanto para uma vida pública com maior vitalidade, fazendo com que as pessoas se sintam mais seguras e protegidas nas ruas. Quanto mais movimentadas, atraentes e

espaçosas forem as calçadas, mais pessoas irão utilizá-las e usufruí-las espontaneamente.

Ela ainda afirma que, por meio de usos principais, como locais de trabalho, moradia, diversão, e educação, também é possível atrair uma diversidade derivada. Quanto mais a cidade conseguir mesclar a diversidade de usos e usuários ao longo do dia, mais a população conseguirá animá-la e sustentá-la com sucesso. Os parques bem-localizados, por exemplo, podem dar em troca à vizinhança prazer e alegria, em vez de sensação de vazio.

As cidades monótonas e inertes, contêm, na verdade, as sementes de sua própria destruição causando efeitos negativos não apenas pelo desperdício de área e de oportunidades, mas também por tornar as ruas e as calçadas que o circundam em locais de medo e insegurança (JACOBS, 2009).

As artérias viárias, junto com estacionamentos são instrumentos de destruição urbana poderoso e persistente. Para lhes dar lugar, ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar a um número sempre crescente de automóveis, mas quanto mais espaço se der aos carros nas cidades, maior se tornará a necessidade do seu uso e,

consequentemente, de ainda mais espaço para eles. (JACOBS, 2009).

Mas ao criar projetos atrativos que propiciem o espaço da descoberta e da participação pessoal de cada um, as cidades se tornam mais vivas, diversificadas e intensas, contendo as sementes de sua própria regeneração. (JACOBS, 2009).

Seguindo a mesma lógica de pensamento de Jane Jacobs (2009) sobre as cidades, Jan Gehl (2013) propõe espaços públicos de qualidade, pensados na escala humana. Estes critérios devem ser levados em consideração na elaboração de projetos urbanos e arquitetônicos, estabelecendo um diálogo entre a cidade e seus moradores.

O planejamento urbano deve priorizar o espaço público, as áreas de pedestres, e o papel do espaço urbano como lugar de encontro, dar mais valor a dimensão humana e menos ao tráfego de automóveis (GEHL, 2013).

Segundo o autor, urbanistas e arquitetos precisam projetar de modo a reforçar as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.

Para Gehl (2013) sempre que mais pessoas se sentem convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade ela ganha vida. Ao mesmo tempo a segurança é

reforçada com mais movimentação e permanência nos espaços públicos, que precisam ser convidativos e atrativos. Quando se valoriza o transporte público, os pedestres e os ciclistas também promove uma cidade sustentável com benefícios à economia e ao meio ambiente.

O planejamento físico pode influenciar imensamente o padrão de uso, quando oferecido um melhor espaço urbano sua utilização aumenta. O fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador. Atrair pessoas para atividades recreativas ao ar livre devem incluir proteção, segurança, um espaço razoável, mobiliário e qualidade visual (GEHL, 2013).

Enquanto uma rua sinaliza movimento, psicologicamente a praça sinaliza a permanência, embora hoje, algumas sejam nada mais que meros cruzamentos. Se as pessoas gastam mais tempo nos espaços públicos isso significa mais vitalidade para a cidade. O caminhar promove impressões sensoriais ricas e intensas, mas a alta velocidade dos automóveis faz com que se percam a oportunidade de observar detalhes e pessoas (GEHL, 2013).

Espaços de transição suaves transmitem às pessoas que a cidade é acolhedora, oferece um sentido de organização, conforto e segurança. Quanto mais convidativo e de mais

fácil utilização for o espaço da cidade ou a zona de transição, mais viva ela será. As atividades podem se complementar mutuamente, a riqueza de experiência aumenta, as caminhadas se tornam mais seguras e as distâncias parecem mais curtas (GEHL, 2013).

Sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano. Em geral, a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida ou vivenciada (GEHL, 2013).

Com a invasão de veículos, o risco de acidentes com pedestres e ciclistas tem sido ainda maior. Deve ser possível às pessoas deslocar-se pelas cidades, a pé ou de bicicleta, de forma confortável e segura. Uma rede de ciclovias coesa protegida por meios-fios e carros estacionados é um primeiro passo importante (GEHL, 2013).

É prática comum entre os urbanistas misturar outros usos e habitações, com usos em períodos variados é uma estratégia de prevenção à criminalidade e assim aumenta a sensação de segurança. O espaço público deve ser vivo, utilizado por muitos e diferentes grupos de pessoas, com iguais oportunidades de acesso, tornando a cidade inclusiva (GEHL, 2013).

Estimular a caminhada e outras atividades físicas também ajuda na saúde dos cidadãos, mas devem incluir

infraestrutura com percursos de qualidade. Caminhar deve ser uma atividade prazerosa com espaços agradáveis, mobiliário urbano adequado, bons detalhes e boa iluminação, possibilitando que elas parem, sentem-se, olhem, ouçam e falem (GEHL, 2013).

A vontade de caminhar cai drasticamente se o trecho for desinteressante e, assim, parecer cansativo. Necessidade de espaço relativamente livre e desimpedido, sem precisar desviar ou ser empurrado pelos outros. Com a invasão dos carros, os pedestres foram empurrados, primeiro, contra as fachadas dos prédios e, depois, apertados em calçadas cada vez menores (GEHL, 2013).

Apesar dos habitantes preferirem linhas retas para ir a algum lugar, o caminho é reto parece infinito, sem a promessa de experiências interessantes no trajeto, enquanto que uma rua sinuosa seria mais interessante, desde que não haja curvas fechadas demais, que impeçam o pedestre de ver muito à frente. Neste aspecto passagens subterrâneas para também representam uma desvantagem na caminhada, pois são escuras e dificultam a visualização (GEHL, 2013).

Uma boa pavimentação e mobiliário urbano também são fundamentais para caminhada e locais de encontro. A iluminação tem grande impacto na orientação, segurança e qualidade visual durante a noite, além do seu potencial como meio de expressão artística. Outra questão são os fatores

climáticos que influenciam o conforto e a permanência das pessoas ao ar livre. As árvores fornecem sombra, refrescam e limpam o ar, definem o espaço urbano e ajudam a destacar pontos importantes (GEHL, 2013).

Assim, há um conjunto de fatores que devem ser pensados antes da elaboração do projeto para que este possa trazer mais qualidade de vida a seus usuários promovendo um convite para que usufruam dos espaços públicos na cidade.

Levando em conta a situação da área de estudo para elaboração no projeto na cidade de Jundiaí, observa-se que não há qualidade em seus espaços públicos, a calçada que margeia o Complexo Fepasa é estreita e o automóvel é valorizado ao longo da Avenida União dos Ferroviários, dificultando o acesso, a visualização e a permanência dos pedestres no local. Com isso a sensação de segurança é falha, pela iluminação insuficiente e ausência de pessoas circulando este espaço.

Dentro do Complexo também não há qualquer local que incite a permanência ou promova as relações sociais entre seus usuários, falta mobiliário, iluminação e percursos adequados. Com a criação de um projeto abrangente pretende-se sanar estas problemáticas evidentes, gerando vivências ao local e conseqüentemente para a cidade.

REQUALIFICAÇÃO URBANA

Ao compreender a importância do patrimônio urbano e arquitetônico, associando aos teóricos da restauração, assim como nas Cartas patrimoniais e Declarações mais recentes, juntamente com toda a reflexão sobre a cidade e o urbano, encontrou-se no termo “requalificação urbana” uma forma de intervenção na preexistência que atue de modo respeitoso, mantendo seus signos ao mesmo tempo que cria novas formas de apropriações.

Atualmente, a requalificação urbana é considerada como um eixo prioritário nas intervenções urbanas, como um instrumento aplicado para solucionar os problemas, possibilitando uma operacionalização no tecido físico e social. Permite (re)criar uma nova estética em função do desenho já existente de uma cidade. (SILVA, 2011)

Para Moreira (2007) a utilização do termo requalificação urbana é recente, aparecendo apenas no fim dos anos 80, sendo antes usados os termos revitalização, reabilitação ou ainda recuperação para designar aparentemente o mesmo processo.

O conceito de requalificação urbana abrange as alterações, desenvolvidas de forma integrada, das características de uma área urbana que está em transição devido a um

processo de declínio. Inclui aspectos de caráter econômico, social, ambiental e físico. (MOREIRA, 2007)

Segundo a autora, a busca por qualidade de vida urbana corresponde a um dos objetivos finais da requalificação dos espaços, uma vez que a sociedade deverá proporcioná-la, numa lógica de sustentabilidade da vida urbana.

Dada a crescente degradação das estruturas existentes no espaço urbano a requalificação urbana integra todo o processo que leva uma cidade, ou parte dela, a corresponder às expectativas de todos os estratos da população, utilizando o espaço urbano de forma durável e agradável (MOREIRA, 2007). Trata-se, portanto, de um processo dinâmico, resultante de várias linhas de orientação delimitadas, a fim de melhorarem a desarticulação territorial existente e tornarem coerentes as funcionalidades e a qualidade de vida no espaço urbano.

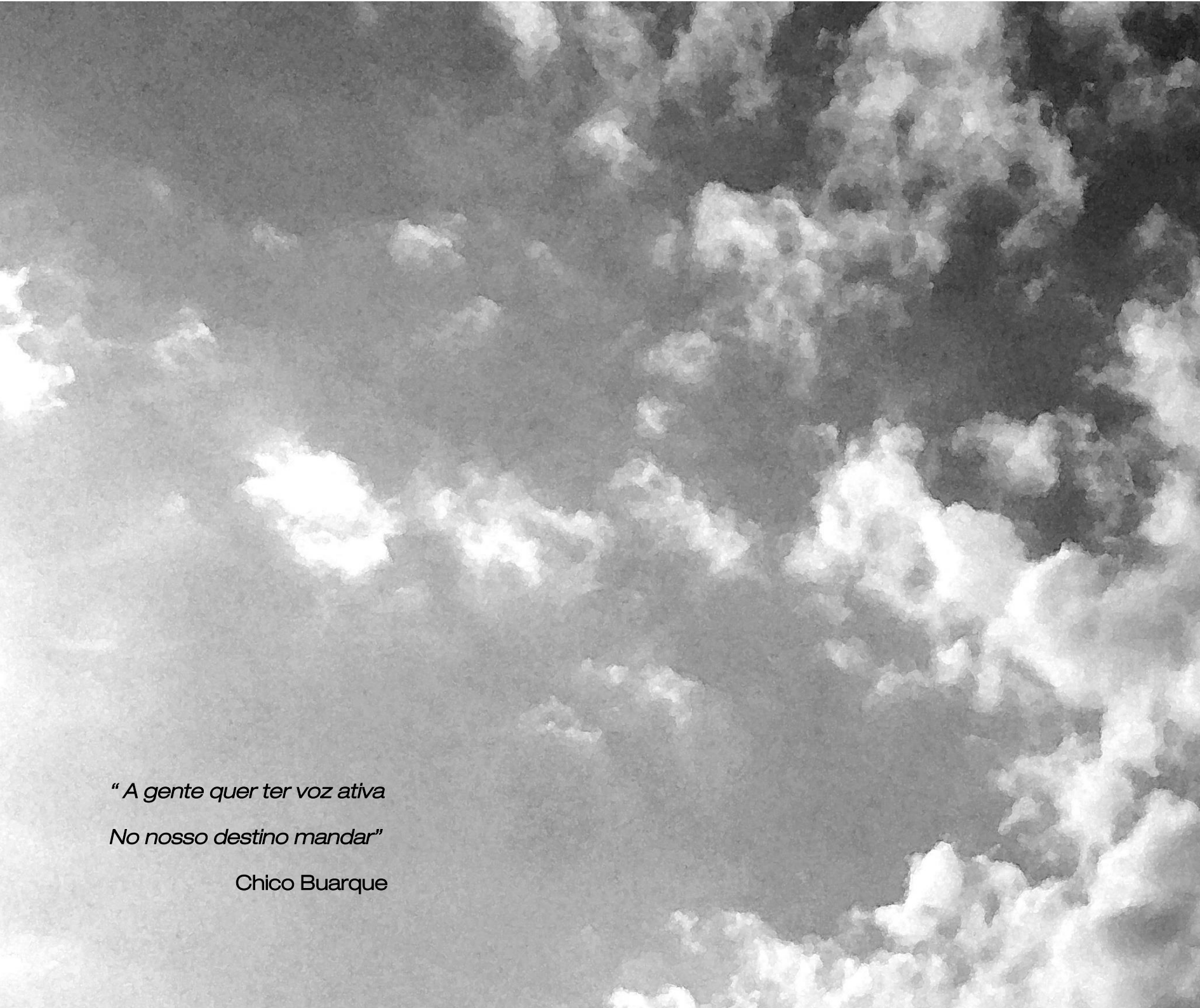
Peixoto (2009), também acredita que a requalificação urbana protege os espaços urbanos expostos à degradação, com intervenções que priorizem os símbolos e identidades do local.

A maioria dos discursos articulados as intervenções que visam à requalificação remetem ao passado e formam um quadro de “diálogo entre passado e presente” (Barreira, 2001, p.30).

Nos espaços em que os projetos de requalificação estão presentes existe uma diversidade de usos, interações e sociabilidades. Essas formas de usar e interagir demonstram diferenças socioespaciais e contradições existentes no espaço público. Juntamente aos usos planejados, também emergem usos espontâneos, chamados por Leite (2004) de “contra-usos”, importantes no entendimento e apropriação do lugar.

Assim, a requalificação urbana é um processo interventivo que ocorre nas áreas urbanas, e que tem como intenção a manutenção dos elementos simbólicos (históricos e culturais) que remetem para uma sucessão cronológica de acontecimentos, a um contexto e a uma ideologia de um espaço geográfico, tornando-o mais atrativo, mas sem descaracterizá-lo (SILVA, 2011).

Portanto, esta proposta se encaixa no que se pretende realizar no projeto para a cidade de Jundiaí, objetivando a requalificação de um espaço subutilizado, mantendo seus valores, mas criando espaços atrativos e contemporâneos. Apesar do termo abarcar a questão urbano, o projeto de intervenção atinge a cidade, se materializa no meio físico, mas, talvez como um desejo, também possa transcender, possibilitando a transformação da realidade.



*“A gente quer ter voz ativa
No nosso destino mandar”*

Chico Buarque



Foto: Acervo da autora (2016)

3 A CIDADE DE JUNDIAÍ

*“ O tempo é que dá a complexidade
própria das cidades vivas ”*

Álvaro Siza

HISTÓRICO

O povoado de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, teve seu início por volta de 1615 (PONTES, 1973). A partir dos caminhos abertos pelos bandeirantes que proporcionaram a vinda de aventureiros e consequentemente seus primeiros colonizadores à capitania de São Vicente (CAPANHOLE, SANTOS E GICOVATE, 1994).

Apesar de haver controvérsias a respeito da fundação da cidade de Jundiaí, tanto em relação à data quanto a quem seriam os colonizadores e seus motivos, para alguns historiadores, ela se deu em 1615 pelo casal Rafael de Oliveira e Petronilha Rodrigues Antunes. Há um consenso entre os autores sobre a data em que esta comunidade foi elevada à categoria de Vila em 14 de dezembro de 1655 (CAPANHOLE, SANTOS E GICOVATE, 1994).

Ao longo dos séculos XVII, XVIII e início do XIX, a economia da cidade se limitou a pequenas lavouras de

subsistência, abastecendo moradores da vila, tropeiros e bandeirantes (MAZZUIA, 1979).

Jundiaí pode ser considerado uma “célula mãe” de uma vasta e importante área do interior paulista, pois dentre os seus desmembramentos encontram-se municípios que são grande destaque hoje, como Campinas (IZAÍAS, 2012).

Conforme exposto por Gonçalves (1998), Jundiaí representou o primeiro passo no povoamento da parte central e norte do Estado de São Paulo, região onde em meados do século XIX se estenderia a primeira grande expansão do café, originando a estruturação do complexo econômico cafeeiro.

A antiga Freguesia de Nossa Senhora do Desterro prosperou desde o início de sua formação, pelo fato de ter sido ponto de apoio para as expedições dirigidas aos sertões (IZAÍAS, 2012 p.38).

Em meados do século XX, a produção de café modelava a paisagem da região e a vila de Jundiaí, resultado da decadência do açúcar (BEM, 2014).

A cultura da cana de açúcar trouxe escravos de origem africana. Mas para alavancar a economia cafeeira fez-se necessário uma nova força de trabalho, neste momento Jundiaí recebe uma leva de imigrantes europeus e com eles novos costumes, uma novas línguas e principalmente novas técnicas produtivas, agrícolas e construtivas, influenciando na arquitetura da cidade (IZAÍAS, 2012). Os italianos foram os primeiros a chegar, trazendo a herança cultural agrícola da produção frutífera, em especial a da uva (BEM, 2014).

Jundiaí é elevada à categoria de cidade em 1865, às vésperas da chegada da São Paulo Railway. Com a vinda desta ferrovia e logo depois a Companhia Paulista, altera-se o perfil da cidade (LANNA, 2002).

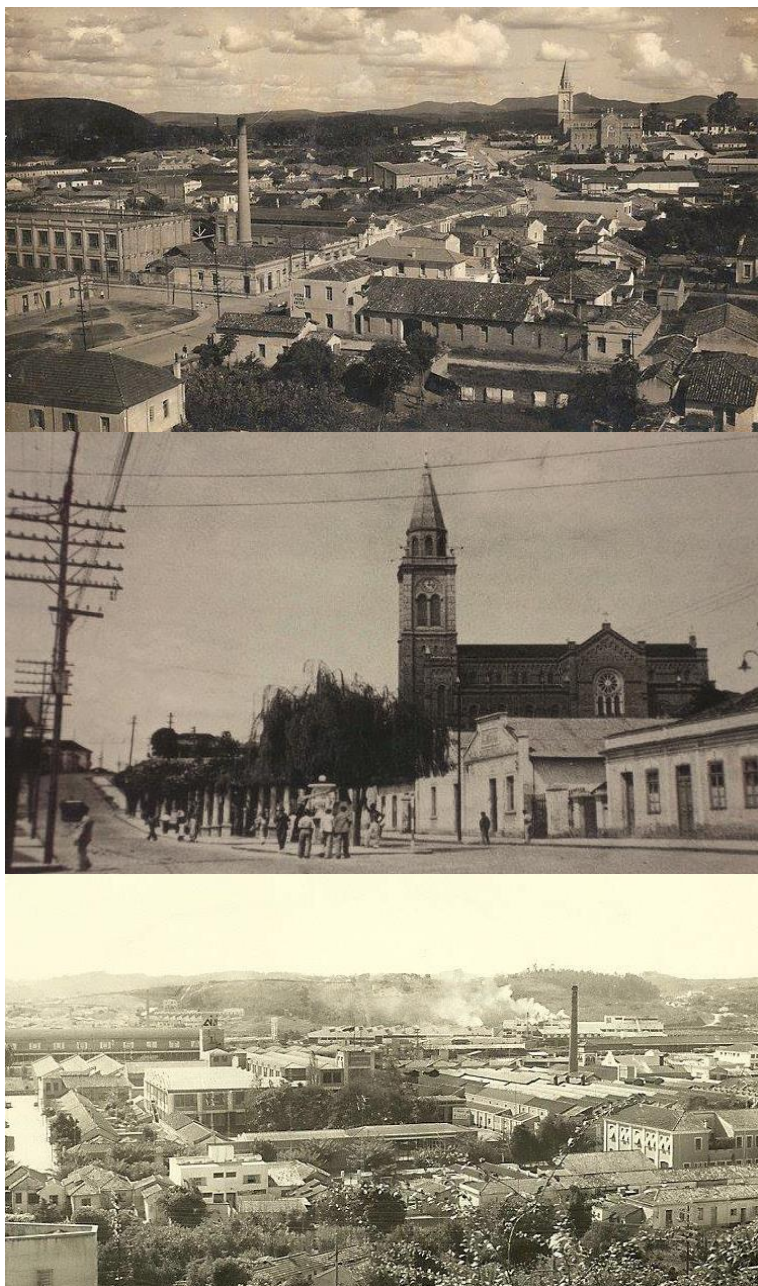
Segundo Soukef Júnior (2012), os imóveis da SPR em Jundiaí, marcam a chegada da ferrovia no interior da província, no ponto onde a maior parte das mercadorias produzidas nas localidades mais longínquas, seria escoada para Santos, representando uma nova fase econômica para São Paulo e para o país.

É por meio do traçado das ferrovias (Figura 2), que o papel de entreposto de Jundiaí, como um local de



Figura 2 – Estação de Jundiaí, 1893 e 1920

Fonte: Sebo Jundiaí (2015)



passagem e, por isso, também local de encontros e trocas é reforçado, isso se dá pelo fato de uma posição geográfica estratégica no mapa geral dos caminhos territoriais (BEM, 2014).

Lanna (2002) descreve as inaugurações concomitantes do trecho da Paulista ligando Jundiaí a Campinas e da iluminação pública com luz de querosene nas ruas Barão de Jundiaí e Rosário. Uma linha de bondes puxados por animais é inaugurada em 1893, mesmo ano em que as Oficinas da Paulista transferem-se para a cidade. A preocupação com reformas urbanas, associando embelezamento, infraestrutura e salubridade aparecem em Jundiaí, como em quase todas as cidades brasileiras, marcando um período de “belle époque tropical”.

Ainda segundo a autora, a Câmara preocupava-se com o abastecimento de água e com questões de saúde pública. Criou-se um Jardim Municipal, reorganizou-se o cemitério e arruou-se e nivelou-se as ruas centrais. Em 1885 inaugurou-se a nova Casa da Câmara e Cadeia,

Figura 3 - Vila Arens, 1940, 1950 e 1960

Fonte: Sebo Jundiaí (2015)

com projeto de Ramos de Azevedo, também responsável pela reforma da Matriz reinaugurada em 1891.

A fertilidade das terras baixas próximas da linha do trem, especialmente para o plantio do algodão, atraiu a indústria têxtil e nas amplas terras desocupadas do lado da estação surgiu, em 1874, a primeira indústria de Jundiaí, a Companhia Jundiahyana de Tecidos e Cultura, instalada no bairro denominado atualmente de Vila Arens (Figura 3). Este local se tornaria o primeiro bairro operário registrado na história do município (IZAÍAS, 2012; BEM, 2014).

Jundiaí transforma-se numa cidade industrial. A expansão urbana do período configurou bairros de ferroviários, assim como de operários de outras fábricas que então se instalavam na cidade (LANNA, 2002).

A cidade de Jundiaí fez literalmente mover a máquina dos tempos modernos. Ao servir de local para a instalação e funcionamento das Oficinas da Companhia Paulista, Jundiaí selou sua singularidade como cidade ferroviária (BEM, 2014).

Ainda segundo a autora, diferentemente de Campinas e Santos, também cidades intimamente ligadas à ferrovia, Jundiaí não apresenta uma elite suficientemente endinheirada e influente econômica e politicamente nos assuntos administrativos da cidade. Essa classe mais abastada não encontrou razões para se fixar numa cidade operária. Jundiaí mostrava-se, portanto, “carente de elites” e com um forte caráter industrial. A ausência das elites pode ser percebida pela inexistência de casarões na cidade. O único existente é o Solar do Barão que foi construído em 1862 pelo Barão de Jundiaí (LANNA, 2002).

A entrada da SPR em Jundiaí certamente modificou a dinâmica urbana, mas foi com a Paulista, que Jundiaí conheceu de fato uma vida ferroviária intensa na qual os empregados de diferentes qualificações procuravam manter organizado e ativo todo o sistema férreo (BEM, 2014).

Dentre as indústrias da cidade, as Oficinas da Companhia Paulista ocupavam uma extensa área junto aos trilhos já assentados no perímetro urbano, com escritórios, oficinas e espaços para a rotina do transporte ferroviário, incluindo as atividades

específicas e o ensino de ofícios voltados à formação de equipe técnica (BEM, 2014).

As Oficinas da Paulista funcionavam inicialmente em Campinas, mas com o argumento de que não havia mais áreas Jundiaí foi escolhida para a construção das novas oficinas. Os terrenos necessários, situados na parte baixa da cidade ao longo e junto do trecho inicial da linha, foram obtidos quase sem dispêndio. Sua construção foi iniciada em 1893, ocupando uma área total de 145.091 m² (LANNA, 2002).

Outros fatores ainda são acrescentados por Bem (2014) para a mudança de cidade, além da área reduzida também destaca a incidência de epidemias na cidade campineira, o benefício da localização estratégica de Jundiaí, ficando próxima ao porto de Santos e também pode-se dizer pelo desinteresse de Campinas em acomodar essa massa de operários.

Conforme apontado por Lana (2002), o impacto das Oficinas na cidade foi enorme não só por significar a contratação e transferência de centenas de trabalhadores como por sua escala monumental. A sua instalação e não a construção do prédio da estação direciona o crescimento da cidade.

Entre 1893 e 1911 expandem-se na cidade atividades industriais de vários tipos destacando-se pela escala, a Casa Arens, fabricante de máquinas para a lavoura, e a Indústria de tecidos São Bento. Ambas se situavam entre os prédios das Oficinas e a estação de trens. Juntas estas empresas e as Oficinas da Paulista, somavam quase 2.000 trabalhadores em uma cidade com aproximadamente 12.000 moradores. (LANNA, 2002)

O fluxo de pessoas na cidade foi se intensificando na virada do século e os ferroviários envolvem-se na vida urbana, formando associações, time de futebol, instituições e manifestações populares arraigadas no cotidiano da cidade. As construções operárias foram formando novos bairros, compondo os interstícios entre o centro histórico e a ferrovia, ladeada pelas indústrias. (BEM, 2014)

Outros espaços de convivência surgem em decorrência, como cinemas e casas de espetáculo destacando-se Teatro Polytheama (Figura 4), símbolo do alto grau de envolvimento social e urbano (LANNA, 2002).

Bem (2014) relata a importância do Teatro Polytheama como referência na grande greve dos operários de 1906, tendo em seu palco o comício inaugural da primeira greve na Companhia. Isso demonstra que: “as lembranças da cidade surgem combinadas aos habitantes, segundo as mais variadas ordens e conotam aspectos sociais da memória de um cotidiano urbano, compondo assim sua história particular”. (BEM, 2014, p.147).



Figura 4 - Teatro Polytheama

Fonte: Sebo Jundiaí (2015)

FERROVIAS

A implantação do sistema ferroviário em São Paulo, está diretamente ligada a questões sociais, políticas e econômicas, que resultaram no desenvolvimento da malha ferroviária paulista.

Segundo Soukef Junior (2002), as estradas de ferro vão aparecer em São Paulo na segunda metade do século XIX, quando o café exigia novos meios de transporte para sua demanda.

A primeira ferrovia do estado, a “The São Paulo Railway Company” (SPR), monopolizou o acesso do porto de Santos após vencer o obstáculo da Serra do Mar, e por esse mesmo motivo resolve não mais prolongar seus trilhos, pois todos que quisessem escoar seus produtos teriam que usar de seus serviços (SOUKEF JR, 2012).

A Companhia Paulista surge por consequência desta postura (BEM, 2014). Financiada somente por capital brasileiro paulista, ela é inaugurada em 1868, e tem seu primeiro trecho que liga as cidades de Campinas à Jundiaí concluído em 1872, ligando, inicialmente, Jundiaí e Campinas, onde se juntava aos trilhos da SPR (Figura 5) (MAZZOCO, 2005).



Figura 5 - Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e Companhia Paulista, 1898

Fonte: Elaborado pela autora (2015) com base em Centro Oeste Brasil (2015)

Apesar de SPR ter-se instalado primeiro em Jundiaí, a Companhia Paulista, ao trazer suas Oficinas, mais influenciará na dinâmica urbana jundiaieense:

[...] A SPR passava e parava, a Paulista entrou e ficou. O grande progresso urbano foi conhecido de fato no convívio com a dinâmica das Oficinas da Paulista e, se isto ocorreu no passado recente, cabe verificar os papéis no presente. (BEM, 2014, p. 162).

Segundo Lanna (2002), as maiores transformações ocorridas pela ferrovia nas cidades, não são naquelas onde se instalaram somente as estações e os trilhos, mas as que sediaram os armazéns, oficinas e escritórios das companhias férreas, constituindo-se em entroncamentos ferroviários (Figura 6).



Figura 6 - Complexo Ferroviário de Jundiaí, 1930
Fonte: Sebo Jundiaí (2015)

Companhia Paulista foi um modelo de administração capitalista, sendo a precursora na implantação de inovações, como locomotivas e carros de passageiros modernos, eliminação do uso do carvão por meio da eletrificação de suas linhas, criação de escolas para formação de profissionais, construção e montagem desde peças até composições inteiras em suas oficinas. A partir dos trechos ferroviários já existentes, vários outros começam a ser instalados no interior de São Paulo com o capital acumulado pela elite cafeeira paulista (STEFANI, 2007).

Os autores Soukef Junior (2012) e Mazzoco (2005), relatam a importância da implantação da malha paulista de vias férreas, porém destacam algumas dificuldades encontradas no planejamento e entrosamento, devido a ausência de uniformidade de critérios técnicos, exemplificado pela adoção de bitolas diferentes, dificultando a integração de linhas, multiplicando os transbordos e baldeações, de modo a tornar as viagens mais demoradas, acarretando inclusive na rápida obsolescência do sistema.

O interesse dos ingleses pela companhia já vinha diminuindo, fruto do esgotamento dos Planos

Inclinados. Porém o fator decisivo para acelerar o desinteresse dos ingleses pela SPR foi o início da construção, em 1924, do trecho de uma linha da Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana, que atravessava a serra do mar. A comunicação com o litoral paulista foi efetivada em 1938 com a inauguração do trecho Mayrink – Santos, decretando o fim definitivo, para a São Paulo Railway, do monopólio do transporte para a Baixada Santista (MAZZOCO, 2005).

O prazo de concessão de noventa anos, que havia sido outorgado pelo Governo Imperial à São Paulo Railway Company, findou em 1946, quando ocorreu o ato de encampação da Inglesa pelo Brasil, a SPR foi então adquirida pelo governo brasileiro, que utilizou como pagamento as dívidas de guerra da Inglaterra para com o Brasil (SOUKEF JUNIOR, 2012; STEFANI, 2007). Rebatizada de Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, é depois incorporada à Rede Ferroviária Federal.

A partir de 1950 o transporte rodoviário começa a ser privilegiado em detrimento ao ferroviário, o que levou ao abandono e a decadência das ferrovias. Nos anos 1960, o Tronco Oeste da Paulista, assim como todo o

patrimônio da Companhia, entra em processo de deterioração. A Companhia é estatizada, em 1971 quando é incorporada pela Ferrovia Paulista SA - FEPASA, sendo extinta em 1998, quando seu patrimônio passa para a Rede Ferroviária Federal SA, por sua vez extinta em 2007 (SILVA, 2014).

É inegável a importância da estrada de ferro promovendo grandes transformações em várias escalas e contribuindo no desenvolvimento de cidades, e do país como um todo, trazendo influências culturais representadas por suas obras-de-arte e pelo seu patrimônio arquitetônico, ao longo de suas linhas férreas. Infelizmente boa parte do sistema viário está em mau estado, assim como a maior parte de seu legado arquitetônico, atualmente descaracterizados ou abandonados correm o risco de desaparecimento.



FORMAÇÃO E EXPANSÃO URBANA

Jundiaí surge bem cedo, com as primeiras movimentações bandeiristas, se comportando como ponto estratégico dos caminhos de penetração do sertão, constituindo-se um importante centro de tropas. Sua primeira ocupação ocorre ao longo da faixa sobre a colina, nas terras altas do espigão central, com ruas estreitas, em linhas ortogonais. O edifício religioso, assume uma posição ao centro, e tem suas primeiras aglomerações em seu entorno (Figura 7). O desenho original da vila assemelha-se a outros núcleos brasileiros antigos, que surgiram e cresceram em torno de capelas, igrejas e conventos (BEM, 2014).

A escolha de localização para a implantação do sítio demonstrou um propósito, de modo que as construções pudessem aproveitar as qualidades estratégicas do local, como a proximidade com o rio, mas com isso teve de enfrentar os desafios topográficos (BEM, 2014).

A autora, ressalta a implantação das edificações junto às testadas dos lotes estreitos, nos séculos XVII e XVIII. Jundiaí não mostra um caráter imperial, passou

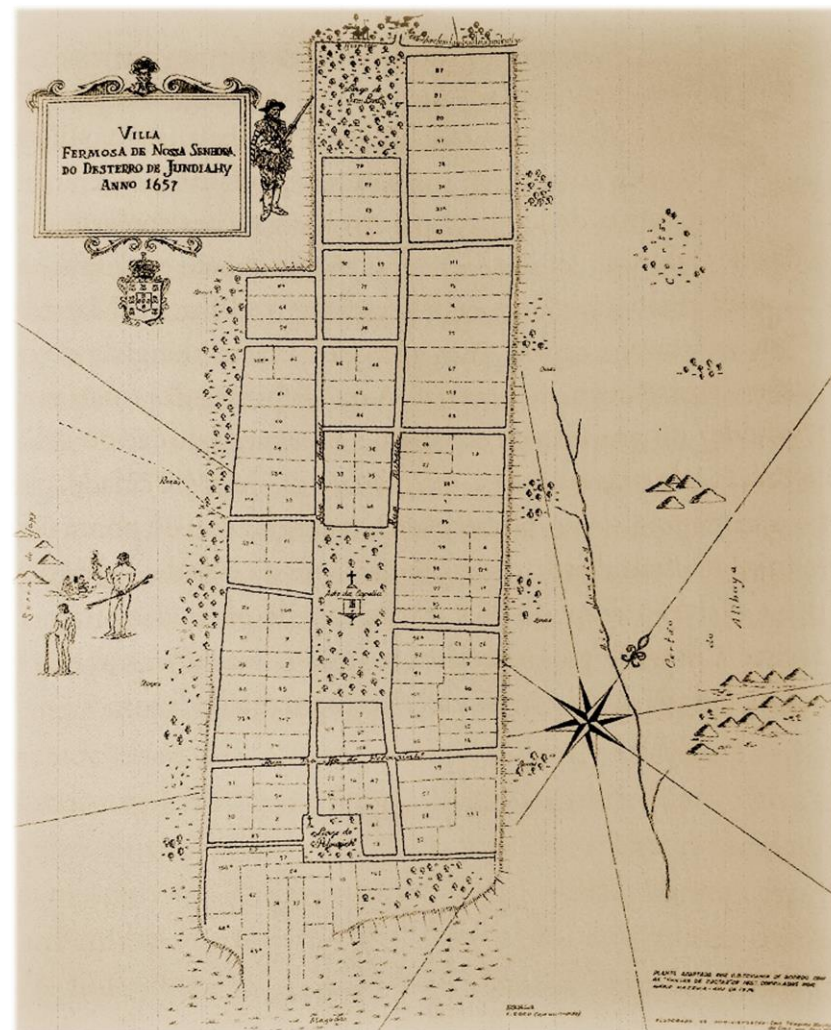


Figura 7 - Núcleo Primitivo de Jundiaí (1657)
Fonte: Acervo da Prefeitura de Jundiaí (2015)

praticamente de colonial a industrial, tendo o Solar do Barão de Jundiaí, como representante dessa rápida transição, representando um elo entre o tempo antigo e a modernidade trazida pela ferrovia.

Ao deslocar-se da faixa alongada de ocupação original há uma declividade considerável dos terrenos, porém isso não impediu a expansão da cidade, conectará o núcleo inicial com a Estação Ferroviária, fixada mais distantes, nas terras baixas da cidade. Mas como descreve Bem (2014, p. 73), o reticulado chegou muito antes da ferrovia, num “plano” urbanístico de distribuição de *Cartas de Dactas*.

Segundo Bem (2014) a vila se conservou dentro dos mesmos limites do traçado configurado pelas *Cartas de Dactas* desde o momento da formação do povoado, em meados do século XVII e XVIII e não distante daquele vivido nos meados do século XIX, às vésperas da entrada do trem de ferro, responsável por alterar a paisagem. Alguma expansão se deu a partir de 1888 com a construção de caminhos urbanos, por meio de aterrados e de pontes sobre os rios existentes. Uma dessas obras foi a construção da ponte sobre o rio Guapeva (1745), estabelecendo uma ligação entre o

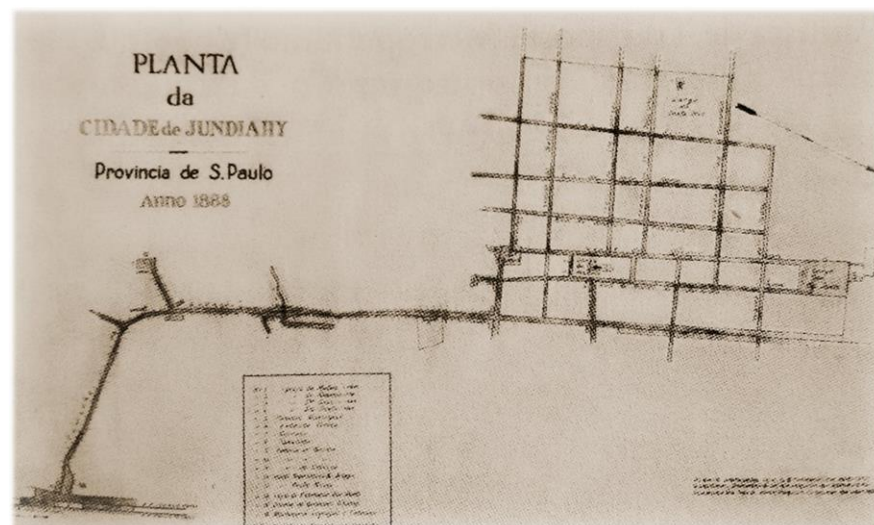
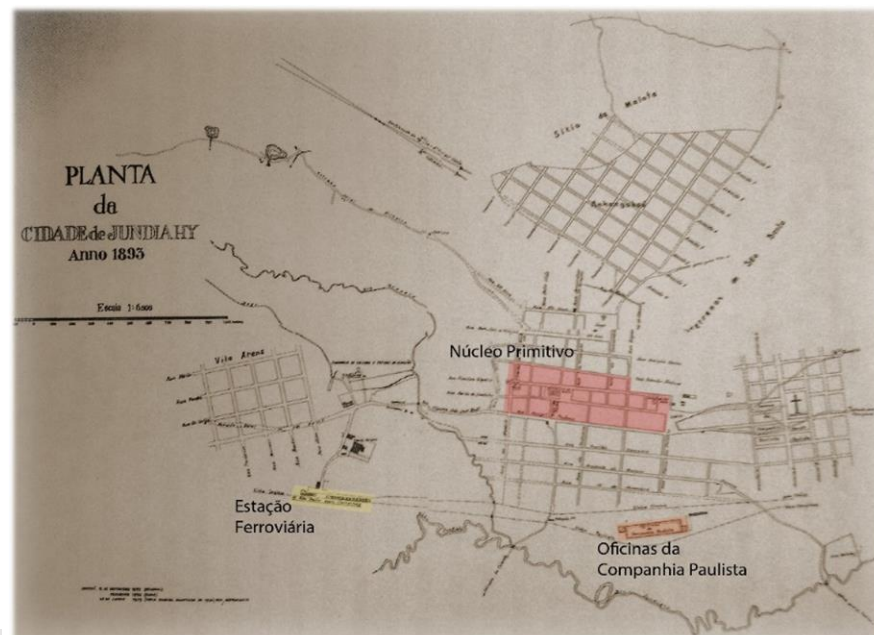


Figura 8 - Planta de Jundiaí (1888)

Fonte: Sueli de Bem (2014, p.117)



núcleo histórico e a estação ferroviária, selando as duas cidades, a colonial e a ferroviária (Figura 8).

A partir de 1893, nota-se a permanência do traçado inicial, já relacionado a parte baixa da cidade, na qual se encontra a ferrovia, e o acréscimo de três novas áreas destacadas ortogonalmente dessa região central. O grande agente responsável por essas transformações foram as Oficinas da Companhia Paulista (BEM, 2014). Esta relação entre o núcleo inicial com a Estação e as Oficinas da Paulista podem ser melhores compreendidas na imagem a seguir (Figura 9).

Apesar de haver um intervalo de data entre os mapas é notável o efeito da ferrovia no final do século XIX e meados do século XX. Os vazios são preenchidos e a malha urbana se expande e com isso além de ter o rio e a ferrovia como norteadores surgem as rodovias como responsáveis por efetivar as ligações faltantes.

Dos anos 1940 para os anos 1950 percebe-se um aumento do perímetro urbano, principalmente em decorrência da Rodovia Anhanguera construída em 1948 e fica contido entre os limites rodoviários e ferroviários. Ao longo dos anos 1960 e 1970 a cidade começa a extrapolar os limites das vias de circulação, mas ainda permanece demarcada por ruas paralelas refletindo sua formação inicial. No final dos anos 1970, com a implantação da rodovia Bandeirantes em 1977 o perímetro urbano vai aumentar consideravelmente, relacionado a um caráter especulativo, uma vez que a expansão urbana não cresceu no mesmo ritmo (Figura 10).

Figura 2 - Planta de Jundiaí (1893)

Fonte: Acervo da Prefeitura de Jundiaí (2015), modificado pela autora (2015)

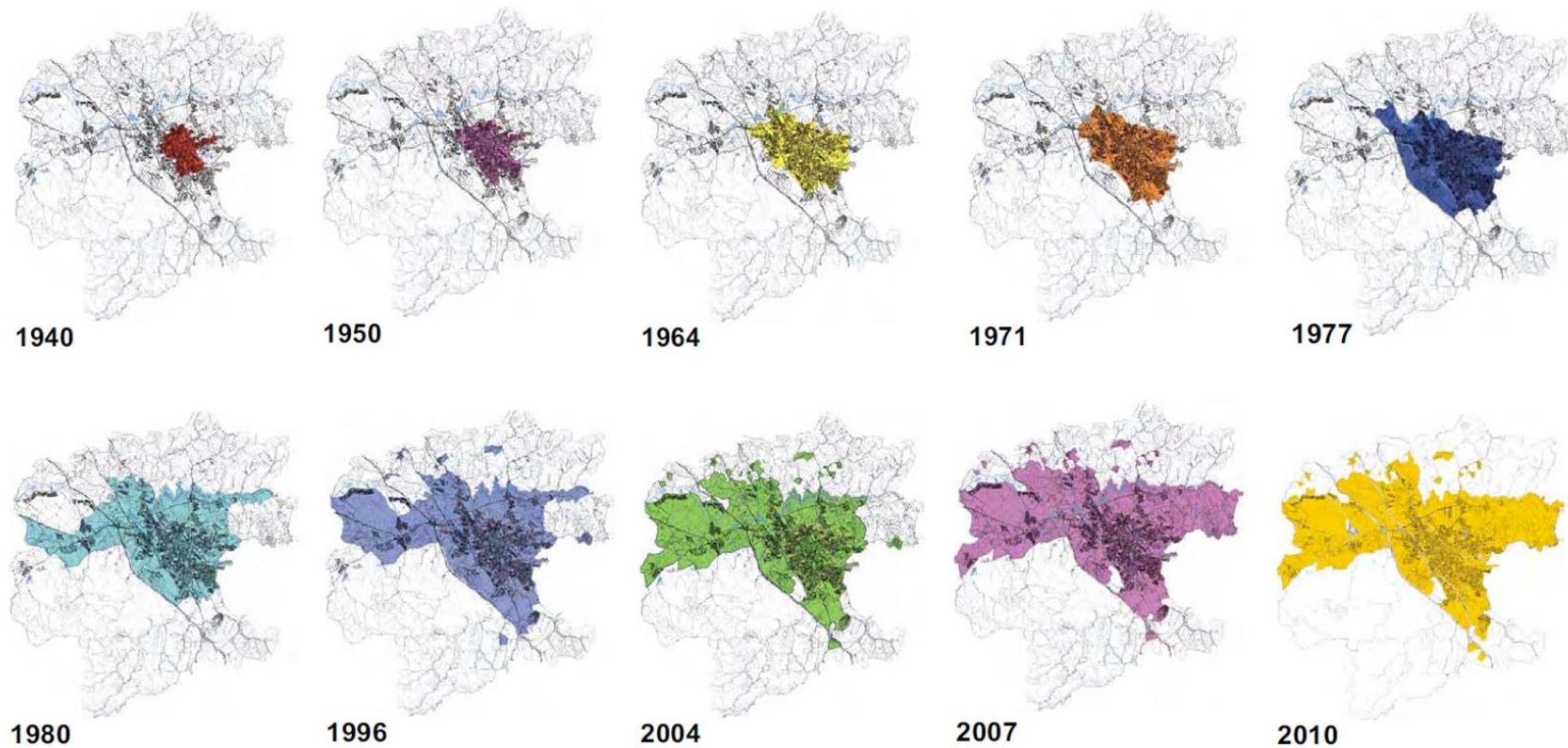


Figura 3 - Expansão Urbana e Jundiaí

Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí (2014)

A expansão do centro tradicional de Jundiaí se deu na direção oeste da cidade rumo às rodovias Anhanguera e Bandeirantes (Figura 11). É neste sentido que se encontram comércios e serviços mais voltado para a elite, próximo à Anhanguera, com shoppings e lojas de produtos caros, distinguindo-se do centro, com um comércio popular. Nesta direção também ficam localizados a rodoviária, e o aeroporto, estando este último mais distante.

É possível notar a influência da ferrovia no crescimento da cidade, voltada à frente da estação. Deste modo os trilhos acabam mais uma vez, como observado em diversas cidades brasileiras, direcionado o fluxo de expansão da cidade e muitas vezes dividindo a mesma de modo segregacionista, sendo o outro lado da linha desprovido de atenção por parte dos governantes e investidores.



Figura 41 - Expansão de Jundiaí a partir do núcleo primitivo
Fonte: Sueli de Bem (2014), modificado pela autora (2015)

PATRIMÔNIOS

Na região central e nas suas proximidades em conexão com a ferrovia, permanecem os grandes representantes do patrimônio cultural da cidade de Jundiaí. São nestes caminhos que ainda hoje é possível observar os lugares encravados na história da cidade.

“A cidade antiga respira entranhada à cidade contemporânea e todos andam por ela, vivem nela, contidos todos no seu passado também colonial. ” (BEM, 2014, p.77).

Logo no início da formação de Jundiaí a igreja Nossa Senhora do Desterro é construída em posição de destaque no núcleo primitivo, sendo de grande importância para a história do município. O Solar do Barão, uns dos poucos casarões deste período colonial ganha maior evidência, como um dos primeiros bens tombados pelo CONDEPHAAT em (1970), quando este órgão ainda estava se estruturando (BEM, 2014).

Nas extremidades desse centro antigo encontram-se as escolas: Conde do Paraíba e Siqueira Moraes, atual Pinacoteca, com importância histórica e arquitetônica, sendo a última, projeto de Ramos de Azevedo, conforme

exposto por Bem (2014). Ambas também foram tombadas pelo CONDEPHAT em 2010 (LIVRO DO TOMBO, nº 377, p. 103 a 110, 05/09/2011).

Com a chegada da ferrovia e consequentemente da Estação a cidade começa a sofrer modificações, acentuadas posteriormente pela instalação das oficinas da Companhia Paulista, portanto ambos são grandes bens patrimoniais não só por questões históricas como afetivas, intrínsecas na memória desta população. A Estação foi recentemente tombada pelo CONDEPHAAT em 2011 (LIVRO DO TOMBO nº 380, p. 110) e o Complexo de Oficinas da Companhia Paulista pelo IPHAN em 2004 (PROCESSO 1485 jul-04).

A partir da necessidade de ligar os caminhos existentes entre o núcleo inicial e a Estação, surge a Ponte Torta. Hoje, como diz Bem (2014), mostra os resíduos da passagem do tempo numa atitude de reconhecimento dos valores da cidade em sua continuidade histórica. Este monumento é reconhecimento pelo órgão da cidade, o conselho municipal de patrimônio cultural (COMPAC). Com a mudança na dinâmica da sociedade

provocada pela ferrovia alguns elementos da chamada *Belle Époque* começam a aparecer, como o Gabinete de Leituras e o Teatro Polyteama, ambos tombados pelo CONDEPHAAT, respectivamente em 2010(LIVRO DO TOMBO nº 367, pg. 100) e 2012 (LIVRO DO TOMBO nº 384, p. 111, 11/10/2012).

O amplo patrimônio urbano de Jundiaí, demonstra características especiais, e são consequências de seu processo de formação e consolidação. Além dos aqui apresentados há ainda outros remanescentes deste legado, mas procurou se ater aos de maior destaque, utilizando como referência as considerações de patrimônio pela Prefeitura de Jundiaí, contido no Plano Diretor como área de preservação, além de levar em conta os órgãos de proteção e seus tombamentos, e também de uma bibliografia complementar ao assunto. Uma síntese desses patrimônios com suas localizações pode ser encontrada na imagem a seguir (Figura 12).

Muitas vezes a iniciativa do tombamento parte de um grupo local de interessados preocupados com as

perdas potencializadas, como foi o caso do Solar e posteriormente das Oficinas da Companhia Paulista. Ambos demandaram grande esforço de preservação e foram, importantes catalisadores das discussões sobre a necessidade de cuidados com o patrimônio da cidade, desde a identificação, os procedimentos para a devida proteção, até as formas de convivência ou utilização de seus bens. Assim, é necessário o amparo do patrimônio pelos governantes, organizando e expressando uma política de preservação sintonizada entre a União, os Estados e os Municípios, além da prática pelos habitantes, a quem mais interessa a preservação, com a perspectiva de conservação da paisagem cultural. (BEM, 2014)

Apenas o tombamento de um bem não faz com que o mesmo seja realmente preservado e cuidado, por isso a necessidade dos responsáveis em assisti-los e promover sua conservação e reinserção na vida cidadina. Do mesmo modo faz-se necessária uma educação patrimonial para que a população valorize seus bens históricos e culturais.

Edifícios Históricos

E. E. Conde do Parnaíba



Tombamento: CONDEPHAAT

Solar Barão



Tombamento: CONDEPHAAT

Igreja Matriz



Patrimônio da cidade

Gabinete de Leitura



Tombamento: CONDEPHAAT

Ponte Torta



Tombamento: COMPAC

Pinacoteca



Tombamento: CONDEPHAAT

Estação Ferroviária



Tombamento: CONDEPHAAT

Teatro Polytheama



Tombamento: CONDEPHAAT

Complexo Fepasa



Tombamento: IPHAN



COMPLEXO FEPASA

Localizado próximo ao centro da cidade, o Complexo Ferroviário de Jundiaí é margeado pela Avenida União dos Ferroviários (Figura 13), responsável por ligar a parte leste e oeste de Jundiaí, contendo importantes equipamentos.

No dia 20 de janeiro de 2001, o patrimônio da antiga Fepasa de Jundiaí foi comprado do Governo do Estado de São Paulo pela Prefeitura do Município de Jundiaí. Segundo Oliveira, (2001, p. 23) “por um valor de nove milhões de reais (sendo oito milhões de reais da Secretaria da Educação e um milhão de reais da Secretaria da Cultura) ”



Figura 13 - Implantação do Complexo FEPASA

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no Google Earth (2015)

Figura 5 - Patrimônios na cidade de Jundiaí

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no Google Earth (2015). Fotos: Acervo da autora (2015)

Para este patrimônio arquitetônico (Figura 14) adotou-se o nome de Complexo Fepasa, embora haja alguma discussão em torno desta designação, há quem prefira a denominação Companhia Paulista, por ser a construtora original deste patrimônio e ter se perpetuado por mais tempo que a Fepasa. Porém, pelo fato da Fepasa ser mais recente seu nome é mais conhecido pela população.

Há registros de que o prédio principal do Complexo Fepasa foi utilizado, ao longo dos anos, por escola de dança, grupos de teatro, de ferromodelismo, de coral e outras atividades culturais. Estas deixaram de ocorrer a

partir de 2008 e no ano de 2013 alguns eventos culturais voltaram a acontecer nestes espaços como os ensaios do Corpo Estável de Dança e da Orquestra Jundiaense de Viola Caipira (BATISTA, 2013).

O Jornal Bom Dia, de 22 de maio de 2008, chegou a levantar essa preocupação com a questão dos usos, (Figura 15) apontando que os nove grupos de artes e teatro ocupantes do complexo precisariam deixar o local, pois a Prefeitura alegou falta de condições para o uso e seriam feitas reformas nas partes hidráulicas e elétricas dos prédios.



Figura 6- Edifícios do Complexo

Fonte: Acervo da autora (2015)



Figura 7 - Usos do Complexo Fepasa

Fonte: Jornal Bom Dia (2008)

No que diz respeito aos processos de tombamento do Complexo, referindo-se ao IPHAN, esse pedido foi protocolado na Superintendência Regional do IPHAN em 31 de outubro de 2000, pela Sociedade Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí – SOAPHA. Em 2 de maio foi publicado no Diário Oficial solicitando o tombamento do conjunto de edificações e bens móveis da Companhia

Paulista de Estradas de Ferro, situado na Avenida União dos Ferroviários n 1.760, em área de 111.179,91m². Em agosto do mesmo ano o tombamento foi aprovado pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do IPHAN. A homologação do tombamento pelo Ministério da Cultura se deu em dezembro de 2002. Em 14/07/2004, o IPHAN conclui o processo de tombamento do conjunto de 34 edificações do Complexo FEPASA (BARTCUS, 2012).

O processo de tombamento pelo Condephaat teve início em 1996, o pedido partiu de uma Associação ligada aos ferroviários. Vale aqui ressaltar que este processo de tombamento acompanhou a fase de transição das ferrovias paulistas, ou seja, a incorporação da FEPASA à RFFSA e depois a sua liquidação. Em 1999 o CONDEPHAAT realizou uma vistoria no local, constatando suas condições de precariedade, solicitando a tomada de providências, e assim o processo continua em andamento (BARTCUS, 2012).

Mesmo tendo seus edifícios tombados, isso não garante a sua preservação, verifica-se partes do complexo, abandonado, subutilizado e muito degradado (Figura 16).



Figura 16 – Galpões Abandonados

Fonte: Acervo da autora (2015)

A maior parte do conjunto arquitetônico permanece pouco ocupada ou desocupada, algumas instalações da antiga companhia férrea foram utilizadas para usos administrativos, culturais, educacionais e industriais (BATISTA, 2013). São 150 mil metros quadrados de terreno e 50 mil de construção.

Em relação ao conjunto de edifícios do complexo FEPASA, conforme apresentado no relatório final do plano de preservação das oficinas da companhia paulista de estradas de ferro, elaborado por Pedro Taddei em 2005, o edifício principal é a primeira construção do conjunto e data do final do século XIX. Com tipologia inglesa e materiais trazidos da Europa, foi sendo modificado, readaptado e aumentado, conforme as necessidades das décadas seguintes.

As Antigas Oficinas da Companhia Paulista de Jundiaí eram “talvez as mais vastas e bem aparelhadas do Brasil” segundo Adolpho Augusto Pinto (1977, p. 104).

O autor ainda descreve os edifícios que compunham o complexo:

Estas officinas acham-se completamente concluídas e installadas em um grande edifício de 305 metros de comprimento por 65 de largura. Todo vasto edifício assenta sobre alicerces de pedra; suas paredes de

0,40m de espessura são de tijolos, e as tesouras, assim como as columnas intermediárias sobre que descansam, são feitas de aço, circunstância que afasta qualquer probabilidade de incêndio geral. A forma da coberta do edifício foi cuidadosamente estudada com o fim especial de permitir boa distribuição de luz, não só no campo de trabalho das máquinas como ao longo do espaço destinado às bancadas dos operários. Para consegui-lo, deu-se a forma de dentes de serra à secção geral da coberta pelo plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do edifício, e collocaram-se, nos apropriados, linhas de caixilhos envidraçados. (p.104).

Os galpões, em geral, seguem um mesmo padrão arquitetônico e são formados por alvenaria autoportante com tijolos aparentes; telhado com estrutura de madeira, treliças e pilares metálicos e telhas de barro, em alguns casos, como na parte onde hoje se encontra a Secretaria de Transportes, foi substituído por telhas de fibrocimento. Os caixilhos são metálicos ou de madeira observado no prédio de aulas da FATEC; os pisos originais de madeira foram, na maior parte, substituídos por ardósia, cerâmica e cimento. O prédio que hoje serve de depósito de carros alegóricos, apesar de deteriorado ainda apresenta uma volumetria preservada, com as mesmas características anteriormente citadas (Figura 17).



Figuras: 17 – Depósito das escolas de samba, 18 - Pátio com carros estacionados e a Fatec de fundo, 19 – Edifício ocupado pelo Poupatempo

Fonte: Acervo da autora (2015)

A tipologia arquitetônica é típica da arquitetura industrial construída no século XIX, com cobertura dentada apropriada à absorção da luz natural e iluminação direta ao ambiente de trabalho. Caracteriza-se, especialmente, a modulação espacial configurada na ordenação das atividades e destaca-se do conjunto a fachada do trecho administrativo, de maior elaboração compositiva (BEM, 2014, p.130).

No que diz respeito aos pátios, estes são ocupados como estacionamento de carro dos usuários e funcionários da FATEC, Poupatempo, Museu, Secretaria de Transportes, entre outros, além das locomotivas encontradas também neste espaço (Figura 18).

O Museu Ferroviário Irineu Evangelista de Sousa (Barão de Mauá) foi inaugurado em 9 de março de 1979 para ser um centro de referências e preservação sobre os suportes materiais da memória e a história da ferrovia da cidade de Jundiaí. No entanto, após seu restauro, foi reaberto com novas bases museológicas, em 14 de maio de 1995, denominando-se Museu da Companhia Paulista (MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA, 2015).

O fato é que a implantação do Museu da Companhia Paulista, tem sido ao longo dos anos um espaço e uma ação de resistência dentro do Complexo,

buscando sempre a valorização e conhecimento do passado da Ferrovia, mas também a importância atual deste espaço para a cultura e a educação. (BATISTA, 2013 p.67).

Durante sua trajetória, o Complexo Cultural FEPASA participou de importantes acontecimentos ajudando no seu reconhecimento como um espaço rico em história. Em relação a parte educacional, iniciou em 2002 a inauguração da Faculdade de Tecnologia de Jundiaí, a Fatec, localizada em um espaço revitalizado da antiga Companhia Paulista, com sua história relacionada a formação do trabalhador ferroviário em suas oficinas-escola e nas parcerias com o setor público para fomentar a educação profissional (BATISTA, 2013).

Outro órgão que ocupa o Complexo desde 2009 é o Poupatempo, direcionado à prestação de serviços públicos, possuindo grande importância para os cidadãos (Figura 19)

Atualmente o Complexo Fepasa (Figura 20) abriga o Museu da Cia. Paulista, a Faculdade de Tecnologia de Jundiaí (Fatec), o Poupatempo, o Cadastro Único, a Fundação Municipal de Ação Social (Fumas), o Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade (Celmi), a Secretaria Municipal de Transportes, a Guarda

Municipal, o depósito de alegorias das Escolas de samba, e mais recentemente a Estação Jovem.

É bom ver que parte do Complexo encontra-se ocupada e revitalizada e que as pessoas que ali frequentam podem de certa forma ter um contato com um local carregado de história que contribuiu com a formação da cidade de Jundiaí e com a formação de suas próprias histórias, pois é inegável a participação da ferrovia de forma direta ou indireta na vida de cada cidadão. (BATISTA, 2013 p.77)



Em 2003, o IPHAN solicitou a Prefeitura Municipal de Jundiaí um plano de preservação, contemplando cuidados quanto à adequação e ao uso das edificações, pátios, acessos e fechamento da área, bem como diretrizes para o entorno. Este Plano de Preservação, parcialmente aprovado pelo IPHAN em 2006, é um dos estudos mais recentes sobre o Complexo Cultural FEPASA, tanto por seu antigo uso como pelas possibilidades de ocupação. Na elaboração do plano foram descartadas funções que colocasse em risco o patrimônio tombado ou exigissem reformas descaracterizadoras (BATISTA, 2013).

Apesar da ocupação no Complexo possuir aspectos positivos, por ajudar na preservação do local, trazendo vivências e reinserindo esses edifícios no cotidiano das pessoas, muitos destes órgãos não foram instalados de forma criteriosa, devido ao seu uso poder descaracterizar esse lugar histórico.

Figura 8 - Usos atuais do Complexo Fepasa

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no Google Earth (2015)

3 LEITURAS E DIAGNÓSTICOS

“...uma coisa é lugar físico, outra coisa é o lugar para o projeto. E o lugar não é nenhum ponto de partida, mas é um ponto de chegada. Perceber o lugar é já fazer o projeto. ”

Álvaro Siza

ATMOSFERAS

Antes de buscar propostas para a área na qual se pretende fazer um projeto de intervenção, procurou-se, primeiramente, entender o Complexo Ferroviário de Jundiaí em toda a sua abrangência, analisando não só as edificações, mas também as áreas externas, seu entorno e a relação que estabelece com a cidade.

Para elaboração desta leitura, através de imagens, mapas e cartogramas, pautou-se em alguns conceitos e metodologias de autores como Miranda, Zumthor, Merleau-Ponty, Cullen e Lynch sobre a percepção do espaço.

Ressalta-se a importância do contexto histórico, fundamental no entendimento deste patrimônio, considerado por Miranda (2014) como um contexto construído quase sempre urbano, edificado e cheio de significados que expressam e configuram os apegos da sociedade, de uma dada comunidade àquele espaço.

Segundo a autora, as leituras devem envolver a geografia do local, o espaço histórico, o espaço construído, os aspectos visuais que o constituem e pôr fim a intensidade e qualidade desse lugar. Miranda

(2014, p.134) afirma que “os projetos não nascem do nada, ele nasce da compreensão desse processo, dos usos, da história e compreensão do lugar que se dá num plano coletivo de análise.

Peter Zumthor (2006) faz uma importante contribuição para o entendimento do lugar ao trazer o conceito de atmosfera, que seria como uma primeira impressão, um ambiente, uma disposição do espaço construído que comunica com os observadores e os contagia. A atmosfera comunica com a nossa percepção emocional, é uma percepção instintiva que traz uma compreensão imediata.

A leitura do local, a descoberta de objetivo, sentido e finalidade do projeto, o projetar, planejar e formular da obra é por isso não um processo linear, mas sim multiplamente entrelaçado (ZUMTHOR, 2006, p.6).

O autor ainda que salta que para entender o local, é preciso tirar impressões das coisas, pessoas, sons, clima, cores, materiais, texturas, iluminação e formas, mas além disso, dos próprios sentidos, expectativas e disposições.

Seguindo a mesma lógica de pensamento de Zumthor referente a percepção, Merleau-Ponty (2006, p.6), diz

que “a percepção não é uma ciência do mundo, não é nem mesmo um ato, uma tomada de posição deliberada; ela é o fundo sobre o qual todos os atos se destacam e ela é pressuposta por eles. ”

Entende-se também que a percepção do espaço será única a cada momento do dia e é diferente para cada indivíduo, pois cada pessoa tem sua própria memória que estimula reações distintas sobre o ambiente.

Segundo Lynch cada cidadão possui associações com diferentes partes da cidade e a imagem de cada um está repleta de lembranças e significados. Esse escritor e urbanista chama de imagem o “produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiência passadas” (1997, p.4). Talvez de uma forma não tão próxima e calorosa quanto o arquiteto Peter Zumthor trata da questão da atmosfera, mas há uma proximidade no pensamento de Kevin Lynch sobre as imagens serem como uma primeira impressão dos espaços da cidade.

As imagens são o resultado de um processo entre o observador e seu ambiente. O mais interessante é quando se produz imagens abertas e adaptáveis a

mudanças, permitindo ao indivíduo continuar a investigar e organizar a realidade, por meio de espaços em branco nos quais seja possível ampliar pessoalmente o desenho (Lynch, 1997)

Neste sentido Cullen (1983), fala sobre a visão serial, a formação de diversos pontos de vista que dão vida ao percurso, gerando a sensação de descoberta, algo que se pretende buscar na concepção do projeto de intervenção.

Lynch (1997) ainda estabelece um método para a análise das imagens, que consiste em percorrer a área de estudo de diferentes formas e horários do dia, apontando seus desafios e potencialidades, em paralelo a realização de entrevistas, sintetizando as informações em mapas e relatos.

Parte dessas metodologias vista por alguns autores serão aplicadas para uma melhor compreensão do Complexo Ferroviário e seu entorno. Estas leituras permitem entender a ambiência e ao mesmo tempo busca ampliar os sentidos da percepção, permitindo a descoberta o deambular.

LEITURAS DA CIDADE E DO ENTORNO

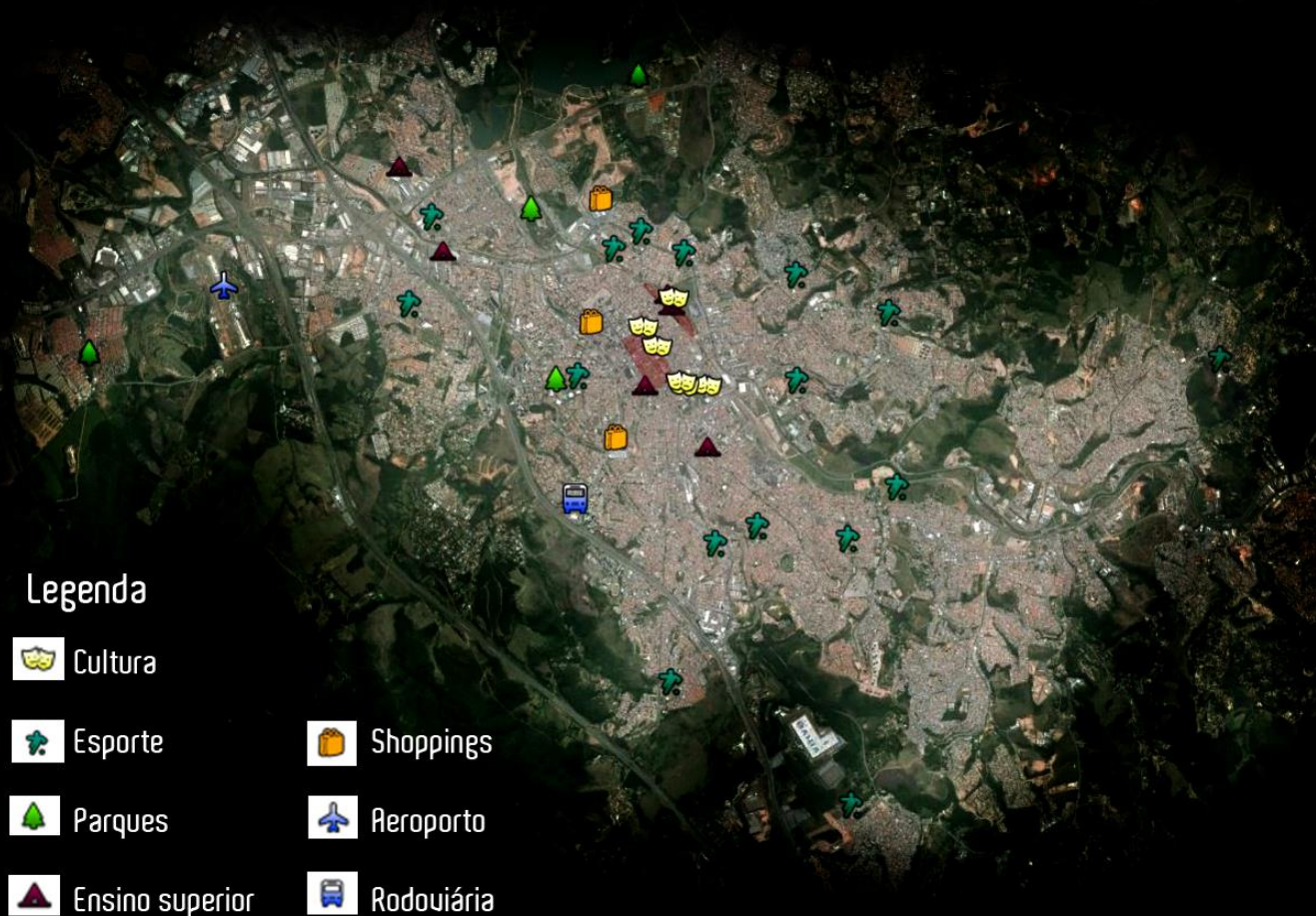
Para uma melhor compreensão da cidade e de sua relação com o complexo, foram pontuados: a rodoviária, o aeroporto, os parques, os shoppings assim como os espaços culturais, de esporte e educação superior, com a demarcação do centro tradicional e do próprio Complexo Fepasa, considerado de interesse cultural pela Prefeitura, além de abrigar o uso educacional da Fatec (Figura 22).

Ao analisar o sistema viário de Jundiaí (Figura 23), localizou-se o Complexo Fepasa, que fica próximo ao centro antigo e tem como limites a ferrovia e a Av. União dos Ferroviários, assentada sobre o antigo leito da Companhia Ituana de Estradas de Ferro (MARQUES, 2008). Destacou-se as Rodovias Bandeirantes e Anhanguera, com a última adentrando a malha urbana. Ressaltou-se, também, as principais avenidas que percorrem a cidade, classificadas como arteriais 1 pelo Plano Diretor, responsáveis pela ligação entre o centro e as rodovias. Por fim, as ruas de maior fluxo, consideradas arteriais 2 no Plano Diretor, que conectam o centro com a Av. União dos Ferroviários.



Foto: Acervo da autora (2016)





Nota-se que a cidade é bem assistida de centros esportivos, mesmo que em menor escala, estão dispersos pelo município. Há algumas unidades de ensino superior, porém não muito representativas. Os espaços culturais por sua vez concentram-se na região central, abrigando teatro, museus, biblioteca e locais de exposição.

Figura 22 – Mapa de Jundiaí com pontos de interesse

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no Google Earth (2015)



Nesta imagem é possível notar a descontinuidade existente nas vias do centro em direção ao outro lado da linha, há uma tentativa de transposição por meio de alguns viadutos, mas é insuficiente e a ferrovia acaba se tornando uma barreira a ser ultrapassada para que haja a conexão entre os dois lados da cidade.

Figura 23 – Sistema viário de Jundiá

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no Google Earth (2015)

Aproximando um pouco mais para a área de estudo, analisou-se a questão da mobilidade urbana. Jundiaí está progredindo neste sentido, com propostas como o “Urbanismo Caminhavel” que tem o objetivo de melhorar a caminhabilidade do centro, indicando ações e projetos, muitas vezes por meio de intervenções temporárias. Estimula a população a experimentar a cidade, suas calçadas e seus espaços públicos. Tem o intuito de criar um novo olhar para a cidade, trazer as pessoas para o convívio social nas ruas e espaços de lazer, e ressaltá-las como agentes principais de construção da cidade.

A prefeitura de Jundiaí está buscando uma requalificação da área central, muito próxima das recomendações sugeridas por Gehl e outros autores já tratados neste trabalho, tendo como eixo central a prioridade ao pedestre e o estímulo à diversidade de usos, com propostas de intervenções que englobam o adensamento habitacional, estímulo ao uso noturno do centro, redesenho dos espaços livres e arborização. Desta forma, as propostas a serem estabelecidas para a área do Complexo Ferroviário estará em consonância

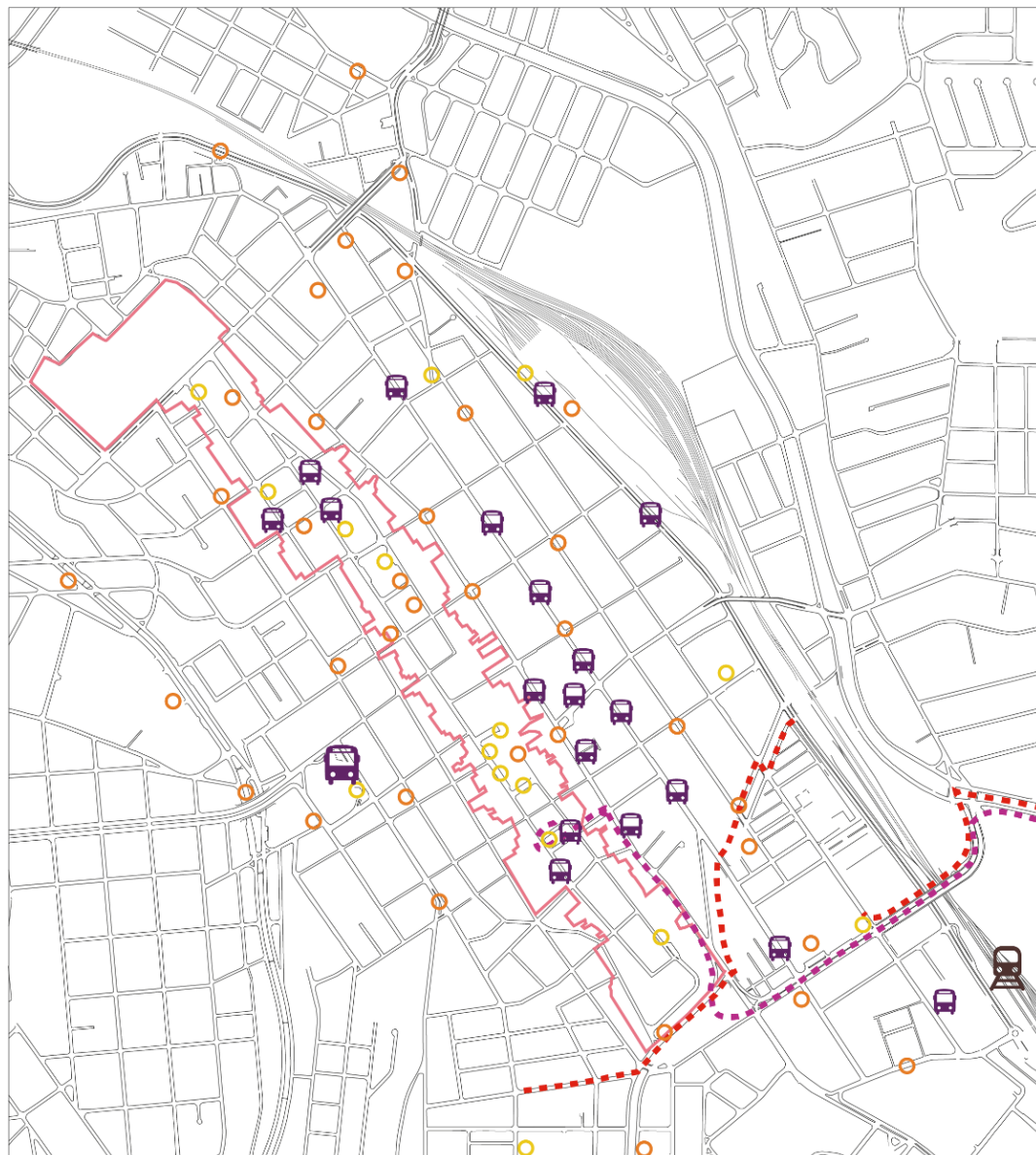
com o que já se pretende realizar no centro histórico da cidade.

Há propostas da criação de um corredor de ônibus urbano – BRT conectando o Terminal da Colônia à Praça Rui Barbosa no Centro. Assim como um sistema cicloviário integrados ao projeto “circula- Jundiaí”. Para permitir a ligação modal, a Prefeitura prevê a instalação de bicicletários nos terminais de ônibus, começando pelos Terminais da Colônia e Vila Arens, por onde passará a ciclovía que acompanha o corredor de ônibus urbano – BRT. Os movimentos de apoio à ciclovía, “Pedala Jundiaí” e “Bicicletada”, recolheram doações para a aquisição de paracilos que serão instalados em terminais de ônibus e outros locais de demanda.

Apesar da iniciativa do “Urbanismo Caminhavel” concentrar-se mais no centro antigo, buscou-se aqui expandir esta análise atingindo a área do Complexo Fepasa. Pontuou-se as paradas de ônibus e os terminais, assim como as propostas por parte da prefeitura de um BRT e uma ciclovía, além de novos paracilos (Figura 24).

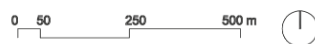
Figura 24 – Mobilidade Urbana de Jundiá

Fonte: Elaborado pela autora (2016), com base no mapa da prefeitura (2015) e Google Earth (2016)



Legenda

- | | | |
|---|--|-----------------------------------|
| Paraciclo existente | Ponto de ônibus | BRT proposta pela prefeitura |
| Paraciclo novos propostos pela prefeitura | Estação Jundiá
Linha7 - Rubi - CPTM | Ciclovia proposta pela prefeitura |
| | | Perímetro de interesse histórico |



Percebe-se que há vários pontos de ônibus principalmente próximo ao centro histórico e ao terminal, porém as ruas estreitas dificultam o tráfego e atrapalha a circulação de pedestres, com a proposta de um BRT a questão da mobilidade urbana poderia ser melhorada. Da mesma forma, a valorização do sistema ciclovitário de modo integrado proporciona à população novas formas de andar e conhecer a cidade.

Em relação ao zoneamento (Figura 25) o Complexo é considerado como institucional e possui ao seu redor zonas residenciais, de uso misto além de comércios e serviços. Ao se observar o mapa de uso e ocupação do solo (Figura 26) nota-se a presença de alguns setores predominantemente residenciais, mas em sua grande maioria o uso misto se destaca, e a concentração mais forte de comércio começa a surgir ao fim deste recorte espacial. A grande área verde em evidência, hoje constitui um vazio urbano localizado atrás dos trilhos do complexo Fepasa, apesar de não pertencer a prefeitura neste momento, está sob direito de preempção.

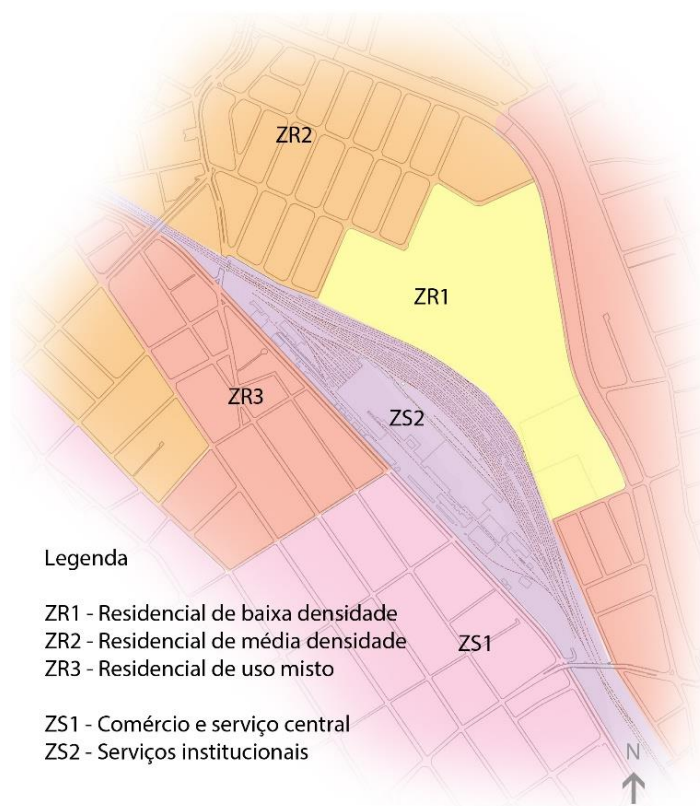


Figura 25 - Zoneamento

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no mapa da prefeitura (2015)

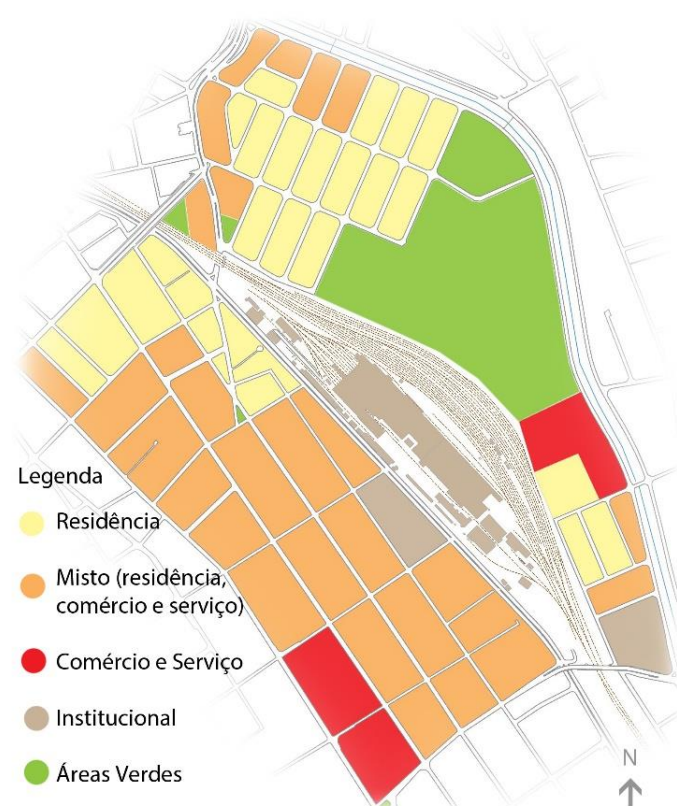


Figura 26 – Uso e Ocupação do Solo

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no mapa da prefeitura (2015) e Google Earth (2015)

Esta área de estudo do entorno do Complexo é bem adensada (Figura 27) com apenas alguns vazios em miolos de quadras, a presença de vegetação (Figura 28) não é tão intensa e na parte mais central se encontram dentro dos lotes particulares e não tanto ao longo das vias públicas. O próprio Complexo possui apenas uma parte com maior concentração vegetal.



Figura 27 – Figura Fundo

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no mapa da prefeitura (2015) e Google Earth (2015)



Figura 28 – Vegetação

Fonte: Elaborado pela autora (2015), com base no mapa da prefeitura (2015) e Google Earth (2015)



Figura 29 – Ruas de Jundiaí

Fonte: Acervo da Autora (2015)

Ao analisar as vias centrais de Jundiaí, próximas ao Complexo Fepasa, é possível notar que são bem estreitas e as edificações em sua maioria seguem um mesmo alinhamento, sem recuos frontais. Quanto à altura das edificações, estas são predominantemente de um e dois pavimentos, mantendo um gabarito baixo. Há algumas edificações pontuais que atingem um gabarito mais elevado, como o edifício que aparece ao fundo na imagem ao lado (Figura. 29) de uso residencial.

Figura 31 – Perfil topográfico da área de estudo

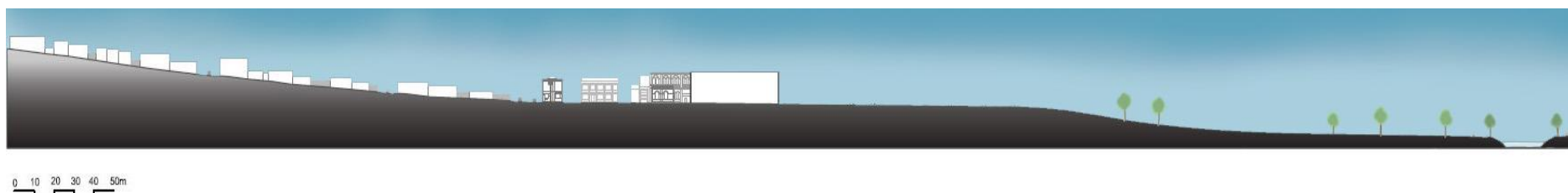
Fonte: Elaborado pela autora (2015)

No perfil traçado transversalmente ao Complexo (Figura 30 e 31), cortando os trilhos de modo perpendicular, é notória a topografia acentuada. As oficinas da Companhia Paulista, foram instaladas em uma área mais plana, entre a parte alta da cidade, do núcleo urbano original e a parte mais baixa, em direção ao rio Jundiaí.

Apesar das edificações do entorno possuírem um gabarito menos elevado que os próprios edifícios ferroviários, sua visualização a partir do centro tradicional fica comprometida. Só é possível avistá-lo quando se atinge certa proximidade.



Figura 30 – Mapa da área de estudo
Fonte: Elaborado pela autora (2015),
com base no Google Earth (2015)



LEITURAS DO COMPLEXO

Buscou-se a compreensão do Complexo Fepasa diante de alguns aspectos da percepção visual tendo como base princípios de leitura urbana estabelecidos por autores como Gordon Cullen (1983) e Kevin Lynch (1997) além de Miranda (2014), propondo o entendimento no qual se verificam qualidades de escala, tamanho, forma, uso, cor, relação entre a construção do espaço cheio e vazio, juntamente com os aspectos que dizem respeito à história contatada por meio do espaço construído (Figura 32).



Figura 32 – Análise Visual

Fonte: Elaborado pela autora (2015), como base no Google Earth (2015). Fotos: Acervo da autora (2015)

O acesso ao Complexo Fepasa se dá por meio de quatro entradas, a primeira é a de maior fluxo, pois conduz aos edifícios da Fatec, do Poupatempo, do Museu e do Cadastro único, com locais para estacionamento. A segunda é direcionada ao público do Celmi (Centro de Educação e Lazer para Melhor idade) e do Fumas (Fundação Municipal de Ação Social), não permitindo acesso aos demais prédios, uma vez que há um gradil bloqueando a passagem. A terceira entrada possui uma ligação direta com o centro tradicional, na qual obtém-se a melhor visão do Complexo, dando acesso aos mesmos usos que a primeira, porém é exclusivamente destinada a pedestres. A quarta e última entrada, está relacionada aos serviços da Secretaria de Transito e da Guarda Municipal, com um fluxo maior de funcionários do que de usuários (Figura 33).



Figura 33 – Acessos e Fluxos do Complexo

Fonte: Elaborado pela autora (2015). Fotos: Acervo da autora (2015)

Em uma análise mais criteriosa das edificações constituintes do Conjunto das Antigas Oficinas da Companhia Paulista, contabilizou-se 28 galpões (Figura 34), as quais foram organizados a seguir com a respectiva imagem, seu uso antigo, adquirido por meio da análise de plantas antigas do Complexo disponíveis no acervo do museu, além do seu uso e estado de conservação atual (Tabelas 1, 2, 3, 4 , 5, 6 e 7).

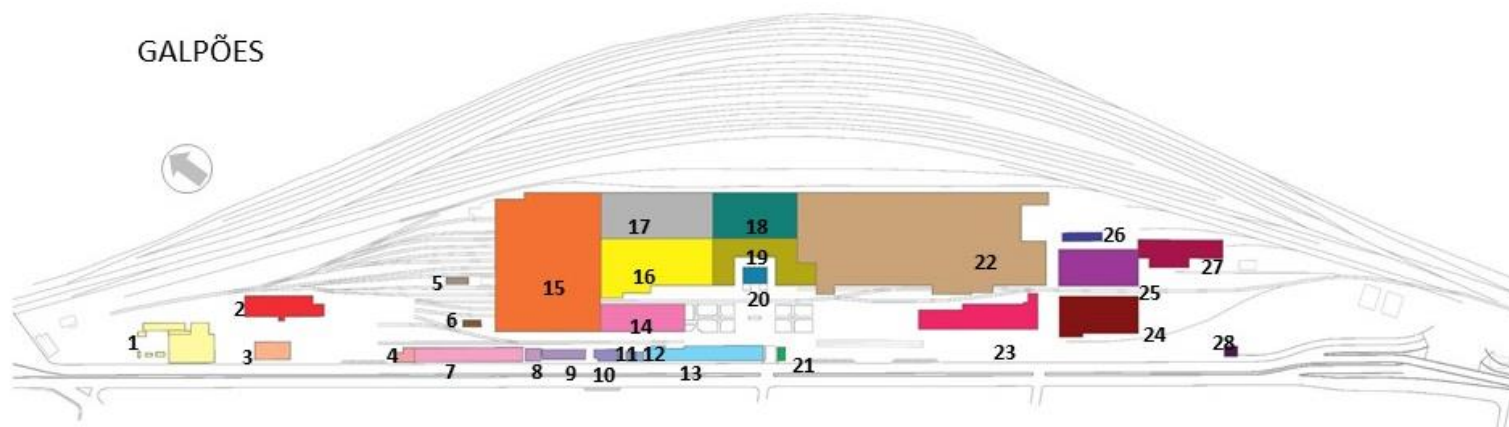


Figura 34 – Galpões do Complexo

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Tabela 1 - Galpões 1, 2, 3 e 4

GALPÃO 1	
Imagem	
Uso antigo	Tipografia
Uso atual	FUMAS
Conservação	Ótima

GALPÃO 2	
Imagem	
Uso antigo	Tipografia
Uso atual	FUMAS
Conservação	Ótima

GALPÃO 3	
Imagem	
Uso antigo	Salas de aula
Uso atual	CELMi
Conservação	Boa

GALPÃO 4	
Imagem	
Uso antigo	Metalização
Uso atual	FUMAS
Conservação	Boa

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Tabela 2 - Galpões 5, 6, 7 e 8

GALPÃO 5	
Imagem	
Uso antigo	Vestiários
Uso atual	Sem Uso
Conservação	Regular

GALPÃO 6	
Imagem	
Uso antigo	Quarto de Ferramentas
Uso atual	Sem Uso
Conservação	Regular

GALPÃO 7	
Imagem	
Uso antigo	Funilaria, Bateria e Fundição
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

GALPÃO 8	
Imagem	
Uso antigo	Compressor
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Tabela 3 - Galpões 9, 10, 11 e 12

GALPÃO 9

Imagem	
Uso antigo	Ambulatório
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

GALPÃO 11

Imagem	
Uso antigo	Depósito da Cooperativa
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

GALPÃO 10

Imagem	
Uso antigo	Depósito
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

GALPÃO 12

Imagem	
Uso antigo	Depósito da Cooperativa
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Tabela 4 - Galpões 13, 14, 15 e 16

GALPÃO 13	
Imagem	
Uso antigo	Cooperativa
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

GALPÃO 14	
Imagem	
Uso antigo	Escola Senai
Uso atual	FATEC
Conservação	Boa

GALPÃO 15	
Imagem	
Uso antigo	Reparação de Locomotivas
Uso atual	Sem Uso- ocupado pelas escolas de samba
Conservação	Regular

GALPÃO 16	
Imagem	
Uso antigo	Equipamentos e manutenção elétrica, soldadores, armaduras, <u>pinturaria</u> , quarto de ferramentas, velocímetro e armazém
Uso atual	Poupatempo/Sem Uso
Conservação	Ótima

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Tabela 5 - Galpões 17, 18, 19 e 20

GALPÃO 17	
Imagem	
Uso antigo	Almoxarifado
Uso atual	Sem Uso
Conservação	Regular

GALPÃO 18	
Imagem	
Uso antigo	Escritório, desenho, material, engenheiro, advogado, mestre, arquivo
Uso atual	Sem Uso
Conservação	Ruim

GALPÃO 19	
Imagem	
Uso antigo	Bilhete, normativa, programação e museu da FEPASA
Uso atual	Biblioteca/Museu/Administração
Conservação	Regular

GALPÃO 20	
Imagem	
Uso antigo	Caixa e pagadoria
Uso atual	SEMADS
Conservação	Boa

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Tabela 6 - Galpões 21, 22, 23 e 24

GALPÃO 21

Imagem	
Uso antigo	Cabine de Força
Uso atual	Portaria
Conservação	Regular

GALPÃO 22

Imagem	
Uso antigo	Passador, torneiros, <u>aplainadores</u> , máquinas operatrizes, compressor, ferraria, caldeiraria e depósito
Uso atual	Sem Uso/SETRANSP
Conservação	Ruim

GALPÃO 23

Imagem	
Uso antigo	Arquivo, refeitório, laboratório
Uso atual	SETRANSP
Conservação	Boa

GALPÃO 24

Imagem	
Uso antigo	Antiga fundição
Uso atual	SETRANSP
Conservação	Regular

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Tabela 7 - Galpões 25, 26, 27 e 28

GALPÃO 25	
Imagem	
Uso antigo	Carpintaria
Uso atual	SETRANSP/Guarda Municipal
Conservação	Regular

GALPÃO 26	
Imagem	
Uso antigo	Depósito
Uso atual	Guarda Municipal
Conservação	Boa

GALPÃO 27	
Imagem	
Uso antigo	Depósito do departamento de eletricidade
Uso atual	Guarda Municipal
Conservação	Boa

GALPÃO 28	
Imagem	
Uso antigo	Caixa d' água
Uso atual	Estação Juventude
Conservação	Boa

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

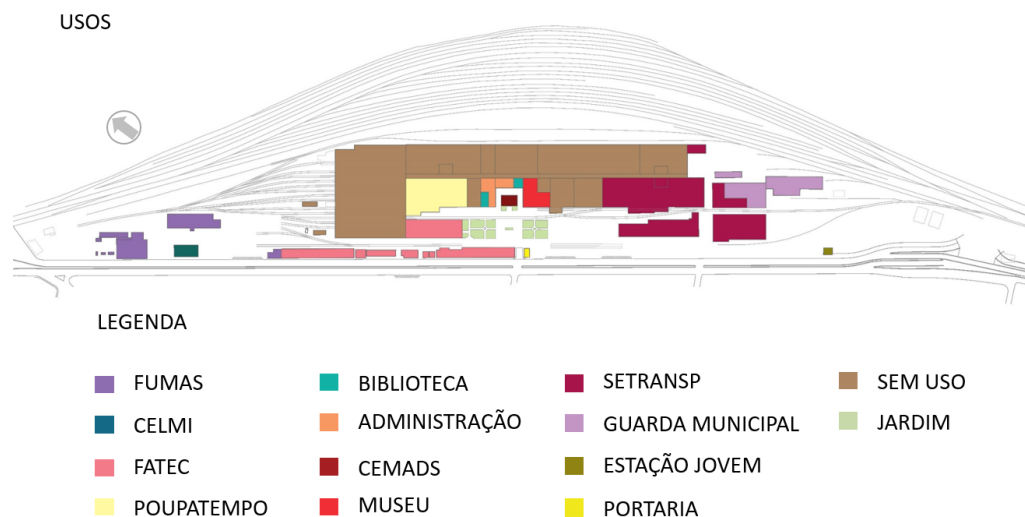


Figura 35 – Usos atuais dos Galpões

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

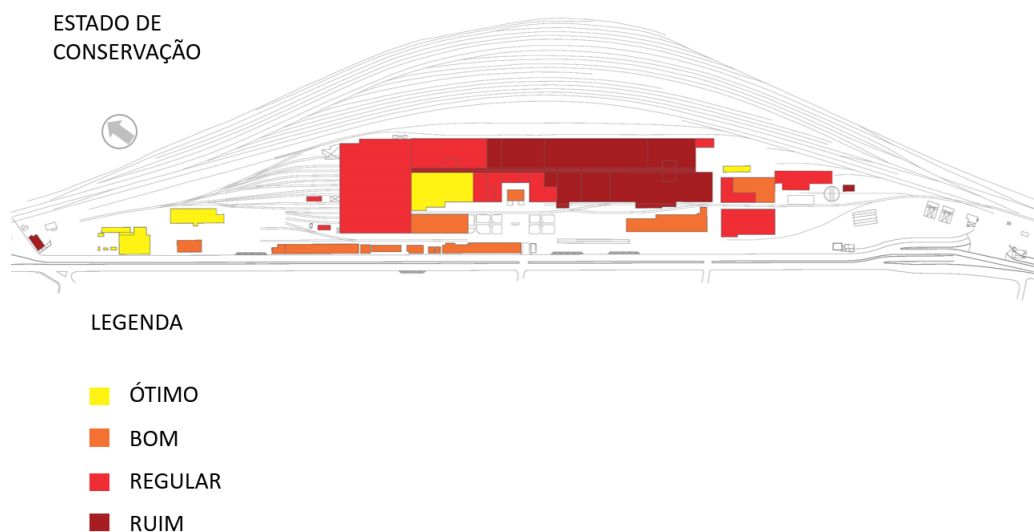


Figura 36– Estado de conservação atual

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Em resumo do que foi apresentado anteriormente e para uma melhor compressão do Complexo como um todo, foram representados graficamente os usos existente (Figura 35) e o estado de conservação (Figura 36). De modo geral, boa parte dos edifícios estão sem uso, e são justamente estes encontrados em pior estado de conservação. A estrutura do complexo ainda se mantém, mesmo com partes nas quais o telhado está comprometido. Os galpões de ocupação mais recente como o Poupatempo implantado em 2009, são os que apresentam as melhores condições. Isso demonstra a importância do uso para sua manutenção e conservação.



“O pitoresco é assim procurado na ruína [...] trata-se apenas da sublimidade das fendas, ou fraturas, ou manchas, ou vegetação, que assentam a arquitetura à obra da Natureza, e conferem a ela aquelas particularidades de cor e forma que são universalmente caras aos olhos dos homens. ”

John Ruskin

PERCEPÇÃO DOS CIDADINOS

Foram aplicadas enquetes na área central da cidade, contemplando em sua maioria os próprios moradores, e também no Complexo, que recebe tanto usuários de Jundiaí como de cidades próximas, para obter uma melhor compreensão do modo como a população percebe e utiliza este local. Foram entrevistadas cerca de 30 pessoas no centro da cidade e mais 30 na área de estudo, com idades variadas possibilitando ter um panorama mais amplo e diversificado. Além do questionário disponível eletronicamente que pode abranger um maior número de pessoas.

Notou-se que nem todos as pessoas do centro conheciam o local, mesmo perguntando por “Complexo das Antigas Oficinas da Companhia Paulista” ou “Complexo Fepasa”, em alguns casos ao associá-lo com algum uso existente como a Fatec e principalmente o Poupatempo elas o reconhecem.

Apesar de não haver um conhecimento generalizado, praticamente todos os entrevistados do centro e do complexo disseram que o incluiria dentre os edifícios históricos da cidade. Por consequência, em sua maioria

as respostas também são negativas para a derrubada de parte deste conjunto arquitetônico, aceitando-se apenas “reformas”.

Quando o uso antigo é questionado a associação ao trem e a ferrovia é imediata, como lembrança de uma época passada.

Em relação aos usos atuais, raramente o museu é lembrado e os mais citados são Fatec, FUMAS e principalmente Poupatempo, em função de atender amplamente a população de todas as idades e classes sociais. Porém apesar de frequentarem estes locais adaptados aos novos usos, raramente as pessoas conseguem distinguir claramente as intervenções.

As respostas variam sobre o pensamento dos cidadãos a respeito da qualidade do espaço, muitos acham adequado. Os alunos da Fatec, devido ao horário noturno gostariam de ter mais segurança, as pessoas de modo geral reclamam da acessibilidade, dos estacionamentos e da infraestrutura, além da aparência de velho e abandonado de algumas partes, além de desejar o melhor aproveitamento do espaço. A proposição de novos usos são as mais variadas, muitos sugerem museu, apesar de já existir um museu no local,

ou ainda a aplicação deste, demonstrando a associação de locais históricos como lugares para museus. Outros usos possíveis citados foram: “biblioteca”, “asilo”, “local para animais”, “ampliação dos cursos da Fatec”, “teatro”, “arte”, “lazer”, “caminhada”, “escola”, “creche”, “posto de saúde”, “espaço cultural”, “centro de pesquisas”, “turismo”, “locais para as pessoas visitarem e passarem o dia”.

Em uma relação com a cidade é quase unânime a resposta de que o Complexo Fepasa possui uma boa localização e proximidade com o centro. Para os de outras cidades o acesso às rodovias também é facilitado.

Assim, essa enquête mostra que as pessoas compreendem o valor histórico do local e até mesmo arquitetônico em alguns casos, exaltando sua beleza, mas desejam um melhor cuidado e aproveitamento do local. Apesar de sua proximidade com o centro da cidade relatado pelos usuários, quem não o utiliza possui uma visão deturpada de distância e insegurança, o que também é facilmente justificado

pela falta de conexão com o outro lado da cidade. Os novos usos inseridos no Complexo são positivos para que mais pessoas tomem conhecimento de sua existência e relevância como patrimônio da cidade, porém seus projetos são questionáveis por não haver clareza nas intervenções e por não se pensar em uma infraestrutura adequada para abarcar tamanha circulação de pessoas e principalmente de veículos.

É interessante notar a variedade de usos no Complexo, acarretando em movimentação nos diversos horários, inclusive a noite, mas aos domingos e feriados o local fica vazio. Esses usos, porém, não estabelecem qualquer tipo de correlação entre eles.

Esporadicamente são promovidos alguns eventos, mas estes são raramente frequentados pelos entrevistados, apenas alguns alunos da Fatec comparecem nos eventos realizados pela própria instituição. Estas informações adquiridas por meio dos entrevistados no irão auxiliar nas propostas de um projeto para o local, buscando atender as necessidades da população com um espaço de qualidade.



"É BONITO E DEVE SER PRESERVADO"

"LEMBRANÇA DO TREM"

"LEMBRANÇA DE ANTIGAMENTE"

"DEVERIA TER MAIS CONSERVAÇÃO"

"ARQUITETURA DIFERENTE, BONITA"

"BASTANTE ESPAÇO PARA POUCA ATIVIDADE"

"MANTER SERIA MELHOR, SE NÃO FICA UMA HISTÓRIA SEM LEMBRANÇA"

Fonte: Acervo do Museu (2015)

SÍNTESE

POTENCIALIDADES E DESAFIOS

⚠ Falta de travessias 1

ⓘ Praça frequentada por idosos 2

⚠ Falta de assentos, mesas e áreas sombreadas 3

⚠ Utilização do espaço como um grande estacionamento 4

⚠ Conflito entre pedestres e o fluxo intenso de veículos, ⓘ apesar da faixa de pedestres 5

ⓘ Vista para o Complexo FEPASA 6

⚠ Fachadas inativas 7

⚠ Calçadas irregulares, estreitas e com obstáculos 8

ⓘ Eixo de ligação com o Largo S. Francisco 9

ⓘ Proximidade com o centro comercial 10

⚠ Ponto de ônibus e praça sem qualidade 11

⚠ Complexo FEPASA fechado (muros e cercas) 12

ⓘ Uso do local por grupos de jovens 13

ⓘ Presença de um jardim central e áreas arborizadas 14

ⓘ Patrimônio histórico 15
⚠ porém grande parte está abandonado ou subutilizado

ⓘ Uso institucional como o POUPATEMPO e a FATEC geram grade fluxo de pessoas dia e noite 16

⚠ Grande vazio urbano 17

ⓘ Presença de água 18

ⓘ Existência de um campo de futebol 19

Figura 35 – Mapa síntese das percepções da área

Fonte: Elaborado pela autora (2016)





Fotos: Acervo da autora (2015)

8



5



6



7



5



Fotos: Acervo da autora (2015)

10



12



9



Fotos: Acervo da autora (2015)

11





16



14



13



18



19



17



15



Fotos: Acervo da autora

6 REFERÊNCIAS PROJETOAIS

*“ É preferível a obra mais rude que conta
uma história ou registra um fato, do que a
mais rica sem significado. ”*

John Ruskin

PRAÇA DAS ARTES

FICHA TÉCNICA

PROJETO: BRASIL ARQUITETURA

USO: CULTURAL

DATA: 2006 - 2013

LOCALIZAÇÃO: SÃO PAULO - SP

ÁREA: 28461,63 M²

FONTE: VITRUVIUS (2013)



Fonte: Nelson Kon (2013)

A praça das artes é um equipamento cultural instalado no coração de São Paulo, possui entrada para três ruas, e está cercado de prédios deteriorados. O conjunto abriga uma coleção de escolas, salas de ensaio, depósito e arquivos, mas principalmente, as sedes de vários corpos artísticos municipais (Figura 37.). O Complexo é uma extensão das atividades do quase vizinho Teatro Municipal e um prolongamento do próprio Vale do Anhangabaú. (LORES, 2013)

Seu projeto tinha como objetivo criar um espaço convidativo e que consiga, de fato, ser democrático. Ao fazer um corte no terreno, criando uma passarela aberta entre seus prédios, a Praça quer ser continuação da cidade (Figura 38). Deixa o quarteirão respirar, como pulmão dessa área além de permite uma proximidade íntima com os prédios. (LORES, 2013)

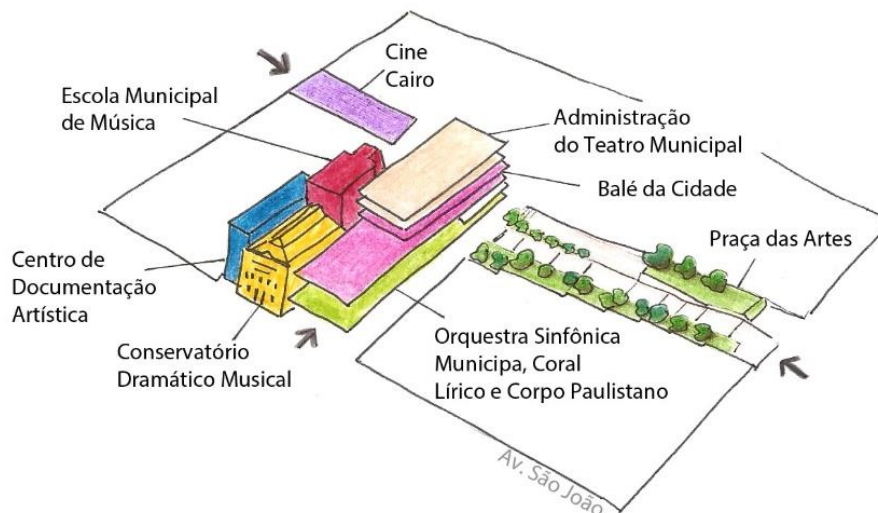


Figura 37 - Croqui Praça das Artes

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

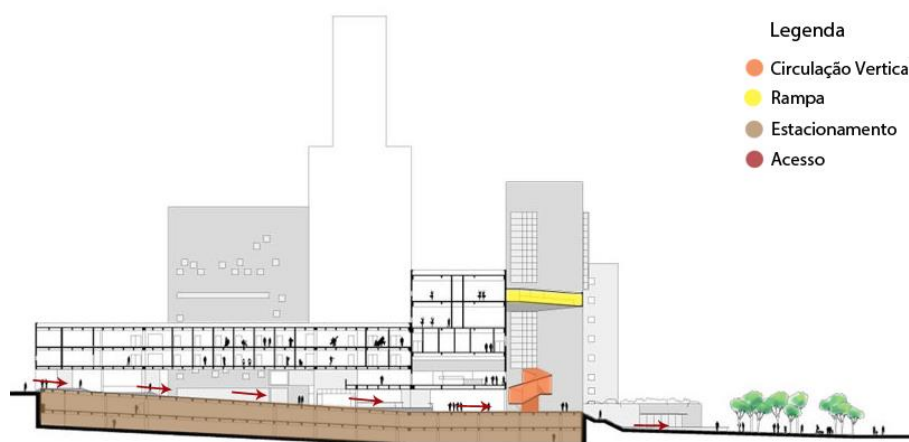


Figura 38 - Corte Praça das Artes

Fonte: Brasil Arquitetura, modificado pela autora (2015)

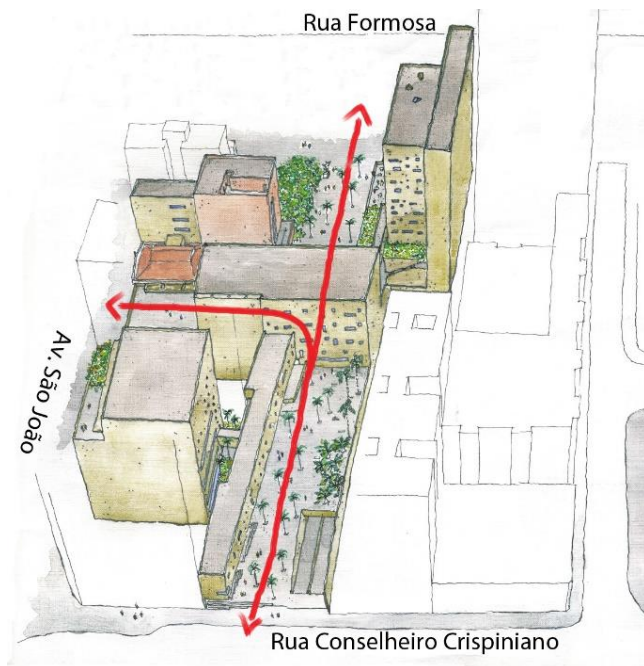


Figura 39 - Circulação Praça das Artes

Fonte: Brasil Arquitetura, modificado pela autora (2015)

Os pedestres podem cruzar o quarteirão de lado a lado e em três direções, a céu aberto ou protegidos por marquises (Figura 39) (FANUCCI; FERRAZ; CARTUM, 2014).

Os Arquitetos buscam um projeto que se conecte com o entorno, sem destoar da paisagem, mas ao mesmo tempo sem ser invisível. São prédios novos, decididamente modernos, em concreto aparente recebem a pigmentação avermelhada e ocre. São grandes blocos com janelas retangulares salpicadas irregularmente em suas fachadas, citando a fundamental SESC Pompéia de Lina Bo Bardi. (LORES, 2013)

Os edifícios históricos do Conservatório e do Cine Cairo foram reformados e permanecem como parte integrante do conjunto, com sua cor branca que contrasta com o ocre e o vermelho do concreto. (FANUCCI; FERRAZ; CARTUM, 2013)

O projeto da Praça das Artes deve responder à demanda de um programa de diversos novos usos, e também, responder de maneira clara e transformadora a uma situação física e espacial preexistente, com vida intensa e com uma vizinhança fortemente presente. E assim, criar novos espaços de convivência a partir da geografia urbana, da história local e dos valores contemporâneos da vida pública. (FANUCCI; FERRAZ; CARTUM, 2013)

Antigo



Entorno



Atual

A Praça das Artes encontra-se inserida no centro de São Paulo, próxima ao vale do Anhangabaú



Antigo



Atual

Implantação

Implantada nos interstícios da quadra 27, próxima a edifícios históricos

Usos



Antigo



Atual

Antes era um uma praça municipal subutilizada (servia de transbordo de lixo) e possuía outras edificações que foram desapropriadas. Atualmente um espaço cultural

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Victor Nosek (2013); Nelson Kon (2013); Turismo (2012); Revista Época (2011)

Resultado dos desacertos de um urbanismo que propiciam espaços vazios, subutilizados ou ociosos. Possui uma vizinhança predial caótica do ponto de vista volumétrico, das normas de isolamento e ventilação saudáveis. Entretanto, possui uma situação privilegiada de humanidade ao seu redor, o lugar é rico em urbanidade. (FANUCCI; FERRAZ; CARTUM, 2013)



Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Google Earth (2010 - 2015); Nelson Kon (2013); Turismo (2012)

Vista Interna

Criaram-se percursos com marquises e áreas descobertas que cruzam o quarteirão



Distinguibilidade



Valor Artístico



Valor Histórico



Caráter artístico das novas edificações com as aberturas irregulares nas fachadas e permanência do ambiente histórico

Intervenção Antigo/Atual

O edifício histórico na cor branca, diferencia dos novos edifícios em concreto pigmentado de vermelho e ocre, as aberturas e a circulação vertical também expressam a contemporaneidade

Restauração

Edifícios históricos do Cine Cairo e do Conservatório foram restaurados



Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Nelson Kon (2013)

CENTRO CULTURAL DE ARARAS

FICHA TÉCNICA

PROJETO: AUM ARQUITETOS

USO: CULTURAL

ANO: 2003-2009

LOCALIZAÇÃO: ARARAS - SP

ÁREA DO TERRENO: 17.700M²

ÁREA CONSTRUÍDA: 3.200 M²

FONTE: REVISTA PROJETO (2009)



Fonte: Nelson Kon (2009)

O Conjunto de Edifícios da Antiga Estação de Araras, cidade do interior paulista, são datados do final do século XIX e pertenciam à Companhia Paulista de Estrada de Ferro, com o declínio da utilização de trens foram abandonados. Após a desapropriação pela prefeitura em 2000 um concurso foi lançado em 2003, com o objetivo de requalificação da área, o projeto escolhido foi o do escritório AUM Arquitetos, com a proposta de transformar o conjunto abandonado em um espaço cultural (CORBIOLI, 2009).

O local de implantação fica entre a via pública e a fábrica da Nestlé. Embora fossem parte de um só complexo, os edifícios foram construídos em diferentes épocas, enquanto um havia acabamento externo de reboco e pintura, o outro possuía seus tijolos aparentes (CORBIOLI, 2009).



Uso como
Estação.
Ferroviária
e Armazém
Atualmente,
centro cultural

Atual



Antigo

Usos

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Ralph M. Giesbrecht. (1960); Google Earth (2015), Acervo da autora (2014)

Segundo Corbioli (2009), os prédios possuíam estruturas metálicas na cobertura, feitas com os mesmos perfis dos trilhos, e configuração de doca, com desnível ente os pisos. Essa diferença de altura permitiu a instalação de um auditório para pequenas apresentações (Figura 40). Também foram criados um deque de madeira com mesas e uma rampa de acesso a esse espaço, um local para exposições, além de um café, salas administrativas e vestiários para funcionários (Figura 41).

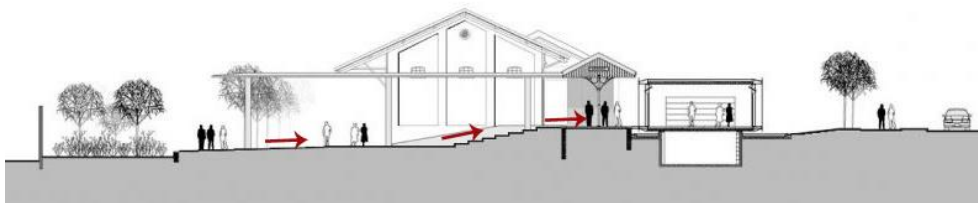


Figura 40- Corte Centro Cultural de Araras

Fonte: AUM Arquitetos, modificado pela autora (2015)



Figura 41 - Usos do Centro Cultural de Araras

Fonte: AUM Arquitetos, modificado pela autora (2015)



Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Nelson Kon (200?); Acervo da autora (2014)

Algumas das novas instalações foram diferenciadas do preexistente a partir da utilização do aço corten, enquanto outras, como os novos pilares da plataforma, foram realizadas de modo semelhante aos originais (CORBIOLI, 2009).



Preservou-se a matéria original das edificações e as intervenções não diminuem sua importância na paisagem

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Nelson Kon (200?); Acervo da autora (2014)

As intervenções realizadas no conjunto conseguiram valorizar as características históricas por meio da restauração de seus elementos e da inserção de novos atributos contemporâneos necessários às atividades realizadas atualmente. Deste modo é reforçada a diferenciação entre o original e a intervenção.

A marquise de concreto é um exemplo dessa distinção, realizada em concreto e com um aspecto neutro, se difere da edificação antiga e propicia a conexão das edificações, configurando um novo espaço de convivência. Isso demonstra que a distinguibilidade neste projeto se deu não apenas pelo uso de cores diferentes, mas também pela utilização de outros materiais atuais, como o concreto e o aço corten.

Intervenção Antigo/Atual

Vista Interna

Espaço interno
amplo para
exposições



Matéria Original



Preservou-se
a matéria
original,
mantendo
os tijolos
aparentes

Distinguiabilidade

Materiais e cores distintas das
originais, faz uso do concreto na marquise e do aço corten

Restauração



Valor Artístico

A inserção da
marquise valoriza
o espaço externo
e as edificações
históricas



Valor Histórico

Edifícios
históricos
foram restaurados,
permaneceu o caráter histórico do local

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Nelson Kon (200?); Acervo da autora (2014)

PARQUE DA JUVENTUDE

FICHA TÉCNICA

ARQUITETURA: AFLALO & GASPERINI

PAISAGISMO: ROSA GRENA KLIASS

USO: PARQUE

DATA DO PROJETO: 1999

DATA DAS OBRAS: 2003-2007

LOCALIZAÇÃO: SÃO PAULO - SP

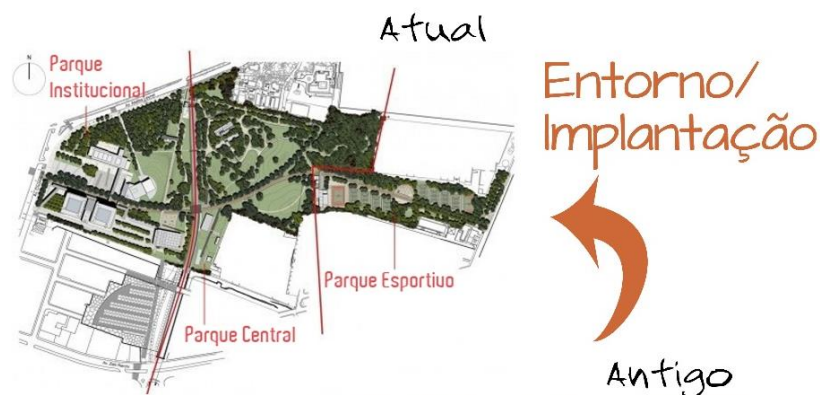
ÁREA: 232.933M²

FONTE: REVISTA PROJETO (2008)

Fonte: José Luiz Brenna (2004)

O Antigo complexo penitenciário do Carandiru, localizado na zona norte da capital paulista, deu lugar a um novo espaço público de lazer, o Parque da Juventude. O projeto vencedor do concurso promovido pelo governo de São Paulo foi do escritório Aflalo & Gasperini Arquitetos e paisagismo conta com a presença de Rosa Kliass, e surgiu a partir de um concurso público de arquitetura (CARBIOLLI, 2005).

O projeto dividiu-se em três fases: a primeira, inaugurada no final de 2003, abrange o Parque Esportivo; a segunda se refere ao projeto do Parque Central, entregue no final de 2004; já a terceira compreende o Parque Institucional, entregue em 2007 (CALLIARI, 2007).



Implantado na zona norte de São Paulo, foi setorizado em três grandes áreas



O local era uma penitenciária e hoje se tornou um parque com usos diversos

Antigo
Usos
Atual



Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: José Luiz Brenna (2004); Alex Calliari (2007); Wagner Alberto Grosso (19??)

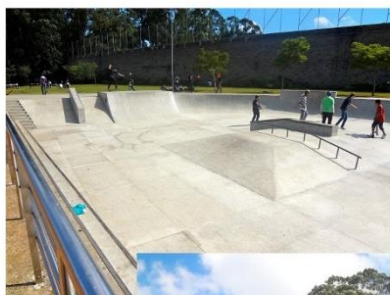
O **PARQUE ESPORTIVO** possui uma área de 35 mil metros quadrados e situa-se onde antes estava localizado o Hospital Penitenciário. Este espaço estrutura-se a partir de uma alameda central arborizada que interliga todo o parque. Ao longo desse percurso encontram-se as quadras esportivas e a pista de skate, separadas dos caminhos por painéis metálicos que formam desenhos geométricos interessantes. Também foi criado caminho secundário, sinuoso, cujo destino são pequenas áreas de permanência e recreação infantil, com lanchonetes, vestiários e sanitários (SERAPIÃO, 2004).

O **PARQUE CENTRAL**, com uma área de 90 mil metros quadrados, corresponde a um espaço de retiro e contemplação em meio a densa vegetação. Na área de preservação permanente são encontradas trilhas para caminhada e atividades de esporte radical. No centro da gleba, há a estrutura de um presídio abandonado, esta foi preservada e se encontra envolta por trepadeiras, criando zonas sombreadas com aspecto de ruína, mantendo assim o referencial histórico. Neste espaço há escadas de aço corten e degraus vazados de madeira que dão acesso ao passadiço de 300m de extensão (CARBIOLLI, 2005).

Já o **PARQUE INSTITUCIONAL** abrange um local para biblioteca, ponto de acesso à internet e as salas das escolas técnicas (ETECs), com cursos profissionalizantes. E possui fácil acesso ao metro, com uma estação na frente (CALLIARI, 2007).

Por mais que o projeto do Parque da Juventude tenha se dividido em três etapas, percebe-se que houve uma coerência em suas intervenções e uma preocupação em manter a inter-relação entre elas. Mesmo criando novos percursos e ambientes ao demolindo parte das edificações, ainda manteve a memória do lugar ao preservar parte de sua história com os resquícios da preexistência.

PARQUE ESPORTIVO



Pista de Skate
Quadras
Pista de Caminhada

Percursos
Permanencia
Recreação
Painéis
Metálicos



PARQUE CENTRAL



Espaço de contemplação
Ruínas
Escada em aço corten

Intervenção
Antigo/Atual



Distinguiblidade

PARQUE INSTITUCIONAL

Vistas externas



Vista Interna

Escolas
Profissionalizantes
Biblioteca

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Fotos: Antônio Guedes (2007)

PARQUE HIGH LINE

FICHA TÉCNICA

ARQUITETURA: DILLER SCOFIDIO +
RENFRO

PAISAGISMO: JAMES CORNER FIELD
OPERATIONS E PIET OUDOLF

USO: PARQUE

DATA INÍCIO DAS OBRAS: 2006

DATA INAUGURAÇÃO DAS SEÇÕES:
2009 - 2011 - 2014

LOCALIZAÇÃO: NOVA YORK - NY

EXTENSÃO: 2,5KM

FONTE: FRIENDS OF THE HIGH LINE (2015)

Fonte: Iwan Baan (2009)

O Parque contemporâneo High Line possui uma estrutura linear e elevada, atravessa Manhattan, Nova York, em aproximadamente dois quilômetros e meio de extensão. Ele foi construído sobre propriedades privadas em uma antiga orla industrial, desativada em 1980. (BONAMETTI, MAZIERO, 2015; DAVID, 2013).

Em 1999, dois moradores da região uniram-se para fundar a “Friends of the High Line”, buscando um melhor futuro para esta estrutura em degradação. Em 2003, organizaram-se para a realização de um concurso de ideias e assim surgiu o projeto High Line, integrado à comunidade, que contribuiu diretamente para a sua concretização. (DAVID, 2013).



Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Fotos: Iwan Baan (2009)

As obras tiveram início em 2006, exigindo um trabalho em várias etapas, a grama, o solo, os trilhos, os dormentes e outros materiais foram removidos. Em seguida, o local foi reparado e impermeabilizado, para depois receber pisos, mobiliários, iluminação e paisagismo. O Parque tem como característica central as placas modulares de concreto, que formam caminhos integrados aos trilhos originais e à vegetação diversificada. (DAVID, 2013).

Na parte larga do parque, cria-se um ambiente casual, em estilo anfiteatro, defronte a uma parede de tijolos de uma antiga fábrica. À medida que segue para o norte, o gramado ergue-se suavemente gerando um ponto de vista para o rio. Onde o High Line se estreita, uma passarela de metal polido avança e a vegetação cresce alcançando a superfície. Na parte curva, os bancos radiais oferecem um ponto de encontro. O deck com espreguiçadeiras e recursos aquáticos é um dos pontos mais frequentados (DAVID, 2013).

Os programas gratuitos e de baixo custo da “Friends of the High Line” ajudam a construir uma comunidade diversa e inclusiva permitindo aos visitantes aprenderem mais sobre a história do High Line e sua recente transformação. (DAVID, 2013)

Com o intuito de integração, tanto a passarela que atravessa o parque quanto os volumes espaciais seguem a morfologia urbana, passando a fazer parte dela. Tem-se a imagem do parque que entra na cidade e a da cidade que entra no parque. (BONAMETTI, MAZIERO, 2015).

O projeto High Line é outro exemplo de uma grande estrutura urbana, à qual passou por muitas dificuldades até conseguir ser preservada e incorporada novamente à imagem da cidade. Devido a sua extensão, as obras foram realizadas em etapas, mas sempre mantendo uma mesma linguagem. Apesar da linearidade, cada percurso foi pensado de modo único, diante das possibilidades e desafios encontrados. O parque ainda mantém seu significado histórico, através dos trilhos antigos e do aspecto de abandono, reinseridos no contexto contemporâneo, criando um novo conceito de lugar.

Intervenção Antigo/Atual



Distinguiabilidade

Uso de materiais distintos, como vidro, bancos de madeira e um piso novo de concreto, mostrando a diferença entre o atual e os antigos trilhos

Valor Artístico

Locais para se sentar e observar a rua em movimento como uma janela



Matéria Original



Preservação dos trilhos e da estrutura metálica original

Manutenção do caráter do lugar através dos trilhos, da vegetação e bancos que retomam a paisagem e a ambiência preexistente



Valor Histórico

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Fotos: Iwan Baan (2009)

LARGO SÃO FRANCISCO

FICHA TÉCNICA

PROJETO: METRO ARQUITETOS
ASSOCIADOS/ GEHL ARCHITECTS

USO: PRAÇA

DATA DO PROJETO: 2014

LOCALIZAÇÃO: SÃO PAULO - SP

ÁREA DO TERRENO: 2610M²

ÁREA CONSTRUÍDA: 579M²

FONTE: METRO ARQUITETOS ASSOCIADOS
(2014)



Foto: Emerson Ballardin (2014)

O Largo São Francisco costumava ser apenas um espaço de passagem, mas começa a tornar-se um ponto de encontro no centro de São Paulo, por meio das intervenções urbanas, realizadas em 2014. Essa é uma proposta do Centro Aberto, com iniciativa da Prefeitura de São Paulo em parceria com o Itaú, o projeto é do Metro Arquitetos Associados em consultoria com o escritório dinamarquês Gehl Architects, referência mundial no pensamento do desenho urbano (SOBRAL, 2014).

Antes



Entorno/
Implantação



Localizado no
centro de São Paulo,
possui caráter cívico

Usos



Manteve seu uso como
praça, porém com mais
qualidade nas travessias
e espaços de permanência



Depois

O projeto é composto por elementos como faixas de pedestre novas, paraciclos e compartilhamento de bicicletas, priorizando o pedestre e o ciclista. Os espaços também ganharam bancos em muretas e canteiros, decks de madeira com guarda-sol e cadeiras de praia, equipamentos de lazer e ginástica (Figura 42 e 43). Além de uma programação cultural que inclui feirinha gastronômica, shows, projeções de cinema e vídeo e karaokê, dando suporte à permanência no espaço público e atraindo pessoas para o local (SOBRAL, 2014).

"O resultado é uma espécie de respiro, um convite ao encontro, à convivência, ao lazer e à contemplação dessa área que conta a trajetória de São Paulo." (CELLA, 2014)

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Fotos: Prefeitura de São Paulo

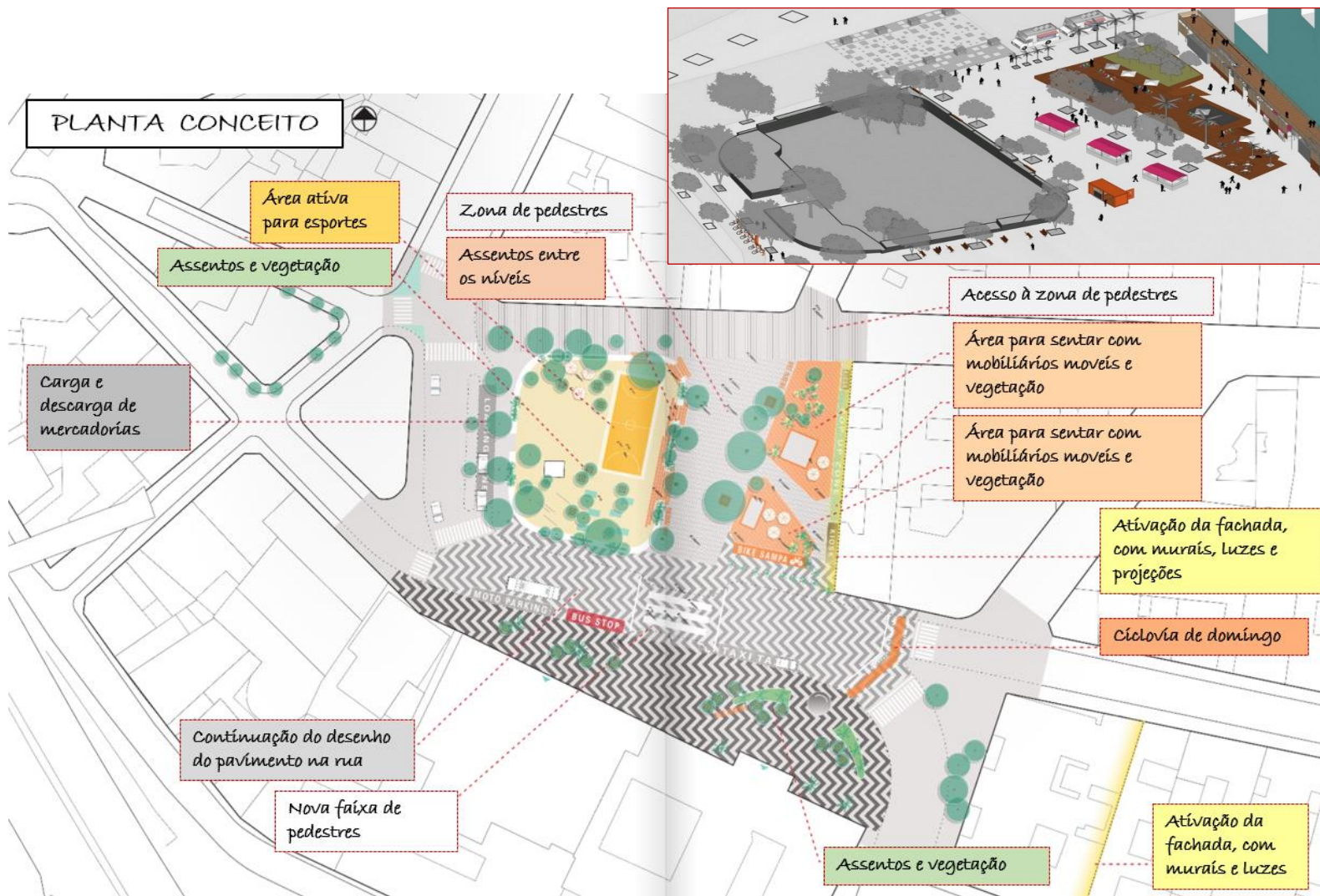


Figura 42 – Planta do projeto do Largo São Francisco

Fonte: Elaborado pela autora (2016), com base na planta conceito de Gehl Architects (2014) e no 3D do Metro Arquitetos Associados (2014)

Ações como wifi livre, tomadas públicas e cinema noturno têm como objetivo atrair pessoas saindo do trabalho e alunos da faculdade, para permanecerem mais tempo nos espaços públicos, também no horário noturno (SOBRAL, 2014).

O projeto permite a convivência entre idosos, crianças, estudantes, empresários e moradores de rua (CELLA, 2014).

Vista do
Largo



Antes



Depois



As grades foram eliminadas e o espaço ganhou um deck de madeira com guarda-sol e cadeiras, além de um espaço para projeção de filmes

- Área de pedestre
- Área com mobiliário
- Área "pochet park"
- Área de carga e descarga



Figura 43 – Corte do projeto do Largo São Francisco

Fonte: Gehl Architects (2014), modificado pela autora (2016)

SÍNTESE DAS REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Nos projetos escolhidos como referência, apesar de haver peculiaridades quanto à forma de atuação, as intervenções são sempre respeitosas e buscam manter o caráter do local e trazer mais vitalidade ao espaço.

No projeto da praça das Artes os novos edifícios estabelecem uma relação com as construções históricas preexistentes e transforma um espaço ocioso, por meio de novas atividades e percursos, permitindo a reinserção deste quarteirão no contexto da cidade.

Do mesmo modo o High Line busca a integração do parque com a cidade, e por meio de intervenções facilmente distinguíveis ainda mantém a memória do lugar.

No Centro Cultural de Araras, a postura adotada no patrimônio pode ser considerada de restauro crítico e há uma valorização não apenas das edificações, mas também de toda a ambiência, com trajetos que conduzem aos espaços e criam locais para convivência. Porém, por ter como limite a indústria Nestlé e uma Avenida, acaba ficando voltado para si próprio, não interagindo com a cidade, mesmo estando próximo à área central

O Parque da Juventude, com uma extensa área de implantação, necessitou de uma certa setorização de suas atividades, que são interligadas por caminhos estratégicos, criando espaços de transição e para permanência e contemplação.

O projeto do Largo São Francisco por sua vez modifica o espaço de forma singela, mas eficiente, propiciando novas formas apropriações, convidando o pedestre a permanecer e usufruir do espaço público.

Através da análise destas referências, em consonância com as discussões teóricas já abordadas, buscou-se entender as atuações projetuais nas preexistências e espaços públicos, e assim ter suporte para as propostas de intervenção que se pretende realizar na área do Complexo Ferroviário de Jundiaí.

7 PROJETO

CONCEITO

Um projeto urbano deste porte, complexidade e localização foi desenvolvido buscando respeitar as dimensões da cidade, do entorno, dos espaços externos e edificações, sempre com o objetivo de criar espaços de qualidade, que convidem e seduzam a novas descobertas e apropriações, pensando sempre na escala humana, fazendo um projeto para PESSOAS. Além disso, baseando-se no referencial teórico e nos projetos estudados buscou intervir de modo respeitoso na preexistência, mantendo suas características, resgatando e ampliando a importância desse espaço público como um patrimônio que nasceu junto à formação da cidade de Jundiaí.

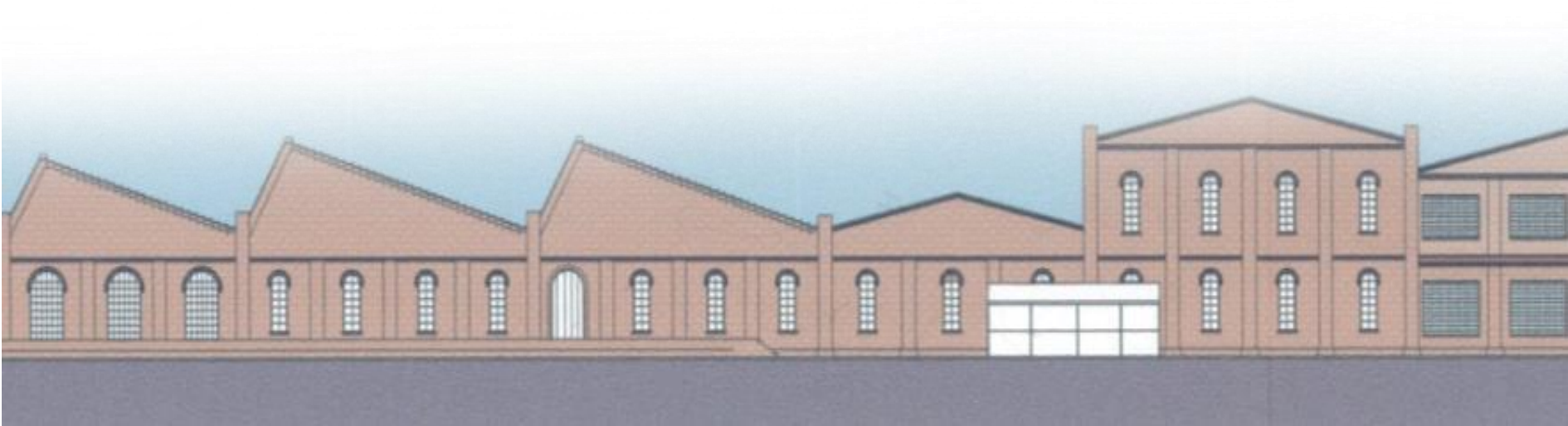


PROPOSTAS INICIAIS

Para a elaboração do projeto foram traçadas diretrizes que abrangem a área de intervenção do Complexo Ferroviário de Jundiaí, tendo como referencial a compreensão histórica e as leituras do local, assim como projetos arquitetônicos em preexistências edificadas (Figura 44).

O Valor histórico do Complexo das Antigas Oficinas da Companhia Paulista é inegável, a ferrovia marcou fortemente a cidade e a vida dos moradores, portanto, o projeto de intervenção pretende **manter e valorizar os aspectos histórico e afetivo**, mas ao mesmo tempo propiciar meios de **interligar os dois lados da cidade, criando conexões e caminhos que ultrapassem os trilhos**.

Por meio das entrevistas buscou-se um planejamento participativo e foi possível notar que apenas quem utiliza o local percebe o quão próximo ao centro ele está, mas por não **estabelecer um diálogo com a cidade** acaba gerando a sensação de distância e até mesmo insegurança. Ao **facilitar o passeio pelo pedestre**, que é intimidado por calçadas estreitas e a avenidas de fluxo intenso, e ao **criar aberturas** que promovam a **comunicação entre os edifícios e os pátios externos como continuação da calçada**, poderá **aproximar e atrair as pessoas para este local**. Os problemas levantados pela população como os **acessos e um local adequado para estacionamento** também serão sanados.



Assim como no projeto da Praça das Artes, no qual recuperou-se um quarteirão “doente”, com importantes edifícios históricos, por meio de **percursos e passagem que promovem a transposição** por diferentes entradas, no projeto a ser elaborado para o Complexo Fepasa, também pretende criar uma **comunicação com o entorno, trazendo mais vivência para este espaço**.

Por ter passado vários anos abandonado e ainda hoje estar subutilizado, com muitas edificações em estado precário de conservação e sem utilização, acaba muitas vezes sendo visto com olhar pejorativo por grande parte da população. Deste modo o projeto teria como objetivo **promover novos usos, requalificando o espaço e assim mudando a percepção dos cidadãos sobre este local**. Dentre estes novos usos, acredita-se no seu **potencial para arte**, sendo considerado pela prefeitura como um **espaço cultural**, propõe-se para estes espaços **aulas de dança, música, cenografia, teatro...**podendo configurar um circuito cultural com os demais locais da cidade voltados à cultura (biblioteca, teatro, sala de exposições, museu). Além disso é possível a **continuidade do uso educacional** com a **ampliação dos cursos da FATEC**, conforme sugestões da própria população entrevistada.

Os usos existentes, tem como aspecto positivo a utilização em diferentes horários e seriam mantidos, porém por meio de **intervenções nas áreas externas** propiciar uma **comunicação entre eles através de espaços de convivência que permitam a permanência e a interação** por parte dos usuários. Tais intervenções puderam ser notadas no projeto do Centro Cultural de Araras, criando ambiências e conduzindo o fluxo de pessoas

O Complexo Fepasa também possui um certo valor arquitetônico e terão esses **aspectos mantidos, sem descaracterizá-los**, pretende-se preservar parte do aspecto de ruína de alguns galpões, e qualquer **nova inserção de elementos ou construções será claramente distinguível** e estará em **harmonia com o conjunto arquitetônico preexistente**. Conforme exposto pelos teóricos da restauração e pelas cartas patrimoniais, haverá um **respeito pelo gabarito, volumetria, materiais, aberturas, cores e texturas das construções existentes**, servindo de **referência** para o projeto a ser

elaborado, que será guiado pelo **restauro crítico**. Além do **diálogo com a cidade antiga** repensando sua **inserção urbanística nos dias de hoje**.

Este projeto pretende **valorizar todo o conjunto arquitetônico**, atraindo as pessoas para o local de modo **convidativo**, criando **caminhos que enfatizem as necessidades contemporâneas e incentivem descobertas e apropriações**. Conforme observado no projeto do Largo São Francisco, mesmo com **intervenções pontuais**, desde que pensadas de acordo a **dimensão humana**, trazem mais **qualidade ao espaço público**.

Na parte de traz do Complexo há um extenso **vazio urbano**, o qual **deseja-se criar um parque**, auxiliando na **integração com o outro lado da cidade e com o próprio complexo**, propiciando **maior qualidade para o local**. Este parque se estenderia a partir dos trilhos até a margem do rio, possibilitando a criação de espaços de **recreação e contemplação**, com passarelas e mirante que permitam observar a cidade, assim como **área esportiva** como continuidade às quadras já existentes. Também se propõe uma **ciclovía** melhorando a **mobilidade urbana** e valorizando os ciclistas. No Parque da juventude há uma setorização de seus usos, mas ao mesmo tempo percebe-se uma integração entre eles por meio dos percursos criados, estabelecendo **espaços de transição**, princípios que também serão abordados neste projeto para o Complexo Ferroviário de Jundiaí.

Da mesma forma o Parque High Line, apesar de sua extensão consegue manter uma mesma linguagem no projeto, **mantendo a memória do lugar** por meio dos trilhos expostos, mas **criando uma nova paisagem**, assim como se pretende realizar neste projeto de intervenção.

Deste modo a atuação neste contexto histórico pretende estabelecer uma comunicação com o presente, fazendo uso do “**presente histórico**” expresso por Lina Bo Bardi e perpetuado por seus discípulos, segundo Ferraz (2007), o “presente histórico” é algo que guarda do passado aquilo que ainda vive, mesmo que hibernado, e é possível fazê-lo aparecer e viver novamente através do projeto, da ação. Mas sempre está ligado à vida contemporânea, aos usos e necessidades atuais, e o que não serve mais deve ser descartado.

PRIMEIRO ESBOÇO DO PROJETO

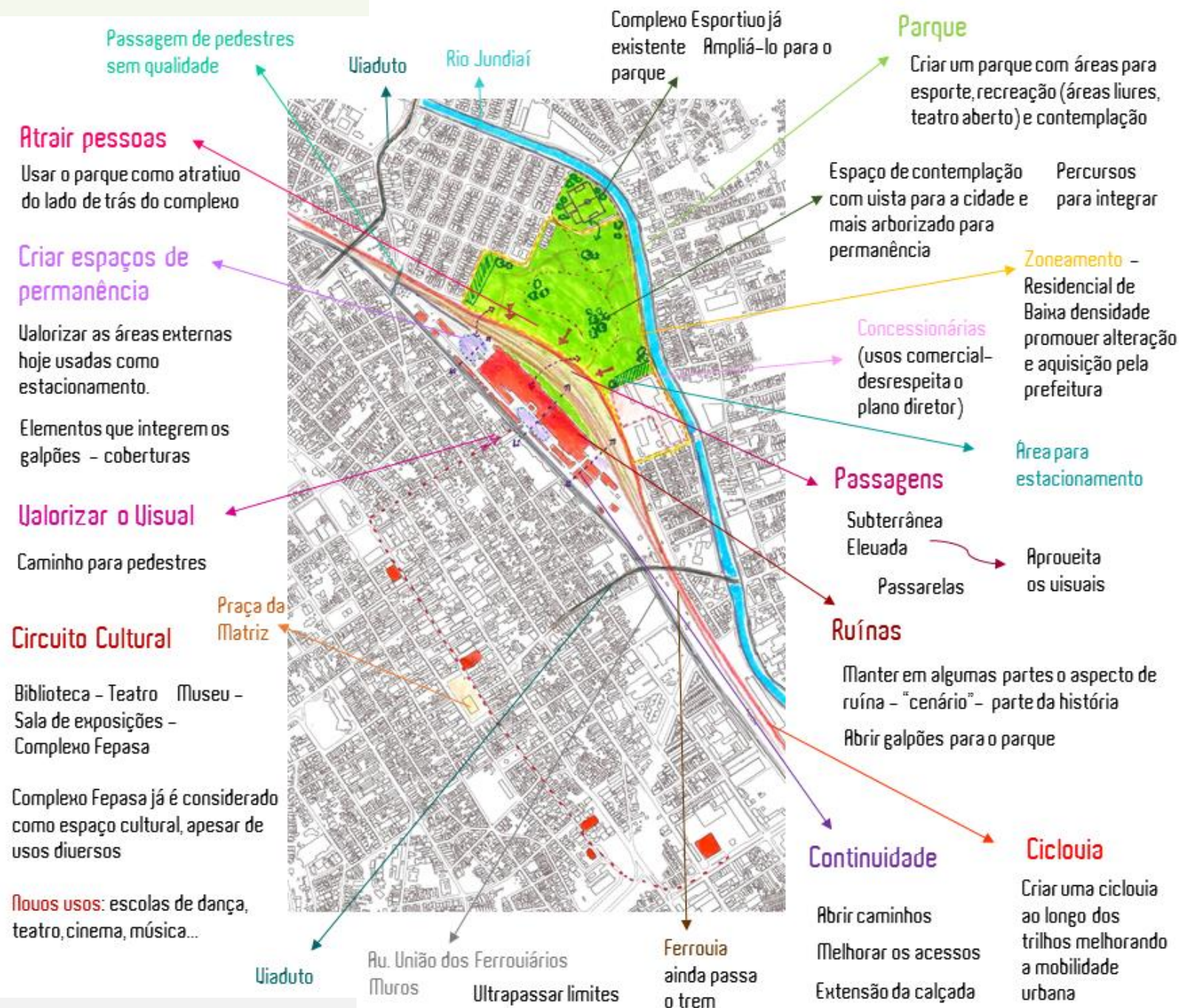


Figura 44 – Diretrizes projetuais

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Algumas outras ideias surgiram ao longo do processo até que se chegasse ao projeto final, mas de modo geral manteve-se as principais características das propostas já estabelecidas no primeiro esboço. Devido a extensão e complexidade da área, procurou entendê-la em sua totalidade, mas atuar de modo mais representativo nas áreas externas às edificações do Complexo Fepasa e na ligação entre os dois lados da cidade.

"É entre os edifícios que todos vivemos e esses espaços estão cada vez mais negligenciados"

Jan Gehl

Para estabelecer essas ligações primeiramente pensou-se em uma passagem subterrânea integrada a uma praça, com acesso pela rua com visual para o complexo, saindo direto para a sua explanada, como uma travessia mais segura aos pedestres que não precisariam cruzar a avenida de fluxo intenso (Figura 45). Porém percebeu-se que estava negando o direito das pessoas de atravessar em nível, fazendo com que descessem e subissem escadas e valorizando o automóvel. Portanto, de acordo com o que foi estudado em teoria, principalmente pelas propostas do arquiteto Jan Gehl, assim como nos projetos de referência, optou-se por transformar a rua em uma rua de pedestres e reforçar a travessia para o complexo por meio de uma faixa elevada e destacada.

" Deve-se encontrar soluções que permitam aos pedestres e às bicicletas permanecer no nível da rua e atravessá-las com dignidade."

Jan Gehl

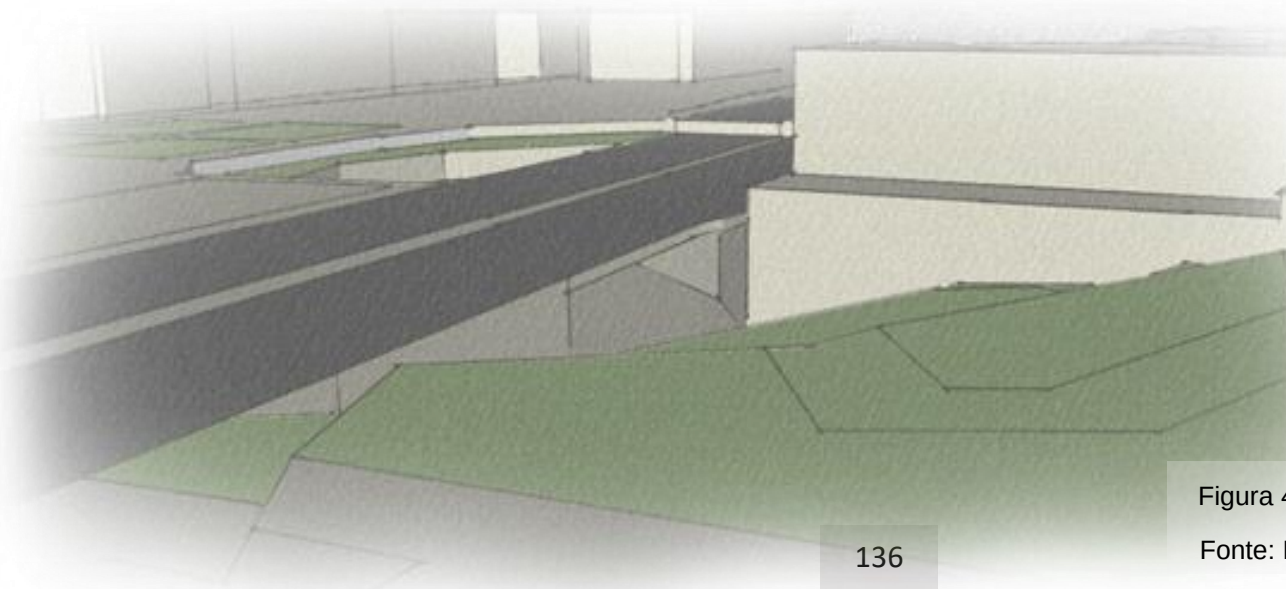


Figura 45 - Estudos da passagem subterrânea

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Outra forma de ligação proposta foi uma passarela sob os trilhos, estudou-se várias formas, e chegou-se a uma estrutura estaiada que desceria até o parque por um edifício com auditório, espaço para exposições e alimentação, composto por rampas, no qual ele próprio também fizesse parte do percurso. Mas ao longo os estudos notou-se que não caberia a construção de uma nova edificação e que seria melhor aproveitar as edificações já existentes e sem uso do Complexo e trazer as atividades para os espaços abertos do parque (Figura 46 e 47). Com isso a passarela também sofreu modificações e optou-se por fazê-la com pilares e vigas e não mais estaiada, sem alterar a topografia do local e ainda aproveitando os materiais para sua estrutura como parte dos trilhos e dormentes já existentes e inutilizados.

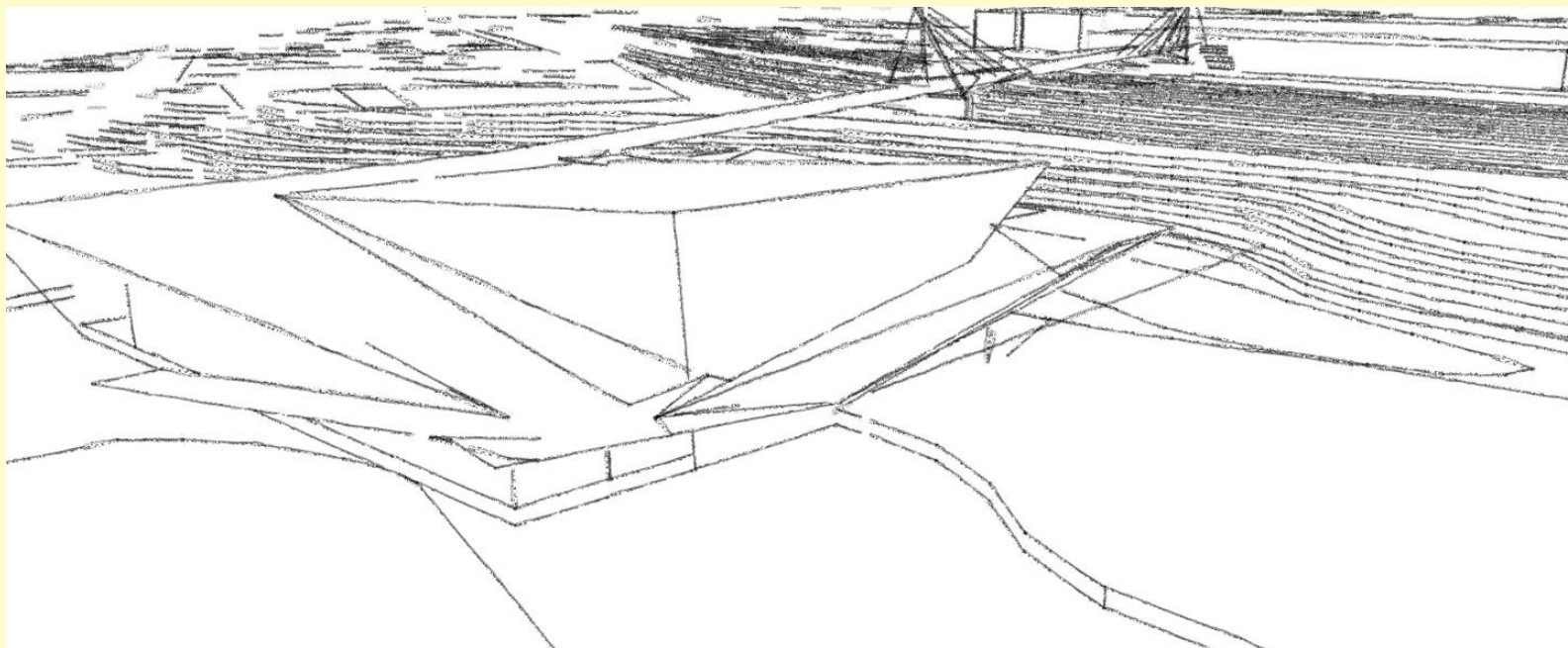


Figura 46 - Estudos do edifício e passarela

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

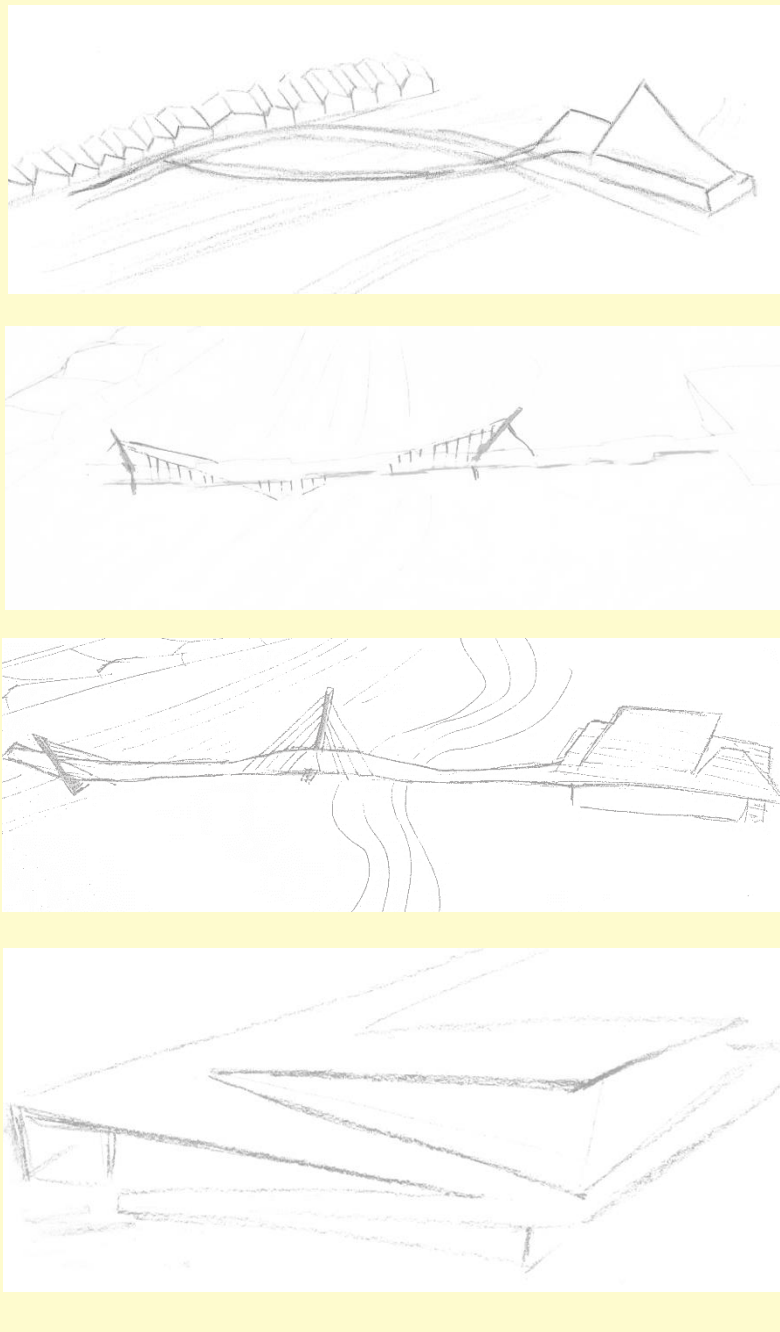


Figura 47 – Croquis do edifício e passarela

Fonte: Elaborado pela autora (2015)

Houve também o acréscimo de uma praça com ponto de ônibus, de frente à estação juventude que foi incorporada ao projeto como mais uma forma de conexão com a avenida de forma segura, expandindo os limites do complexo, integrando com diversas partes da cidade.

A ideia do circuito cultural ainda se manteve, porém mais como uma intenção ao indicar usos compatíveis como escolas de dança, teatro, música e cinema além de espaços para apresentações, porém o recorte do projeto não atinge tais especificações de modo aprofundado.

Por fim, outras discussões se seguiram até que o projeto fosse se concluindo, mas é importante destacar que o tamanho e a complexidade da área não permitiram o detalhamento de todos os espaços. Assim este projeto urbano, deve ser encarado como um plano, no qual algumas propostas de intervenção são exemplos de formas possíveis para conquistar o que se pretendia para este trabalho que é criar espaços de qualidade de acordo com a dimensão humana e que permitam diversas apropriações sem se esquecer da memória e caráter do lugar.

PROJETO

Para tornar a leitura do projeto mais dinâmica e didática, a partir de plantas gerais foi se explicando a área de intervenção, com identificação de cada área e os uso e ocupações das edificações e áreas externas (Figuras 48 – 50).

Em seguida com o entendimento do todo, aproximou-se em cada uma das áreas e eixos de ligação para um melhor detalhamento e explicação de cada setor do projeto, por meio de plantas, cortes (Figuras 51-71) e alguns visuais (Figuras 72-76).

Como já foi dito anteriormente, apesar de se buscar um amplo entendimento de todo o Complexo Ferroviário de Jundiaí e seu entorno, o foco do projeto foi a requalificação das áreas externas e principalmente nas suas ligações com a cidade, portanto, o parque, apesar de ter seu desenho projetado e as edificações receberam apenas propostas de ocupação.

Por fim, os últimos mapas mostrarão a aplicação dos elementos urbanos separadamente, apresentados em vegetação, piso, mobiliários (bancos e mesas), iluminação, acesso de veículos, ciclovia, e fluxo de pessoas (Figuras 77-84).

IDENTIFICAÇÃO

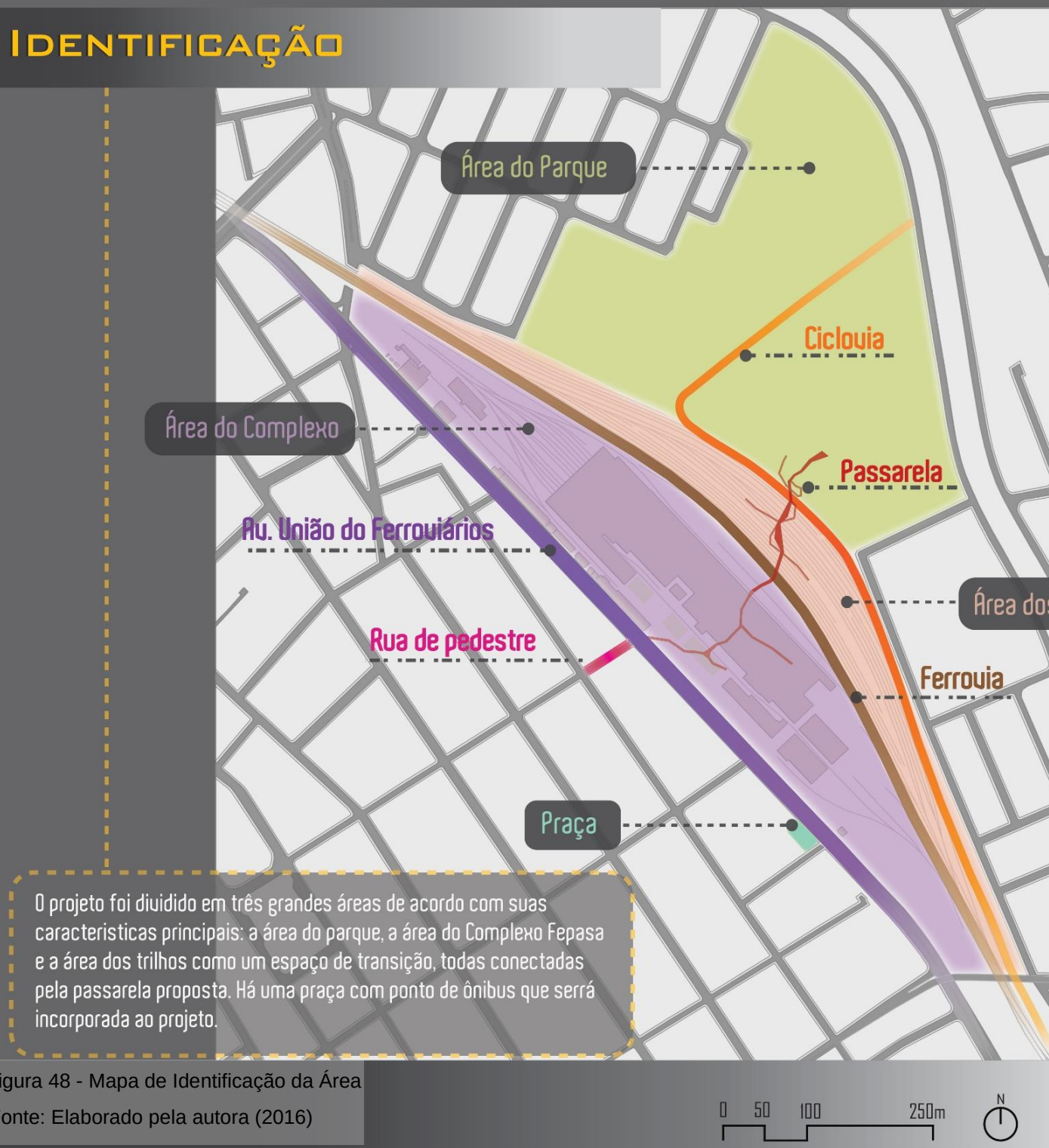


Figura 48 - Mapa de Identificação da Área

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

USO E OCUPAÇÃO

COMPLEXO FEPASA

Usos institucionais do **FUMAS** (Fundação Municipal de Ação Social) e **CEMI** (Centro de Educação e Lazer Para a Melhor Idade), permanecem por serem considerados adequado e trazerem diversas pessoas, principalmente o público idoso.

Uso educacional da **FATEC** será mantido, por ser uns dos principais usos, além de não causar danos ao patrimônio e ainda funcionar no horário noturno.

O **Museu** e os arquivos históricos também continuaram a ocupar o espaço atual.

A **Secretaria de Transporte e a Guarda Municipal** foram consideradas inadequadas, uma vez que não atraem pessoa ao local e seu uso é prejudicial ao patrimônio. Propõe-se então a ocupação destes galpões com a **ampliação de cursos da FATEC**, ou outros cursos profissionalizantes, já solicitados pelos cidadãos.

Em relação aos edifícios do Complexo Fepasa, alguns usos considerados apropriados foram mantidos, surgindo novas propostas para os quais eram impróprios ao patrimônio, assim como para os galpões abandonados.

Galpão utilizado para guardar **material das escolas de samba**, o uso pode ser mantido desde que haja manutenção constante do espaço

O **POUPATEMPO** irá continuar, pois é um dos usos que mais atrai pessoas, inclusive de outras cidades.

Nos **galpões abandonados** o aspecto de ruína será mantido, com a intervenção de uma **passarela** permitindo o contato com esse espaço histórico. O lugar ainda possibilitará **ensaios e apresentações de música, dança e teatro**.

A **Estação Juventude** com oficinas, palestras e cursos, irá permanecer, pois seus usos são apropriados e atraem o público jovem para o local.

Legenda - Usos pré-existentis

■ Usos adequados
■ Usos inadequados
■ Com uso mas sem manutenção
■ Sem uso

0 50 100 250m

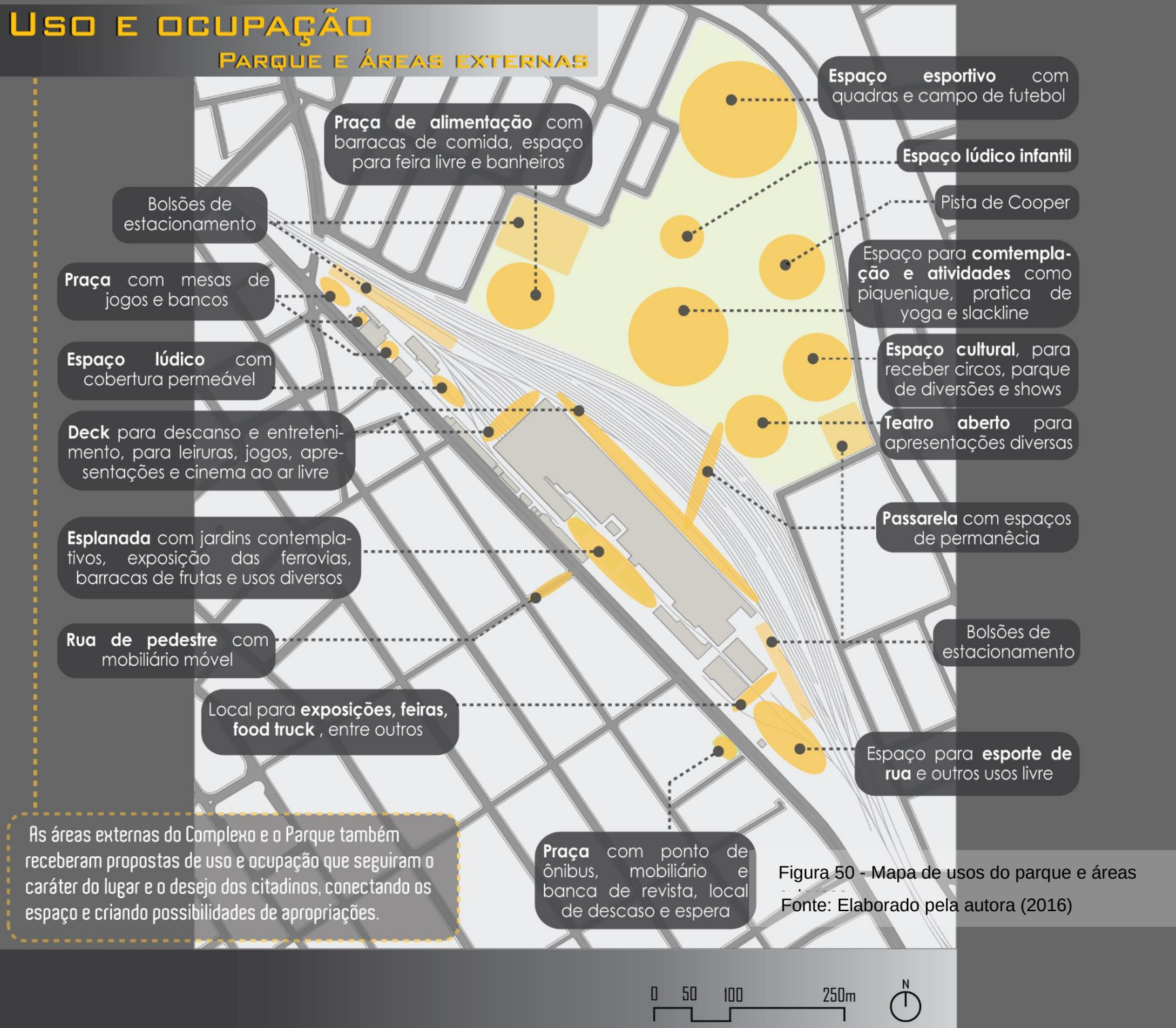


Figura 49 - Mapa de usos do Complexo

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

USO E OCUPAÇÃO

PARQUE E ÁREAS EXTERNAS



RUA DE PEDESTRES [RUA SÃO BENTO]

A Rua São Bento faz uma importante ligação do centro (Largo São Bento) com o Complexo Fepasa, sendo o primeiro impacto visual deste patrimônio. Assim optou-se por torná-la uma rua de pedestre no quarteirão próximo ao Complexo para dar continuidade e evidenciar esta ligação e ainda promover uma maior segurança na travessia dos pedestres ao cruzar a Avenida União dos Ferroviários. Visando dar qualidade a este espaço público propõe-se um piso intertravado uniforme, no mesmo nível da calçada, o plantio de árvores e a colocação de mobiliários móveis e de fácil construção como parklets, favorecendo o uso e apropriação do espaço também como um local de permanência, inclusive para os alunos da Faculdade Pitágoras, a qual tem sua fachada voltada para esta rua. A seguir a planta, com medidas antes da intervenção e o projeto depois, ambos com as marcações dos cortes (Figuras 51 e 52).

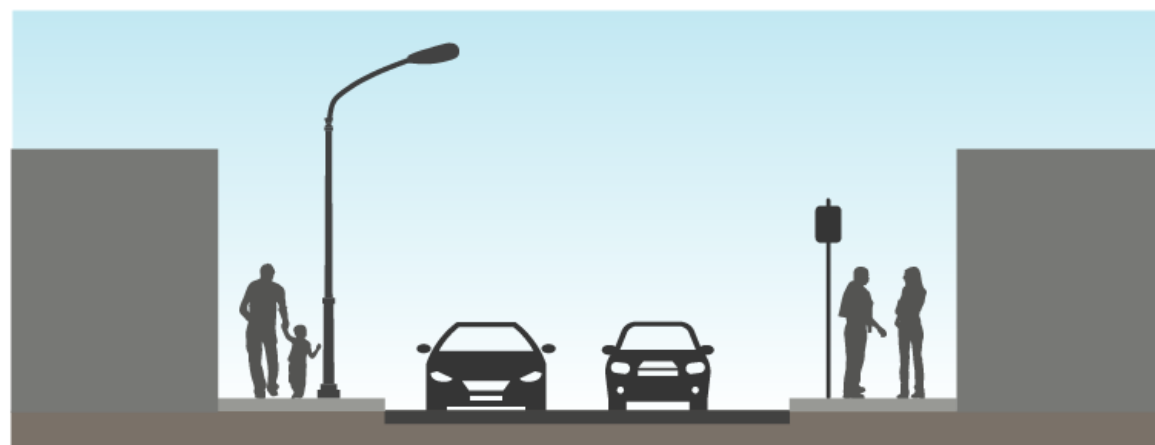
Antes



Depois



Figura 51 - Planta antes e depois da rua de pedestre
Fonte: Elaborado pela autora (2016)



A
n
t
e
s



D
e
P
o
i
s

Mudança no pavimento

Bicicletário

**Segurança para
caminhar**

Continuidade

**Espaço para
permanecer**

Nivelamento da rua

**Alerta para os
carros**

**Escala do
pedestre**

Mobiliário criativo

Vegetação

Figura 52 - Corte antes e depois da rua de pedestre

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

AVENIDA UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS

A Avenida União dos Ferroviários que margeia o Complexo Fepasa, no passado já foi um leito ferroviário e hoje possui um fluxo intenso de carros. Suas calçadas são estreitas, de um lado murada pelo próprio Complexo e do outro também possui grandes empenas cegas, como é o caso da Faculdade Pitágoras. Além disso, possui muitos obstáculos, como postes e placas, sem contar no ruído devido à proximidade com os carros. Claramente a Avenida não convida as pessoas a nela permanecerem e se apropriarem. Nota-se que apesar da diversidade de usos ao longo da avenida e inclusive alguns noturnos não há qualquer interação entre as edificações e os espaços públicos, faltam espaços de transição de qualidade, onde a vida acontece.

Portanto, propõe-se a retirada dos muros do Complexo Fepasa e a ativação das fachadas, garantindo um caminhar mais agradável e convidativo, promovendo também a interação entre as pessoas. Assim também se aumenta a sensação de segurança, com mais pessoas circulando o espaço e por meio de fachadas mais permeáveis à visão, garantindo olhos vigilantes. Travessia com faixa de pedestre elevada e destacadas também foram propostas, valorizando o pedestre e a dimensão humana.

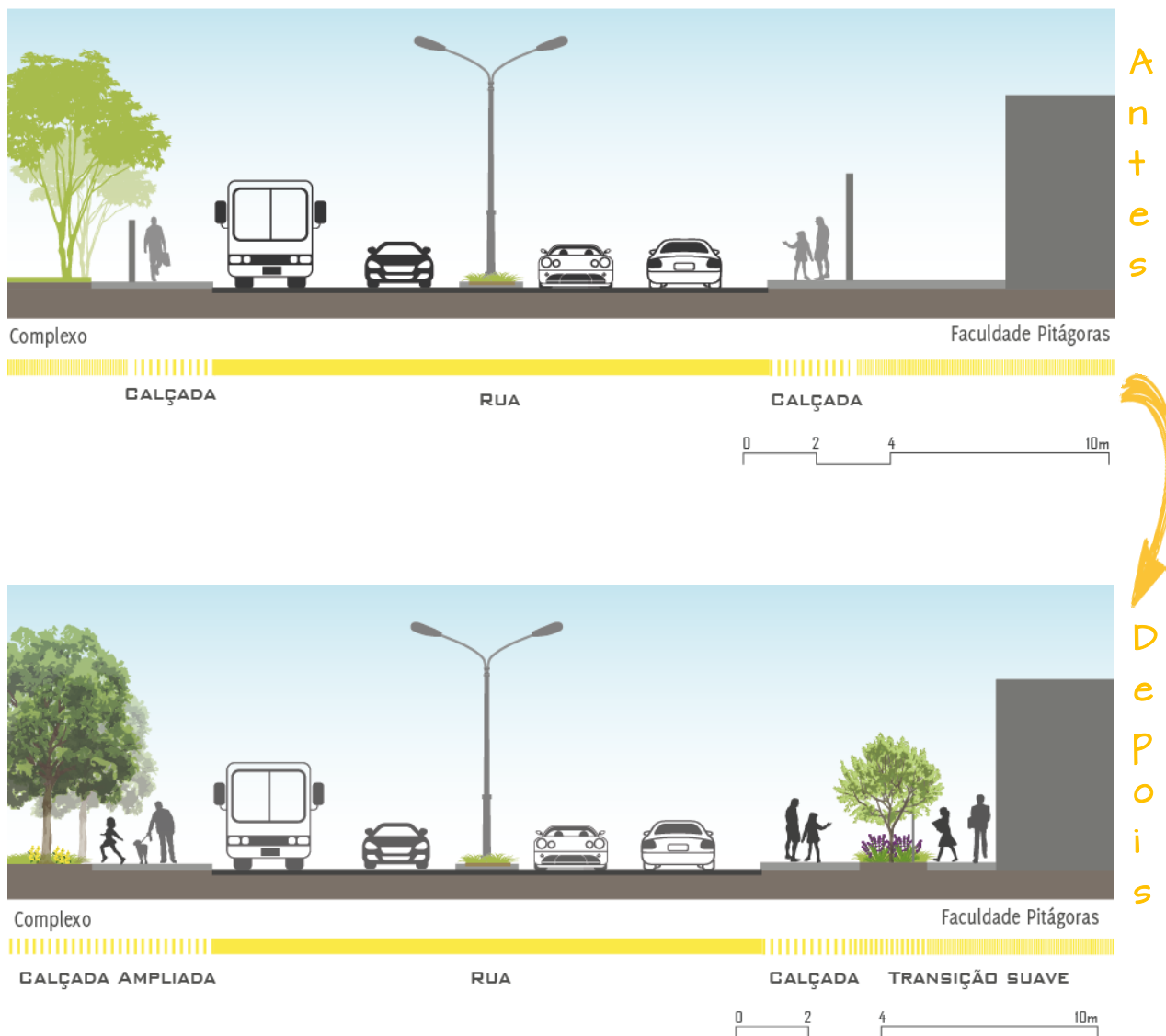
“[...] se as pessoas, e não os carros, são convidados para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumenta na mesma proporção.” (GEHL, 2013)

A seguir a planta, com medidas antes da intervenção e o projeto depois, ambos com as marcações dos cortes (Figuras 53 e 54).



Figura 53 - Planta da avenida com propostas

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



Ampliação das calçadas

Espaços de transição

Permeabilidade

Interação

Travessia segura

Faixas de pedestre

Valorização da escala humana

Fachadas ativas

Vegetação

Figura 54 - Corte da avenida antes e depois
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

PRAÇA

A pracinha com ponto de ônibus entres as edificações do quarteirão e defronte ao Complexo Fepasa não possui nenhuma qualidade, sem espaços para sentar ou permanecer. Assim, propõe-se um mobiliário urbano que convida as pessoas a usufruírem do local, possibilitando diferentes usos e gerando atividades inclusive comerciais com vendedores ambulantes, barraca de frutas e revistas. Estabeleceu-se também uma ligação com o espaço do Complexo por meio de uma faixa de pedestre elevada, para que possam atravessar a avenida com mais segurança. A seguir a planta, com medidas antes da intervenção e o projeto depois, ambos com as marcações dos cortes (Figuras 55 e 56)

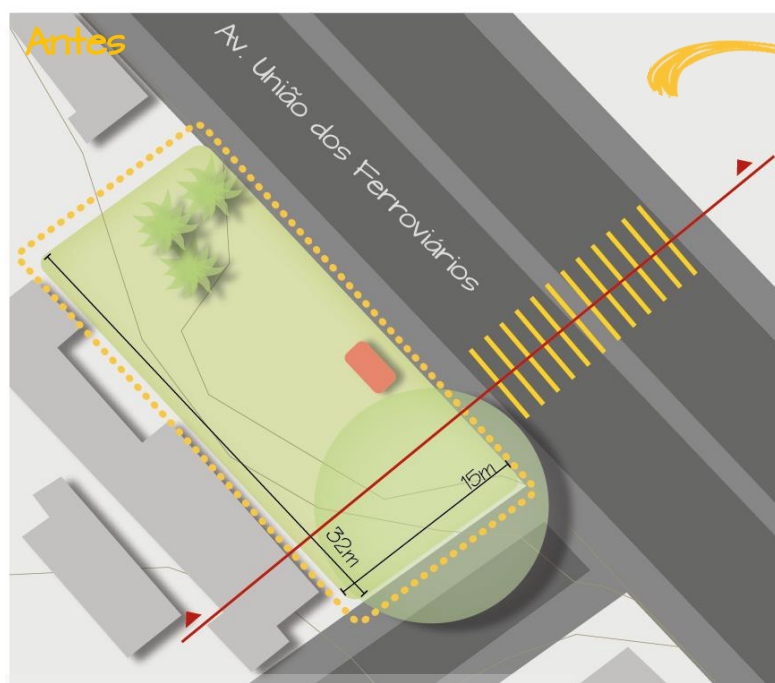


Figura 55 - Planta da praça antes e depois

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

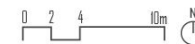




Figura 56 - Corte da praça antes e depois

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

ÁREA DO COMPLEXO FEPASA

Buscou-se no Complexo Fepasa a requalificação deste patrimônio, valorizando o edifício histórico e convidando as pessoas a ficarem e apreciarem. A dimensão humana foi perdida, uma vez que seus pátios e a esplanada deram lugar para um estacionamento de carros. Pretende-se assim resgatar a memória do lugar e torna-lo novamente um local de convívio entre as pessoas.

Devido à sua dimensão e complexidade, optou-se por dividi-lo em setores para um melhor entendimento da composição de cada espaço. A seguir a planta, com medidas antes da intervenção e o projeto depois, com a marcação dos setores que serão explicados em sequência (Figura 57).

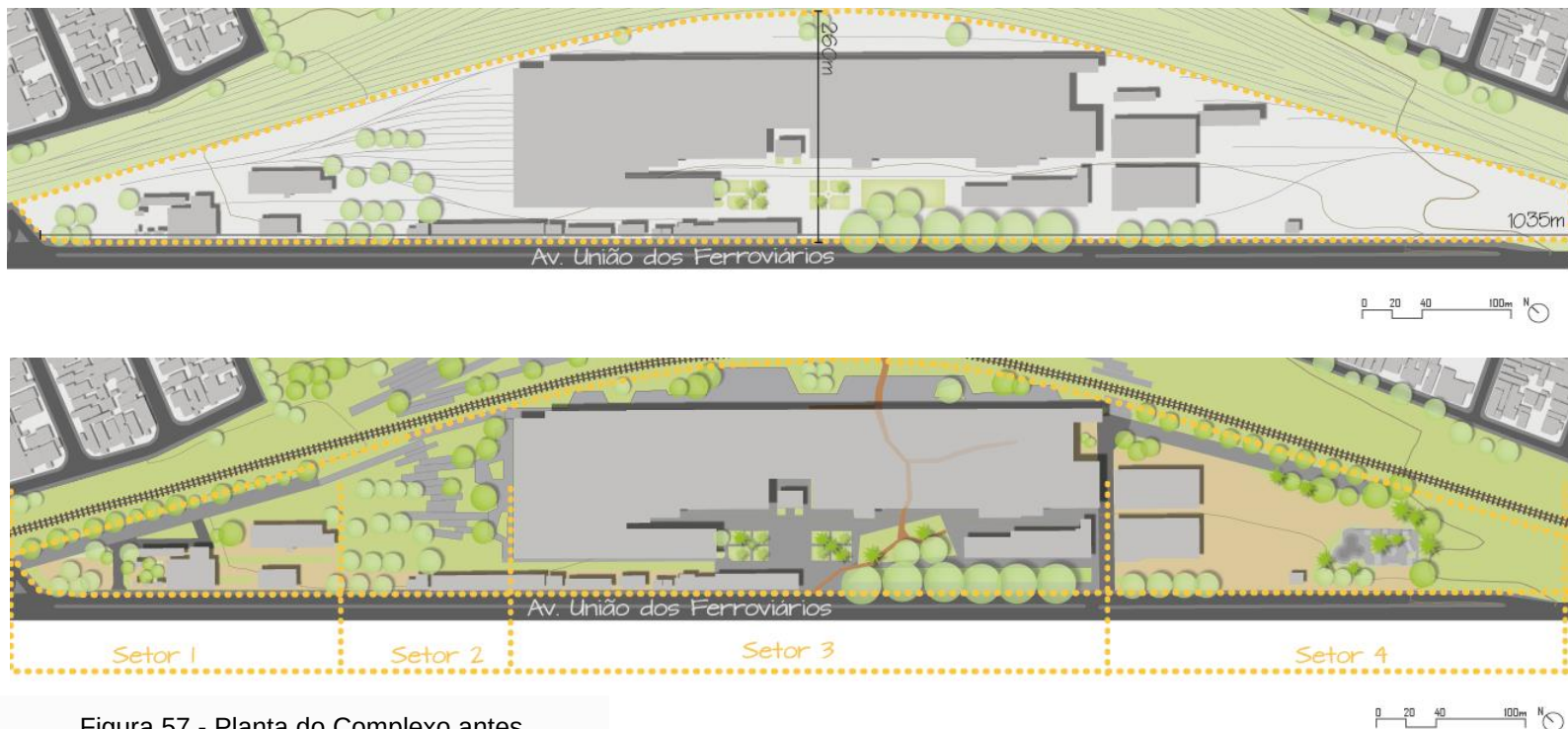


Figura 57 - Planta do Complexo antes
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

SETOR 1

O Setor 1 é composto as edificações do FUMAS (Fundação Municipal de Ação Social) e o CELMI (Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade), além de uma praça que não fazia parte do Complexo Fepasa, separada por um muro. A praça foi incorporada ao projeto, criando um espaço mais aberto e com interação entre as edificações e os espaços externos. Por ser um local mais frequentados por idosos, o projeto foi pensado para atender as necessidades desses usuários, um espaço arborizado e sombreado, com mesas de jogos e bancos para descanso e conversas, e mesas para atividades do CELMI. Possui um bolsão de estacionamento ao fundo que não compromete a circulação de pessoas (figura 58).

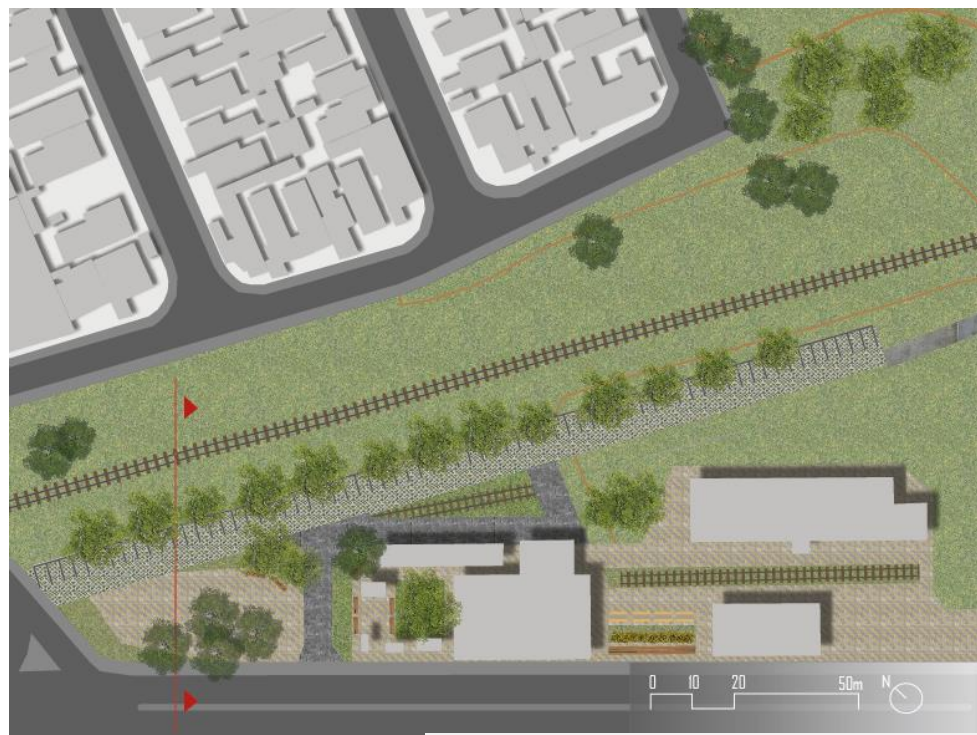


Figura 58 - Planta e corte do setor 1
Fonte: Elaborado pela autora (2016)



PARQUE - TRILHOS

ESTACIONAMENTO

PRAÇA

CALÇADA

RUA



SETOR 2



Figura 59 - Planta e corte do setor 2

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

O Setor 2, que antes era apenas um pátio de estacionamento, com o projeto ganhou caminhos e um deck de concreto para atividades. Resgatou-se parte dos trilhos que contam a história do lugar, encobertos por pedriscos sob os quais os carros estacionavam, foram deixando-os amostra. Os caminhos que levaram até o parque seguem o desenho que os trilhos faziam, e em meio a eles encontram-se os resquícios dessa memória. O deck com acesso direto das edificações do complexo e pelos caminhos possui bancos, espreguiçadeiras e mesas de jogos, para descanso e lazer, podendo ser usado inclusive pelos alunos da Fatec nos intervalos das aulas. No deck também há recortes mostrando trechos destes trilhos expostos. Há também mobiliários espalhados como bancos ao longo dos caminhos e uma estrutura que permite a colocação de redes. Manteve-se as árvores existentes e propõe-se algumas novas para sombrear o mobiliário do deck (Figura 59).



SETOR 3

O Setor 3 compreende a esplanada do Complexo Fepasa, com os jardins e o edifício principal ao fundo. No projeto esse patrimônio foi valorizado por meio de uma passarela que adentra a edificação na parte que está em ruínas, mas sem descaracterizar ou encobrir a fachada principal. A passarela percorre o jardim com as ferrovias expostas e sege até o outro lado da edificação, em direção ao parque. Passa por cima do deck de concreto projetado como um espaço para apresentações e diversas apropriações, sendo uma extensão do edifício. Conta ainda com um parapeito como uma forma de segurança das pessoas para com a área do trilho ainda ativo (figura 60).

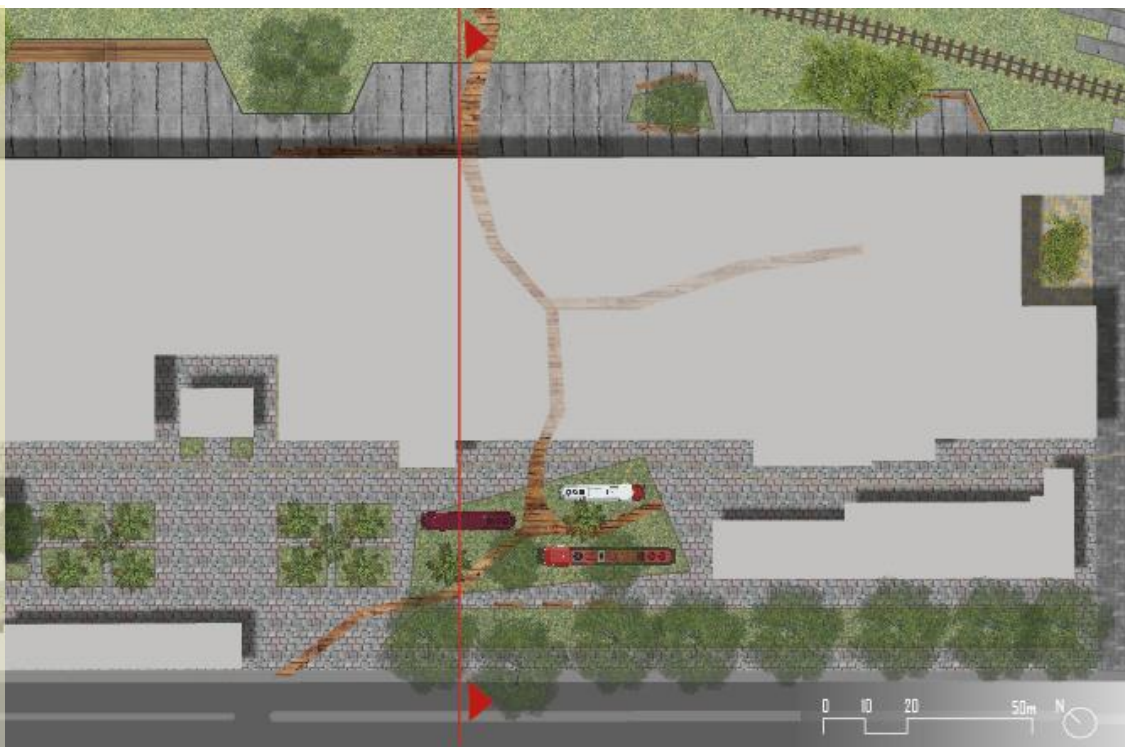
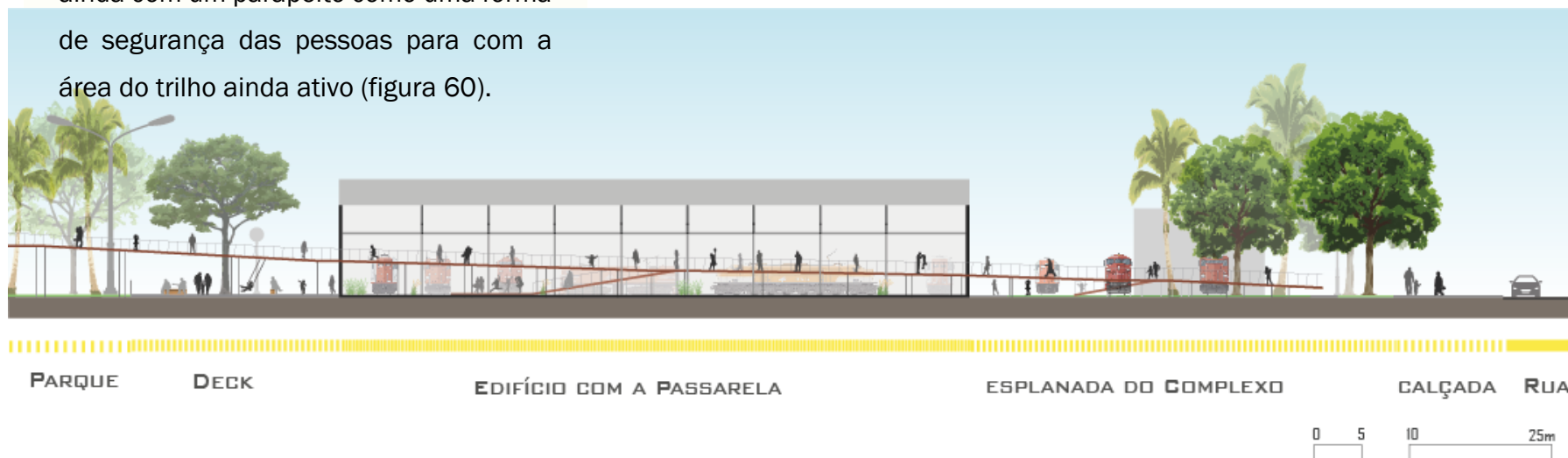


Figura 60 - Planta e corte do setor 3

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



SETOR 4

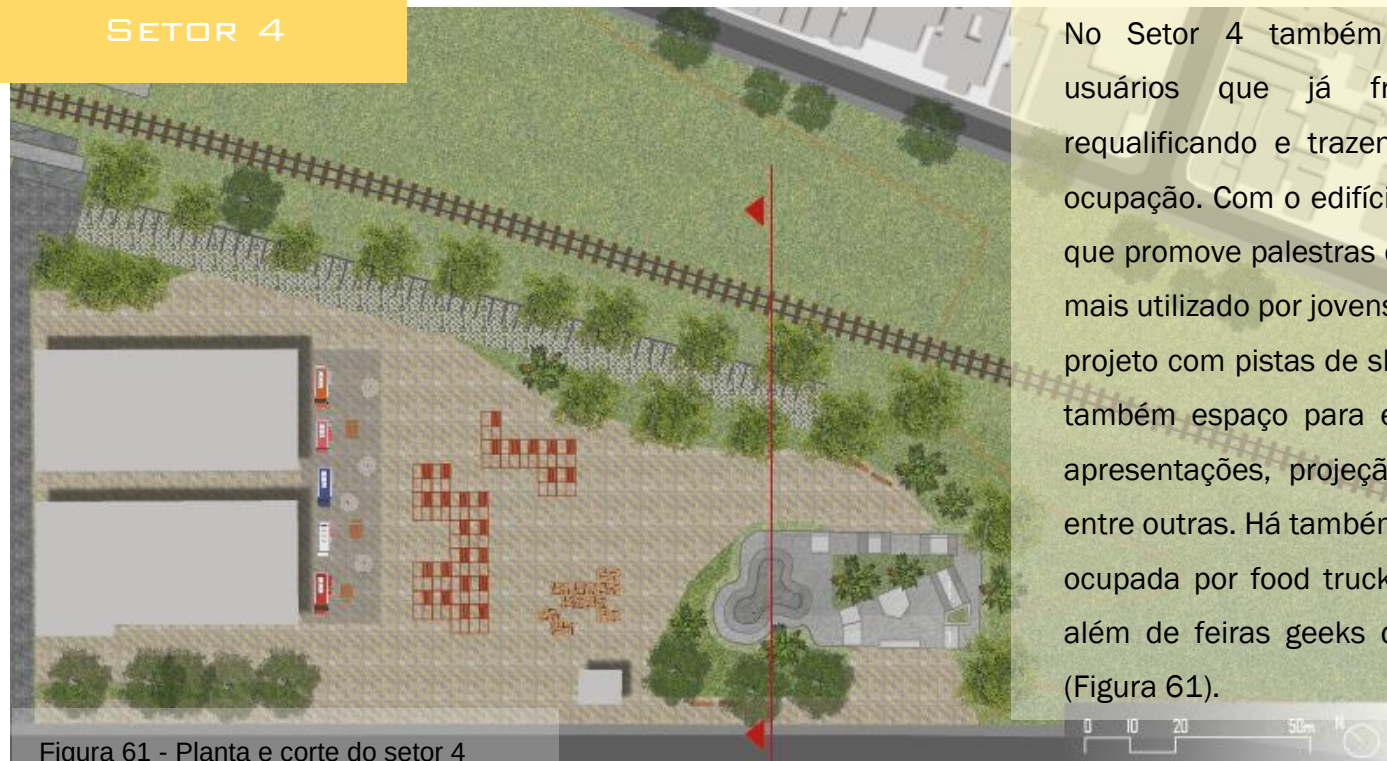


Figura 61 - Planta e corte do setor 4

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

No Setor 4 também buscou-se manter os usuários que já frequentavam o local, requalificando e trazendo novas propostas de ocupação. Com o edifício da Estação Juventude, que promove palestras e oficinas, esse espaço é mais utilizado por jovens, e assim pensou em um projeto com pistas de skate e esportes de rua, e também espaço para exposição de atividades, apresentações, projeção de filmes ao ar livre entre outras. Há também uma área que pode der ocupada por food trucks com mobiliário móvel, além de feiras geeks que já ocorrem no local (Figura 61).



RUA

CALÇADA

PISTA DE SKATE

PRAÇA

ESTACIONAMENTO

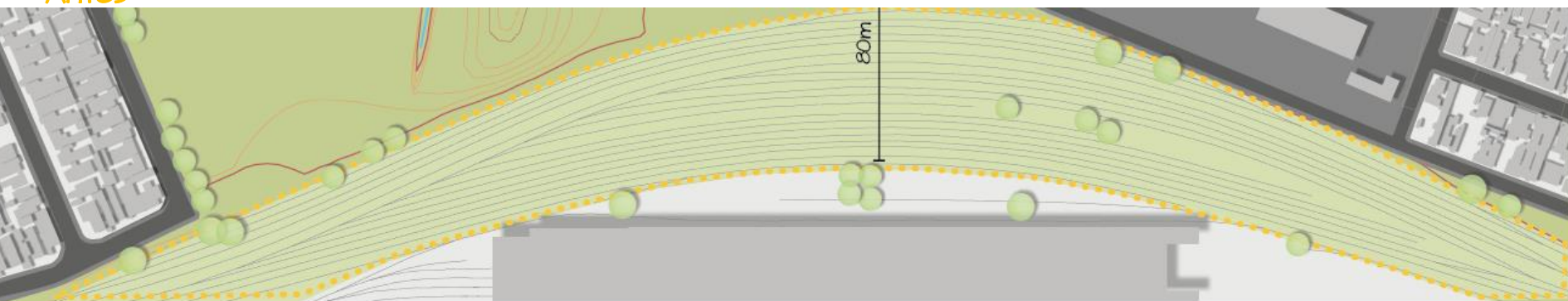
PARQUE - TRILHOS

0 2 4 10m

ÁREA DOS TRILHOS

Esta área compreendia uma grande quantidade de trilhos ainda existentes, no projeto manteve-se o trilho ainda ativo e alguns recortes dos trilhos usados no passado como memória do lugar. O local encontrava-se completamente abandonado e sem uso, assim propõe se caminhos que também se tornam espaços para permanência, com placas de concreto, mantendo o desenho da paisagem que já existia anteriormente com o leito ferroviário, propiciando novas descobertas e apropriações. Abaixo estão as plantas antes e depois com a marcação do corte (Figura 62).

Antes



Depois



Como uma forma de conter o fluxo de pessoas para o trilho ativo, pensou-se em painéis permeáveis entre arbustos, que limitam, mas não impedem a transição da área do parque para o Complexo. Passando por cima dos trilhos está a passarela que começa na esplanada do Complexo Fepasa, segue sob o deck e por meio de rampas suaves desce até os caminhos proposto, em direção ao parque. No projeto há também uma ciclovia que acompanha esses caminhos e segue até o parque, margeando o córrego. A seguir o corte do projeto com a vista da passarela de fundo (Figura 63).

Figura 62 - Planta da área dos trilhos antes e depois

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Memória

Caminhos

Lembranças

Trem

Trilhos

Ferrovia

Permanência

Passagem

Figura 63 - Corte da área dos trilhos

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



ÁREA DO PARQUE

A área do projeto do parque era um grande vazio, que apesar de não pertencer à prefeitura em um primeiro momento, está sob direito de preempção (Anexo A), assim decidiu-se agregar essa área ao projeto do Complexo Fepasa, como uma forma de facilitar a ligação com os dois lados da cidade e incentivar a ocupação da outra face do Complexo. Abaixo as plantas antes e depois do projeto, com a marcação do corte que se encontra a seguir (Figura 64).



Figura 64 - Planta do parque antes e depois
Fonte: Elaborado pela autora (2016)



No projeto, devido à dimensão do parque houve uma certa setorização dos usos, partindo das necessidades e apropriações já existentes no local. Assim como no projeto da Rosa Kliass para o Parque da Juventude, foram traçados caminhos que interligam cada setor, criando também espaços de transição, que permitem que os usos se misturem e as pessoas se sintam seduzidas ao caminhar, ao flunar, à novas descobertas. O Parque contém um espaço esportivo, próximo ao campo de futebol já existente, espaço para crianças, local para alimentação, uma ciclovia que percorre o córrego, além de um teatro aberto e espaço para shows e circo, que não aparecem no corte abaixo (Figura 65).



Croqui do teatro aberto

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



QUIOSQUES



ESPAÇO LÚDICO
INFANTIL



CICLOVIA



ESPAÇO ESPORTIVO



Corte do parque

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

ÁREA DOS QUIOSQUES

ÁREA VERDE
COM CAMINHOS

CÓRREGO

PARQUINHO

QUADRAS E CAMPO

PISTA DE COOPER

AVENIDA E RIO

0 10 20 50m

PASSARELA

A passarela é o grande eixo de ligação, recebendo as pessoas desde a esplanada do Complexo Fepasa, passando pelos jardins, adentra o edifício seguindo pelas ruínas do patrimônio entre os vagões históricos. Percorre por cima dos trilhos e chega ao parque. Conecta não apenas o edifício à natureza, mas principalmente, une os dois lados da cidade, quebrando uma barreira não apenas física, mas psicológica (Figura 66).

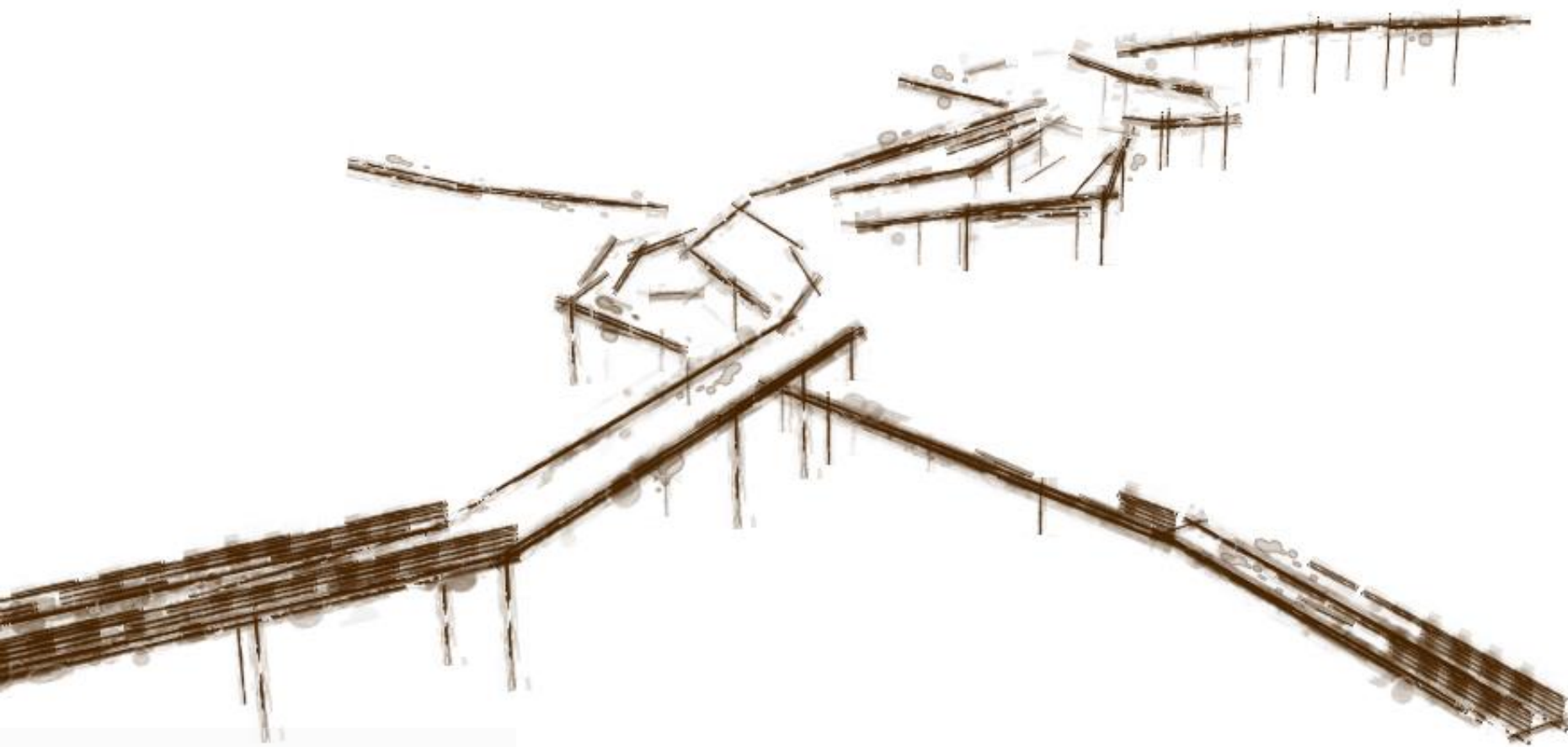


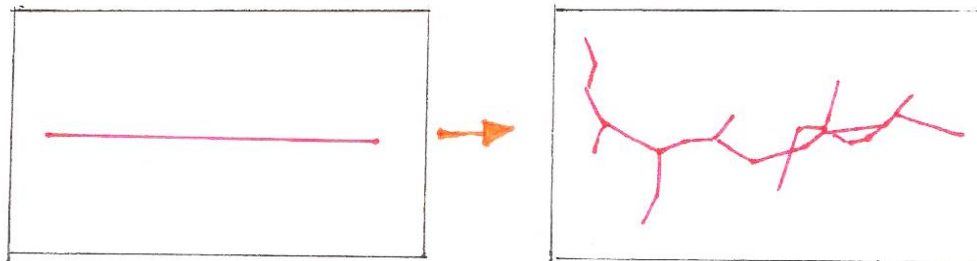
Figura 66 - Croqui da passarela

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



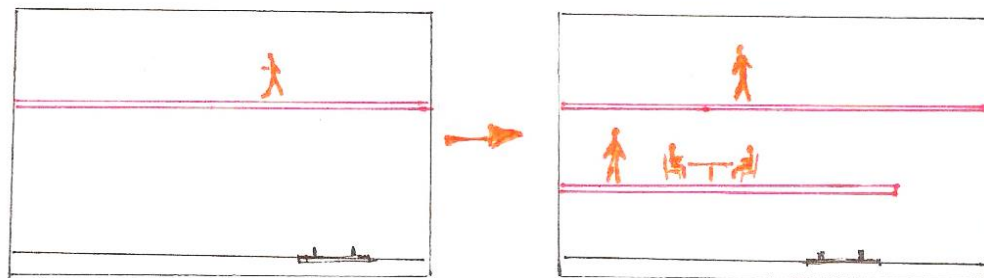
CONCEITO DA PASSARELA

1



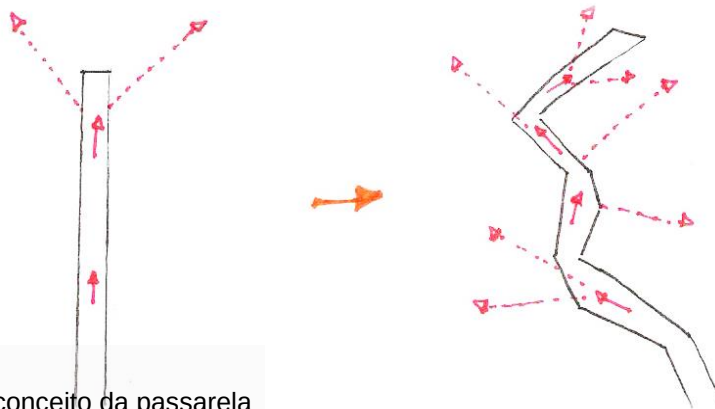
CONECTAR MÚLTIPLOS
PONTOS DO PARQUE

2



NÃO É APENAS UM
CAMINHO DE PASSAGEM,
MAS UM ESPAÇO PARA
PERMANÊNCIA

3



FORNECER DIFERENTES
PERSPECTIVAS DO
PARQUE, DO PATRIMÔNIO
E DA CIDADE

Figura 67 - Croqui do conceito da passarela

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

MATERIAIS E ESTRUTURA

Devido à grande quantidade de ainda trilhos existentes na área, optou-se por deixar apenas parte deles por entre os caminhos, marcando a memória do local, e reaproveitar os demais trilhos e dormentes na estrutura da passarela. Por ser um material resistente optou-se por fazer a passarela com vigas e pilares, de forma que sua estrutura não interfira no terreno e ainda reaproveita esses elementos que estão se deteriorando no solo, dando uma nova vida a eles. Por constituir-se de um perfil metálico fino, os trilhos manterão uma vista permeável ao pedestre, apesar da quantidade necessária de pilares. Assim a passarela paira de forma suave, e mesmo sendo extensa buscou-se uma simplicidade que a diferenciassse do patrimônio, mas sem se impor a ele (Figura 68).



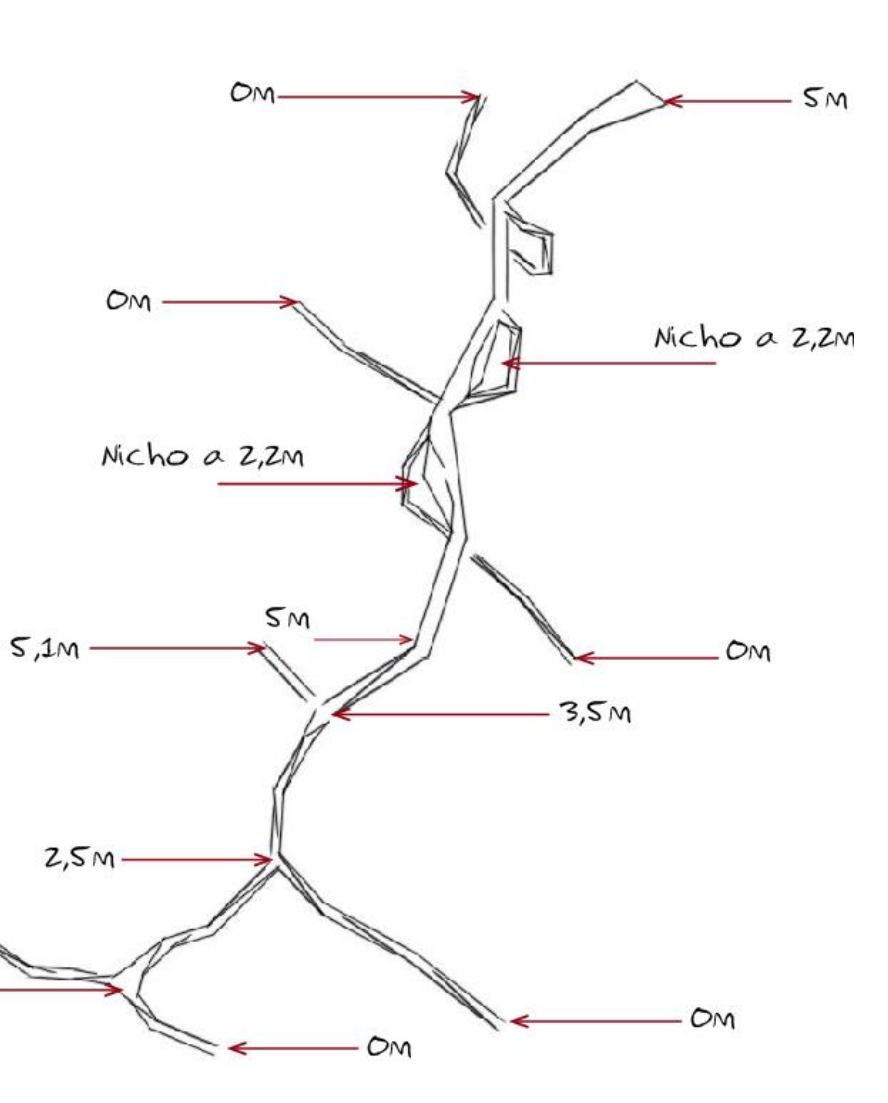
Figura 68 - Croqui estrutura da passarela

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

ALTURAS E INCLINAÇÕES

Figura 69 - Croqui da passarela em planta com medidas das alturas em relação ao chão

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



PASSAGEM E PERMANÊNCIA

VARIOS ACESSOS

DIVERSOS VISUAIS

A passarela mais do que apenas um local de passagem se torna um espaço de permanência, não apenas ao longo de seu caminho principal, mas também através dos nichos presentes no decorrer do percurso, um espaço para paradas conversas e descansos em um patamar intermediário, parcialmente coberto pela própria estrutura da passarela, fazendo sombra no mobiliário. Assim, o projeto permite ao usuário diferentes atividades e apropriações com acesso por várias partes do parque, conduzindo por caminhos que possibilitam visuais diversos.



Figura 70 - Perspectiva da passarela com o nicho

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

IMPLANTAÇÃO

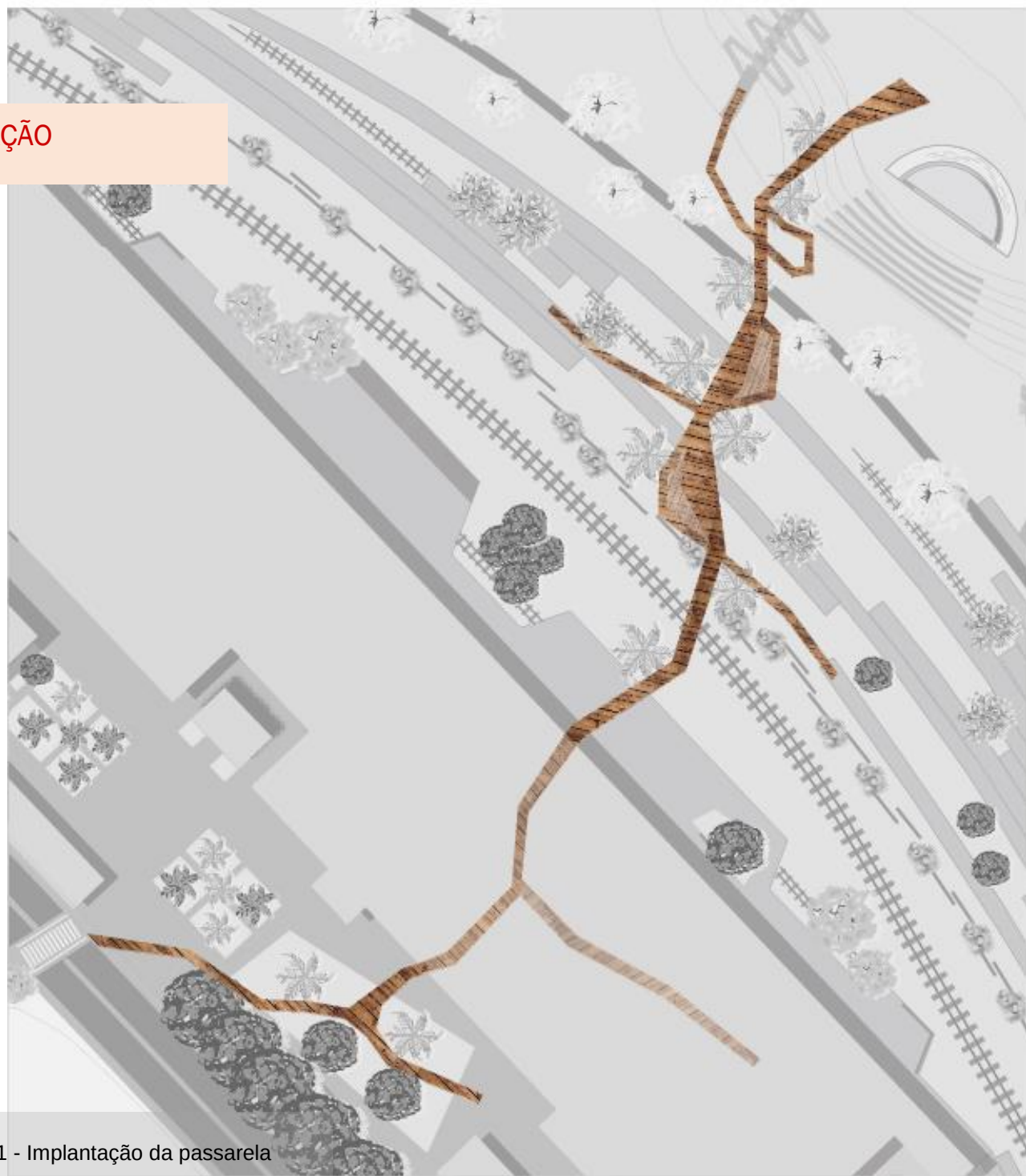


Figura 71 - Implantação da passarela

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

VISUAIS DOS EIXOS DE LIGAÇÃO

Rua de Pedestre



Figura 72 – Visual Rua de pedestre

Fonte: Acervo da autora (2016),
modificado pela autora (2016)

Praça



Figura 73 – Visual da Praça

Fonte: Acervo da autora (2016),
modificado pela autora (2016)

Passarela nas ruínas do edifício

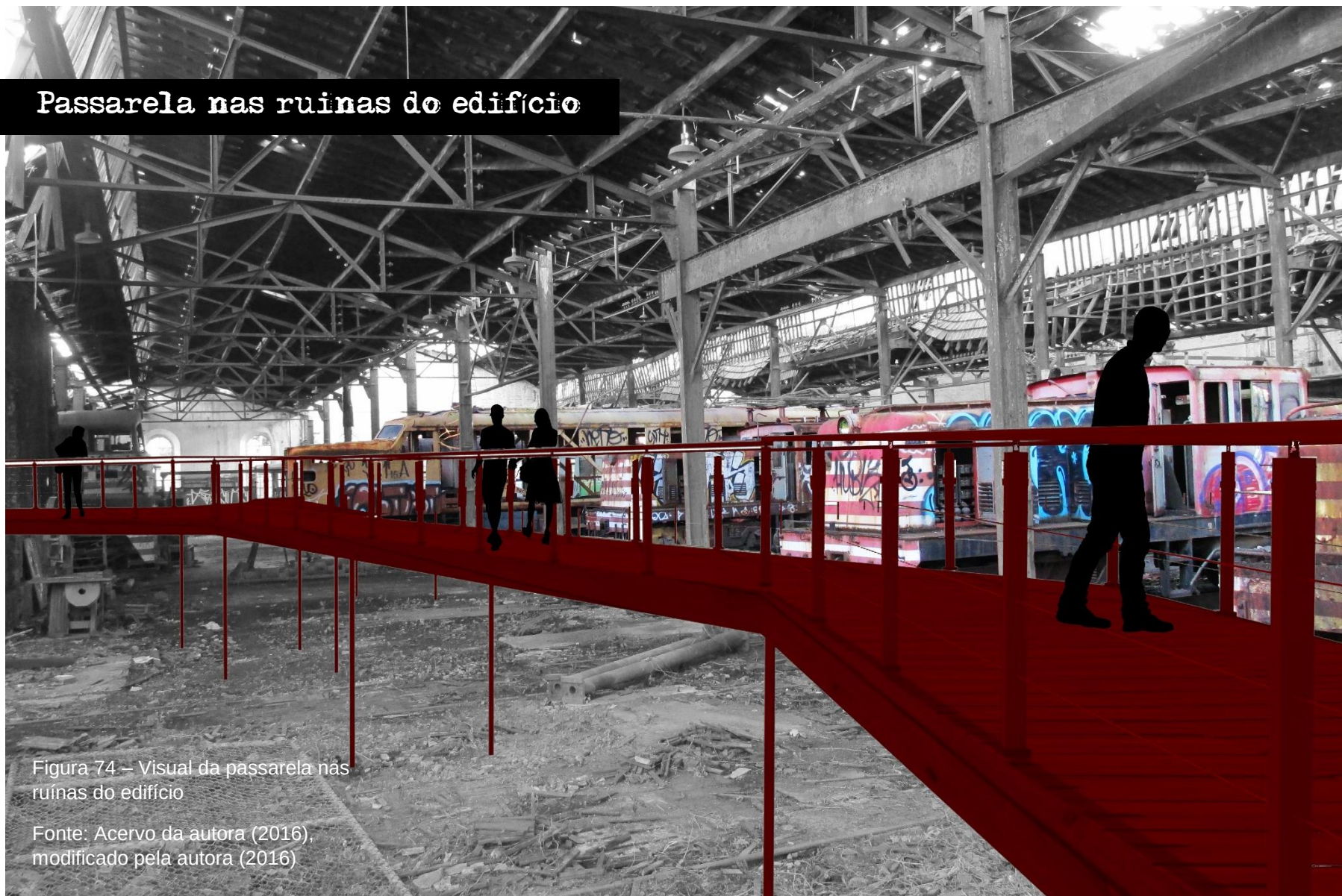


Figura 74 – Visual da passarela nas ruínas do edifício

Fonte: Acervo da autora (2016),
modificado pela autora (2016)



Figura 75 – Visual da passarela sob os trilhos

Fonte: Acervo da autora (2016),
modificado pela autora (2016)

Percursos da passarela



Figura 76 – Visual do percurso da passarela

Fonte: Acervo da autora (2016),
modificado pela autora (2016)

“Às vezes, basta-me uma partícula que se abre no meio de uma paisagem incongruente, um aflorar de luzes na neblina, o diálogo de dois passantes que se encontram no vaivém, para pensar que partido dali construirei pedaço por pedaço a cidade perfeita, feita de fragmentos misturados com o resto, de instantes separados por intervalos de sinais que alguém envia e não sabe quem capta. Se digo que a cidade para a qual tende a minha viagem é descontínua no espaço e no tempo, ora mais rala, ora mais densa, você não deve crer que pode parar de procura-la. ”

Italo Calvino

VEGETAÇÃO

Figura 77 - Mapa de Vegetação

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Flamboyants que marcam o caminho e sombreiam os acentos próximos a área de alimentação e recreação, como o espaço lúdico infantil e os nichos próximos às quadras

Sombreamento do mobiliário do deck

Novas **palmeiras** em conjunto com as já existentes nos jardins centrais da esplanada, assim como ao longo da passarela, valorizando o edifício e o percurso

Paisagismo que convida à apropriação sem ser impositivo. Qualificação do espaço com sombreamento nos passeios e assentos, criando a sensação de aconchego e melhorando o micro-clima. Marcação dos caminhos gerando visuais e valorizando os elementos construtivos.

Ipês amarelos criando um passeio agradável ao longo da ciclovia e do córrego

Ipês rosa e roxo marcando os caminhos, oferecendo sombra e colorido ao parque

Arvores frutíferas no percurso por entre os antigos trilhos incentivando novas descobertas

Arbustos juntos a painéis para exposições contendo a aproximação dos trilhos em uso mas sem perda visual

Legenda

-  Vegetação arbórea existente
-  Vegetação existente - Palmeiras
-  Vegetação arbórea proposta
-  Vegetação proposta - Palmeiras
-  Vegetação arbórea proposta - Flamboyant
-  Vegetação arbórea proposta - Ipê Roxo
-  Vegetação arbórea proposta - Ipê Rosa
-  Vegetação arbórea proposta - Ipê Amarelo

-  Vegetação proposta - Eucalipto
-  Vegetação proposta - Arvores frutíferas
-  Vegetação proposta - Arbusto

0 50 100 250m



MOBILIÁRIO

BANCOS E MESAS

Figura 78 - Mapa de mobiliário

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



ILUMINAÇÃO

Figura 79 - Mapa de iluminação
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Iluminação integrada ao projeto, contemplando toda a área de intervenção, valoriza o edifício histórico além de tornar o local mais seguro também no horário noturno, possibilitando mais atividade e utilização do espaço público.

Postes



Parque e trilhos

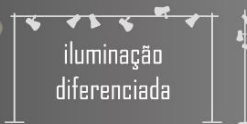


Caminhos e estacionamentos



Praças e próximo a bancos e mesas

Projetores - valorizar o patrimônio



0 50 100 250m



PISO

Figura 80 - Mapa de Piso

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Área dos estacionamentos em **concregrama**, mantendo uma maior permeabilidade do solo

Caminhos e nichos do parque em **solo cimento**

Deck de **concreto com cimento cinza claro e escuro e agregado reciclado**

Preservação do **piso original de paralepípedo**

Rua de pedestre com **piso intertravado de concreto com agregado recilcado**

Piso intertravado de concreto com cimento cinza escuro e agregado recilcado para vias de acesso ao carro com preferencia para pedestre

Área das quadras, pista de cooper e cilovia de **concreto pigmentado**

Manteve-se o parque com suas características de uma grande **área verde gramada** aberta a diferentes apropriações

Passarela com tablado de **madeira de reflorestamento**

Placas de **concreto com agregado recilcado** nos caminhos entre os trilhos, mantendo a linguagem do deck

Piso intertravado de concreto com cimento cinza claro e amarelo e agregado recilcado

Os pisos foram pensados de acordo com a utilização de cada espaço, propiciando diversas atividade com materiais de facil manutenção e mais ecológicos.

Legenda

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

0 50 100 250m



Figura 81 - Mapa de acesso de
Fonte: Elaborado pela autora (2016)



Acesso de carros apenas em direção aos bolsões de estacionamento, localizados em áreas que não atrapalham o fluxo de pedestre, buscando valorizar a escala humana e incentivar o caminhar a pé.

➔ Acesso de veículos
🚗 Área de estacionamento



Figura 82 - Mapa de Ciclovias

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



A ciclovias percorre o caminho por entre os antigos trilhos ferroviários e margeia o córrego que deságua no Rio Jundiá, conecta-se ao plano de mobilidade proposto pela prefeitura, fortalecendo a transição do centro para demais áreas da cidade, por meio de um passeio seguro e agradável. Os ciclistas também podem percorrer as áreas do parque, do complexo e da passarela, usufruindo de espaços como o local para esporte de rua.



Ciclovias



Áreas possíveis para bicicletas

0 50 100 250m



Figura 83 - Mapa de fluxo de pessoas

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Foram propostos alguns caminhos principais, dos quais derivam novos percursos e pontos de encontro. O projeto também possibilita o deambular, por meio de diferentes descobertas, as pessoas são seduzidas a percorrer e apropriar, garantindo a vitalidade do espaço urbano.

↔ Principais percursos de pedestre

0 50 100 250m



IMPLANTAÇÃO

Figura 84 - Mapa implantação

Fonte: Elaborado pela autora (2016)



REFERÊNCIAS

ACUIO, Luiz Gustavo Lopes. **Revitalização do Patrimônio Ferroviário através de Eventos Culturais**. Jundiaí: Edições Brasil, 2013.

AUM ARQUITETOS. **Centro cultural de araras**. Disponível em: < <http://aumarquitetos.com.br/>> Acesso em: 4 jul. 2015.

BARREIRA, Irllys Alencar Firmo. **Preservar a cidade**: o centro como patrimônio cultural. In: AGUIAR, Odílio Alves; BATISTA, José Élcio; PINHEIRO, Joceny. (Orgs.). *Olhares contemporâneos: cenas do mundo em discussão na universidade*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **Memória e patrimônio ferroviário: estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí-SP**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2012.

BEM, Sueli Ferreira de. **Conversa de patrimônio em Jundiaí**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

BONAMETTI, João Henrique; MAZIERO, Lucia Teresinha Peixe. **Comunicação do espaço urbano**: Signos da paisagem, 2015. Disponível em:< <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.186/5831>> Acesso em: 4 jan. 2016.

BOITTO, Camillo. **Os restauradores**. São Paulo: Atelie Editorial, 2008.

BRANDI, Cesare. **Teoria da restauração**. São Paulo: Atelie Editorial, 2004.

BRASIL ARQUITETURA. **Praça das Artes**. Disponível em:<<http://brasilarquitetura.com/projetos/praca-das-artes>> Acesso em: 05 jul. 2015.

CAMPANHOLE, A.; SANTOS, W. e GICOVATE, M. **Aditamento à história da fundação de Jundiaí**. Instituto Histórico e Geográfico. Jundiaí / SP. Ed. Literarte. 1994.

CALLIARI, Mauro. **O Parque da Juventude**: O poder da resignificação. São Paulo, 2007. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.162/5213>. Acesso em: 27 jun. 2014.

CALVINO, Italo. **Cidades invisíveis**. Companhia das Letras, 1990.

CARDOSO, Adauto Lucio. Vazios urbanos e função social da propriedade. In: **Caderno didático: políticas públicas e direito à cidade: política habitacional e o direito à moradia digna**. Rio de Janeiro : Letra Capital, 2012. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/caderno_didatico02.pdf> Acesso em 15 ago. 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Os Caminhos da Reflexão Sobre a Cidade e o Urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

_____. **O Espaço urbano: Novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CELLA, Luisa. **A arte de viver**. Arquitetura e Construção. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/cidade/a-arte-de-conviver-823141.shtml?func=2>> Acesso em 15 fev. 2016.

CENTRO OESTE BRASIL. **Ferrovias**, 2015. Disponível em: < <http://vfco.brazilia.jor.br/>> Acesso em: 09 fev. 2015.

CONDEPHAAT. **Bens tombados**. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.9e39945746bf4ddef71bc345e2308ca0/?vgnnextoid=300d6ed1306b0210VgnVCM1000002e03c80aRCRD&IdCidade=8cbe749ceb3f8210VgnVCM1000002e03c80a____&Busca=Busca> Acesso em: 10 ago. 2015.

CORBIOLI, N. **Entre ruínas e sombras**. Revista Projeto Design, 2005. São Paulo. Disponível em <<http://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/rosa-grena-kliass-arquitetura-paisagistica-segunda-etapa-20-01-2005>>. Acesso em: 15 jun. de 2015.

_____. **Resgate de antiga estação abre espaço para arte e cultura**. Revista Projeto Design. São Paulo, outubro de 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3^a ed. São Paulo: Ed. Ática, 1995.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

DAVID, Joshua. High line :a história do parque suspenso de Nova York /Joshua David and Robert Hammond ; Tradução de Luis Dolnikhoff. - São Paulo: BEI, 2013.

DITTMAR, Adriana Cristina Corsico. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos**: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – Paraná. 2006. 230 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006.

FOUCAULT, Michel. Outros espaços. In: **Ditos e escritos III** - Estética: Literatura e pintura, música e cinema. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

FANUCCI, Francisco; FERRAZ, Marcelo; CARTUM, Marcos. A praça das artes. In: **Praça das Artes**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2013

FERRARA, Lucrécia D' Aléssio. **Leitura sem palavras**. São Paulo: Ática, 2007.

FERRAZ, Marcelo. **Lina Bo Bardi e o Patrimônio**, 2007. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/08.030/3295?page=4>> Acesso em: 15 jul. 2015.

FROTA, José Artur D´Aló. O passado no presente: um caminho para Preservação e Contemporaneidade. In: **ARQTEXTO**. Porto Alegre: PROPARG v. 1, 2001. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/22138>> Acesso em: 22 fev. 2015.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. SP: Perspectiva, 2013.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2003

IBGE. **Jundiaí**, 2014. Disponível em: < <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=352590> 2014> Acesso em: 22 jun.2015.

IPHAN. **Processo nº 1485-T-01**.

IZAÍAS, Kátia Cristina da Silva. **População e dinâmica econômica na formação da cidade de Jundiaí – 1615-1890.** Dissertação (Mestrado em Demografia) – UNICAMP.CAMPINAS, 2012.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2009.

JORNAL BOM DIA. **Sem ocupação definida, Complexo Fepasa preocupa.** Jundiaí, 22 maio 2008.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana:** as cidades do interior paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Cidades e ferrovias no Brasil do século XIX - algumas reflexões sobre a diversidade dos significados sociais e impactos urbanos:** Jundiaí e Campinas. 2002. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/883>> Acesso em: 02 fev. 2015.

LEFEBVRE, Henry. **Direito a cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos da cidade:** lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: UNICAMP, 2004.

LORES, Raul Juste. A praça das artes e os quarteirões doentes. In: **Praça das Artes.** Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2013.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil.** São Paulo: Quapá / FAUUSP, 1999.

MAGALHÃES, Manuela Raposo. **A arquitectura paisagista:** morfologia e complexidade. Lisboa: Editorial Estampa, 2001.

MARQUES, Ricardo Juliano. **Jundiaí, um impasse regional – O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas:** Campinas e São Paulo. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

MAZZOCO, Maria Inês Dias. **De Santos a Jundiaí:** nos trilhos do café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma, 2005.

MAZZUIA, M.. **Jundiaí e sua História**, Jundiaí, Ed. Patrocinada pela Prefeitura Municipal de Jundiaí, 1979.

MIRANDA, Rosana Helena. O projeto no contexto construído. In: PERRONE, Rafael Antônio Cunha. **Fundamentos de Projeto: Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014. P.130-137.

MOREIRA, Maria da Graça Santos Antunes. Requalificação urbana: alguns conceitos básicos. **Artitextos**. ISBN 978-972-9346-03-3. Nº 5. 2007, p.117-129. Disponível em: <<http://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1802>> Acesso em: 15 ago. 2015.

MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA. **Museu da Companhia Paulista**.
<http://museudacompanhiapaulista.jundiai.sp.gov.br/>

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. São Paulo: Ateliê, 1998.

_____. **História e Ética na Conservação e Restauração de Monumentos Históricos**. Revista CPC, 2005, v.1, n.1

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. São Paulo: Ateliê, 2008.

_____. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto**. Arq.Urb, v. 3, p. 23-30, 2010.

OLIVEIRA, E. R. de. **Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.5, n.3, p. 20-31, 2011. Disponível em:
<http://www.conpadre.org/L&E/L&E_v5_n3_2011/02_p20-31.pdf> Acesso em: 02 de fevereiro de 2015.

_____. **Projeto de Pesquisa Memória Ferroviária (1869-1971)**. Rosana, 2012.

PANE, Andrea. Atualidade de Gustavo Giovannoni. In: GIOVANNONI, Gustavo. **Gustavo Giovannoni: Textos Escolhidos**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013. P.31-52.

PEIXOTO, Paulo. **Requalificação urbana**. In: FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogerio (Org.). Plural de cidade: novos léxicos urbanos. Coimbra: Edições Almedina AS, 2009.

PIGNATARI, Décio. **Semiótica da arte e da arquitetura**. Cotia: Ateliê, 2004.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

PONTES, A. T. **Jundiaí** - Edição Histórica. São Paulo: Escalibur, 1970.

PORTAS, N. Do vazio ao cheio. In: **Cadernos de Urbanismo**, A globalização da economia e a vida nas cidades, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, n. 3, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ. **Mapa de expansão**. Disponível em:<<http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nfs>>Acesso em: 22 set. 2014.

RFFSA. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal**. Disponível em:<<http://www.rffsa.gov.br>>. Acesso em: 22 jan. 2015

RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo, Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SECCHI, Bernardo. **Primeira Lição de Urbanismo**. Tradução de Marisa Barda e Pedro M. R. Sales. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SERAPIÃO, F. **Espaço da liberdade**. Revista Projeto Design, 2004. São Paulo. Disponível em <<http://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/rosa-grena-kliass-primeira-etapa-31-05-2004>>. Acesso em: 27 de jun. 2014.

_____. **Prédios institucionais marcam fase final do parque da Juventude**. Revista Projeto Design. São Paulo, 2008. Disponível em <<http://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/aflalo-amp-gasperini-arquitetos-parque-sao-31-10-2008>>. Acesso em: 27 jun. 2014.

SILVA, Ana Lúcia Arantes da. **Arquitetura ferroviária do oeste paulista**. Tipologia e técnicas construtivas. São Paulo, 2012.

SILVA, Ana Marina Ribeiro. **Requalificação Urbana**: O exemplo da intervenção Polis em Leiria. Dissertação de Mestrado em Geografia - Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2011 Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10316/19941>> Acesso em: 10 ago. 2015.

SOBRAL, Laura, **Ações piloto em duas praças centrais de São Paulo marcam o projeto Centro Aberto, com arquitetura de Metro Arquitetos**. Revista AU, 2014. São Paulo. Disponível em: <<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/248/acoes-piloto-em-duas-pracas-centrais-de-sao-paulo-marcam-330415-1.aspx>> Acesso em 12 fev. 2016.

SOUKEF JUNIOR, Antônio. **Os remanescentes da SPR em Santos e Jundiaí**. Memória e descaso com um patrimônio ferroviário do país. São Paulo: Annablume, 2012.

STEFANI, Célia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. 304 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo, São Paulo.

TURIN, Rotti. Nielba. **Aulas**: introdução ao estudo das linguagens. São Paulo: ANNABLUME, 2007.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène. **Restauração**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2007.

VITRUVIUS. **Praça das Artes**. 2013. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/13.151/4820>> Acesso em: 20 jul.2015.

ZEIN, Ruth Verde; MARCO, Anita Di. **A Rosa por outro nome tão doce... seria?**. In: VII Seminário DOCOMOMO Brasil, 2007, Porto Alegre. Anais do VII seminário DOCOMOMO Brasil. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2007.

ZUMTHOR, Peter. **Atmosferas**: Encontros arquitetônicos – as coisas que me rodeiam. Editora Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2006.

Referencias de Fotos

Alex Calliari (2007). Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.162/5213>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Antônio Guedes (2007). Disponível em: <<http://www.areasverdesdascidades.com.br/2012/05/parque-da-juventude.html#comment-form>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Emerson Ballardin (2014). Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/largo-sao-francisco/>> Acesso em: 4 mar. 2016.

Friens of the high line (2009). Disponível em:< <http://www.thehighline.org/> Acesso em: 05 jan. 2016.

Iwan Baan (2009). In: **High Line**. São Paulo: BEI Comunicações, 2013.

José Luiz Brenna (2004). Disponível em: <<http://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/rosa-grena-kliass-primeira-etapa-31-05-2004>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Nelson Kon (2013). In: **Praça das Artes**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2013.

_____ (200?) Disponível em: < <http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Ralph M. Giesbrecht. (1960). Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/araras.htm>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Revista Época (2011). Disponível em: <<http://colunas.revistaepocasp.globo.com/centroavante/tag/sao-vito/>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Turismo (2012). Disponível em: < <http://turismo.culturamix.com/noticias/praca-das-artes>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Wagner Alberto Grosso (19??). Disponível em:< <http://acessajuventude.webnode.com.br/historia-do-carandiru/>> Acesso em: 4 jul. 2015.

Referencias de Cartas Patrimoniais

Carta de Atenas. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=12398&sigla=Legislacao&retorno=detalheLegislacao>> Acesso em 20 jun. 2015.

Carta de Nizhny Tagil. Disponível em:

<www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8> Acesso em 20 jun. 2015.

Carta de Veneza. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=12427&sigla=Legislacao&retorno=detalheLegislacao>> Acesso em 20 jun. 2015.

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE A- QUESTIONÁRIO CENTRO

Questionário - Complexo de Oficinas da Antiga Companhia Paulista - Centro da Cidade de Jundiaí

Idade: ____ Cidade: _____ Grau de Instrução: _____

Perguntas

1. Você Conhece o Complexo das Antigas Companhias da Companhia Paulista/Complexo FEPASA?

2. Você incluiria o Complexo dentre os prédios que fazem parte da história de Jundiaí?

3. Você sabe o que funcionava no Complexo?

4. E o que funciona lá hoje?

5. Você já foi lá? Já utilizou de algum serviço existente no Complexo? Se sim, com que frequência?

6. O Complexo lhe trás alguma lembrança?

7. Você aprovaria a derrubada de parte do Complexo por uma nova edificação?

8. Você daria uma nova função ou uso para o Complexo? Se sim, qual (ais)?

9. Consegue identificar o que é antigo e o que é novo?

10. Acha o espaço adequado para atividades?

APÊNDICE B- QUESTIONÁRIO CENTRO

Questionário Qualitativo - Complexo de Oficinas da Antiga Companhia Paulista - No Complexo

Idade: ____ Cidade: _____ Grau de Instrução: _____

Perguntas

1. Você incluiria o Complexo dentre os prédios que fazem parte da história de Jundiaí?

2. Com que frequência você vem no Complexo?

3. Você sabe o que funcionava no Complexo? E o que funciona aqui hoje?

4. O Complexo lhe trás alguma lembrança?

5. Você aprovaria a derrubada de parte do Complexo por uma nova edificação?

6. Você daria uma nova função ou uso para o Complexo? Se sim, qual (ais)?

7. Quais os serviços do Complexo você já utilizou?

8. Você acha que existe algum uso indevido no Complexo?

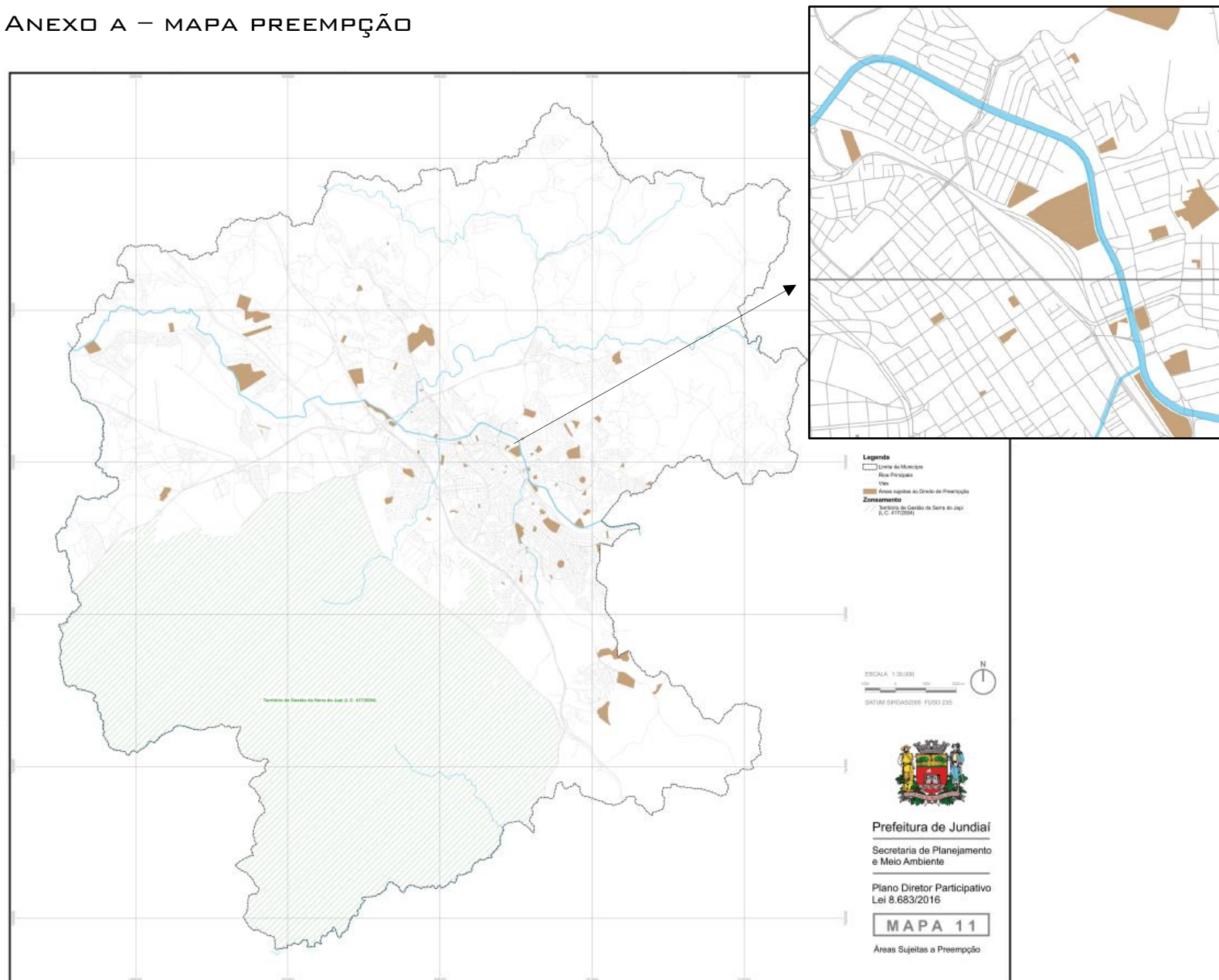
9. Você já participou de algum evento no Complexo? Se sim, qual (ais)?

10. O que você acha da localização do Complexo na Cidade?

11. Consegue identificar o que é antigo e o que é novo?

12. Acha o espaço adequado para atividades?

ANEXO A – MAPA PREEMPÇÃO



Mapa de direito de preempção

Fonte: Prefeitura de Jundiaí (2016)

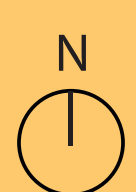


Continuidades e Descontinuidades no Tempo e no Espaço:
Requalificação do Complexo Ferroviário de Jundiaí

Talita Falavigna ● Trabalho Final de Graduação - 2016

Universidade Estadual Paulista - UNESP
Curso de Arquitetura e Urbanismo
Orientador: Prof. Dr. Hélio Hirao

Implantação



Escala: 1:2000