BRUNA ROBERTA DE LIMA

REABILITAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MIRANDÓPOLIS, SP

Presidente Prudente, 2012

BRUNA ROBERTA DE LIMA

REABILITAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MIRANDÓPOLIS, SP

Monografia apresentada ao Departamento de Planejamento da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, para a disciplina de Trabalho Final de Graduação II. Orientador(a): Profª Ms. Dafne Mendonça.

Presidente Prudente, 2012

Dedicatória

Dedico este trabalho ao meu pai, Wilson Rosa de Lima, meu eterno herói, meu anjo da guarda na terra, que esteve comigo nas horas mais difíceis da vida e compartilhou todos os meus momentos.

Depois de tantos anos difíceis espero estar te recompensando!

Te amo Pai!

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado a chance de viver e conviver entre pessoas tão especiais;

Agradeço à minha família pelo apoio incondicional, meu pai Wilson por ser minha base, minha mãedrasta Roberta pela paciência e dedicação, minha mãe Sandra que mesmo estando longe tenta estar presente, meus irmãos Carol, Vitória e Guilherme que são a luz da minha vida, meus avós paternos Ana e Waldemar pelo maravilhoso exemplo de vida que me deram, aos meus avós postiços Almir e Zezé, as minhas tias Neide e Neusa e meus tios, as minhas primas e primos, Raquel, Leandro, Fernando e Emerson;

Agradeço ao meu namorado Maurício que depois de oito anos de namoro se tornou um ponto de equilíbrio em minha vida;

Agradeço aos meus fiéis amigos, Helen Monzane por ser minha parceira por muitos anos, as eternas Palitas por serem minha família universitária e estarem comigo em momentos de verdadeiro desespero gostaria que vocês soubessem que vocês são um verdadeiro presente de Deus para mim, Elaine Barboza pelas sábias palavras, Vitor Oliveira pelo companheirismo, Rebeca Carneiro pela amizade indissolúvel;

Agradeço à minha orientadora, Dafne Mendonça, pela paciência, dedicação e por tudo que me ensinou mesmo quando eu era relutante em entender algumas coisas;

Agradeço ao Professor Fernando Okimoto por tantas vezes ter me ajudado em momentos delicados e por ter me ensinado tanto;

Agradeço ao Professor Claudemilson Santos por estar sempre presente e colaborando comigo;

Enfim agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para que este dia chegasse!

Lista de ilustrações

Figura 1 - Contextualização de Mirandópolis entre os diversos estados.

Figura 2 - Estradas de ferro do Estado de São Paulo com destaque para a Estrada de Ferro Noroeste em meados do século XX.

Figura 3 - Estação Ferroviária Júlio Prestes na cidade de São Paulo

Figura 4 - Igreja Matriz, elevação principal

Figura 5 – Igreja Matriz, elevação lateral

Figura 6 – Corredor criado pelas duas principais ruas da cidade

Figura 7 – Câmara Municipal, antigo Paço Municipal

Figura 8 – Residência próxima á Igreja Matriz que revela uma arquitetura eclética e com bastante adornos

Figura 9 - Vista aérea de Mirandópolis no fim dos anos 40

Figura 10 - Recepção ao Governador Abreu Sodré na Avenida Rafael Pereira, ao fundo a Estação Ferroviária

Figura 11 – Em destaque a área da Estação Ferroviária de Mirandópolis no contexto urbano

Figura 12 - Proximidade entre a principal área comercial da cidade e a estação

Figura 13 - Principal avenida comercial, Rafael Pereira, voltada para as costas da Estação

Figura 14 – Mapa figura fundo

Figura 15 – Usos predominante em torno da estação

Figura 16 – *Skyline* da área

Figura 17 - Vista da plataforma para a área de lazer

Figura 18 - Área de lazer com pequena declividade

Figura 19 - Área de lazer com pequena declividade

Figura 20 - Área de embarque com destaque para a cobertura de telhas de fibrocimento

Figura 21 - Área destinada á aula prática de veículos

Figura 22 - Praça localizada em frente à estação

Figura 23 - Entrada do túnel subterrâneo

Figura 24 - Pouca visibilidade da Avenida Rafael Pereira

Figura 25 - Estação logo após sua inauguração em 1936

Figura 26 - Estação após a década de 40

Figura 27 - O abandono da estação ferroviária de Araras

Figura 28 - Implantação próxima à Nestlé

Figura 29 - Planta da reforma

Figura 30 - Implantação do centro cultural

Figura 31 - Área externa ao volume pré-existente

Figura 32 - Auditório do Centro Cultural de Araras

Figura 33 - Detalhe da estrutura de cobertura do volume mantido

Figura 34 - Diferença de materiais entre os volumes

Figura 35 - Cobertura – laje impermeabilizada

Figura 36 - Cobertura da plataforma pré-existente

Figura 37 - Vista para o Museu do pão

Figura 38 - Vista para a elevação principal – diferenciação entre novo e pré-existente

Figura 39 - Construção nova sob pilotis

Figura 40 – Uso de vidro e concreto aparente nos novos volumes

Figura 41 – Integração com a natureza

Figura 42 – Antiga fábrica de tambores

Figura 43 – Planta do SESC

Figura 44 – Contraste entre memória e moderno

Figura 45 – Diferentes formas de apropriação do espaço

Figura 46 – Instalações prediais aparentes

Figura 47 – Mobiliário próprio

Figura 48 – Planta editada priorizando setores

Figura 49 – Localização do restaurante

Figura 50 – Esquematização do volume

Figura 51 – Vista da área externa

Figura 52 – Volume interno independente

Sumário

Introdução.....10

1. Histórico sobre as ferrovias.....14

1.1 Ferrovias do Oeste Paulista.....15

1.2 Arquitetura das ferrovias.....19

2. Intervenção em pré-existência.....22

2.1 Panorama das teorias de restauração.....22

3. Histórico de Mirandópolis.....27

3.1 Estação Ferroviária de Mirandópolis.....33

3.1.1 Histórico.....34

3.1.2 Levantamento físico planialtimétrico.....37

3.1.3 Estado de conservação e preservação.....44

3.1.4 Plantas cronológicas.....49

4. Referências projetuais.....51

4.1 Centro Cultural de Araras.....51

4.2 Museu do Pão.....59

4.3 SESC – Pompéia.....64

4.4 Restauro de restaurante, França..... 72

4.5 Considerações sobre as referências projetuais....75

5. Programa de necessidades.....77

6. Reabilitação da Estação Ferroviária e área verde adjacente.....79

6.1 Memorial de partido.....79

6.2 Reabilitação do edifício pré-existente.....80

6.3 Sala de exposição.....81

6.4 Novo edifício.....82

6.5 Área verde.....83

7. Considerações finais.....85

8. Referências.....87

9. Bibliografia.....89

Introdução

A monografia intitulada "Reabilitação da Estação Ferroviária de Mirandópolis/SP" busca estar alicerçada junto a uma revisão das teorias de restauração. Também será alvo deste trabalho a área circunvizinha da Estação Ferroviária podendo assim facilitar o acesso ao edifício, melhorar os fluxos que ali acontecem e por consequência melhorar a segurança de quem utiliza esses locais. Essa área foi escolhida, pois a cidade de Mirandópolis tem poucos atrativos culturais e o uso do edifício será voltado para essa finalidade. Esta área também se torna importante por estar inserida na área central de Mirandópolis e ter sido o embrião da cidade visto que é uma constante o abandono de estações ferroviárias em todo o estado paulista depois da decadência dos trilhos de trem, sendo que estes foram tão importantes para o desenvolvimento do estado e, consequentemente do país.

O termo reabilitação foi escolhido por estar mais vinculado ao que será feito no projeto. Segundo a Carta de Lisboa (1995), reabilitação são modificações que tem por finalidade a recuperação e beneficiação de um edifício, resolvendo problemas patológicos de ordem construtiva, funcional, higiênica e de segurança que acumuladas ao longo dos anos, não correspondem aos níveis de exigência atuais, ou que pelo menos chegue próximo á isso, para que sua vida útil seja prolongada. Em momento algum o termo reabilitação tem por intuito se afastar das teorias de restauro, prática muito vista nos projetos arquitetônicos atuais.

Vale ressaltar que o projeto de restauração implica em estudos disciplinares diversos como no campo da geografia, história, arquitetura, urbanismo, sociologia entre outros. É comum vermos nos dias atuais,

projetos de restauro que visam somente ganhos, portanto o projeto em si e seu estudo acaba perdendo com essa questão, é o que a professora Beatriz Kühl (2008) chama de os fins justificando os meios, pois os usos acabam sendo a justificativa para o projeto, para que ele tenha público, mas na maioria das vezes esse uso não é compatível com o bem que está sendo preservado.

O projeto tem como finalidade a execução de um projeto de reabilitação da Estação Ferroviária e sua área circunvizinha na cidade de Mirandópolis,SP, com intuito de transformar o uso desta construção, hoje já bem deteriorada, para que a população possa usufruir de um edifício tão amplo e tão importante para a história de Mirandópolis. Todo esse processo será pautado no estudo das relações sócioespaciais, a fim de criar um ambiente que esteja ao alcance de todos os cidadãos mirandopolenses. Todos esses elementos terão como parâmetro as análises e estudos adquiridos com a leitura de uma bibliografia.

Três objetivos são fundamentais para este trabalho, e são eles: proporcionar um projeto de reabilitação para o edifício da Estação Ferroviária de Mirandópolis que preserve suas origens e marque bem suas modificações, afim de que estas não se confundam com o original, e que tenha um uso compatível com o edifício para que este não sofra maiores danos; proporcionar a requalificação da área adjacente à Estação Ferroviária favorecendo o fluxo de pedestres e veículos e facilitar o acesso ao edifício, e unindo estas duas anteriores transformar o uso desta área em algo atrativo para a população de Mirandópolis voltado para a atividade cultural.

Para execução deste trabalho deverá ser feito um levantamento planialtimétrico a fim de mostrar um melhor conhecimento da área para que

a partir desse levantamento as intervenções paisagísticas possam ser projetadas da forma mais adequada. Uma maquete volumétrica deve ser feita para proporcionar melhor entendimento do edifício em questão e sua influência em seu entorno. A partir dessas análises pode-se começar a realizar o projeto em si mostrando como as relações sócioespaciais poderão acontecer e a partir da intervenção como o edifício deverá se portar diante da cidade e qual será sua importância para a mesma.

Entre os tópicos desta monografia está o histórico das ferrovias, que busca explicar o quão importante era a ferrovia naquela época de forma geral e mais especificamente as ferrovias do Oeste Paulista que se concentra em dizer sobre as Estradas de Ferro da região do Oeste Paulista e a história de seu declínio, e também neste capítulo esta um breve contexto da arquitetura utilizada nas estações ferroviárias. Em seguida tem-se um panorama geral de intervenção em pré-existência que irá concentrar uma visão geral sobre as teorias de restauro.

O terceiro capítulo será reservado para o histórico da cidade de Mirandópolis para entender de que forma essa cidade se inseriu nessa rede ferroviária e como ela está nos dias atuais. Neste capítulo estarão às considerações sobre a Estação Ferroviária de Mirandópolis que irá explanar sobre o seu histórico, levantamento físico e planialtimétrico e estado de conservação e preservação, continuamente a isso, estarão as leituras do lugar, plantas cronológicas e a percepção ambiental, instrumentos básicos para a realização deste projeto.

O capítulo seguinte irá apresentar as referências projetuais que foram escolhidas a partir de similaridades como à pré-existência que está presente em todas as referências escolhidas e assim, dar suporte técnico ao projeto que está sendo elaborado. Em seguida é apresentado o programa

de necessidades da Estação Ferroviária de Mirandópolis que contempla as atividades que deverão conter no edifício. Por fim tem-se as considerações finais, referências e a bibliografia consultada.

O quinto capítulo se restringe a apresentar o programa de necessidades criado para este projeto. O sexto capítulo abrange questões conceituais e técnicas sobre o projeto criado dividindo-se em três etapas: a intervenção em pré-existência no caso a Estação Ferroviária, o novo edifício criado para auxiliar os usos deste complexo cultural e por fim, a área verde circunvizinha à Estação. E seguida são apresentadas as considerações finais seguida das referências.

1. Histórico sobre as ferrovias

Em meio a muitas estações ferroviárias a memória tende a se desfalecer devido à falta de zelo e os vários furtos a esses patrimônios, mas não foi sempre assim. As ferrovias tiveram grande importância no século XIX e eram sinônimos de modernidade e prosperidade. Inicialmente muito usadas na Europa e nos Estados Unidos, a ferrovia apontava para a construção de novas cidades. No Brasil não foi diferente, segundo Setti (2008), a inauguração da primeira ferrovia aconteceu no dia 30 de abril de 1854 e era chamada de Imperial Companhia de Navegação a Vapor – Estrada de Ferro de Petrópolis, por Ireneu Evangelista de Souza mais conhecido como Barão de Mauá. Logo depois foram inauguradas as estradas de ferro *The Recife and São Francisco Railway Company* de propriedade inglesa e a Companhia da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, sendo as duas inauguradas em 1858. Na então Província de São Paulo foi instalada a *São Paulo Railway* que tinha como objetivo ligar o porto de Santos com a cidade de Jundiaí totalizando 139 quilômetros de ferrovia. Setti (2008) afirma que em 1872, os cafeicultores insatisfeitos com a longa viagem até a chegada de seus produtos em Jundiaí resolveram inaugurar sua própria Estrada de Ferro, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ligando Jundiaí a Campinas e daí para as demais cidades do interior, a companhia se desenvolveu tanto que acabou se tornando exemplo em equipamentos e organização.

1.1 Ferrovias do Oeste Paulista



Figura 1: Contextualização de Mirandópolis nos diversos estados.

Fonte: Resler, D. Disponível em <http://dinhoresler.blogspot.com.br/>.

Acesso em 31/05/2012

No início do século XX, começa a construção da Estrada de Ferro Noroeste, também conhecida popularmente como O Trem do Pantanal, na cidade de Bauru em 1904 que tinha como intuito ligar os oceanos Atlântico e Pacífico através do Estado Mato Grosso e da Bolívia. Antes mesmo de ser concluída a primeira etapa foi concedida a RFFSA, mas mesmo assim tiveram muitos problemas para instalar a ferrovia e por muitas vezes tiveram que mudar o percurso do trem devido à insalubridade da região e a hostilidade de indígenas descontentes com a implantação da ferrovia. Além de estar situada num ponto estratégico entre os estados de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Paraná como pode ser visto na **Figura 01**, outro fator que levou a escolha dos trilhos passarem por Mirandópolis era a maior salubridade da região, pois o trajeto que fazia a variante Araçatuba-Jupiá até a barranca do Rio Paraná era extremamente insalubre devido à malária que assolava o país naquela época. Portanto, em 1921, a partir de um relatório do Ministro de Viação daquele período foi determinado que mudasse o trecho da Variante para as margens do Rio Feio.

Linhas sem dormentes: trilhos fraquíssimos e em extremo gastos; estações quase todas provisórias, de madeira já apodrecida, (...) tudo influía para que os serviços de tráfego, apesar de esforços da administração, se fizessem com graves irregularidades, sem pontualidade e sem segurança (...). Enquanto na zona atravessada pela Noroeste, regiões privilegiadas como a que no Rio Feio reclama agora um ramal, mesmo afastadas das vias de comunicação, apresentam surtos magníficos de vida, outras, cortadas de quase duas centenas de quilômetros de estrada de ferro, jazem no marasmo e na improdutividade, vítimas das condições madrastas com que a natureza as dotou, mercê de seu clima insalubre e traiçoeiro. Nestas ultimas condições, se encontra toda a zona que, de Araçatuba a Jupiá, constitui o fundo de vale do Tiête e na qual, por 181 quilômetros, a Estrada se estende. (...) Urge, pois ainda agora, adotá-la e levar a linha para o espigão, por aí construindo uma variante de Araçatuba-Jupiá. Os estudos a que estamos procedendo mostram já a possibilidade de ser traçada a partir de Araçatuba, uma linha de condições técnicas magníficas. (...) São lamentáveis as condições econômicas da região marginal do Tietê, que deploravelmente repercutem nas condições financeiras desse trecho da linha. Delas fala, com impressionante eloquência, o gráfico demonstrativo das rendas apresentadas pela Estrada, de Bauru a Três Lagoas. Dela se depreende a queda formidável da receita nas estações situadas entre Araçatuba e Jupiá, onde qualquer tentativa de aproveitamento das fertilíssimas terras ali existentes está condenada ao fracasso devido à

> insalubridade da região. Quem ali entra é logo depauperado ou abatido pelo impaludismo. Outra será por certo a situação econômica que, com a passagem da linha, apresentara a região salubre, alto de espigão, cujo desenvolvimento será fatal e vertiginoso, como vertiginoso foi à chegada da Estrada ao trecho precedente. Obra humanitária palúdicas a sua ação nefasta, é um sorvedouro de energias e de vidas empregadas na Estrada, que vão sucumbir no cumprimento do dever, ou inutilizar-se pela moléstia que lhes rouba a energia e a ação. Empreendimento eminentemente patriótico, a mudança do traçado se-lo-á, por certo, visto que só assim a Noroeste poderá apresentar condições de tráfego seguro e certo, unindo realmente os Estados brasileiros que percorre. (FALEIROS, 2002. p.45)

A citação de Faleiros (2002) apresenta com riqueza de detalhes os motivos que culminaram na modificação do trajeto da Estrada de Ferro Noroeste que culminou na passagem por Mirandópolis e assim o surgimento da cidade.



Figura 2: Estradas de ferro do século XX com destaque para a Estrada de Ferro Noroeste. Fonte: Giesbrecht, R. M. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ramais/nob-tronco.jpg>. Acesso em 31/05/2012

Estes foram trechos do relatório do Ministro de Viação pedindo permissão para que mudasse a trajetória da Variante para um trajeto que ele julgava melhor como visto na **Figura 2**, e assim, se deu a mudança que passava então pela cidade de Mirandópolis que nesta data nem existia. Esta ferrovia acabou tendo um prolongamento que levava até a cidade de Ponta Porã, divisa com o Paraguai, para chegar ao seu destino desejado e se tornar uma ferrovia transcontinental foi necessário a transposição do Rio Paraguai, que acabou por ser um grande avanço para os moldes da época.

1.2 Arquitetura das ferrovias

Os edifícios das estações ferroviárias também compunham um papel muito importante, eles trouxeram para o Brasil tecnologias usadas nos Estados Unidos e na Europa. Eles eram compostos por serviços ferroviários,

depósito e casa do chefe no corpo principal e uma cobertura metálica para embarque e desembarque.

Estas estações tornaram-se uma referência para quem as utilizava, por isso elas eram semelhantes e seu porte e acabamento era decididos pelo grau de importância de cada estação ferroviária como pode ser visto na **Figura 3** que mostra a Estação Júlio Prestes, uma das mais importantes do país o que acaba sendo refletido não somente em seu tamanho mas também na riqueza de detalhes e imponência da edificação. Ao contrário da Estação Ferroviária de Mirandópolis que servia mais de passagem e depósito de algodão, a Estação Júlio Prestes teve um grande fluxo de pessoas e cargas por um longo tempo e assim tinha uma arquitetura muito mais eloqüente.

O Brasil sendo um país agroexportador necessitava de investimentos estrangeiros para que aqui fosse instalado tecnologias como as estradas de ferro, isso era possível graças a exportação do café, assim ao final da Primeira Guerra Mundial tem-se uma queda acentuada nos investimentos vindos do exterior para a exportação e consequentemente cessão os investimentos para a construção de ferrovias.



Figura 3: Estação Ferroviária Júlio Prestes

Fonte:Disponível em <http://www.trekearth.com/gallery/South_America/Brazil/Southeast/Sao_Paulo/Sao_Paulo/photo854315.htm>. Acesso em 12/06/2012

Em 1964, houve um decréscimo significativo na construção de ferrovias. A solução encontrada foi atrelar algumas pequenas companhias de estrada de ferro para que unidas pudessem ter forças. Assim ocorreu com a FEPASA – Ferrovia Paulista – SA em 1971 que sob administração do Governo do Estado de São Paulo reuniu 28 companhias. No final da década de 80, embora a utilização do trem estivesse diminuindo a utilização por parte dos passageiros na Fepasa ainda era intenso mesmo tendo a concorrência dos ônibus e uma menor oferta de horários.

Com a desestatização dos anos 90, as ferrovias não ficaram a parte desse processo, portanto no dia 5 de março 1996 a RFFSA foi leiloada e concedida à Ferroviária Novoeste que iniciou sua operação em julho do mesmo ano. Com o frequente desuso deste transporte em maio de 2006, os fundos de pensão detentores do controle das ferrovias e o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – concederam a Ferroviária Novoeste à ALL – América Latina Logística, por 1,4 bilhões de reais para uso por 20 anos não sendo de sua posse as estações ferroviárias, as mesmas ficariam por conta da União.

2. Intervenção em pré-existência

2.1. Panorama das teorias de restauro

Como base da bibliografia deve haver uma discussão entre as teorias de restauro que se dividem em algumas vertentes como a de Ruskin (2008) que defende a postura que se o edifício tivesse em ruínas nada podia ser feito para sua reabilitação simplesmente esperava que ele deixasse de existir, ou seja seguir um curso natural, e a de Viollet Le-Duc (2008) que defendia que ações deviam ser feitas para que o edifício tivesse as ações do próprio tempo amenizadas mas sempre levando em consideração reproduzir fielmente ou tentar reproduzir o que estava ali anteriormente. Para o início da discussão é necessário que se conceitue o termo restauração apesar de Cesare Brandi (2004) iniciar seu livro já mostrando as variedades do conceito de restauro.

> Em geral, entende-se por restauração qualquer intervenção voltada a dar novamente eficiência a um produto de atividade humana. Nessa concepção comum do restauro, que se identifica com aquilo que de forma mais exata deve denominar-se esquema preconceitual, já se encontra enucleada a idéia de uma intervenção sobre um produto de atividade humana; qualquer outra intervenção seja na esfera biológica seja na física não entra, portanto, sequer na noção comum de restauro. Assim sendo, no progredir do esquema preconceitual de restauração ao conceito, é inevitável que a conceituação ocorra com referência à variedade dos produtos da atividade humana a que se aplicar a específica intervenção que se chama restauro. (BRANDI, 2008, p.25).

Para Brandi (2004), a restauração deve devolver a unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem criar ambientes falsos, memórias falsas, pois tem que deixar nas obras as marcas do tempo, mas de forma que elas se juntem com a restauração e forme um conjunto homogêneo. O IPHAN (2005) ainda completa dizendo:

> A conseqüência de toda essa transformação e ampliação do conceito de monumento é que tornou difícil manter territórios e divisas clara de intervenção entra a tutela arqueológica, monumental, a arquitetônica e o urbanismo. Assim sendo, ao zelarmos para que não haja destruição da história, admitimos que novas funções tornem necessárias intervenções arquitetônicas, ampliações e novas construções. Ao mesmo tempo que devemos tutelar o documento histórico na sua originalidade, devemos também respeitar o modo coerente de existência do contemporâneo, para atingir com fim último um resultado geral de alto conteúdo estético e de utilização, impregnando-se a vida de cultura. Para que esse objetivo venha a ser atingido, fica a necessidade de um projeto de intervenção de postura mais humilde ao se confrontar a exigência atual com a herança histórica, a fim de não danificar a peculiaridade dessa última. Esse projeto de intervenção e restauro deve também ser genuíno, não só pelo eterno compromisso de renovação criativa da arquitetura, mas também porque isso significa que ele deve fomentar uma contraposição dialética e rica de tensões entre o antigo e o contemporâneo. Sendo então compromisso da intervenção atual não só agregar novos valores à pré-existência, mas também estabelecer novos vínculos entre memória e a vida corrente, ela deve cuidar para que sejam reforçadas as relações de identidade, que assim estabelecerá, um contexto indissolúvel, um constante

> diálogo entre as inovações, as permanências e a autenticidade. (IPHAN, 2005, p.96).

Lemos (1981) ressalta o significado que o dicionário traz sobre a palavra preservar, afim de que se crie um consentimento por parte dos restauradores sobre essa questão.

> Preservar, diz o mestre Aurélio, é livrar de algum mal, manter livre de corrupção, perigo ou dano, conservar, livrar, defender e resguardar. Todas essas providências, no nosso caso, estão, ou deveriam estar, incidindo sobre uma amostragem representativa da totalidade de elementos que compõem o amplo Patrimônio Cultural; sobre todos, porque havendo tal entrelaçamento entre eles, como já vimos, se um deles não é guardado o conjunto se desarmoniza e se desequilibra, o que no fundo não é bem o que se queria, pois o escopo seria um fiel retrato de um estágio cultural. (LEMOS, 2008, p24.)

Camilo Boito (2002) tentou buscar na arquitetura do passado elementos que marcassem o historicismo do lugar levando em consideração as características de restauro vigentes do século XV ao XVIII dentre elas o respeito pela matéria original, a ideia de reversibilidade e distinguibilidade, a importância da documentação e de uma metodologia científica, o interesse por aspectos conservativos de mínima intervenção e a noção de ruptura entre passado e presente.

> Não nos iludamos, é impossível, tão impossível quanto ressuscitar um morto, restaurar qualquer coisa que foi grande e bela em arquitetura ... Replicarão: pode surgir a necessidade de restaurar. Concedemos. Olhe-se bem o que significa. É a necessidade de destruir. Aceitem-na como tal, destruam o edifício, dispersem as pedras, façam delas lastro ou cal se quiserem; mas façam isso honestamente e não coloquem uma mentira no lugar do verdadeiro. (BOITO, 2008, p.56).

No Livro de Beatriz Kühl (2008), a autora reforça a idéia de que o bem deve estar funcionando para ter constante manutenção e assim não ser abandonado, mas que uso deve ser compatível com o bem para que este não sofra consequências quando o mesmo estiver em funcionamento. A autora diz:

> Por mais que no restauro prevaleça com antigo uso ou que tenha novos usos, o restauro é uma questão complexa, pois por mais restrito que seja o projeto de restauração implica mudanças. Embasadas nas vertentes teóricas de restauração mantendo o uso essencial compatível com o objeto de restauro. (KÜHL, 2008, p.179).

Apesar da fala da arquiteta defender um embasamento teórico entre as vertentes do restauro, atualmente o que se vê são reforma com nomes diferentes como revitalização, recuperação, reabilitação sem nem mesmo ter conhecimento sobre esses conceitos. Estes são explicados na Carta de Lisboa (1995). Essa prática acaba afastando cada vez mais as intervenções do conceito de restauro. Kühl (2008) mostra a importância do restauro na passagem seguinte.

> O restauro é um ato histórico-crítico, conservativo, pois tem por objetivo transmitir o bem a gerações futuras da melhor maneira possível, valendo para isso da reutilização – e criativo, pois qualquer intervenção, mesmo a manutenção, implica modificações que são figurativamente neutras e devem ser prefiguradas e controladas através do projeto. Ou seja, a ênfase do restauro é nas questões culturais e se volta a edificações de valor histórico, artístico, memorial, simbólico ou de composição de um dado ambiente. (Kühl, 2008, p. 209)

O norteador de um projeto segundo Kühl (2008) deve ser sempre as razões de preservar levando em considerações as reflexões feitas até hoje sobre o patrimônio histórico e cultural, respeitando assim a essência que aquele bem transmite e não levando em conta apenas aspectos práticos e até mesmo pragmáticos sem prestar atenção em certos detalhes que fazem a vivência do local. Essas ações acabam se tornando o fim da edificação e, portanto, não permitindo que a mesma faça parte da diversidade que no futuro deve existir.

É interessante o que Beatriz Kühl (2008) cita em seu livro fazendo uma analogia sobre a restauração que presa o uso e não a edificação. Para começar sendo assim não pode ser intitulado restauro, mas a autora diz que é come se vivêssemos para comer e não comêssemos para viver. Faz todo sentido partindo do pressuposto que para o bem estar "vivo" é preciso estar funcionando, mas o principal é que se salvaguarde o mesmo.

3. Histórico de Mirandópolis

A cidade de Mirandópolis assim como boa parte das cidades do Estado de São Paulo, tiveram como embrião a estação ferroviária a partir do início da colocação dos trilhos de trem. Segundo Falleiros (2002) no caso de Mirandópolis foi o fazendeiro Manuel Alves de Ataídes que doou parte de suas terras para a construção da Estação Ferroviária, em 1932, ainda quando a cidade era apenas um vilarejo conhecido como São João da Saudade que foi fundada no dia 24 de junho de 1934, enquanto as obras da ferrovia ainda estavam sendo executadas. Logo após a fundação de São João da Saudade, a cidade dos sonhos de Manuel Alves de Ataídes, o fazendeiro Dr. Raul da Cunha Bueno fundou também uma cidade chamada Paulicéia que dava as costas para a cidade de Manuel Alves de Ataídes, mais tarde as duas partes se uniram e se tornaram a cidade de Mirandópolis. Atualmente, a cidade tem 27.475 mil habitantes segundo Censo do IBGE realizado em 2010. Este município faz parte da Microrregião Homogênea da Alta Noroeste Paulista de Araçatuba e da Nona Região Administrativa do Estado de São Paulo, limita-se pelos municípios de Guaracaí, Irapuru, Pacaembu, Lavínia e Pereira Barreto e fica distante da capital 594 quilômetros.

A cidade de Mirandópolis ao contrário de outras da região não conseguiu encontrar sua função após ver as cidades invadidas por indústrias e por não ter atrativos para as mesmas. Dessa forma passou a perder grande importância no Estado apesar de ser uma das maiores cidades em território. Mirandópolis parou no tempo no quesito de comercio, pois até hoje é uma cidade que preserva as atividades de agricultura e tem nisso a

base de sua economia, além disso, o comércio local supri as necessidades básicas dos moradores de Mirandópolis.

Na ordem cultural, o município também deixa bastante a desejar, pois os locais destinados a esse fim são poucos ou até mesmo nenhum devido á falta de incentivo por parte da própria Prefeitura Municipal. Há um esforço de um pequeno grupo de moradores que tenta manter viva a cultura dessa cidade tão pequena, estas pessoas fazem um encontro de artistas de diversas modalidades para mostrarem seus trabalhos e assim divulgar a cultura local, mas essa é uma iniciativa muito pontual sem muita ajuda dos políticos da cidade.

Faz parte da arquitetura local a Igreja Matriz da Paróquia de São João Batista (**Figura 4 e 5)** que tem forte influencia neobarroca apesar de ter sido construída no começo do século XX. Embora esta não esteja muito próxima à Estação Ferroviária, as avenidas comerciais faz um corredor que as ligam como pode ser visto na **Figura 6** a Estação Ferroviária que tem a arquitetura baseada no estilo eclético.

O antigo Paço Municipal construído no ano de 1959, hoje utilizado como Câmara Municipal, tem formas puras remetendo a um modernismo tardio como pode ser visto na **Figura 7**. Em Mirandópolis existem algumas construções em locais pontuais que revelam a história da cidade como exemplo a residência da **Figura 8** que mostra detalhes de uma residência que parece ser de pessoas que tinham posse, hoje sofre com o abandono e descaso por parte de todos, tanto dos proprietários quanto os moradores.



Figura 4: Igreja Matriz, elevação principal.



Figura 5: Igreja Matriz, elevação lateral.

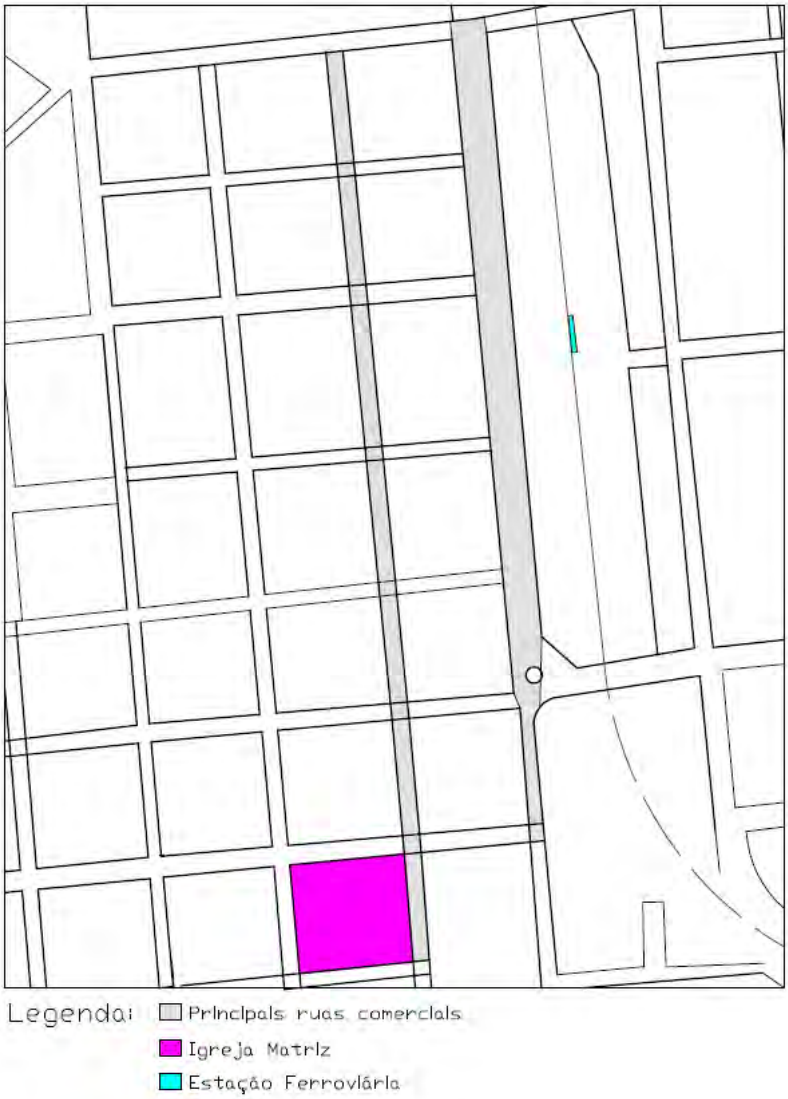


Figura 6: Corredor criado pelas duas principais ruas da cidade



Figura 7: Câmara Municipal, antigo Paço Municipal.



Figura 8: Residência próxima á Igreja Matriz que revela uma arquitetura eclética e com bastante adornos .





3.1 A Estação Ferroviária de Mirandópolis

3.1.1. Histórico

Manoel Alves de Ataídes, foi doador do terreno necessário à construção da Estação Ferroviária de Mirandópolis e de seu pátio de manobras, como já foi citado. Ao localizar a área a ser doada dentro de sua propriedade considerou apenas suas conveniências. Não levou em conta a topografia do terreno nem cogitou de saber se nele haveria facilidade para a construção do prédio. Concretizou a doação com a outorga competente escritura sem estabelecer qualquer condição quanto à localização da estação. Mesmo assim, julgou-se plenamente garantido em seus direitos e entendeu asseguradas suas pretensões

Segundo Falleiros (2002) foi com surpresa que Ataídes constatou que a estação seria construída sobre o espigão com a frente para os terrenos de seu vizinho e confrontante, Dr. Raul da Cunha Bueno, como pode ser visto na **Figura 9**. Para o lado de seu loteamento ficariam voltados os fundos da estação, isso é o pátio de manobras. Se esse pátio viesse a ser fechado como fatalmente o seria, sua cidade ficaria praticamente privada da sonhada e então indispensável estação ferroviária.

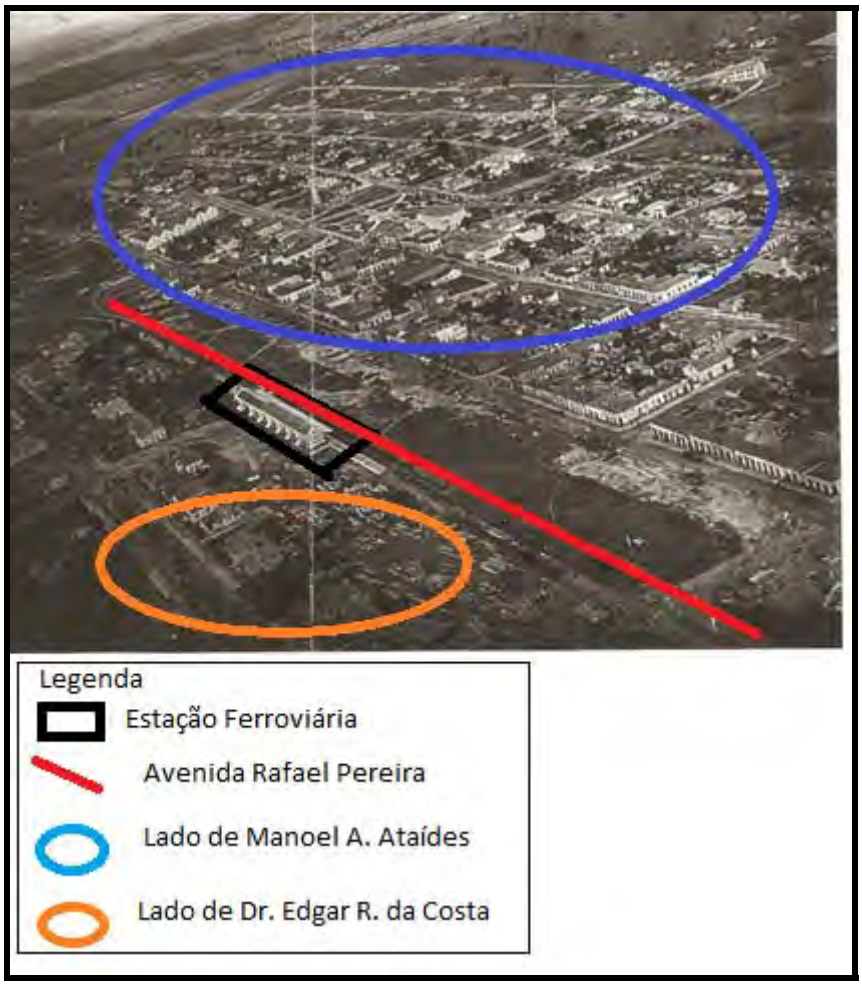


Figura 9: Vista aérea de Mirandópolis no fim dos anos 40.

Fonte: Fonte: Resler, D. Disponível em <http://dinhoresler.blogspot.com.br/>. Acesso em 31/05/2012, editado pela autora

Na **figura 9** percebemos que a cidade crescia para o lado dos trilhos, à direita da estação na foto, e ali estavam os terrenos de Ataídes, do lado contrário, à esquerda da estação na foto, estavam os terrenos de Dr. Raul da Cunha Bueno, para onde a entrada da estação estava voltada. A reação de Ataíde foi imediata e violenta. Fez parar as obras. Protestou junto aos responsáveis pela construção Nilo Miranda e Ademar Benévolo, que alegaram motivos de ordem técnica, pois a construção no local pretendido pelo doador seria difícil e dispendiosa, dada as condições do terreno. A

construção foi interrompida até que a diretoria da Noroeste desse a decisão final.

No livro de Alcides Falleiros (2002), ele conta que por meio de uma informação prestada por pessoa que na época estava ligada a construção da ferrovia, que o assunto seria resolvido favorável a Manoel Alves de Ataídes, com entendimento a sua justa reclamação, tanto que foi convidado a comparecer ao gabinete do diretor, em Bauru, para um entendimento final. Ataídes disse contra os engenheiros em questão e contra o próprio diretor, as mais violentas acusações e os mais violentos insultos. As negociações, portanto, resultaram em fracasso.

Falleiros (2002) ressalta que Ataídes perdeu, unicamente por falta de habilidade, a oportunidade de fazer reparar a injustiça cometida. Inconformado recorreu ao Presidente da República, Dr. Getúlio Vargas, comparecendo a uma de suas audiências populares. Seu recurso não foi atendido, embora, como sempre gostava de recordar, tivesse sido carinhosamente ouvido pelo presidente.

Ataídes, em princípio, dizia que o Dr. Raul da Cunha Bueno se valera de seu poder econômico e de seu prestígio junto às autoridades para mudar a localização da estação. Sendo que o autor Alcides Falleiros (2002) diz que por diversas vezes tentou investigar essa acusação, mas nada ficou provado. Parece que tudo não passou de fantasia do fundador da cidade.



Figura 10: Recepção ao Governador Abreu Sodré na Avenida Rafael Pereira, ao fundo a Estação Ferroviária.

Fonte: Fonte: Resler, D. Disponível em <http://dinhoresler.blogspot.com.br/>. Acesso em 31/05/2012

3.1.2 Levantamento físico e planialtimétrico

A Estação Ferroviária de Mirandópolis está localizada em uma área bem importante da cidade, a Avenida que dá acesso à cidade tem fim na frente da estação como pode ser visto na **Figura 11**, a estação também está perto da área comercial e mais antiga da cidade, como já foi dito e pode ser visto na **Figura 12**. A estação está em uma parte mais alta do centro comercial como pode ser visto no esquema abaixo (**Figura 13**), por isso é tão importante na paisagem urbana, pois por ela se tem diversas paisagens e ela pode ser vista em diversos pontos da cidade.

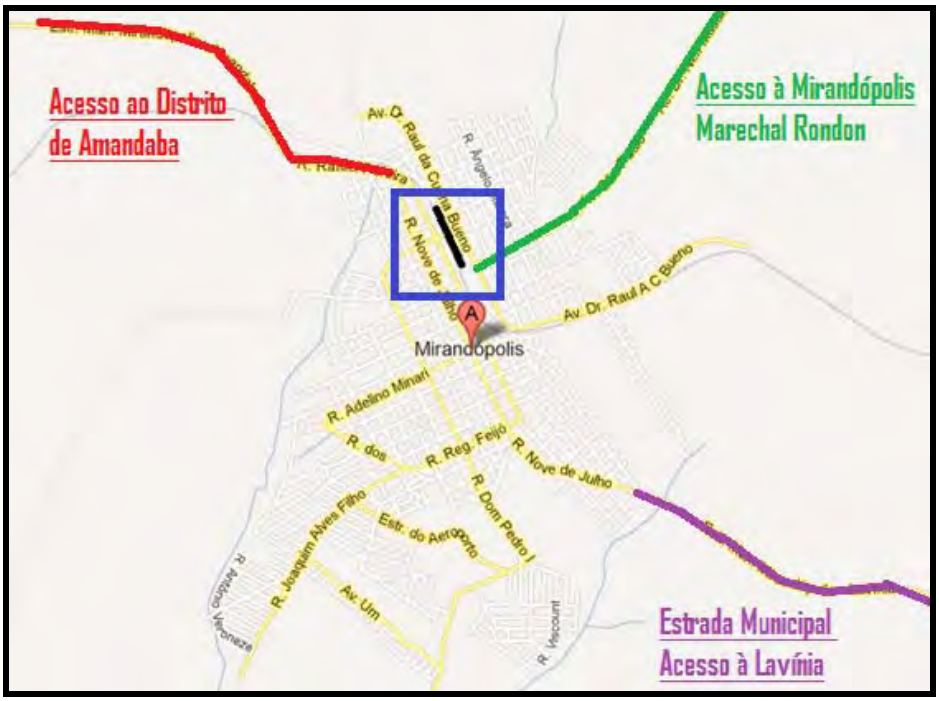


Figura 11: Em destaque a área da Estação Ferroviária de Mirandópolis no contexto urbano.

Fonte: Google maps editado pela autora



Figura 12: Proximidade entre a principal área comercial da cidade e a estação.



Figura 13: Principal avenida comercial, Rafael Pereira, voltada para as costas da Estação

A **figura 14** denominada mapa figura fundo revela a densidade edilícia da área em questão. Como já foi dito neste trabalho os dois lados da ferrovia foram se consolidando diferentemente isso é comprovado neste mapa, pois o lado da cidade onde esta a estação é bem menos ocupado do que a face contrária á mesma, com destaque a Avenida Rafael Pereira para a contextualização do local.

A imagem explicita muito bem como a cidade de Mirandópolis acabou dividida em duas por causa da estação. O lado mais consolidado é o lado que pertencia ao fundador da cidade Ataídes, o outro lado ao seu arquirrival Dr. Raul da Cunha Bueno bem menos consolidado apesar de serem as áreas mais importantes da cidade. Na Figura 09, temos a divisão de usos que também pode ser constatado que do lado direito da foto se concentra o comércio, atividade econômica que sustenta a cidade e, como já foi dito, área mais consolidada da cidade.

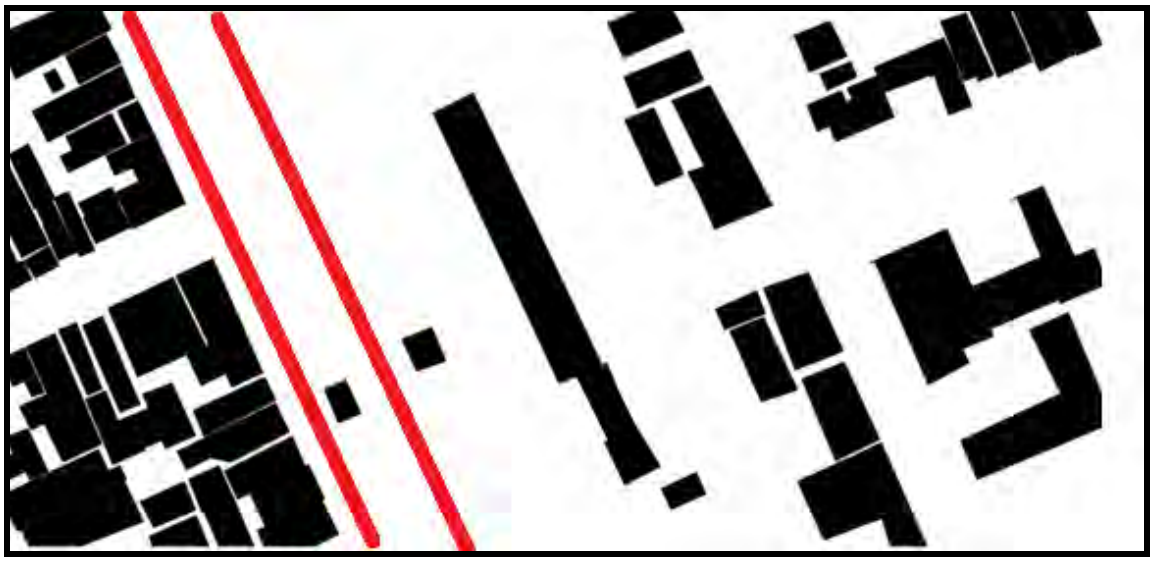


Figura 14 - Mapa figura fundo



Figura 15: Usos predominante em torno da estação

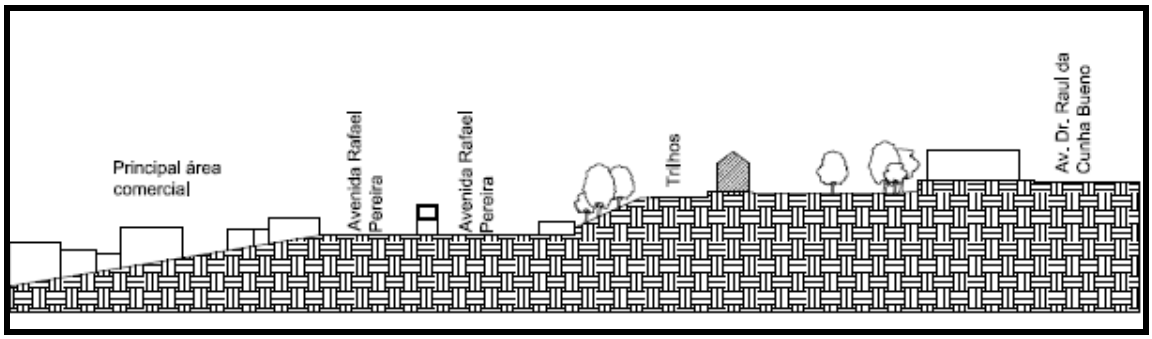


Figura 16: *Skyline* da área

A edificação em questão foi feita em alvenaria estrutural com paredes tem 30 centímetros de espessura, as janelas são de ferro e vidro jateado, em volta das janelas há uma cercadura de argamassa, e as portas são de correr em madeira, o piso do interior da edificação são placas de madeira e o exterior são de cerâmica. A cobertura é feita de treliças tesoura em madeira e as telhas são cerâmica, exceto nas pequenas coberturas da entrada e na área de embarque que são telha de fibrocimento apoiadas em treliças de meia tesoura em madeira como pode ser visto na **Figura 20**. A parte de depósito é a única que não tem forro de madeira, as demais tem, incluindo a área onde se encontrava a bilheteria, mas parte desse forro já veio abaixo.

Consecutivo a estação há uma área de lazer pertencente a Prefeitura Municipal que acaba por fazer parte deste projeto devido á sua inutilização por tantos anos. A área é ampla e parte está no nível da estação e parte é um talude como pode ser visto nas **Figuras 17 e 18.**



Figura 17: Vista da plataforma para a área de lazer



Figura 18: Área de lazer com pequena declividade



Figura 19: Área de lazer com pequena declividade



Figura 20: Área de embarque com destaque para a cobertura de telhas de fibrocimento.

3.1.3 Estado de conservação e preservação

Atualmente a Estação Ferroviária de Mirandópolis está numa situação caótica. Três fatores levaram a essa situação, são eles: a ação do tempo que causou patologias para a estrutura do edifício (Figura) e o desgaste de alguns materiais como a pintura (Figura), a ação da natureza como uma forte tempestade que deu na cidade no início de 2010 e acabou carregando parte da cobertura (Figura) e, a mais grave, a ação antrópica que causou sérios danos ao edifício por meio de pichações e outras formas de vandalismo (Figura), além das propagandas pintadas na fachada da edificação (Figura). Antes desses eventos acontecerem, a Prefeitura Municipal incentivava alguns eventos neste local como feiras de artesanato, aulas de luta, mas de forma particular conveniado com um clube da cidade que cobrava pelas aulas e não aberta para toda a população. Este projeto torna-se muito importante do ponto de vista de salvaguardar um patrimônio que está sendo tão excluído mesmo tendo sido o ponto nodal para a criação da cidade.



Figura 21: Detalhe do piso de ladrilho hidraúico



Figura 22: Detalhe da cobertura danificada



Figura 23: Vandalismo na estação



Figura 24: Área destinada à aula prática de veículos

A área adjacente à estação também está bem deteriorada do ponto de vista urbanístico, o espaço para onde a frente do edifício se volta

tornou-se um pátio para provas práticas para quem vai tirar habilitação (Figura), o seu entorno tem sérios problemas de manutenção da vegetação (Figura), além dos elementos como árvores e *outdoors* dificultarem a vista para o edifício (Figura).



Figura 25: Praça localizada em frente à estação



Figura 26: Entrada do túnel subterrâneo pela Avenida Rafael Pereira ao fundo parte da estação



Figura 27: Vista da Avenida Rafael Pereira para a estação

3.1.4 Plantas cronológicas

As plantas cronológicas foram feitas com base nas fotos antigas e retratadas em elevações, pois não tem-se arquivos das plantas, nem mesmo na Prefeitura Municipal da cidade.



Figura 28: Estação logo após a inauguração

Fonte: Resler, D. Disponível em <http://dinhoresler.blogspot.com.br/>.

Acesso em 31/05/2012



Figura 29: Estação após a década de 40

Fonte: Resler, D. Disponível em <http://dinhoresler.blogspot.com.br/>. Acesso em 31/05/2012

No início, a Estação Ferroviária não passava de 30 metros de comprimento, como pode ser visto na **Figura 28** com o aumento da sua importância ela foi aumentada para 78 metros de extensão como conferido na **Figura 29**. Para fazer valer o fluxo que nela tinha, já que passavam por ela quatro trens passageiros por dia e outros vários de cargas. Com a paralisação do uso dos trens passageiros na década de 60, a Estação Ferroviária de Mirandópolis perdeu seu fluxo intenso e passou a ser simples depósito, com a concessão à ALL (América Latina Logística) nem para depósito a Estação serviu, portanto tornou-se abrigo de mendigos e local para acontecimento de coisas ilícitas.

4. Referências

4.1 Centro Cultural de Araras

Assim como o projeto em questão, o Centro Cultural de Araras também foi feito a partir da restauração da antiga Estação Ferroviária da cidade de Araras, São Paulo fundada no ano de 1877 e fechada na década de 90 do século XX. Por essa semelhança, este projeto foi escolhido para compor as referências projetuais do trabalho. O corpo de arquitetos era formado por André Dantas, André Luque, Fernando Botton e Renato Dala Marta, mais conhecidos como AUM Arquitetos. Esse grupo de arquitetura venceu o concurso da Prefeitura Municipal de Araras para realizar o projeto de restauro, mas além do desafio de voltar a dar funcionalidade a um edifício que estava abandonado há quase duas décadas como pode ser visto na **Figura 30**, também era um problema a implantação, a estação estava entre uma via pública e uma fábrica da Nestlé e essa em sua expansão acabou virando completamente as costas para a estação como pode ser visto na **Figura 31**.



Figura 30: O abandono da estação de araras

Fonte:UOL Disponível em

‹http://futebolararense.sites.uol.com.br/Cidade/Estacoes/araras.htm›

Acesso em 03/03/2012



Figura 31: Implantação próxima à Nestlé

Fonte: Ralph Mennucci Giesbrecht Disponível em

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/araras.htm>

Acesso em 02/06/2012

Este projeto teve início em 2003, e teve ajuda financeira da Nestlé que por estar muito próxima a um local tão degradado perdia valores em seu terreno também. A área total do terreno é 17.700 m², embora a área construída fosse 3.200 m². O projeto do centro cultural tinha como objetivo a recuperação das ruínas em que se encontrava o local e a construção de um anexo que serviria como biblioteca, o foco era atrair os jovens para aquele local.

O programa de necessidades contemplava uma administração, marquise, praça, sala de exposições, área de serviços, espelho d'água, biblioteca, estacionamento e um auditório onde estão a lanchonete, o foyer/café, o palco, e o espaço reservado para plateia, o depósito e a sala de projeção como pode ser analisado na planta baixa do auditório (**Figura 32**), além da preservação da plataforma existente da estação. Os espelhos d'água e a biblioteca não foram executados. Todos esses espaços podem ser vistos na **Figura 33.**

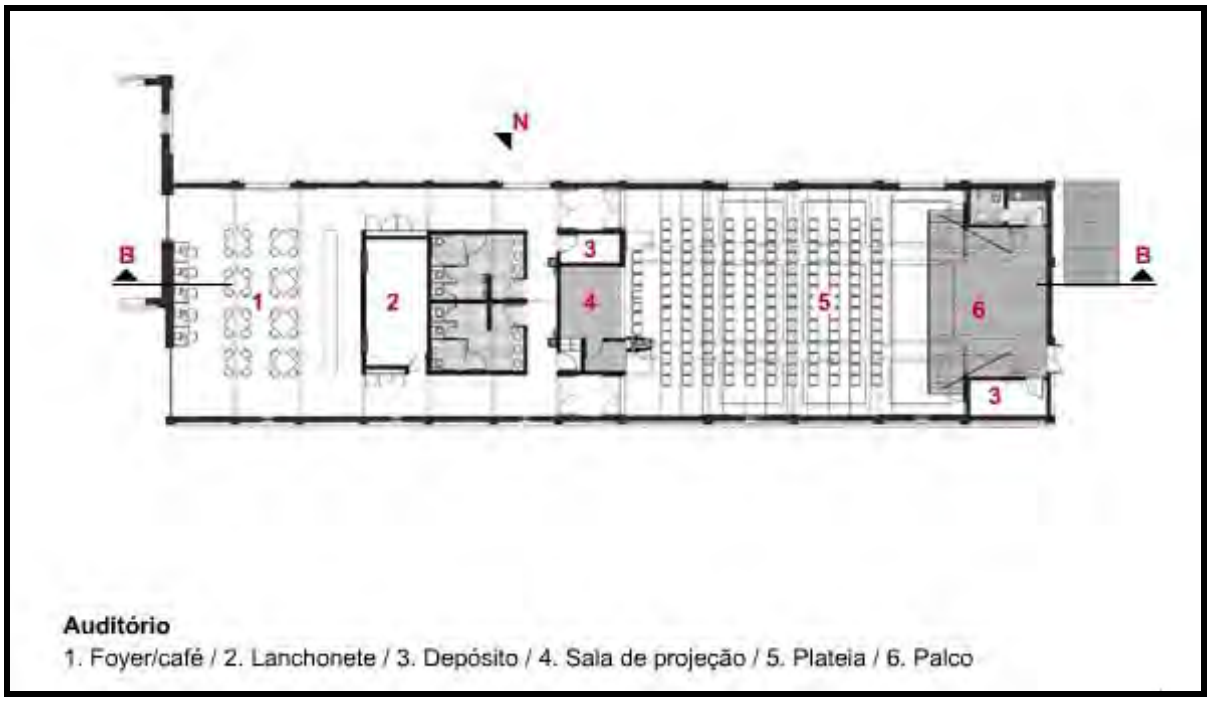


Figura 32: Planta do centro cultural de Araras

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 05/06/2012

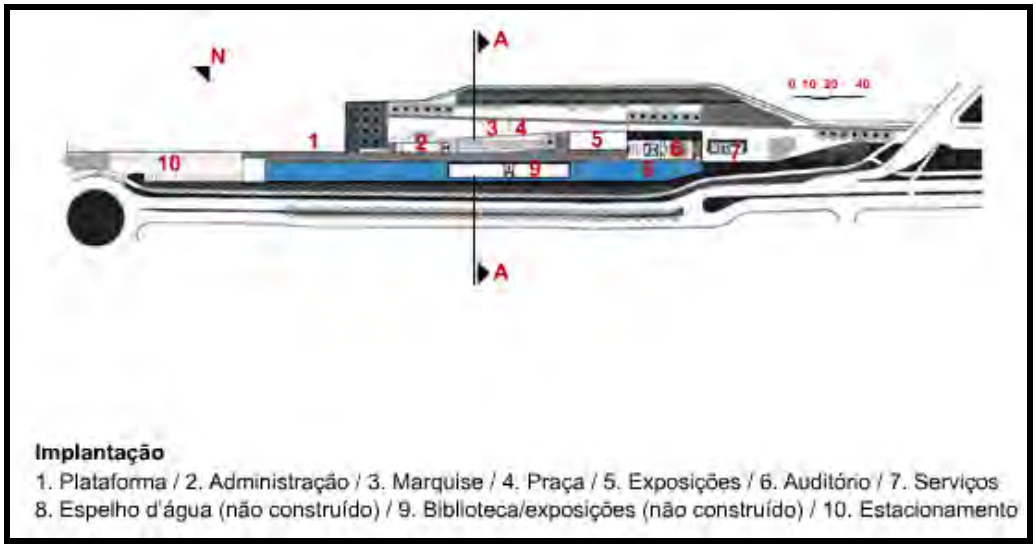


Figura 33: Implantação do centro cultural de Araras

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 05/06/2012

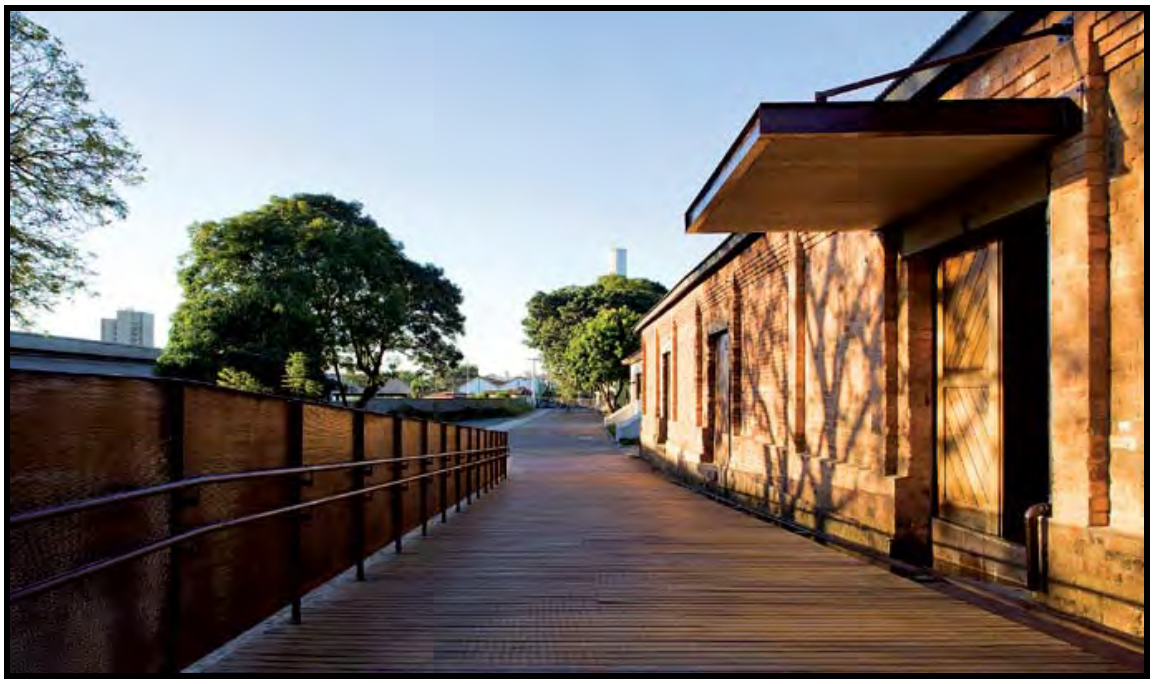


Figura 34: Área externa ao volume mantido

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 05/06/2012



Figura 35:Auditório

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 05/06/2012

O partido arquitetônico foi guiado pelo programa de necessidades dos edifícios a quem o projeto deveria conservar os volumes principais da construção, mas também adicionasse um novo volume que pudesse complementar o espaço que seria necessário para que as atividades do centro cultural acontecessem.



Figura 36: Detalhe da estrutura de cobertura do volume mantido

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso e 05/06/2012



Figura 37: Diferença de materiais entre os volumes

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 05/06/2012



Figura 38: Cobertura – laje impermeabilizada

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 05/06/2012



Figura 39:Cobertura da plataforma mantida

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 05/06/2012

4.2 Museu do Pão

A reforma, adaptação e ampliação do moinho de Ilópolis, uma cidade de cinco mil habitantes do Rio Grande do sul, começa com umas simples visita como relato o arquiteto Marcelo Ferraz (2005).

> A história começou com a Judith Cortesão. "Vocês precisam ir à Ilópolis ver os moinhos italianos", ela disse. "Você está no meio do mato e encontra aquelas coisas maravilhosas!" Isso foi há cinco anos. Muito depois, fui ao Sul e resolvi esticar até Ilópolis sem saber direito o que encontraria. Não imaginava jamais ver uma arquitetura tão forte de imigrantes italianos, de transição do século XIX para o XX. Fiquei fascinado. Eram cinco moinhos. Um deles estava para ser demolido, porque o moleiro havia morrido e a família queria vender o terreno. Um grupo se organizou, sem recursos mas com muito entusiasmo: Precisamos colocar os moinhos para funcionar novamente! Criar a rota dos moinhos e trazer gente para visita-los! Fazer a festa do pão!". Bem, conversamos com o prefeito e começamos a nos movimentar, a envolver mais e mais pessoas. Com os contatos aqui do escritório chegamos à Nestlé, que não só comprou o moinho e doou para a comunidade como está bancando uma escola de confeiteiros na cidade. O governo italiano, através do IILA (Instituto Ítalo-Latino-Americano), está patrocinando um curso de restauro de madeira fantástico, com professores vindos da Itália e alunos de diferentes idades e níveis de formação. Há gaúchos, paraguaios, um uruguaio, um boliviano. E o objeto de trabalho do curso é o próprio moinho! (Ferraz, 2005. 181p.)

Ferraz (2005) ainda completa que essas são as possibilidades da ação arquitetônica e quando a história ganha vida, a arquitetura acaba sendo uma pequena parte de tudo. Fanucci (2005) diz que são projetos como esse que faz eles se emocionarem, pois uma cidade com 4.500 habitantes agora produz fubá e vendem até mesmo em Porto Alegre

Ao complexo do Museu do Pão fazem parte três volumes principais, dois volumes novos que foram inseridos na restauração do edifício em 2007 e um volume datado de 1917. O complexo fica no centro da cidade de Ilópolis no Estado do Rio Grande do Sul. O complexo tem por objetivo atingir as mais variadas pessoas, pois tem um museu com pequenos artefatos relacionados a fabricação de pães pertencentes aos italianos do Vale do Taguari, um moinho que representa a história do local, um espaço reservado à oficina de fabricação dos pães e uma bodega onde pode se consumir o que foi preparado.



Figura 40: Vista para o Museu do pão

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em <http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html> Acesso em 08/06/2012



Figura 41: Vista para a elevação principal – diferenciação entre o novo e o pré-existente

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em <http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html> Acesso em 08/06/2012

> O patrimônio histórico costuma ser olhado como algo parado no tempo, como documento, mas se ele for visto também como instrumento, as coisas ficam muito mais interessantes. Como instrumento, você pode trazê-lo para os dias de hoje. É como um espelho que dissesse: "Isto aqui foi feito no século XVIII. É bom? Fantástico! Vamos toma-lo como um

parâmetro de qualidade?". Quando se lida com patrimônio, há uma luz que sempre fica acesa. Ela avisa: "Aqui, vá com calma! Pense bem, isso foi feito há cem anos, tem valor assim ou assado!". Mas você pensa também: " Eu não estou duzentos anos atrás, não uso taipa, estou construindo hoje". Esse diálogo com o passado é o mesmo diálogo que você precisa ter com seu vizinho, com a sua calçada, com a sua cidade, mesmo que não seja uma área tombada. O patrimônio é a cidade, e o respeito e a atenção a ele nos apontam momentos em que devemos "desaparecer"; ás vezes basta empurrar certas coisinhas, dar pequenos toques, que a arquitetura floresce.(Ferraz, 2005, 180p.)



Figura 42: Construção nova sob pilotis

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 08/06/2012



Figura 43: Uso de vidro e concreto aparente no novo volume

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 08/06/2012



Figura 44: Integração com a natureza

Fonte: ARCO Editorial Ltda Disponível em

<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/aum-arquitetos-centro-cultural-06-01-2010.html>

Acesso em 08/06/2012

4.3 SESC Pompéia

Para a evolução do embasamento teórico deste trabalho, foi selecionado o estudo de caso do Sesc Pompéia na cidade de São Paulo, uma obra da arquiteta ítalo-brasileira Achillina Bo mais conhecida como Lina Bo Bardi com a cooperação de André Vainer e Marcello Carvalho Ferraz. Esta obra é estudada até os dias de hoje por seu aspecto inovador em manter relações socioespaciais e memória convivendo juntos. Situado na Rua Clélia no Bairro Pompéia, o edifício antes de ser o SESC era uma fábrica de tambores com uma área de 16.573,00 m² terreno que com a restauração tornou-se 22.026,02 m² de área construída com capacidade de público em

torno de cinco mil pessoas diariamente. O programa inclui um teatro de 800 lugares, restaurante, choperia, sala de vídeo, oficinas de arte, laboratório fotográfico, piscina aquecida com deck solário, ginásio de esportes, quadras poliesportivas, salas de ginástica e dança, consultórios odontológicos, bar e lanchonete.



Figura 45: Antiga fábrica de tambores

Fonte: WIKIARQ Disponível em <http://wikiarq.com/projetos/85/sesc-pompeia-lina-bo-bardi>

Acesso em 17/06/2012

Marcelo Ferraz afirma que Lina é convidada por Renato Requixa e Gláucia Amaral, diretores do SESC naquele período, e estava eufórica pelo encaminhamento da ditadura militar que estava chegando ao fim e quis aplicar essas sensações no bairro Pompéia. Como a arquiteta mesmo diz o SESC – Pompéia se transformou numa experiência socialista abrindo para todos sem exceção ambientes atrativos para as pessoas. Por falar em atrativo até mesmo o nome foi pensado para que atraísse as pessoas e não

as oprimisse, o nome proposto era centro cultural desportivo, mas Lina dizia que quando se diz a palavra cultural as pessoas mais humildes se sentem excluídas por isso foi decidido por Centro de Lazer, centro por ser um local de prática de esportes e lazer por deixar aberto ao público que quisesse fazer diferentes atividades.

Este espaço contém a rua aberta e convidativa, teatro, restaurante público com mesas coletivas, espaço de exposições, sofás coletivos, etc, tudo que a autora do projeto queria era que o espaço tivesse uma arquitetura inclusiva e isso está refletido no que se tem hoje no SESC, pois a música, o teatro, o circo, as festas juninas, tudo isso faz com que o espaço seja freqüentado por diversas classes sociais e idades.

É muito importante do ponto de vista do projeto a continuação que a arquiteta faz com a rua, ela transforma esse espaço de circulação em uma rua, mas vale ressaltar que o carro foi excluído dessa "rua" para fortalecer a idéia de uma vida mais cidadã numa cidade como São Paulo.

> O Centro é como um verdadeiro oásis em maio à barbárie de desconforto urbano de nossa sofrida São Paulo. Quem não guarda uma boa lembrança do SESC Pompéia nestes 25 anos de densa existência na vida da Metrópole? Os shows de música, circo, festas juninas, festivais multiétnicos, exposições remarcáveis, ou o simples nada fazer dos encontros ao lado da água ou do fogo, nos sofás públicos... Parece que tudo de bom passou e continua passando por ali. É claro que a programação e a promoção sócio-cultural do SESC, em suas mais de 30 unidades no Estado de São Paulo, são os motores fundamentais. Mas, eu arriscaria dizer, compartilhando a opinião de um sem número de pessoas, que, na Pompéia, o sabor é especial. E por quê? (FERRAZ, M., 2008).

O projeto durou nove anos (1977 a 1986) para terminar, mas Marcelo Ferraz (2008) conta que Lina montou um escritório dentro da obra onde todo o dia se trabalhava lá, ele cita o envolvimento de Lina com os operários, os artistas e os engenheiros como uma amálgama, juntos e indissociáveis, uma obra que até no *modus operandi* foi diferenciada. Até mesmo as aberturas do edifício onde estão localizadas as quadras foram feitas pelos operários de forma livre porque Lina gostaria que eles sentissem a contribuição que estavam dando para aquele local.

> Quando chegamos ao conjunto para iniciar os trabalhos e instalar nosso escritório, o SESC já promovia atividades culturais e esportivas naquele espaço. (Essa é, aliás, uma pratica corrente da organização. Foi assim também no Belenzinho, no SESC Pinheiros e agora no SESC Paulista. Começaram a utilizar o espaço de forma improvisada, antes mesmo da reforma ou da construção definitiva do centro). Na Pompéia, encontramos várias equipes de futebol de salão, teatro armador feito com recursos mínimos, o baile da terceira idade, o churrasco aos sábados, o centro de escoteiros mirins e muita criança circulando por todo lado, como revoada de passarinhos. Lina, muito rapidamente, captou o lugar: "O que queremos é exatamente manter e amplificar aquilo que encontramos aqui, nada mais". (FERRAZ, M.,2008).

Lina faz com que o lugar seja convidativo para todas as pessoas, uma faz que o local se torne um lugar de miscigenação, com suas modificações ela não gostaria de expulsar as pessoas que já freqüentavam o local, ou o bairro e sim amplificar isso como ela mesmo diz. E a arquiteta Lina ainda completa "Assim, dediquei meu trabalho da Pompéia aos jovens, crianças, à terceira idade. "todos juntos".

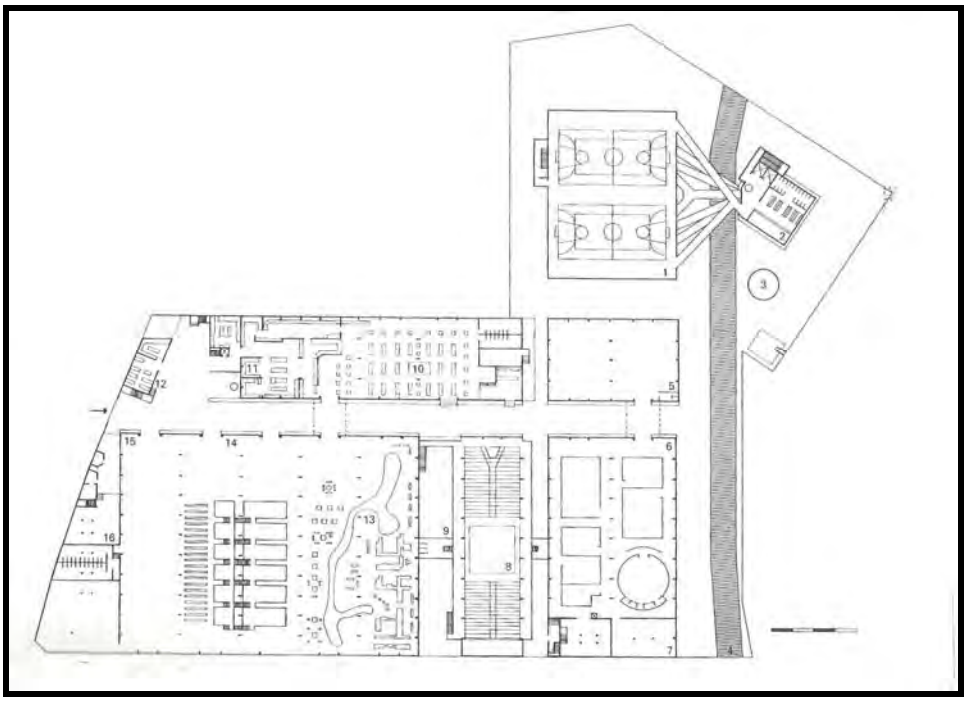


Figura 46: Planta do SESC

Fonte: Martins C. e Souza D. Disponível em

<http://teoriacritica13ufu.wordpress.com/>

Acesso em 17/06/2012



Figura 47: Contraste entre a memória e o moderno

Fonte: Método O futuro em construção Disponível em

<http://www.metodo.com.br/empreendimentos/99/SESC-Pompeia.aspx>

Acesso em 20/06/2012



Figura 48: Diferentes formas de apropriação do espaço.

Fonte: WIKIARQ Disponível em <http://wikiarq.com/projetos/85/sesc-pompeia-lina-bo-bardi>

Acesso em 17/06/2012



Figura 49: Instalações prediais aparentes.

Fonte: WIKIARQ Disponível em <http://wikiarq.com/projetos/85/sesc-pompeia-lina-bo-bardi>

Acesso em 17/06/2012



Figura 50: Mobiliário próprio.

Fonte: WIKIARQ Disponível em <http://wikiarq.com/projetos/85/sesc-pompeia-lina-bo-bardi>

Acesso em 17/06/2012

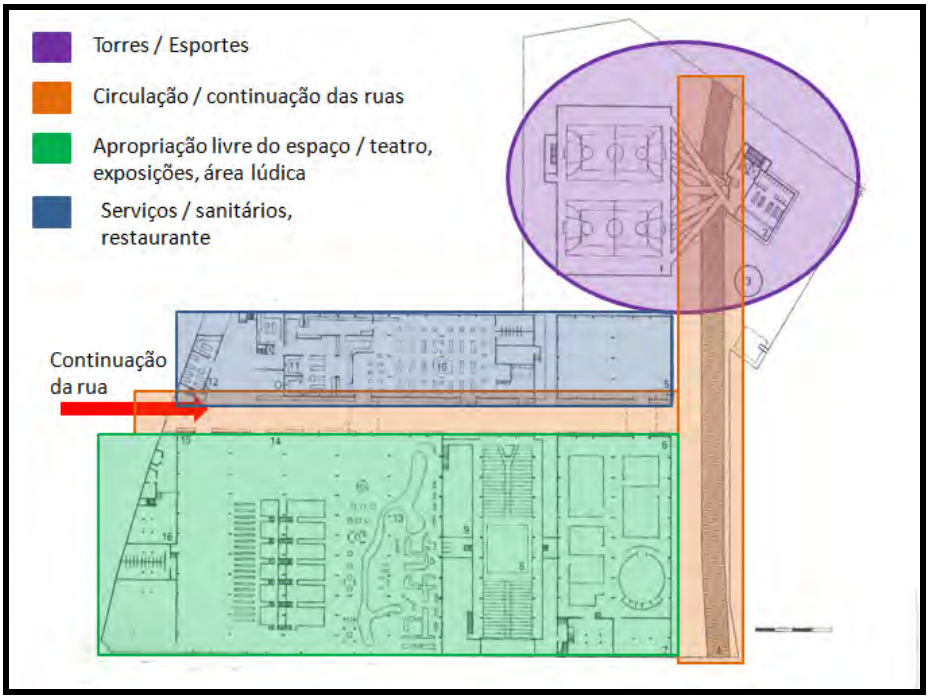


Figura 51: Planta baixa editada priorizando os setores

Fonte: Martins C. e Souza D. Disponível em <http://teoriacritica13ufu.wordpress.com/>

Acesso em 17/06/2012

Editado pela autora

A figura acima procura espacializar o Sesc, mas é valido lembrar que quando se está inserido neste ambiente não se tem uma setorização impositiva.

4.4 Restauração restaurante, França

Essa intervenção está situada no interior da França numa pequena cidade chamada Charroux. Esta cidade é muito antiga como pode ser comprovado pelo seu traçado extremamente irreular ilustrado na **Figura 52**.

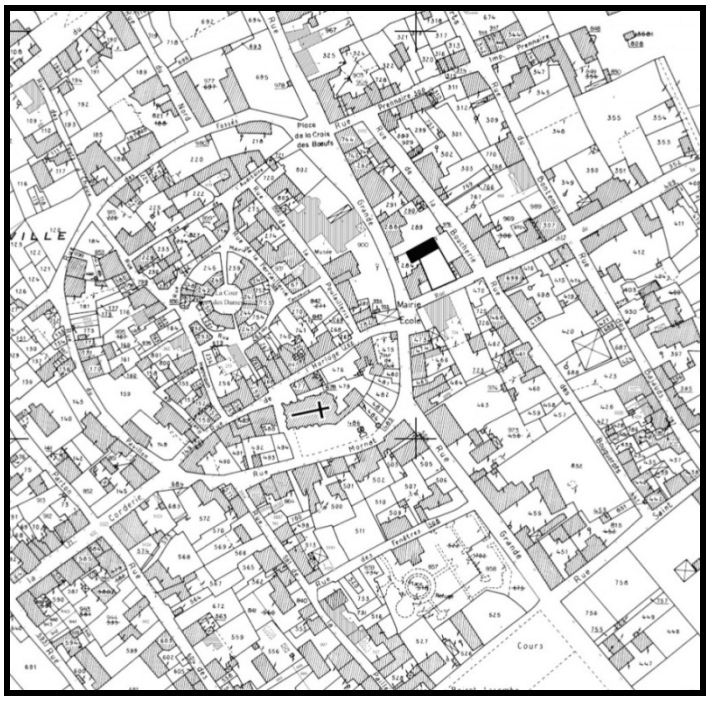


Figura 52: Localização do restaurante

Fonte: Jordana , Sebastian Disponível em <http://www.archdaily.com/232336/renovation-of-an-old-barn-comac/> Acesso em 21/06/2012

A restauração se deu em um celeiro da cidade, mas que fica próximo à área central, por isso a necessidade de restaurá-lo. Como se trata de um edifício muito antigo foi proposto que sua estrutura não foi mexida. Com a adoção de um programa simples, o edifício teve como finalidade um restaurante/café, essa tarefa não foi tão difícil de ser executada. O

arquiteto optou por criar "caixas de vidro" dentro do edifício totalmente independentes (**Figura 53**) para que o edifício não fosse tocado.

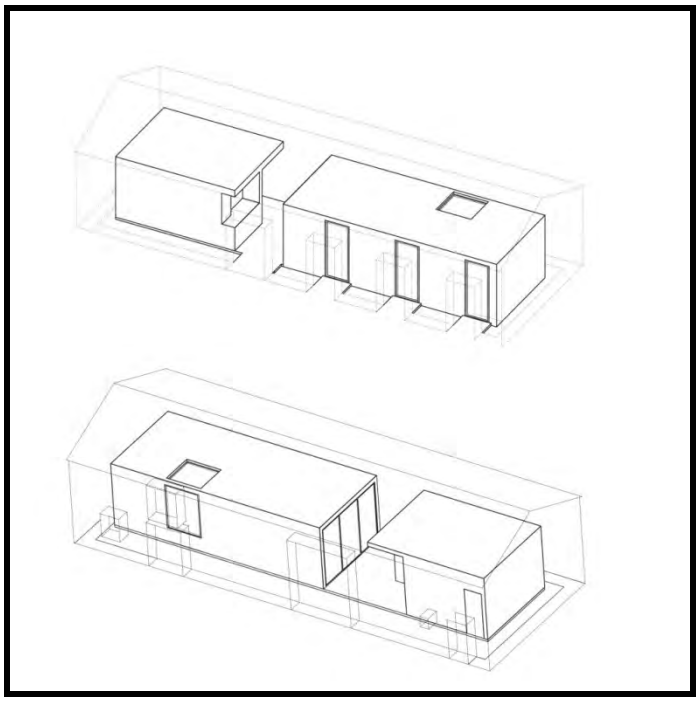


Figura 53: Esquematização do volume

Fonte: Jordana , Sebastian Disponível em

<http://www.archdaily.com/232336/renovation-of-an-old-barn-comac/>

Acesso em 21/06/2012



Figura 54: Vista da área externa

Fonte: Jordana , Sebastian Disponível em

<http://www.archdaily.com/232336/renovation-of-an-old-barn-comac/>

Acesso em 21/06/2012

O arquiteto buscou marcar muito bem sua intervenção diferenciando seus materiais dos pré-existentes. Mesmo quando ele usa madeira, ele a diferencia pelo seu tipo e assim não confunde com a madeira usada nas treliças de madeira. Para manter a permeabilidade visual, o projetista adotou vidro que também melhora o conforto luminoso. A permeabilidade visual também é garantida quando se preserva as várias aberturas dos dois lados da edificação pré-existente. Além desses componentes, mesas foram postas próximas ao edifício em um deck de madeira para que as pessoas quando fossem utilizar os serviços do restaurante possam contemplar a vista em torno da edificação.



Figura 55: Volume interno independente

Fonte: Jordana , Sebastian Disponível em

<http://www.archdaily.com/232336/renovation-of-an-old-barn-comac/>

Acesso em 21/06/2012

As condições de se projetar numa cidade como Charroux é completamente diferente, pois esta é uma cidade muito antiga e, portanto tem várias edificações mais antigas. Quando o arquiteto coloca a nova volumetria dentro do edifício pré-existente ele faz com que a intervenção na paisagem seja bem mais suave.

4.5 Considerações sobre as referências projetuais

A referência ajuda de uma forma geral no desenvolvimento do projeto, pois não tem como criar um projeto do nada, ou seja, deve haver uma bagagem projetual, a fim de absorver os acertos e não cometer os mesmo erros do projeto estudado. Por esse motivo os projetos escolhidos

foram bem específicos para esta intervenção, começando pelo Centro Cultural de Araras que segue o mesmo caminho pelo qual o projeto em questão deve seguir, inclusive o histórico e o programa, portanto é uma referência muito válida partindo do ponto que nesta também se criou um anexo para melhorar o fluxo no edifício.

O museu do pão é muito específico em seu programa, mas de uma forma geral foi muito bem solucionado visando preservar a história daquelas pessoas que tinham em alta consideração os moinhos. A intervenção se torna magnífica quando os arquitetos fazem um contraste entre a madeira do edifício pré-existente e o vidro e o concreto do novo volume, também há uma integração entre a natureza que torna o projeto ainda mais especial.

O projeto da Lina Bo Bardi, não se assemelha tanto com o projeto em questão, mas a arquiteta Lina faz mais do que um simples restauro, ela consegue manter relações invisíveis no local, as pessoas usam o espaço de diferentes maneiras e todo o tempo, essa é uma relação que deve exister no projeto que está sendo feito.

A referência projetual internacional se faz muito válida a partir do ponto que a estrutura construída é totalmente independente, pois o edifício não suportaria a retirada de paredes ou semelhantes. O mesmo ocorre no edifício em questão, pois este não pode sofrer mudanças radicais em sua estrutura,

5. Programa de necessidades

O programa de necessidades se baseia em atender a demanda da população mirandopolense juntamente com os estudos feitos a partir do programa de necessidades dos referencias adotados.

Secretária de cultura	A secretária da cultura serviria de base para este edifício para dar a ele maior importância e respeito. Além do mais, serviria para fomentar algumas atividades que acontecerão neste edifício.
Cinema/Auditório	O cinema/auditório contará com um suporte técnico para realizar conferências, apresentações além dos filmes gratuitos do cinema. A capacidade que parece compatível com a cidade é de 30 pessoas.
Espaço-memória	Este espaço servirá como um contador da história de Mirandópolis, guardando pertences de moradores antigos e buscando novos elementos importantes da história da cidade. O público-alvo deve ser as crianças para que as mesmas tenham um pouco de conhecimento sobre sua história.
Administração	A administração desse espaço deverá organizar os horários dos eventos e aulas e a reserva de salas para aulas e conferências. Também deve zelar para manutenção e conservação desse edifício.
Salas de aula	As salas de aula serão adaptáveis ao diversos públicos que as utilizarão. Entre as atividades realizadas estarão dança, *yoga*, lutas, *pilates*, entre outros.
Café	O café fará com que o edifício seja

	usado em diferentes horários, dando maior diversidade a ele e fazendo com que ele seja amplamente usado e assim conservado, como já foi dito neste trabalho.
Apoio técnico e serviços	Um espaço será designado para apoio técnico e serviços gerais.

6. Diretrizes de projeto

Tomando como base as referências estudas e o estudo preliminar da área a ser modificada, as diretrizes de projeto estariam ligadas às decisões mais gerais a serem tomadas. Desse modo vale ressaltar que a edificação da Estação Ferroviária de Mirandópolis será mantida totalmente, será remanejada somente as casas dos ferroviários que "encostaram" na parede da estação. Uma área de lazer e permanência será criada na área da praça que está localizada em frente à estação. O túnel será mantido, pois servirá como uma entrada para o centro cultural, já que um novo anexo será criado e o túnel subterrâneo desembocará dentro do mesmo.

Novas espécies de árvores serão colocadas, mas sempre haverá a busca por manter as que já estão alocadas. Um café será criado para dar movimentação tanto diurna quanto noturna. A fim de minimizar os problemas existentes no momento.

6.1 Memorial de partido

O conceito que norteia o projeto é a integração. A integração dos dois lados da cidade baseando-se que os trilhos criam uma cicatriz na implantação da mesma. Este projeto busca suavizar essa discrepância entre os lados com a qualificação dos fluxos existentes e criação de novos fluxos como pode ser visto no anexo da implantação.

A integração que também se faz importante neste projeto é a da Estação com o novo edifício, que possibilite uma leitura da paisagem por inteiro e não pareça uma simples inserção de uma edificação, e dos edifícios

(pré-existente e novo) com a área verde, para que as pessoas possam ter a ânsia de percorrer este complexo e assim usá-lo em toda sua excelência.

6.2 Reabilitação do edifício pré-existente

A edificação da Estação Ferroviária necessita de cuidados especiais já que sua construção data de 1936, partindo deste pressuposto as modificações na estrutura da edificação foram as mínimas possíveis. Como já foi citado as paredes externas da edificação tem 30 centímetros de espessura, uma das decisões de projeto tomada a partir da referência projetual da Estação Ferroviária de Araras foi a retirada do reboco e assim deixar a estrutura aparente mantendo somente o arcabouço entorno das aberturas.

No edifício da estação estarão a administração do Centro Cultural; uma sala multiuso voltada para aulas de dança, luta, ginástica, entre outras atividades; uma sala denominada espaço-memória que compartilharia com os moradores objetos de valor histórico para a cidade; um pequeno café que funcionaria no mesmo horário do Centro Cultural; banheiros adaptados e uma pequena biblioteca com mesas de estudo abertos à população.

Embasado no conceito, parte da cobertura foi retirada para criar passagens, sendo uma já existente, ou seja, uma linha de desejo, e outra nova seccionando o edifício. Como pode ser visto no anexo, a passagem pré-existente acontece em nível dando condições para que o pedestre acesse a linha férrea. Nesta passagem há um pequeno trecho onde existe um piso de ladrilho hidráulico original que será restaurado e mantido no edifício. A nova passagem exigirá que reforços sejam feitos na estrutura, mas não comprometerá a mesma. A nova passagem leva a uma passarela que chega a

um deck que pode ser utilizado de diversas formas, mas também pode ser utilizado somente como passagem.

As aberturas serão mantidas quase totalmente, somente a abertura da sala de multiuso será modificada e serão inseridas as portas do café. Algumas janelas serão modificadas a fim de melhorar a circulação de ar nas salas. As portas e janelas de abrir em madeira da antiga sala do chefe da estação serão totalmente mantidas. As janelas e portas serão na cor vermelha para dar mais unidade ao Centro Cultural e marcar esses elementos.

Um espelho d'água foi inserido em todo comprimento da Estação para melhorar o conforto térmico se levado em consideração que a cidade de Mirandópolis tem dias muito quentes. O acesso será feito sobre o espelho d'água a partir de rampas com declividade de 8%.

As coberturas menores anexadas à Estação terão estrutura em madeira e as telhas serão de cerâmica do tipo americana para que não gere tanto impacto na elevação da Estação.

6.3 Sala de exposição

Para resolver o problema de insegurança que era causado pelo túnel subterrâneo que dava acesso à estação, essa passagem subterrânea foi transformada em uma sala de exposição de arte. Sua largura passou de 1.80 metros para cinco metros. O interessante dessa sala de exposição é a arte ir se revelando conforme os patamares são alcançados.

Ao sair da sala de exposição, uma marquise com cobertura de vidro é revelada, pois a elevação mais interessante da estação esta ao lado desta

marquise. Esta marquise também serve de elo entre o edifício pré-existente e o novo edifício.

Um dos maiores problemas na passagem subterrânea era a falta de iluminação e ventilação para resolver este problema foram alocados dutos de ventilação e iluminação que permitirão que se tenha uma iluminação natural mesmo estando dentro da edificação subterrânea.

6.4 Novo edifício

O novo edifício será em concreto armado com dois pavimentos; no térreo está um pequeno cinema com capacidade para 30 pessoas; uma sala de artesanato; uma sala de aula de atividades plásticas com capacidade para nove alunos; banheiros e uma sala de apoio para locação de materiais e limpeza. No primeiro pavimento está a Secretaria Municipal de Cultura, com recepção, sala de reuniões, sala do coordenador e postos de trabalho. Este pavimento tem vistas privilegiadas para o complexo, por isso o uso do vidro nas elevações com menos insolação será uma constante.

A volumetria deste edifício é descontínua na parte das entradas para que as pessoas tivessem uma visão diferente de exterior/interior e também marcar as entradas do edifício, já que estas podem levar á usos diversos na edificação. As aberturas, assim como na edificação pré-existente, serão marcadas em vermelho para criar uma unidade entre os edifícios.

Para conter o problema de insolação, uma empena de concreto vazada foi colocada na elevação noroeste, voltada para a Avenida Rafael Pereira. A solução acaba sendo também estética tentando aguçar quem passa na Avenida principal a conhecer o edifício.

A cobertura deste edifício será em telha metálica, mas não aparece na elevação, pois será coberta pela platibanda.

6.5 Área verde

A área verde tem aproximadamente 1000 m², boa parte desta área encontra-se em desnível, portanto algumas soluções foram encontradas a fim de criar os fluxos a partir desta área. Os caminhos são distinguidos por sua forma: os orgânicos percorrem o complexo horizontalmente e os que cortam verticalmente são retilíneos.

Os caminhos retilíneos não são diretos, eles diversificam entre *decks*, escadas e passarelas de madeira possibilitando enquadramentos diferentes da cidade. Muitas vezes estes caminhos são acessados por passarelas retráteis de aço que passam por cima dos trilhos numa cota de um metro acima do mesmo, ou seja, na mesma cota da plataforma de embarque da estação. Estas passarelas foram colocadas para que o local a que elas dão acesso seja totalmente acessível. É necessário levar em consideração que o trem passa duas a três vezes ao dia, portanto as passarelas são mecanizadas, mas caso haja algum problema mecânico elas podem ser recolhidas manualmente.

Um dos locais onde estas passarelas dão acesso é um restaurante que fica em cima de um deck de madeira reforçado e tem estrutura de concreto armado. O restaurante se torna interessante para que o complexo seja utilizado mais assiduamente no período noturno.

Os decks serão em madeira tratada e os pilares serão misto, parte em madeira e parte em concreto para que a parte em madeira não tenha contato direto com o solo.

Ao longo do complexo estão distribuídos painéis de concreto para que as pessoas exponham sua arte da forma que melhor entenderem, fazendo destes uma extensão da sala de exposição. Também estão distribuídas ao longo do complexo pérgolas que farão um jogo de luz e sombra já que variam no tamanho e na altura como pode ser visto na **Figura 56**.



Figura 56: Pérgolas de madeira distribuídas ao longo do complexo

7. Considerações Finais

Ao passo que o conceito restauração é estudado podemos aprender de modos diferentes como fazê-la, nesta pequena monografia podemos distinguir alguns modos que numa escala arquitetônica poderia fazer com que um projeto triunfasse ou não tivesse êxito. Deste modo, a visão que se tem a partir deste estudo é que muito deve se levar em consideração para poder mudar algo em um edifício importante para a memória do lugar, ainda mais quando falamos de Mirandópolis que não tem nenhum outro elemento histórico além da Estação Ferroviária. O projeto da Lina Bo Bardi nos entusiasma do ponto de vista do enorme êxito que teve aquele centro de lazer como ela mesma diz apenas a amplificação de relações que já estavam ambientadas ali. Ao contrário, o que temos hoje são arquiteturas impositivas que não levam em consideração as relações socioespaciais e cotidianas das pessoas e acabam por se tornar áreas para ninguém e o objetivo deste projeto é justamente o oposto, pois Mirandópolis merece ter um centro de lazer, não como o de Lina, pois não teria os mesmos efeitos já que as relações que ocorrem nos espaços são diferentes, mas que tenha o mesmo intuito dela, de criar um ambiente convidativo, atrativo e principalmente para todos sem exclusão de gêneros, faixa etária ou etnia.

Portanto, embora este não seja a conclusão de um trabalho este se mostrou bem proveito por discorrer sobre questões que ainda eram um pouco obscuras e muito deve ser lido para se os próximos trabalhos tenham uma conclusão de modo devemos restaurar, conservar nossos patrimônios de um modo geral, mas principalmente na cidade de Mirandópolis qual é o restauro que mais se enquadra a uma cidade tão pequena e qual uso deverá conter tal local para que possa ser amplamente utilizado assim como o SESC – Pompéia. Todos as referências serão muito úteis para a elaboração final do

projeto para que o mesmo tenha seus acertos potencializados e seus erros minimizados.

8. Revisão Bibliográfica

BRANDI, C. **Teoria da restauração.** Tradução: Beatriz Mugayar Kuhl; Apresentação: Giovanni Carbonara; Revisão: Renata Maria Parreira Cordeiro. São Paulo: Ateliê Editorial, [2004]. 261p.

BOITO, C. **Os restauradores: conferência feita na exposição de Turim em 7 de junho de 1887**. Tradução: Paulo Mugayar Kuhl, Beatriz Mugayar Kuhl; Apresentação: Beatriz Mugayar Kuhl; Revisão: Renata Maria Pereira Cordeiro. São Paulo: Ateliê Editorial, [2008]. 63p.

FALLEIROS, A. Mirandópolis: sua evolução no século XX. Mato Grosso do Sul: Gráfica Dom Bosco, [2002]. 289p.

FERRAZ, M. **Numa velha fábrica de tambores. SESC-Pompéia comemora 25 anos.** Disponível em: ‹http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.093/1897› Acessado em: 27/11/2011.

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização:** problemas teóricos de restauro. São Paulo: Ateliê Editorial, [2008], 328p.

LEMOS, C. A. C. et al. **Patrimônio: atualizando o debate.** Organização: Victor Hugo Mori, Marise Campos de Souza, Rossano Lopes Bastos e Haroldo Gallo. São Paulo: 9ª SR IPHAN, [2006]. 239p.

LEMOS, C. A. C. **O que é patrimônio histórico.** São Paulo: Editora Brasiliense, [1981]. 115p.

RUSKIN, J. **A lâmpada da memória.** Tradução e apresentação: Maria Lucia Bressan Pinheiro; Revisão: Beatriz e Gladys Mugayar Kuhl. São Paulo: Ateliê Editorial, [2008]. 85p.

SETTI, J. B. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução.** Rio de Janeiro: Memória do Trem, [2008].176p.

VIOLLET-LE-DUC, E. E. **Restauração.** Tradução e apresentação: Beatriz Mugayar Kuhl; Revisão: Maria Lucia Bressan Pinheiro. São Paulo: Ateliê Editorial, [2006]. 70p.

9. Bibliografia

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. **História da ferrovia.** < Disponível em: http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm. > Acessado em 01/11/2011.

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Patrimônio Histórico: Como e por que preservar.** Grupo de trabalho patrimônio histórico e arquitetônico, [2008]. 34p.

DVORÁK, M. **Catecismo da preservação de monumentos**. Tradução: Valéria Alves Esteves Lima; Apresentação: Valéria Alves Esteves Lima, Jens Baumgarten, Beatriz Mugayar Kuhl. São Paulo: Ateliê Editorial, [2008]. 124p.

GIESBRECHT, R. M. **Estações ferroviárias do Brasil. <** Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/lavinia.htm >. Acessado em: 02/11/2011.

MOREIRA, M. F. S. **Ferroviários, trabalho e poder.** São Paulo: Editora UNESP, [2008]. 189p.

RESLER, D. **Borboletas.**< Disponível em: http://dinhoresler.blogspot.com/ > Acessado em 01/11/2011.

SEGNINI, L. R. P. **Ferrovia e Ferroviários.** São Paulo: Editora Autores Associados: Cortez, [1982]. 103p.

TRANSPORTE ferroviário. < Disponível em: http://www.webartigos.com/artigos/transporte-ferroviario/2194/ > Acessado em: 01/11/2011.

SESC – Pompéia – Lina Bo Bardi. Disponível em: <http://wikiarq.com/projetos/85/sesc-pompeia-lina-bo-bardi/ > Acessado em: 28/11/2011.

MARTIN, C. SOUZA, D. **Ensaios fragmentados.** Disponível em: < http://ensaiosfragmentados.blogspot.com/2011/11/grandes-obras-sesc-pompeia-lina-bo.html > Acessado em: 28/11/2011.

KUHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação.** São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, [1998]. 436p.

ROCHA, P. M. **Paulo Mendes da Rocha.** Organização: Rosa Artigas. São Paulo: Cosac & Naify, [2002]. 240p.

VARGAS, H. C. CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos estratégias e resultados.** São Paulo: Manole, [2006].