



REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ADAMANTINA-SP

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

AVITER BORDINHON RIBEIRA

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Faculdade de Ciências e Tecnologia
Campus de Presidente Prudente



AVITER BORDINHON RIBEIRA

REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ADAMANTINA-SP

Trabalho Final de Graduação II, apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente – FCT UNESP.

Orientador: Prof.^a Dr. Hélio Hirao

Presidente Prudente

2016

AGRADECIMENTOS

À Deus por sempre ouvir as minhas orações.

Aos meus pais, Jair e Adalgisa, e à minha irmã, Maiara, que sempre apoiaram e incentivaram as minhas escolhas.

Ao meu orientador de TFG, Hélio Hirao, que me auxiliou no desenvolvimento deste trabalho e também pela oportunidade de ter realizado projeto de iniciação científica.

Aos meus professores que contribuíram para a minha formação acadêmica.

Aos amigos prudentinos pela amizade durante os 5 anos de graduação, os quais vou levar para a vida toda.

Ao MEJ e à Empresa Júnior de Arquitetura e Urbanismo, Ópera Krios, a qual fui Diretor Presidente na Gestão 2014/2015 pelo aprendizado que obtive durante os 4 anos em que fui membro.

DEDICATÓRIA

Dedico às pessoas que sempre acreditaram em mim, em especial à minha Mãe, ao meu Pai e à minha Irmã.

RESUMO

A pesquisa buscou compreender a evolução urbana de Adamantina-SP através do prolongamento da ferrovia a qual proporcionou desenvolvimento econômico para a região da Alta Paulista por meio da expansão cafeeira. A companhia férrea não trouxe apenas os trilhos, mas também foi a responsável pelo desenvolvimento urbano, através de um planejamento de traçado de ruas e quadras. Das edificações de um complexo ferroviário, que até na década de 1990 ainda funcionavam, o pouco que ainda restou encontra-se praticamente abandonada e este trabalho visa estudar este patrimônio ferroviário industrial, o Armazém (ou barracão) da FEPASA (Ferrovia Paulista SA), inserido num contexto urbano degradado dentro do perímetro da faixa de domínio da malha ferroviária a qual configura um vazio urbano. Por muitos anos o armazém da FEPASA funcionou como um local de estocagem da produção agrícola da região antes de ser escoada e transportada, no entanto, a partir da década de 1990 a desativação do transporte ferroviário no Brasil gerou o abandono e, conseqüentemente, a mudança de funcionalidade dos edifícios ferroviários, e em Adamantina não foi diferente. Por um longo tempo o galpão ficou à mercê das intempéries, degradando sua estrutura física juntamente com a paisagem do seu entorno. Recentemente o galpão está subutilizado visto que a Prefeitura tem cedido inadequadamente o local para microempresas, onde funcionam oficinas e serviços. A proposta busca apresentar diretrizes para um projeto de requalificação do patrimônio ferroviário com o objetivo de destinar um novo uso para o edifício e para o entorno juntamente com diretrizes para a elaboração de espaços públicos que ofereçam lazer, cultura e esporte para tornar o vazio urbano um espaço agradável, atrativo e de convivência.

Palavras-chave: Adamantina; Patrimônio; Armazém da FEPASA; requalificação; espaços públicos

ABSTRACT

The research aims to understand the urban evolution of Adamantina-SP through the extension of the railway which brought economic development to the region called Alta Paulista through the coffee expansion. The railway company was also responsible for urban development with a street route planning and blocks. There was a complex buildings of a railway, which until the 90s were still working, but now is practically abandoned and this monograph aims to study this industrial railroad heritage, the shed of FEPASA (Ferrovia Paulista SA) is located in a dilapidated urban setting into the perimeter of the railway which sets up an urban void. For many years the FEPASA's shed worked as a local storage of agricultural production in the region before being transported, however, from the 90s disabling the railway in Brazil led to the abandonment and hence the change functionality of railway buildings, and Adamantina was no different. For a long time the shed was at the mercy of the weather, degrading its physical structure along with the landscape of its surroundings. Recently the shed is underused as the City Hall has improperly ceded the place for micro-enterprises, which operate by services. The proposal aims to present guidelines for upgrading project of the railway heritage in order to allocate a new use for the building and for the environment along with guidelines for the preparation of public spaces that provide leisure, culture and sports to make the urban empty one pleasant, attractive and with vitality.

Keywords: Adamantina; Heritage; FEPASA's shed; requalification; public spaces

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 METODOLOGIA E OBJETIVOS	11
1.2 JUSTIFICATIVA	13
2 APRESENTAÇÃO	17
2.1 ATRIBUIÇÃO DE VALOR E MEMÓRIA AO PATRIMÔNIO HISTÓRICO	17
2.2 REQUALIFICAÇÃO, REABILITAÇÃO, RESTAURAÇÃO E RECUPERAÇÃO	18
2.3 TEORIAS DO RESTAURO.....	19
2.4 O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E INDUSTRIAL	20
2.6 ESPAÇOS PÚBLICOS.....	24
3 RECORTE ESPACIAL.....	29
3.1 ADAMANTINA-SP, LOCALIZAÇÃO E FORMAÇÃO HISTÓRICA	29
3.2 LEITURA E DIAGNÓSTICO DA CIDADE	33
4 OBJETO DE ESTUDO E ÁREA DE INTERVENÇÃO	45
5 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS.....	65
6 O PROJETO	71
6.1 REFERÊNCIAS PROJETUAIS.....	71
6.1.1 <i>Centro Cultural de Araras-SP</i>	71
6.1.2 <i>Conjunto K.K.K.K</i>	76
6.1.3 <i>Parque da Juventude</i>	81
6.1.4 <i>Tabela Comparativa das referências projetuais</i>	85
6.2 DIRETRIZES PROJETUAIS	86
6.3 A INTERVENÇÃO.....	89
REFERÊNCIAS.....	98

1

INTRODUÇÃO

1 INTRODUÇÃO

1.1 Metodologia e objetivos

O presente TFG (Trabalho Final de Graduação) aborda a cidade de Adamantina-SP, localizada a oeste do Estado de São Paulo) e a relação de seu leito férreo, atualmente abandonado, com o surgimento, o crescimento e o desenvolvimento do núcleo urbano. Concomitantemente, o trabalho tem seu foco voltado para a análise da falta de espaços públicos destinados ao lazer, à cultura e ao esporte no município.

A metodologia do trabalho fundamenta-se, principalmente, em visitas *in loco* que originaram todos os levantamentos necessários para a análise do local, entre eles o uso e ocupação do solo, os caminhos que demarcam as travessias de pedestres sobre a área analisada, o levantamento topográfico, as percepções ambientais, os levantamentos fotográficos e os fluxos referentes ao tráfego viário e de pedestres. Além das análises presenciais, foi de extrema importância obter as bases cartográficas do município que

serviram de embasamento para a confecção dos mapas contidos neste trabalho de graduação.

A falta de referenciais bibliográficos que abordem as questões de surgimento e desenvolvimento urbano do município foi um fator preponderante que resultou na procura de um historiador local, doutor pela UNESP, indicando-me sua própria dissertação de mestrado utilizada aqui como principal referencial histórico. Mais adiante houve a necessidade de realizar questionários com a população através da plataforma do Google Forms cujas amostragens foram muito importantes para o desenvolvimento das diretrizes projetuais.

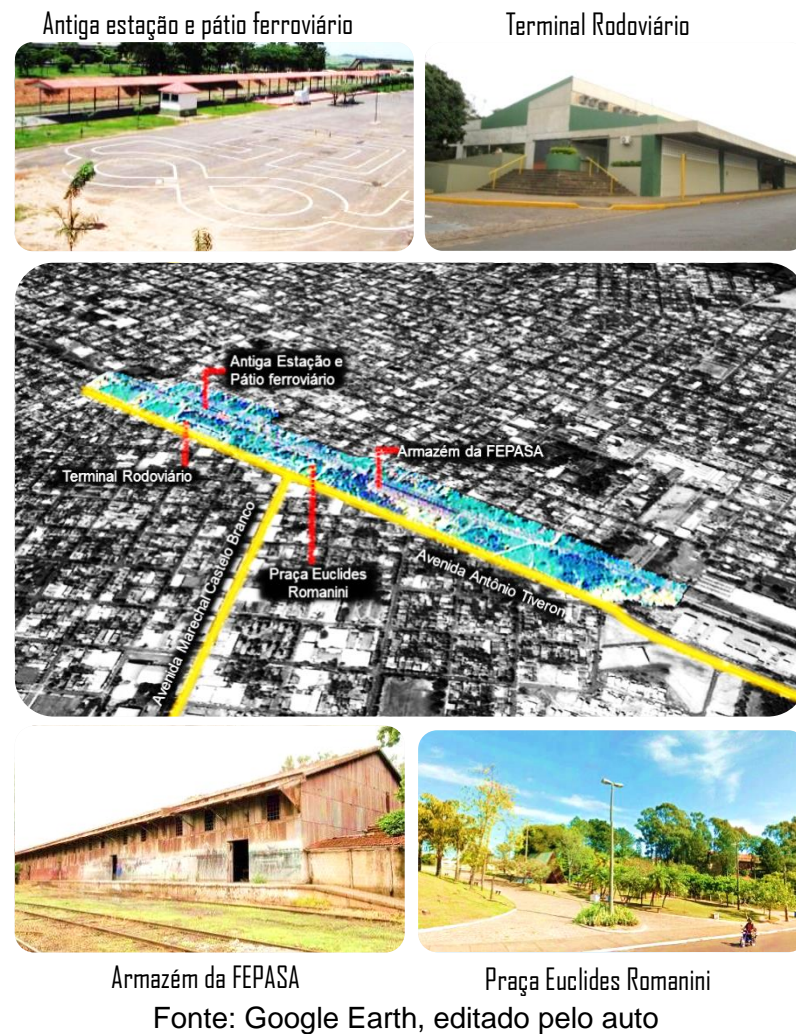
O resultado dos questionários realizados aos cidadãos mostrou que a população sente falta, principalmente, de espaços de lazer e cultura no município, desta forma, as propostas a serem apresentadas pretendem criar espaços públicos que contemplem áreas de lazer, práticas esportivas e espaços destinados ao incentivo e promoção de cultura atendendo a população de modo geral e não apenas a população do entorno imediato, desta forma, a diversidade de usos gera a vitalidade do espaço.

A presença de vazios urbanos juntamente com a presença de um grande armazém ferroviário ao longo da área de estudo apresenta uma proposta inevitável: a requalificação deste vazio urbano somado ao patrimônio ferroviário degradado. Lemos (1981) afirma que um objeto histórico possui dependências e entrelaçamentos no local onde está inserido e não pode ser entendido como um fragmento. Portanto, há a necessidade de incorporar todo o entorno através de um projeto de requalificação urbana juntamente com a requalificação do objeto histórico. A área de estudo pode ser observada através da figura 1.

O processo de degradação do entorno do armazém e da área que compreende a faixa de domínio da ferrovia será freado somente quando a localidade deixar de ser subutilizada. Portanto, pretende-se intervir neste espaço a fim de conceder novos usos, novos fluxos e concomitantemente dar vitalidade ao lugar. A intervenção no edifício do antigo Armazém da FEPASA tem por finalidade a manutenção de um suporte material da história, ou seja, busca-se preservar àquilo que um dia foi importante para o desenvolvimento local. Segundo Rodrigues e Machado (2010), sabe-se que a memória é um instrumento fundamental para difusão de valores e significados

os quais abarcam a construção de uma identidade social e local.

Figura 1: Área de Estudo



As diretrizes propostas também buscam a ligação entre os lados da cidade separados pela linha férrea, bem como promover a integração da Praça Euclides Romanini unindo-a funcionalmente com o restante da área a ser trabalhada em projeto. A união entre o antigo, o existente e o novo a ser projetado juntamente com a proposta de oferecer cultura, lazer e esporte ao longo de uma área que se encontra subutilizada devem, portanto, contribuir para a estruturação da identidade desse novo espaço, além de promover uma melhoria urbana e conseqüentemente influenciar na qualidade de vida das pessoas que fazem uso do local.

Em termos mais claros, almeja-se que o Armazém (ou galpão) da FEPASA juntamente com seu entorno se transforme em um espaço multiuso que proporcione diferentes funções ao longo de sua extensão de modo a dar vitalidade ao espaço. Dentre os usos propostos para a área estão: uma área fechada para exposições permanentes e itinerantes, um auditório para dar suporte a atividades artísticas e culturais, setores de contemplação e permanência, áreas de caminhada e prática de esportes. Os trilhos existentes, por sua vez, não serão removidos e farão parte integrante do projeto, abandonando o caráter de obstáculo intransponível que exerce para

proporcionar uma melhor fluidez e facilitar a travessia de pedestres e veículos de um lado a outro da cidade.

1.2 Justificativa

O surgimento e o desenvolvimento do município de Adamantina se deve à CIA Paulista de Estradas de Ferro, desta forma, o complexo ferroviário da cidade é parte integrante de sua história, e atualmente encontra-se abandonado e subutilizado cujos trilhos se escondem em meio à alta vegetação. Não se trata apenas de barras de aço e dormentes abandonados, mas de todo um conjunto que se insere dentro de uma faixa *non aedificandi* pertencente à União, trata-se daquilo que ainda resta da estação ferroviária, das plataformas, dos trilhos, das passarelas e, principalmente, do barracão da FEPASA que, embora esteja subutilizado e degradado, ainda sobrevive por completo.

Embora não exista atribuição de valor arquitetônico, o valor histórico do local deve ser preservado, logo, é necessária a reinserção dessa paisagem histórica no contexto urbano e atual da cidade. Como já foi dito no item anterior, a memória é um instrumento fundamental capaz de difundir valores e

significados os quais abarcam a construção de uma identidade social e local, tendo como suporte o patrimônio histórico.

A inserção do Patrimônio em um novo contexto requer novos usos e novas atribuições que segundo Riegl seriam os novos valores a serem estabelecidos e estes atrairiam usuários ao local. No entanto, oferecer somente novos valores não garante que o patrimônio incorpore vitalidade, é necessário mais do que isso, é preciso criar novos fluxos, garantir acessibilidade, valorizar acessos e criar um plano de necessidades que esteja de acordo com à demanda da cidade. É neste contexto que se justifica a criação de espaços de exposições permanentes e itinerantes assemelhando-se a um museu municipal, pois, a cidade não possui algo do tipo, e a elaboração de um projeto de um auditório, já que a cidade possui, atualmente, apenas um anfiteatro inadequado junto com o edifício da biblioteca. Por sua vez, estes novos usos se amarram juntamente com o projeto do parque linear sobre a linha férrea, fortalecendo os laços da pré-existência com as intervenções contemporâneas, convidando os cidadãos a vivenciar o espaço redesenhado.

2

APRESENTAÇÃO

2 APRESENTAÇÃO

2.1 Atribuição de Valor e Memória ao Patrimônio Histórico

Rodrigues e Machado (2010) argumenta que o cotidiano contemporâneo tem afastado cada vez mais as pessoas da vivência de suas tradições e costumes, fazendo com que a memória deixe de ser encontrada no próprio tecido social, desta forma, há a necessidade de guardá-las em lugares especiais para serem preservadas.

Estes lugares responsáveis pela transferência da memória podem ser denominados como lugares de memória que segundo Dodebei (2006) estes locais, inicialmente, eram separados em museus, bibliotecas e arquivos. A partir da década de 1950 estes locais deram origem a centros de memória e casas de cultura.

“todas essas casas passam a ser ‘casas de patrimônios’ quer dizer, um pouco museus, um pouco arquivos, um pouco bibliotecas, um pouco espaços de lazer e encontros presenciais.” (DODEBEI, 2006, p.02)

Atualmente, passamos por um período de pulsão documental de que tudo deve ser preservado e guardado, ou seja, é a voga da memória. Ao mesmo tempo em que a sociedade vive alguns extremos antagônicos em destruir ou preservar. Esse antagonismo é argumentado por Paoli (1992) na qual essa sociedade tem uma noção de história completamente abstrata, pois, nestas condições, a memória não é uma forma de conhecimento, não se produz como referência com a qual se pode refletir sobre a experiência social.

“quando se fala em patrimônio histórico pensa-se quase sempre em uma imagem congelada do passado. Um passado paralisado em museus (...) cuja função social parece suspeita.” (PAOLI, 1992, p.25)

Portanto, a memória a ser preservada deve guardar um significado, mesmo que simples, pois, a hiperinformação produz a desinformação. “A memória é o mecanismo principal para a construção da identidade social e local” (RODRIGUES; MACHADO, 2010, p. 23).

Alöis Riegl (1999) descreve que é preciso conservar para sempre um monumento para que fique viva na consciência das

gerações futuras a lembrança de um passado. Além disso, Riegl atribui valores ao monumento tais como: valores de rememoração os quais englobam os valores de antiguidade, histórico e de rememoração intencional e os valores de contemporaneidade que são os valores de uso e arte.

Para este Trabalho Final de Graduação não é necessário estudar um a um os valores propostos por Riegl, somente àquele que compete ao objeto de estudo tal como o valor de antiguidade.

O valor de antiguidade é aquele em que ao olhar para a obra nota-se instantaneamente seu valor de anciedade devido à fácil identificação do monumento antigo em contrapartida com as coisas contemporâneas, ou seja, seu valor de anciedade é apresentada pela diferenciação das massas, dos contrastes, e da arquitetura entre o antigo e o moderno. A contemplação de um monumento histórico não termina apenas na observação de seus aspectos arquitetônicos e externos, mas contempla o conhecimento das técnicas construtivas, estilo, época de sua construção, materiais, entre outros.

2.2 Requalificação, Reabilitação, Restauração e Recuperação

O uso recorrente destas quatro ações voltadas à preservação do patrimônio pode ocasionar uma certa confusão. Alguns autores não citam estas ações da forma como serão agrupadas aqui, além disso, a terminologia das palavras pode sofrer alterações internacionalmente.

- **Restauração:** este conceito utiliza a ideia de reprodução das condições da obra, exatamente como se apresentavam antes das alterações;
- **Recuperação:** é o retorno do monumento modificado a uma condição de equilíbrio compatível antes de sofrer as alterações. Não se exige que a obra seja devolvida exatamente como era, porém, é desejável algo próximo;
- **Reabilitação:** é a execução de um projeto que privilegie uma forma de uso compatível, reaproveitando o monumento para outra atividade distinta da anterior.
- **Requalificação:** soma-se o significado do termo Reabilitação juntamente com o objetivo de transformar

sítios históricos considerados “degradados” em áreas de entretenimento e lazer. (LOPES)

2.3 Teorias do restauro

Todo projeto de intervenção arquitetônica que tem como objetivo intervir em um bem patrimonial inserido em um contexto cultural e histórico deve respeitar critérios e conceitos estabelecidos internacionalmente acerca da preservação e restauração. Tais estudos englobam as teorias da restauração e as Cartas Patrimoniais que estabelecem parâmetros e diretrizes nas ações projetuais sobre preexistências.

Um dos primeiros teóricos do restauro, Viollet Le Duc, tem a intenção de refazer uma obra incompleta, ou restaurá-la à sua forma antiga ideal. O arquiteto deveria situar-se no lugar do arquiteto primitivo através de dados concretos e não em hipóteses, no entanto, este princípio pode ser uma falsificação, pois o resultado final poderia causar perdas. O pensamento contrário ao de Viollet é o restauro romântico, este propunha um ideal de respeito absoluto pela edificação, visando à preservação de sua matéria original e tratava as modificações e ampliações posteriores como ações que deveriam ser

conservadas. John Ruskin e Willian Morris eram os principais teóricos a seguirem esses ideais (KÜHL, 1998).

John Ruskin é na verdade um teórico do anti-restauro, pois, para ele, a tentativa de restaurar e intervir em um monumento provoca a morte do edifício. O monumento, por sua vez, deve manter a história impregnada em si mesmo e quando as adições ou renovações não puderem ser evitadas, seria necessário diferenciá-las da matéria original (KÜHL, 1998).

Camilo Boito, conhecido como pioneiro do restauro científico, atenta para o mínimo de intervenção possível, ou seja, qualquer adição ou modificação do conceito original deveriam ser descartadas, entretanto, seria possível adicioná-las quando houvesse necessidade, por exemplo as medidas de consolidação poderiam ser adicionadas, desde que fossem notoriamente diferenciáveis da obra antiga. Por outro lado, Cesare Brandi diz que nenhum monumento deve ser restaurado a fim de se alcançar o seu “estado original”, pois, conhecendo-o já em estado de deterioração, não é possível saber como era a originalidade de fato. Assim, deve-se respeitar a matéria da obra de arte sem cometer um falso artístico ou um falso-histórico.

Segundo a Carta de Veneza, 1964, dentre as diferentes formas de preservar o patrimônio estão a “conservação” e a “restauração” que se diferenciam, respectivamente, por um ser a manutenção através da destinação a uma função útil para a sociedade sem modificações, o outro tem como objetivo revelar valores estéticos e históricos fundamentados no respeito ao material original.

A Carta Italiana de Restauro de 1972 define os conceitos de “salvuarda” e de “restauração”, dizendo que o primeiro se trata de qualquer medida de conservação que não implique intervenção direta sobre a obra e que o segundo implica em manter a obra em funcionamento facilitando sua leitura arquitetônica e histórica. Além disso, as adições realizadas num objeto histórico não deveriam ser removidas, ou seja, o monumento deveria carregar em si todos os vestígios temporais.

A Carta de Burra de 1980 retoma o termo “conservação” completando que este tem como interesse preservar as características de uma significação cultural e que pode ou não implicar “restauração, preservação e manutenção”. Sobre a “manutenção” esta Carta diz se tratar da proteção contínua do

conteúdo e do entorno de um bem e que a preservação é a manutenção que desacelera a degradação.

Para a teoria do restauro crítico a ideia de restaurar vai além de uma intervenção não somente pela sua beleza e imagem, mas é preciso para garantir-lhe funcionalidade. Ou seja, sua preservação se relaciona ao seu valor juntamente com seu significado e não apenas à sua materialidade. Defende-se a preservação de parte da obra, pois, há a necessidade de realizar modificações para que a edificação histórica abrigue novos usos e se estabeleça num contexto contemporâneo.

A ótica a ser apresentada para o desenvolvimento do Trabalho Final de Graduação está correlacionada ao restauro crítico, logo, será apresentada ao patrimônio ferroviário e industrial uma nova destinação agregada às intervenções que serão nitidamente marcadas como ações contemporâneas no projeto.

2.4 O Patrimônio Ferroviário e Industrial

Kuhl (1998) argumenta que a partir de 1860, a compreensão de patrimônio passou a incorporar não apenas monumentos, assim, pode-se considerar o patrimônio ferroviário e industrial

como um patrimônio histórico cultural. Estes edifícios de caráter ferroviário e industrial possuem uma maior relevância histórica do que estética, no entanto, Kuhl (1998) afirma que por mais que os aspectos históricos tenham sido a principal causa para considerá-lo como patrimônio, uma construção não pode ser meramente tratada como um documento, pois esta se insere em um ambiente e constitui uma configuração estética.

Os teóricos do restauro estudavam e tentavam compreender e organizar as relações do antigo *versus* novo, ou seja, compreender as relações da cidade antiga com a moderna era algo desafiador devido às inúmeras especificidades morfológicas de cada núcleo urbano.

Kuhl (2013) destaca que o tecido urbano antigo tratado como patrimônio urbano possui “um valor de uso”, além da função considerada “museal”. Além disso, o patrimônio industrial não deve ser visto de maneira independente do ambiente em que está inserido. Desta forma, como ressalta Kuhl:

“Passou-se, deste modo, a dar atenção não apenas às obras de arte”, mas (...) às expressões que constituem testemunhos materiais portadores de valores significativos da operosidade humana e que possuem, essencialmente, interesse histórico, memorial

e simbólico; uma vez reconhecidas como tal, são de interesse para a preservação, caso de muitos bens vinculados ao processo de industrialização.” (KÜHL, 2009, p.117)

Os edifícios ferroviários e industriais, muitas vezes, são suportes materiais da memória histórica, com características arquitetônicas singulares e sem adornos, no entanto, um bem cultural pode ter inúmeros valores, como ressalta a Carta de Burra, 1979: a significância cultural está associada aos valores históricos, científicos, sociais e estéticos.

Os monumentos ferroviários no Brasil têm um caráter misto, geralmente com paredes em alvenaria e cobertura metálica, e segundo Kuhl (1998) o primeiro tipo de edifício pré-fabricado, totalmente de ferro, são alguns mercados públicos, como o de Recife, por exemplo.

A cultura do café proporcionou o desenvolvimento econômico no país, e isto resultou na intensa construção de ferrovias e florescimento da arquitetura de ferro no Estado de São Paulo, multiplicando-se o uso de estruturas metálicas nos mais diversos tipos de edificação: estações de trem, depósitos e oficinas para a ferrovia, edifícios comerciais, institucionais e industriais (KÜHL, 1998).

Em Adamantina observa-se a presença de edificações metálicas no eixo ferroviário, entre elas: o armazém da FEPASA (objeto de estudo da pesquisa) totalmente construído em estrutura metálica desde pilares em perfil “I”, treliças até vedações laterais e cobertura. Há ainda a estrutura metálica da cobertura da plataforma de embarque da antiga estação ferroviária.

O armazém, construído na década de 1950, já completou 60 anos, tempo suficiente para considerá-lo patrimônio segundo a teoria de Riegl apresentada por Kühl (2009) na qual só terá interesse para tutela após sessenta anos o que considera como distanciamento crítico necessário para reconhecer uma obra como bem cultural.

2.5 Conceito de vazio urbano

Estudar o conceito de vazios urbanos neste TFG se faz necessário pelo fato da área de estudo, na qual o barracão está situado, configurar-se como um vazio decorrente do transporte ferroviário. Além disso, não se produz arquitetura ou

intervenções em um patrimônio sem analisar o seu entorno e suas relações urbanas.

Dittmar (2006) define os vazios urbanos como espaços em constante mudança, muitas vezes considerados como “não-lugares”, num processo chamado de desterritorialização, este processo define os motivos pelos quais estas áreas estão desocupadas na malha urbana.

“Conceitualmente, vazios urbanos são os espaços construídos, não construídos, desocupados ou subutilizados, caracterizados como resíduos do crescimento urbano. São, muitas vezes, o resultado de uma antiga atividade industrial ou sítios de antigas infra-estruturas de transporte sem uso, ferroviárias ou portuárias, denotando áreas encravadas na cidade consolidada, podendo caracterizar-se, também, por áreas reservadas pelos proprietários para a especulação imobiliária (PORTAS, 2000 apud DITTMAR, 2006, p. 14).

A área de estudo em questão caracteriza-se como um espaço remanescente, portanto, um vazio urbano, decorrente das infraestruturas ferroviárias como os trilhos, dormentes, armazém, plataformas, passarelas, etc, que perderam seu sentido após a desativação do transporte sobre trilhos ficando à mercê das intempéries. Estas áreas sofrem com degradação,

falta de manutenção, segurança e limpeza e por estes motivos acabam ignoradas pelo setor público e, também, pela população.

Dittmar (2006) apresenta 3 tipologias de vazios urbanos que se diferem através dos seus processos de formação segundo a tabela 1. Após a análise da tabela pode-se verificar que a área de estudo deste trabalho se enquadra na definição de um remanescente urbano, como já dito anteriormente, provocado por um vazio de uso de uma antiga área ferroviária causando rupturas e descontinuidades urbanas, além de possuir edifícios em degradação e semiabandonados.

Os remanescentes urbanos são espaços em mutação, onde as transformações tecnológicas esvaziam funções que eram exclusivas de alguns locais (estações ferroviárias, portuárias etc.), não fazendo mais parte da cidade usada e apropriada no seu cotidiano (DUARTE, 2003, apud DITTMAR, 2006).

Por estes motivos, segundo Jacobs (2009), os espaços da cidade não vivenciados, podem causar efeitos negativos na cidade, não só pelo desperdício do local e de oportunidades perdidas, mas por causar insegurança e adquirir conotação de lugar perigoso.

Tabela 1: Esquemas de conceitos relacionados a vazios urbanos

VAZIO URBANO				
"não-lugares" termo abrangente para se definir o que sejam áreas desocupadas em meio a malha urbana				
VAZIO DE USO	REMANESCENTE URBANO	espaço abandonado antigo uso hoje inexistente	descontinuidades e rupturas remanescente de reconfigurações urbanas espaço em mutação	<ul style="list-style-type: none"> antigas áreas portuárias antigas áreas industriais antigas áreas ferroviárias antigas áreas de rodovias antigas áreas de mineração edifícios abandonados (imóveis vazios)
VAZIO FÍSICO	ÁREA OCIOSA	espaço subutilizado "em compasso de espera"	elemento físico (com possível medição) associado a elevada quantidade de terras	<ul style="list-style-type: none"> espaços não parcelados (glebas) frutos da especulação imobiliária loteamentos não ocupados
VAZIO FÍSICO E DE USO	ESPAÇO RESIDUAL	espaço intersticial "sobras"	espaço desocupado ou subutilizado <i>terrain vague</i>	<ul style="list-style-type: none"> orlas rodoviárias orlas ferroviárias espaços de servidão de linhas de alta tensão orlas de rios áreas junto a viadutos miolos de quadras

Fonte: Dittmar, 2006, p.69

2.6 Espaços Públicos

Segundo Castro (2013)¹, espaço público, no singular, refere-se à esfera pública, ao domínio dos processos políticos, é a esfera da cidadania e da expressão política das forças sociais. O termo no plural, espaços públicos, compreende os lugares urbanos em conjunto com infraestruturas e equipamentos coletivos, os quais dão suporte à vida em comum: ruas, avenidas, praças, parques. Nessa acepção, são bens públicos, carregados de significados, palco de disputas e conflitos, mas também de festas e celebrações.

Entretanto, para Castro (2013) nem todos os espaços públicos ou abertos são passíveis de promover a socialização das pessoas, por exemplo, os espaços destinados à circulação de veículos, ou ainda os espaços degradados. Sendo assim, existem nas cidades muitos espaços inapropriados para o convívio.

Sob esta ótica, deve basear-se o planejamento urbano, associando a paisagem, a história local, as sensações e as vivências das mais diferentes regiões da cidade, pois, é partir disto que os espaços públicos ganham vida ou não. Segundo Jacobs (2009), um parque urbano também é fruto de sua vizinhança, ela é capaz de sustentar estes espaços públicos com diversos usos mas também é capaz de gerar a sua não sustentação.

Desta forma, Jacobs (2009) afirma que a vivacidade destes espaços depende diretamente da vizinhança. No entanto, a configuração de um bairro que apresenta diversidade de usos propicia uma variedade de usuários buscando atividades distintas ao longo do dia, e não apenas as mães levando seus filhos ao playground em horários pontuais. Este leque de usos ao redor dos espaços públicos, somado aos usos ao longo de todo o dia propicia de fato a vitalidade do lugar.

Ao longo de décadas, um bairro pode sofrer tamanha mudança que é capaz de influenciar a vitalidade de seus espaços públicos, este exemplo é apresentado por Jacobs (2009) através da decadência do uso da Washington Square

¹ REVISTA AU. **O que é espaço público?** Disponível em <<http://goo.gl/n3n4mA>> Acessado em 20 jul. 2015.

localizada numa região onde antes era o centro de comércio da cidade, local onde havia movimentação de pessoas e diferentes usos comerciais. Atualmente, a região tornou-se área de edifícios de escritórios, conseqüentemente, a Praça perdeu sua vitalidade.

Planejar e projetar parques e praças é algo complexo que não depende apenas de um bom projeto com desenhos geométricos em planta bem resolvidos, porque na altura dos olhos do usuário, é muito difícil identificar e perceber o desenho do parque, nem mesmo o paisagismo atrai o uso, portanto, estes elementos devem ser usados como complementos. Jacobs (2009) ressalta mais uma vez a existência de uma população diversificada capaz de utilizar e manter os usos desses espaços, além disso, as diferentes classes sociais não interferem na vivacidade destes lugares.

Os usuários dos espaços públicos devem sentir-se atraídos pelos elementos de primeira necessidade, estes elementos se diferem em cada caso. Jacobs (2009) exemplifica através de parques com piscinas, quadras de esporte, espaços de uso cultural como apresentação de teatro e música.

No final do século XIX, o Movimento dos Parques e Praças ganhou força e era concebido como um antídoto contra a estressante vida urbana e era mais venerado do que a própria cidade, logo, os espaços verdes significavam harmonia, saúde, felicidade e moralidade, capaz de reverter os valores sociais e o estilo de vida da população (ALEX, 2008 apud FEIN, 1970)².

² FEIN, Albert. **The american city: the ideal and the real**. 1970.

3

RECORTE ESPACIAL

3 RECORTE ESPACIAL

3.1 Adamantina-SP, localização e formação histórica

A cidade de Adamantina, conhecida como cidade Jóia, está localizada na região oeste do Estado de São Paulo, denominada Nova Alta Paulista, a aproximadamente 600 km da capital e situa-se na região administrativa de Presidente Prudente, figura 2.

O município, segundo o Censo de 2010 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), possui 33.797 habitantes em aproximadamente 412 km² de território.

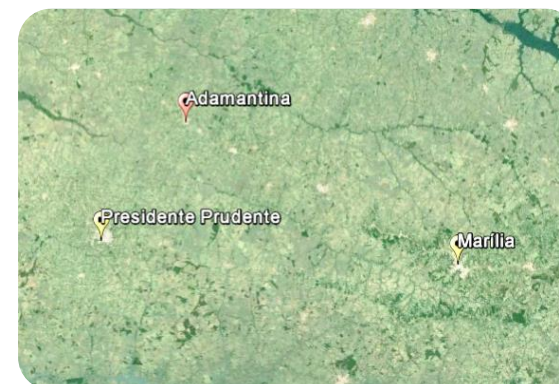
As duas cidades mais próximas que exercem maior influência em Adamantina estão inseridas num raio de aproximadamente 130 km, são elas: Presidente Prudente com 220 mil habitantes e Marília com 228 mil, figura 3.

Figura 2: Mancha vermelha representa a localização do município



Fonte: Google Earth/IBGE, elaborado pelo autor

Figura 3: Cidades de influência próximas à Adamantina



Fonte: Google Earth, elaborado pelo autor

Segundo Silva (1989), a região do município passou a ser explorada e urbanizada em meados da década de 1920 pela CAIC (Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização) e pela CICMA (Companhia de Indústria, Comércio, Mineração e Agricultura) que eram empresas auxiliares da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

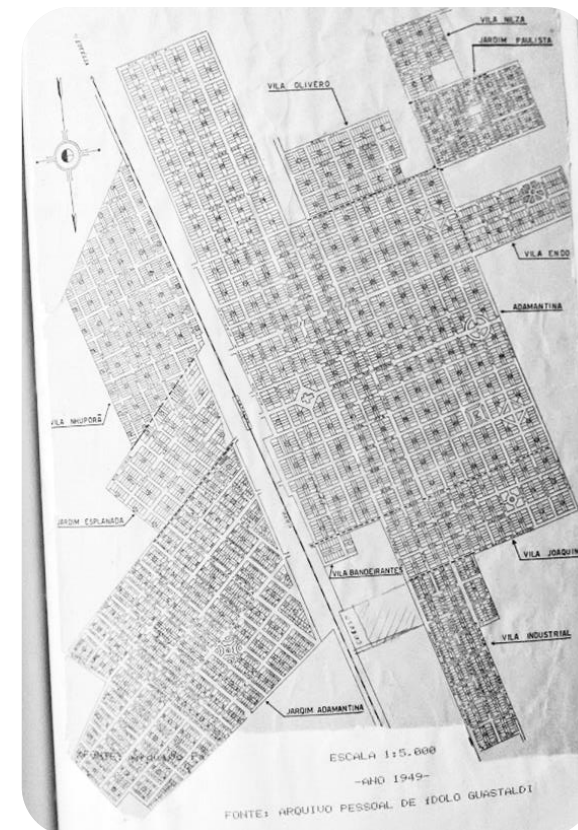
As glebas loteadas e colonizadas, principalmente aquelas da Alta Paulista, quase sempre estavam localizadas às margens dos trilhos da Cia Paulista e diferentemente de algumas outras cidades que surgiam através de loteamentos de glebas particulares, Adamantina foi totalmente pensada e planejada pela CAIC, juntamente com a Cia Paulista.

A exploração das terras teve um caráter capitalista e empresarial voltado para a venda dos lotes, cuja gleba recebeu um plano urbanístico, conforme a figura 4. O loteamento começou a ser implantado a partir de 1939 antes mesmo dos trilhos chegarem à região.

Segundo Silva (1989), era necessário fazer, primeiramente, a ocupação urbana para, em seguida, desenvolver a ocupação dos lotes rurais destinados à agricultura, pois, a região da Alta Paulista era caracterizada pela exploração dessa cultura e,

principalmente, responsável pelo plantio de café a ser exportado. Somente em 1949, o núcleo urbano teve autonomia político-administrativa, esta data marca a fundação do município.

Figura 4: Plano Urbanístico, 1949



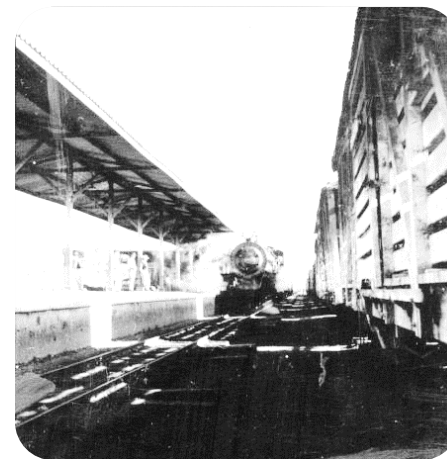
Fonte: Silva, Rubens Galdino, 1989, p. 184

Em 20 de abril de 1950, inaugurou-se o tráfego ferroviário na cidade (figura 5) na qual Adamantina configurava-se como uma cidade “ponta de linha”, onde os trilhos terminavam. Este foi o principal fator que atraiu centenas de famílias para a cidade, pois, todo o escoamento agrícola desde o Rio Paraná se fazia em Adamantina. A cidade, portanto, cresceu demasiadamente, tendo em 1953 uma população de 36.892 habitantes³, o que corresponde a uma população maior do que a atual. Em 1959, a cidade deixou de ser “ponta de linha” e os trilhos seguiram pelo Espigão dos rios Aguapeí e Peixe em direção à Dracena.

Neste contexto histórico da década de 1950, acontece a construção do Armazém Ferroviário, a fim de dar suporte e proteger das intempéries toda a produção agrícola produzida na Nova Alta Paulista, para ser transportada pelo trem até os grandes centros. Atualmente este edifício é conhecido como Armazém (ou galpão) da FEPASA, figura 6.

³ SILVA, Rubens Galdino. **Incorporação da Nova Alta Paulista ao setor produtivo do Estado de São Paulo: Município de Adamantina 1937 a 1955**. Dissertação de mestrado. Unesp. Assis, anexo X, 1989.

Figura 5: Anos 1950, chegada do trem em Adamantina.



Fonte: <<http://goo.gl/twFHGA>> acessado em 10 jul. 2015

Figura 6: Armazém da FEPASA



Fonte: <<http://goo.gl/sEQN5U>> acessado em 10 jul. 2015

Durante o período em que a cidade foi ponto final da Cia Paulista, houve a inauguração da estação ferroviária em 1950 construída em madeira (figura 7), além dela outras edificações dependentes da ferrovia também foram construídas nesse período tais como o IBC (Instituto Brasileiro do Café), a SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro) e as casas dos ferroviários, figura 8.

Figura 7: Estação Ferroviária de Adamantina-SP, década de 1950.



Fonte: acervo municipal

Figura 8: IBC(acima) e casas dos ferroviários (abaixo).



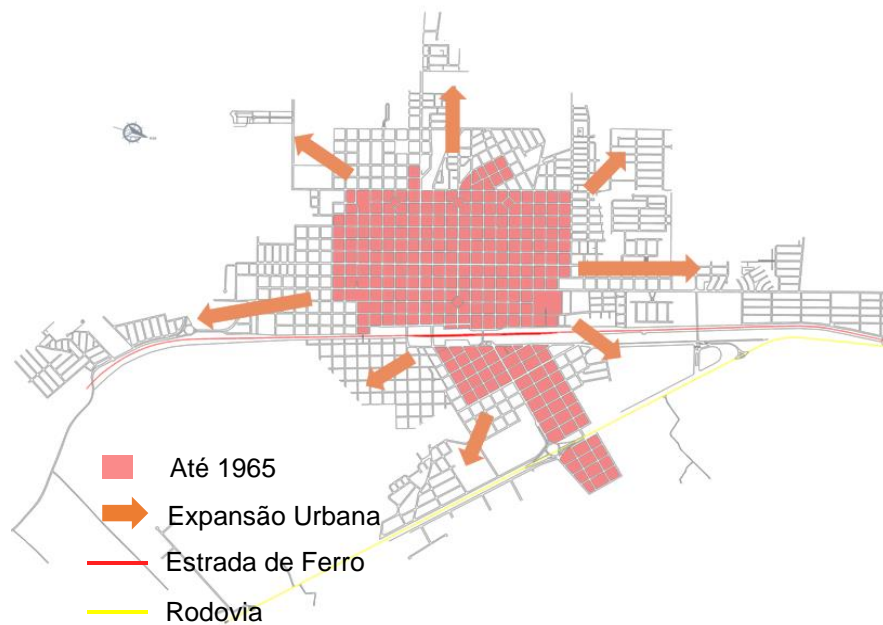
Fonte: autor

Em meados da década de 1990, os trens de carga que eram operados pela FEPASA pararam de circular. No entanto, o transporte de trens de passageiros administrado pela FERROBAN foi desativado em 2001. A partir deste ano o transporte sobre trilhos na região foi completamente desativado.

3.2 Leitura e Diagnóstico da Cidade

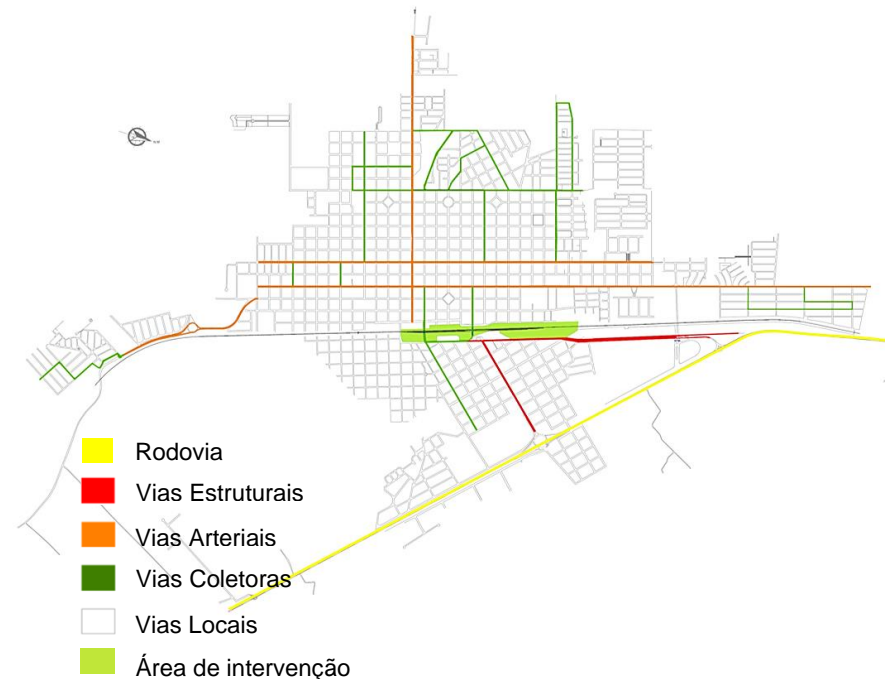
Após quase 70 anos da data de sua fundação, sua estrutura urbana tem se modificado ao longo da história, principalmente, o que diz respeito à ampliação espreada da mancha urbana. Ao observar o mapa de expansão urbana do município (figura 10), tem-se um crescimento radial a partir do traçado original. Até certo ponto, respeitou-se a ortogonalidade do desenho urbano original, entretanto, bairros muito afastados (no sentido Norte-Sul da estrada de ferro) se originaram. Os dois únicos acessos à cidade são realizados por meio de Vias Estruturais que se originam em rotatórias a partir da Rodovia “Comandante João Ribeiro de Barros”. Ambas as vias conduzem ao centro, passando ao lado da Área de Intervenção deste TFG, conforme figura 9.

Figura 10: Expansão Urbana



Fonte: Carta Planialtimétrica IBGE, 1974. Editado pelo autor.

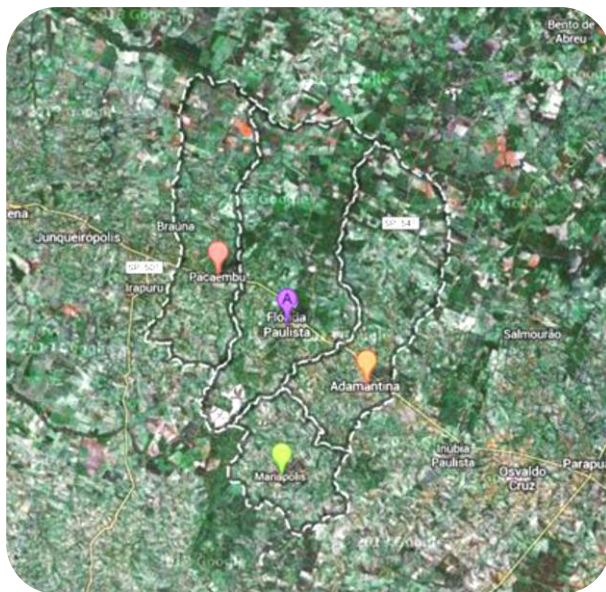
Figura 9: Hierarquia Viária



Fonte: Plano Diretor. Editado pelo autor

Adamantina, segundo os dados do IBGE, é considerada uma cidade de influência microrregional, denominada Centro de Zona “A” cuja área de influência ultrapassa além da própria cidade, incluindo Flórida Paulista, Mariápolis e Pacaembu (figura 11). Sendo assim, Adamantina recebe um fluxo maior de pessoas que frequentam seu comércio, serviços e instituições.

Figura 11: Zona de Influência local



Fonte: HIGASHI, M. C. (2013) ⁴

⁴ HIGASHI, M. C. **Apropriar**: novo usos para velhas formas. Trabalho Final de Graduação. Unesp. Presidente Prudente, 2013.

Aos 9 de outubro de 2006, o município passa a contar com um Plano Diretor (Lei Complementar nº 80), definindo o uso, a ocupação e o zoneamento urbano além de estabelecer as ZEIs (Zonas Especiais de Interesse) voltadas a proteção histórica, urbanística e ambiental.

O plano diretor é um meio de regulação urbanística, no entanto, seu conteúdo deixa a desejar em relação à ZEI de proteção histórica (figura 12), pois, não considerou inúmeros edifícios importantes, inclusive o armazém da FEPASA e seu entorno. Ao esquecer-se de inseri-lo na ZEI, esquece-se que todo o entorno, incluindo também a faixa de domínio da ferrovia, não cumpre a função social da propriedade urbana, pois, encontra-se atualmente subutilizada. A ZEI de interesse histórico encontra-se no artigo 36, inciso III do Plano Diretor:

Denominam-se Zonas Especiais de Interesse (ZEI) as frações do território que, por suas características próprias, requerem planos, programas ou projetos específicos para a sua urbanização, voltados a ações de requalificação urbana, de proteção histórica, urbanística, cultural, ambiental e de interesse de promoção da política habitacional.

Figura 12: Áreas de Interesse Histórico



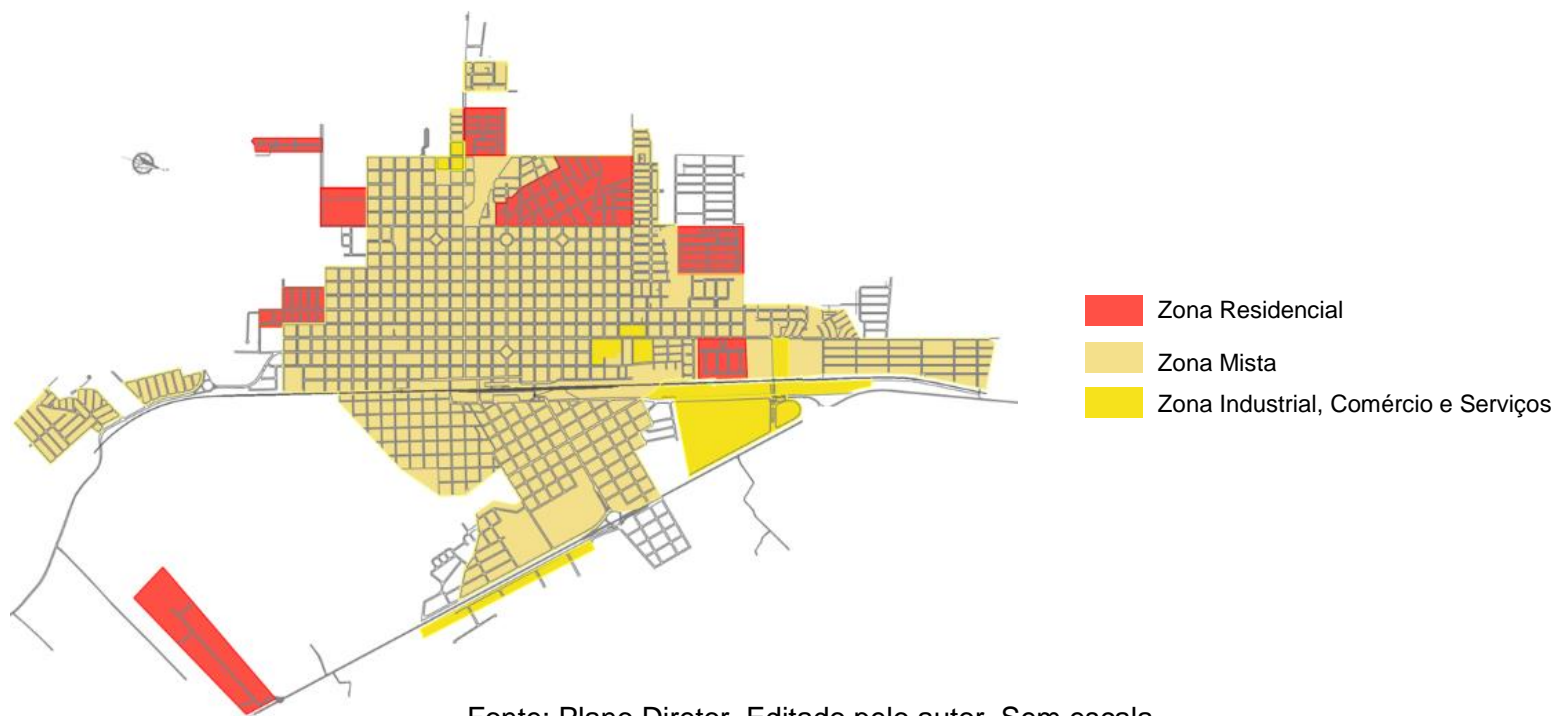
- 1 Torres da antiga Olaria
- 2 Casa Família Endo
- 3 Casa do primeiro vigia
- 4 Casa do primeiro Prefeito
- 5 Antigo Cinema
- 6 Primeiro Tênis Clube
- 7 Casa Modernista
- 8 Casa da Riolins (demolido)
- 9 Casa Modernista
- 10 Primeira concessionária
- 11 Hotel Vila Verde
- 12 Casa Modernista
- 13 Antigo Ipê Clube
- 14 Igreja Matriz
- 15 Casa Modernista
- 16 Plataforma da Estação
- 17 Armazém da FEPASA
- 18 Máquina Suíça (café)
- 19 M[áquina Tiradentes (café)
- 20 Casas dos ferroviários
- 21 Antigo IBC
- 22 Antiga SANBRA

Fonte: Plano Diretor, modificado pelo autor. Sem escala.

A área de estudo deste trabalho encontra-se muito próxima ao centro da cidade, onde predominam o comércio, o oferecimento de serviços e, gradualmente, aparecem as áreas residenciais, no entanto, os bairros adjacentes à zona central carecem de equipamentos públicos de lazer e esporte. Embora exista uma área (objeto de estudo) com grande potencial para oferecer algo à população, ela permanece subutilizada.

Esta gama de comércio e serviços nesta região da cidade está de acordo com o Zoneamento Urbano conforme o Plano Diretor de 2006. Trata-se de uma Lei de Zoneamento bastante simplificada, na qual, grande porção da malha urbana caracteriza-se como Zona Mista (figura 13).

Figura 13: Zoneamento Urbano



Fonte: Plano Diretor. Editado pelo autor. Sem escala.

Figura 14: Praças, Espaços de Lazer e Esporte

PRAÇAS, ESPAÇOS DE LAZER E ESPORTE

Área de intervenção

Espaços de lazer

- 02 Parque dos pioneiros
- 03 Adamantina Tênis Clube
- 09 Parque Caldeira
- 10 Biblioteca Pública e Anfiteatro
- 21 Recinto de Exposições
- 23 Pista de Motocross

Esporte

- 04 Estádio Municipal
- 06 Ginásio de Esportes "Carlos Santanna"
- 08 Campo de Futebol Municipal
- 15 FAI – Campus IV
- 20 Ginásio de Esportes "Paulo Camargo"

Praças

- 01 José Parrilla
- 05 João XXIII – Paróquia N.S. Fátima
- 07 Prestes Maia – Feira Livre
- 11 Élio Micheloni
- 12 Dom Henrique Gelain – Par. Sto. Antônio
- 13 São Vicente
- 14 Internacional
- 16 Valdemar Romanini
- 17 Euclides Romanini
- 18 Carlos Nakadaira
- 19 Mons. Manoel Gonzales - Par. N. S. Aparecida
- 22 Alceu Theodoro Jaccoud



Fonte: autor

Retomando a questão dos espaços de lazer, esporte e cultura no município (figura 14), encontram-se inúmeras praças não qualificadas e sem uso, muitas vezes são áreas denominadas “equipamentos de lazer” do loteamento, que existem apenas para cumprir a legislação, mas que não possuem nenhum tipo de atrativo.

Existem também dois parques urbanos, muito usados pela população, que estão em uma condição preocupante por falta de manutenção tanto paisagística quanto na infraestrutura. Os levantamentos realizados mostraram uma situação difícil nos locais públicos destinados ao lazer e esporte.

Atualmente, este problema tem sido crônico em toda a cidade, na qual o local de lazer mais frequentado no município é o Parque dos Pioneiros. Este parque encontra-se sobre um córrego canalizado e foi devidamente planejado pelo poder público nos anos 1990. O atrativo do parque é a pista de caminhada (figura 15), o playground e as quadras de vôlei e futebol. Diariamente este parque atrai muita gente, pois, oferece uma gama grande de equipamentos de lazer para todas as faixas etárias. Durante a noite, a população se desloca para as vias de entorno do parque onde encontram-se conveniências, bares e restaurantes.

Figura 15: Pista de caminhada do Parque dos Pioneiros



Fonte: arquivo pessoal

Por quase duas décadas, o parque foi referência para a cidade, entretanto tem passado por um problema grave devido ao rompimento da tubulação subterrânea que capta toda a drenagem de uma parte da cidade. A cada chuva, novas crateras surgem ao longo do parque (figura 16), são crateras maiores que veículos e que podem causar acidentes humanos por descuido.

Figura 16: Crateras no Parque dos Pioneiros



Fonte: <<http://goo.gl/M1o6je>> <<http://goo.gl/c6HUIA>>

A Prefeitura realizou alguns serviços para tampar as enormes crateras com terra para que os usuários do parque não corressem o risco de cair, no entanto, o problema continua a ocorrer; a cada chuva, novas crateras aparecem. Sem recursos para consertar a tubulação subterrânea, a prefeitura tomou a

decisão de fechar uma grande extensão do parque, isolando-o de qualquer atividade a ser realizada pelos usuários do local. O isolamento foi feito com cercamento de toda a área além de gradis de proteção no entorno das crateras, como pode ser observado na figura a seguir:

Figura 17: Atual situação do Parque dos Pioneiros



Fonte: <http://goo.gl/uXwNBJ>

Existe ainda um outro parque, recentemente construído e inaugurado em 2012, chama-se Parque Caldeira, este também ocupa uma zona de proteção ambiental, porém o córrego não é tamponado e possui canalização aberta do tipo gabião. O

atrativo deste parque é a pista de caminhada e os equipamentos da academia da terceira idade. No entanto, este parque também está com problemas de manutenção e de drenagem do fundo de vale. Em apenas três anos de existência, a falta de cuidado do lugar tem provocado intenso desgaste da pista de caminhada, em alguns pontos não existe mais pavimentação (figura 18).

Figura 18: Pista de caminhada do Parque Caldeira



Fonte: arquivo pessoal

Além dos problemas com as áreas de lazer do município, existe ainda a falta de manutenção das áreas esportivas. A cidade conta com três principais praças esportivas: um estádio municipal e dois ginásios de esportes (figura 19), todos eles estão interditados devido à falta de readequação dos espaços conforme solicitação dos bombeiros, além das interdições dos campos de futebol e das quadras poliesportivas espalhadas pelos bairros. Devido a estes motivos, a secretaria municipal de esportes está sem praças esportivas para treinar as modalidades do município as quais foram remanejadas para as quadras de escolas públicas. A falta de equipamentos e praças esportivas influenciou na exclusão de Adamantina como possível sede dos jogos regionais.

“(…)o fechamento das praças há mais de um ano começa a trazer problemas sociais. Mesmo com a afirmação da secretária municipal de esportes, Marlene Ribeiro, de que as atividades das escolinhas de esportes não foram interrompidas e prejudicadas, é comum

observarmos grande número de jovens e adolescentes no ócio.” (GI-NOTÍCIAS)⁵

Além de todos estes problemas citados, o município ainda tem carência de atividades culturais oferecidas pela secretaria de cultura e turismo. Esporadicamente organiza-se um calendário cultural que muitas vezes é realizado em parceria com o Circuito SESC de Artes.

A Secretaria de Cultura e Turismo foi criada em 2005 e suas responsabilidades englobam a manutenção do Projeto Guri, da Biblioteca Pública, da sala do ACESSA São Paulo, da Banda Marcial e das atividades culturais itinerantes. Atualmente o município possui um anfiteatro, localizado no piso superior da biblioteca municipal, onde se realizam teatros e espetáculos.

Não existe no município um museu que guarde o arquivo histórico, este acervo se encontra na biblioteca, em uma pequena sala. Outro ponto a ser ressaltado é a recente reforma do 1º andar do edifício da biblioteca onde se encontra o anfiteatro.

Figura 19: Principais praças esportivas interditadas. (a)Estádio; (b)Ginásio Carlos Santana; (c)Ginásio Municipal



Fonte: <<http://goo.gl/UyeJgP>> e arquivos pessoais

⁵ GRUPO IMPACTO. Praças esportivas prosseguem interditadas e sem atividades. Disponível em: <<http://goo.gl/UVFnx>> , acessado em 19 jul. 2015

Mesmo após a reforma, o local ainda carece de infraestrutura adequada para abrigar um auditório/anfiteatro, visto que nem os assentos se encontram em um piso inclinado, o que dificulta o espectador a enxergar o que está em sua frente. Deveria ter sido realizada uma ampliação da biblioteca para o piso superior e construir um novo anfiteatro municipal com melhores condições.

Figura 20: Biblioteca Municipal



Fonte: arquivo pessoal

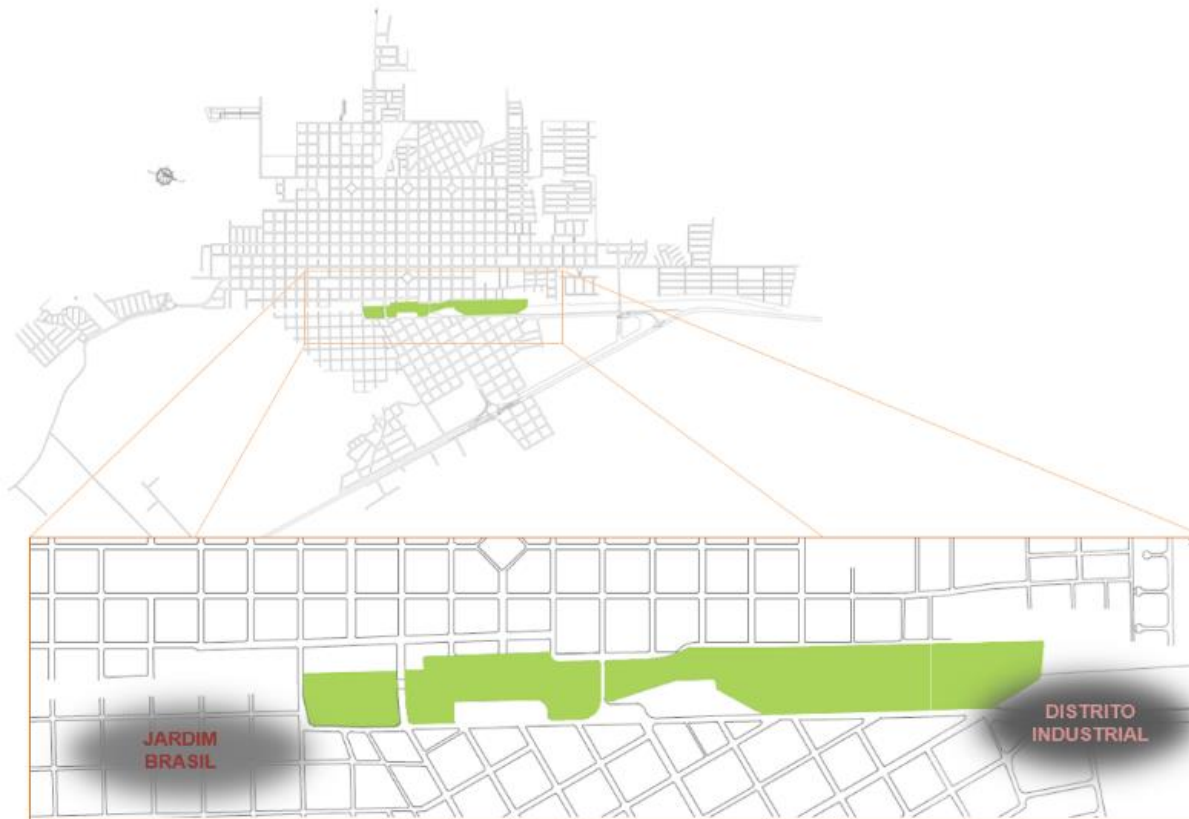
4

**OBJETO DE ESTUDO E
ÁREA DE INTERVENÇÃO**

4 OBJETO DE ESTUDO E ÁREA DE INTERVENÇÃO

A faixa de domínio da ferrovia em Adamantina-SP se estende por mais de seis quilômetros, cortando a cidade de norte a sul. Os seguintes bairros margeiam os trilhos: Jardim Bela Vista, Jardim dos Bandeirantes, Desmembramento do Dorigo, Residencial Gran Village, Jardim Aeroporto, Jardim Aviação, Jardim Brasil, Centro, Jardim Oriente, Vila

Figura 21: Recorte da Área de Estudo



Bandeirantes, Vila Christina, Vila Freitas, Residencial Aguapeí, Parque das Nações, Vila Jamil de Lima, Distrito Industrial, Residencial Rio Branco (antiga SANBRA) e Jardim Adamantina. No entanto, foi delimitada uma área de estudo (figura 21), que não compreende toda faixa de domínio dos trilhos, portanto os levantamentos e diagnósticos englobam a área que se localiza entre os bairros Jardim Brasil e Distrito Industrial.

Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala.

Como já foi dito anteriormente, o Plano Diretor do município não incluiu a faixa de domínio dos trilhos como áreas de interesse histórico a serem preservadas, exceto a plataforma de embarque da antiga estação. Contudo, não se trata apenas de uma falha ou de uma área não preservada, mas também de uma área que não está em conformidade com as leis vigentes, trata-se de uma extensa área subutilizada e que não cumpre a função social da propriedade urbana, conforme as figuras 21 e 22.

Figura 22: Faixa de domínio dos trilhos sem uso.



Fonte: arquivo pessoal

Figura 23: Área do armazém da FEPASA



Fonte: arquivo pessoal

Todo o tronco ferroviário da Alta Paulista foi desativado há mais de uma década, desde então nenhum trem de carga ou de passageiros passou por estas linhas. Embora estas áreas pertençam à União, atualmente estão sob concessão da ALL (América Latina Logística) cuja responsabilidade seria a administração das estradas de ferro da extinta RFFSA (Rede Ferroviária Federal). Esta concessão não chegou a ser colocada cem por cento em prática, dado que, somente as linhas férreas próximas às cidades maiores possuem tráfego da companhia de logística.

Figura 24: Malha Ferroviária da ALL.



Fonte: <http://goo.gl/F8W24p>, modificado pelo autor

Figura 25: Área da plataforma de embarque da estação.



Fonte: arquivo pessoal

Apesar de o mapa da ALL (figura 24) indicar atividade ferroviária no tronco na região da Alta Paulista (cor verde), na verdade a situação atual são trilhos sem dormentes, abandono e desleixo com o patrimônio ferroviário. O local onde a faixa de domínio dos trilhos está mais limpa e menos abandonada (figura 25) é a área compreendida no entorno da antiga Estação Ferroviária, talvez pelo fato de mais pessoas circularem neste local e também por ser uma área de encontro de pessoas devido à feira livre que ocorre no pátio da estação.

No restante da área, os trilhos desaparecem, ficam ora cobertos pelo mato seco, ora por vegetação viva, tornam-se imperceptíveis. O mato só não cresce onde há circulação de pessoas, desta forma, os espaços entre os pares de trilhos formam eixos de circulação ao longo de toda sua extensão, como pode ser observado na figura 26. Nesta figura o mato encobre os trilhos, sendo possível visualizar somente os caminhos feitos pelos pedestres.

Ao aproximar-se do local onde se encontra o Armazém da FEPASA, constata-se algo ainda pior, o matagal não encobre somente a faixa de domínio dos trilhos, ele avança sobre a plataforma do galpão e nas redondezas do edifício.

Figura 26: Trilhos encobertos pelo mato seco.



Fonte: arquivo pessoal

Figura 27: Atual situação do entorno do galpão.



Fonte: arquivo pessoal

Muitas pessoas quando questionadas sobre o funcionamento de microempresas dentro do armazém, parecem não acreditar, pois, o atual estado de conservação do edifício e a atual degradação do entorno favorece a impressão de que o local está abandonado e sem uso.

Figura 28: Plataforma do armazém.



Fonte: arquivo pessoal

O uso do barracão foi cedido pela RFFSA para que a prefeitura destinasse usos sociais e institucionais, sendo proibido instalar ali incubadoras de empresas, de acordo com

“O Termo de Cessão de Uso do Imóvel “Barracão da Fepasa” estabelecido entre a antiga RFFSA e a Prefeitura de Adamantina, assinado pelas partes em 28 de março de 2005, com vigência de cinco anos e que, portanto, venceu em março de 2010. Quando houve essa renovação o respectivo imóvel já estava ocupado por empresas, de maneira precária (sem contratos, termos de cessões ou outros instrumentos legais), e sem qualquer regularização. Ao menos não há qualquer documento nesse sentido, nos arquivos da Prefeitura de Adamantina, mesmo com as várias tentativas de localização” (OLIVEIRA, 2012)⁶.

Ainda segundo este mesmo jornal, como previa o termo de cessão, a prefeitura resolveu montar um projeto que visa transformar o local num Centro de Desenvolvimento Econômico e Social (CEDESA), para abrigar ações desenvolvidas pela Prefeitura do Município de Adamantina,

Fundo Social de Solidariedade e Secretaria de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente.

“O Barracão da Fepasa e futuro CEDESA vai receber o Núcleo Reciclart, Curso de Corte e Costura Doméstica, Costura Industrial, Bordado Industrial e o PAA – Programa de Aquisição de Alimentos, da CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento, desenvolvido em parceria com a Casa da Agricultura local e associações de produtores rurais” (OLIVEIRA, 2012).

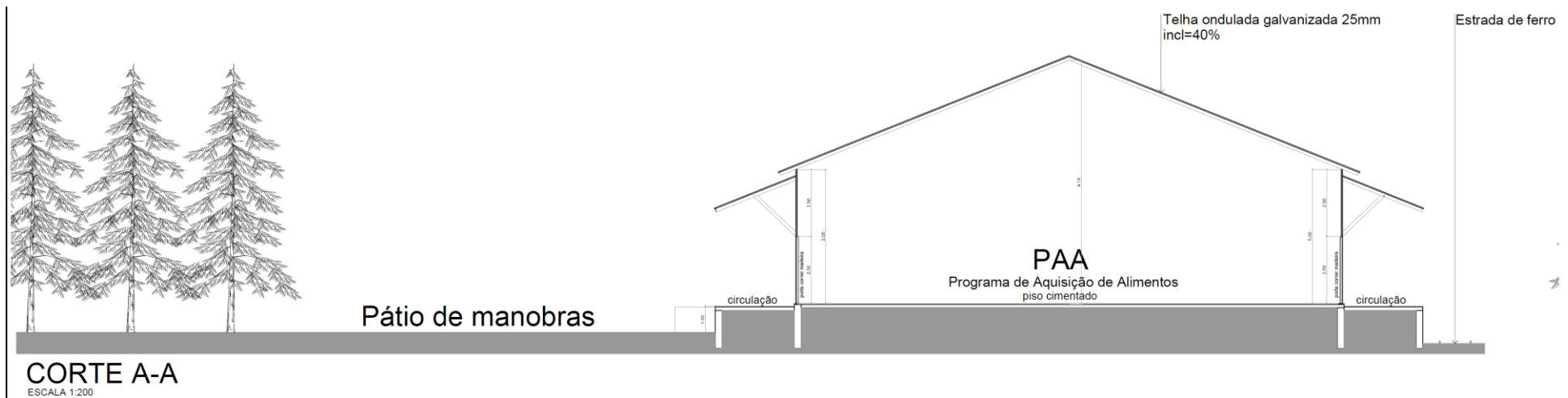
Este projeto nunca saiu do papel, pois, em pleno ano de 2015 as microempresas continuam instaladas precariamente dentro do barracão. Nenhum projeto de melhoria foi executado no edifício, houve somente a subdivisão interna feita com paredes de alvenaria, no entanto, nenhuma melhoria foi realizada no lado externo para garantir boas acessibilidade e limpeza do terreno. O projeto do CEDESA pode ser observado na figura 29.

⁶ PORTAL NOSSA LUCÉLIA. Prefeitura de Adamantina conquista área de 46 mil m² e “Barracão da Fepasa”. Disponível em: <<http://www.nossalucelia.com.br/n8377.html>>

Figura 29: Projeto do CEDESA para o armazém



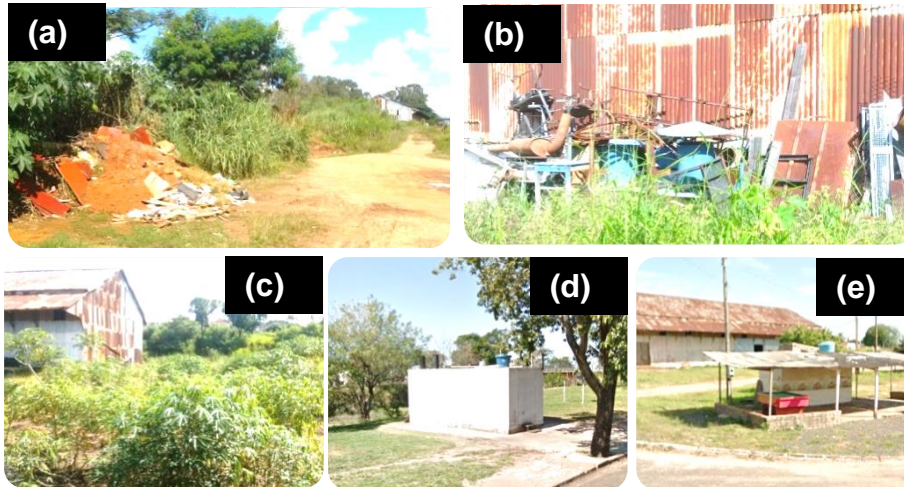
Pátio de manobras



CORTE A-A
ESCALA 1:200

Fonte: Prefeitura Municipal/Secretaria de Obras. Sem escala

Figura 30: Apropriações do espaço: (a) entulho jogado, (b) material das microempresas jogado, (c) plantação de mandioca e hortaliças em frente ao armazém, (d) e (e) trailers de lanches.



Fonte: arquivo pessoal

Figura 31: Aberturas inadequadas na parede externa do galpão



Fonte: arquivo pessoal

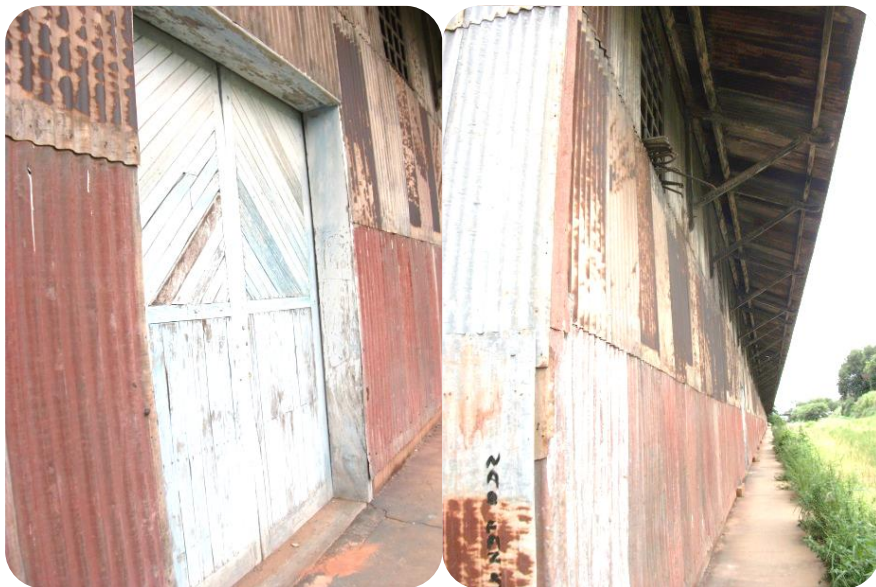
O espaço e o entorno onde se encontra o Armazém é preocupante, considera-se como um lugar inabitual, contrário aos usos e hábitos urbanos, logo, originam-se diferentes apropriações do espaço pelas pessoas que moram próximo, cruzam a área e até mesmo por quem trabalha ali. Encontram-se plantações de hortaliças, instalação de trailers de lanches, entulho e lixo descartado, além dos materiais descartados pelas próprias microempresas instaladas no barracão, conforme a figura 30.

Como já foi dito anteriormente, a aparência do armazém é de abandono que devido à falta de manutenção proporcionou intensa cor de ferrugem em suas fachadas. A depredação sobre o patrimônio público e os usos indevidos feitos no barracão tem propiciado uma degradação ainda pior; estes usos inadequados têm “adaptado” o armazém como convém, como é o caso da borracharia ali instalada que abriu um portão de acesso para a oficina onde antes era a parede de vedação, conforme figura 31.

Na principal fachada do edifício encontram-se vários tipos de pintura, não são de grafite e nem de vandalismo, foram feitas conforme as microempresas foram ocupando o espaço e colocando suas identidades visuais nas paredes do armazém.

No entanto, “as costas” do edifício (lado voltado para o leito férreo) encontram-se na forma original, inclusive as portas de madeira estão mais preservadas, conforme figura 32. O galpão possui uma área de aproximadamente quatro mil metros quadrados (200,20m X 20,40m) e o seu interior foi subdividido com paredes de alvenaria de meia altura, como pode ser visto na figura 33.

Figura 32: Fachada voltada para o leito férreo



Fonte: arquivo pessoal

Figura 33: Interior do armazém



Fonte: Arquivo pessoal

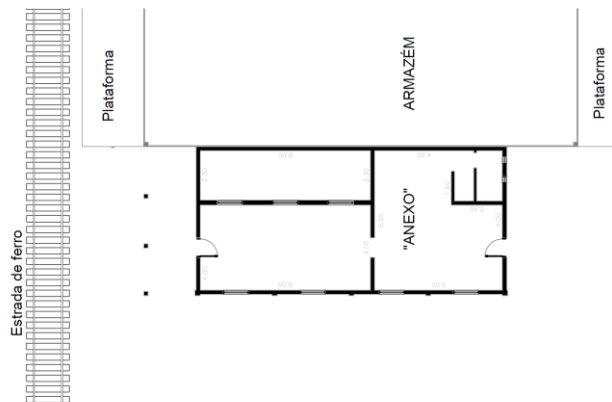
Uma edificação foi construída ao lado do armazém originando um anexo de alvenaria (figura 34 e 35) muito provavelmente seria o edifício da administração do galpão. A sua linguagem arquitetônica é muito diferente da linguagem do armazém e a sua implantação situa-se junto à parede do galpão, sem recuos.

Figura 34: Anexo ao lado do armazém



Fonte: arquivo pessoal

Figura 35: Planta do anexo do galpão



Fonte: Secretaria de Planejamento

Em nenhum momento foi visto pessoas mendigando no local ou dormindo no entorno da edificação; embora exista uma praça iluminada ao lado do barracão, durante a noite a faixa de domínio dos trilhos é totalmente escura e inacessível, portanto, as pessoas não circulam no local por questões de segurança, iluminação e acessibilidade. A praça ao lado do galpão é relativamente nova, foi construída na década de 1990 em uma parte do terreno cedido pela União fazendo divisa com a área do galpão, como pode ser observado na, figura 36, onde as setas vermelhas indicam a localização do galpão, atrás do corredor de árvores.

Figura 36: Praça Euclides Romanini



Fonte: Google Street View, editado pelo autor.

Esta praça é a única área com equipamentos de lazer infantil e de terceira idade localizada próximo ao armazém e aos bairros adjacentes. E também é a única da cidade que possui um lago, antigamente havia ali capivaras e patos. Em um outro local da praça havia um viveiro com tucanos e araras, hoje está vazio por questões ambientais, assim, a praça tornou-se apenas um local de encontro, passagem e de lazer para as crianças e para os idosos. O Cristo Redentor da cidade se localiza nesta praça, de frente com a Avenida Marechal Castelo Branco, principal logradouro de acesso à cidade.

O armazém foi construído na década de 1950 e sua estrutura de pilares e treliças são de perfis metálicos; as vedações de parede e de cobertura também são de chapas metálicas galvanizadas. A arquitetura do barracão não possui valor estético e sua preservação se deve ao seu valor histórico.

Sua implantação é feita de maneira independente, ou seja, encontra-se isolado e relativamente distante da antiga estação ferroviária. As edificações ferroviárias mais próximas se encontram na porção traseira do edifício, em cima de um grande talude de piçarra onde estão as casas dos antigos ferroviários, conforme figura 37.

Figura 37: Localização das casas dos ferroviários.



Fonte: arquivo pessoal

Figura 38: Barracão da FEPASA, década de 1950.



Fonte: arquivo municipal

Devido ao desativamento das linhas do trem, alguns pares de trilhos foram removidos do pátio de manobras do armazém e restaram somente alguns vestígios de dormentes já apodrecidos, figura 39. Este pátio de manobras possuía quatro pares de trilhos, hoje restam somente dois totalmente desativados e sem nenhuma condição de serem reutilizados algum dia.

A população do entorno tem utilizado a faixa de domínio da ferrovia para caminhar e andar de bicicleta, pois, é uma área na qual a topografia foi bastante alterada e encontra-se totalmente plana. Além do lazer, a população utiliza a área para cortar caminho para chegar ao centro ou para acessar os bairros próximos à linha férrea. É muito comum encontrar pessoas andando por ali, como pode ser observado na figura 40.

Estas funções que a área tem exercido se deve ao fato do entorno ser diversificado, não se trata de uma área exclusivamente residencial, pois, ao mesmo tempo há a presença de comércio e serviços, conforme mostra a figura 41; além disso a área é bastante próxima do centro da cidade.

Figura 39: Vestígios de antigos dormentes



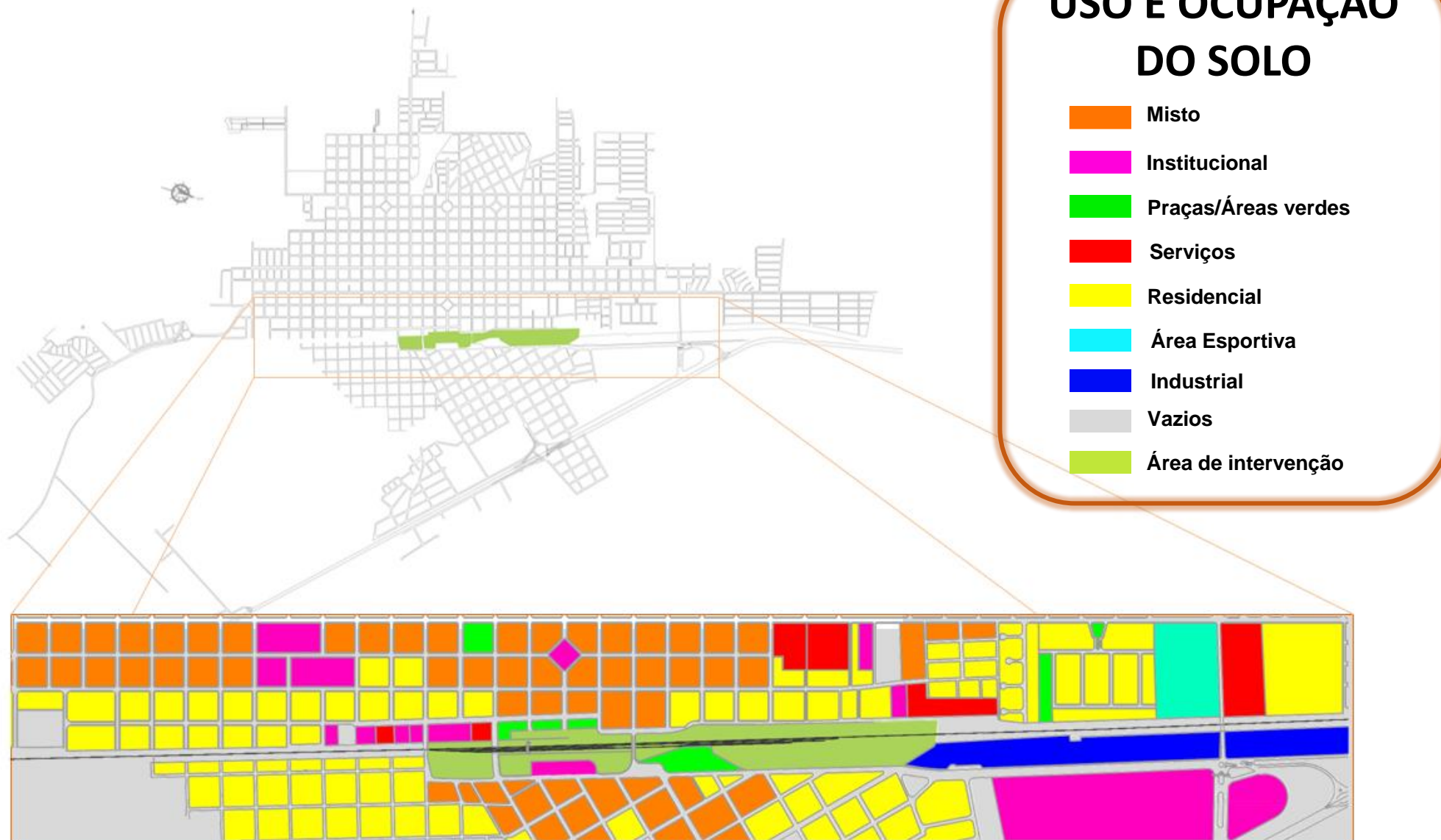
Fonte: arquivo pessoal

Figura 40: Pessoas circulando pelo local



Fonte: arquivo pessoal

Figura 41: Uso e Ocupação do Solo



Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

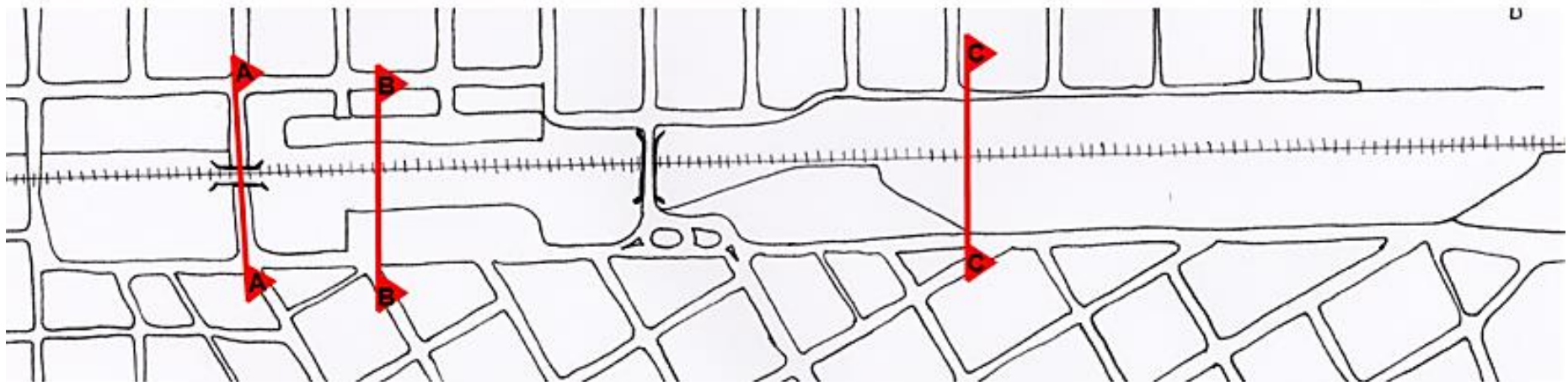
Há uma interrupção no fluxo da cidade entre os lados da ferrovia devido à pequena quantidade de cruzamentos de ruas nesta área além da própria topografia acidentada, a qual prejudica esta ligação direta entre ambos os lados. Os cruzamentos em nível ou sobre viadutos são estratégicos e conduzem em direção ao centro (VER FIGURA 48). Já os bairros adjacentes possuem poucos cruzamentos; em uma das extremidades próximas ao barracão da FEPASA a própria população abriu uma via para que os veículos atravessassem a linha, como pode ser visto na figura 43, no entanto os trilhos ficaram soterrados. As figuras 42, 44, 45 e 46 mostram esquematicamente a topografia acidentada ao longo da faixa de domínio da ferrovia.

Figura 43: Abertura de rua feita pela população



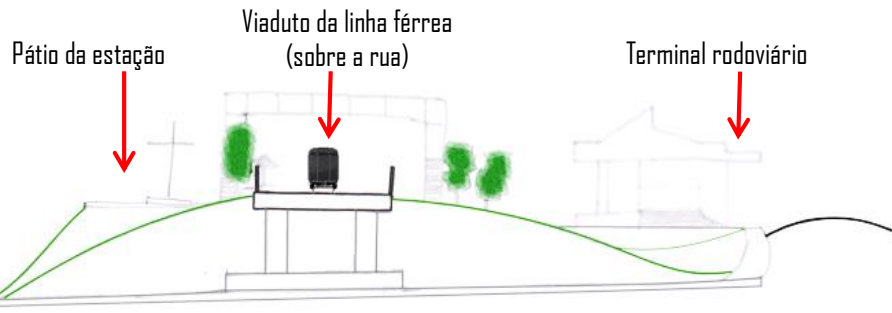
Fonte: arquivo pessoal

Figura 42: mapa esquemático com as linhas de corte sobre a área de intervenção



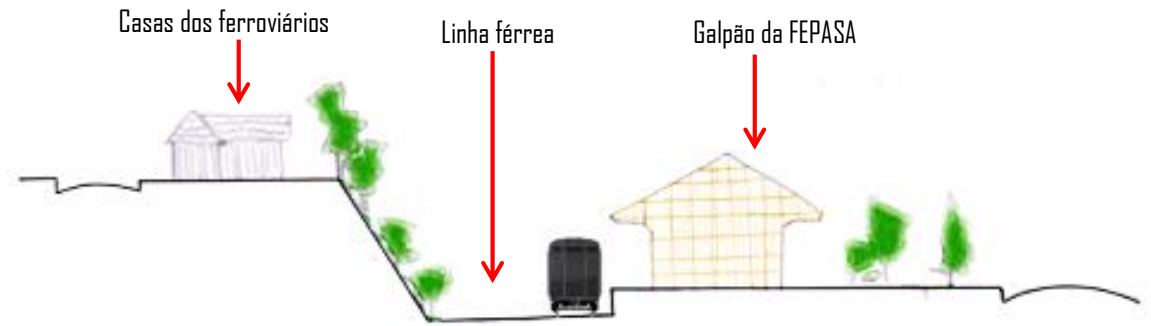
Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

Figura 45: Corte esquemático "A"



Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

Figura 44: Corte esquemático "C"



Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

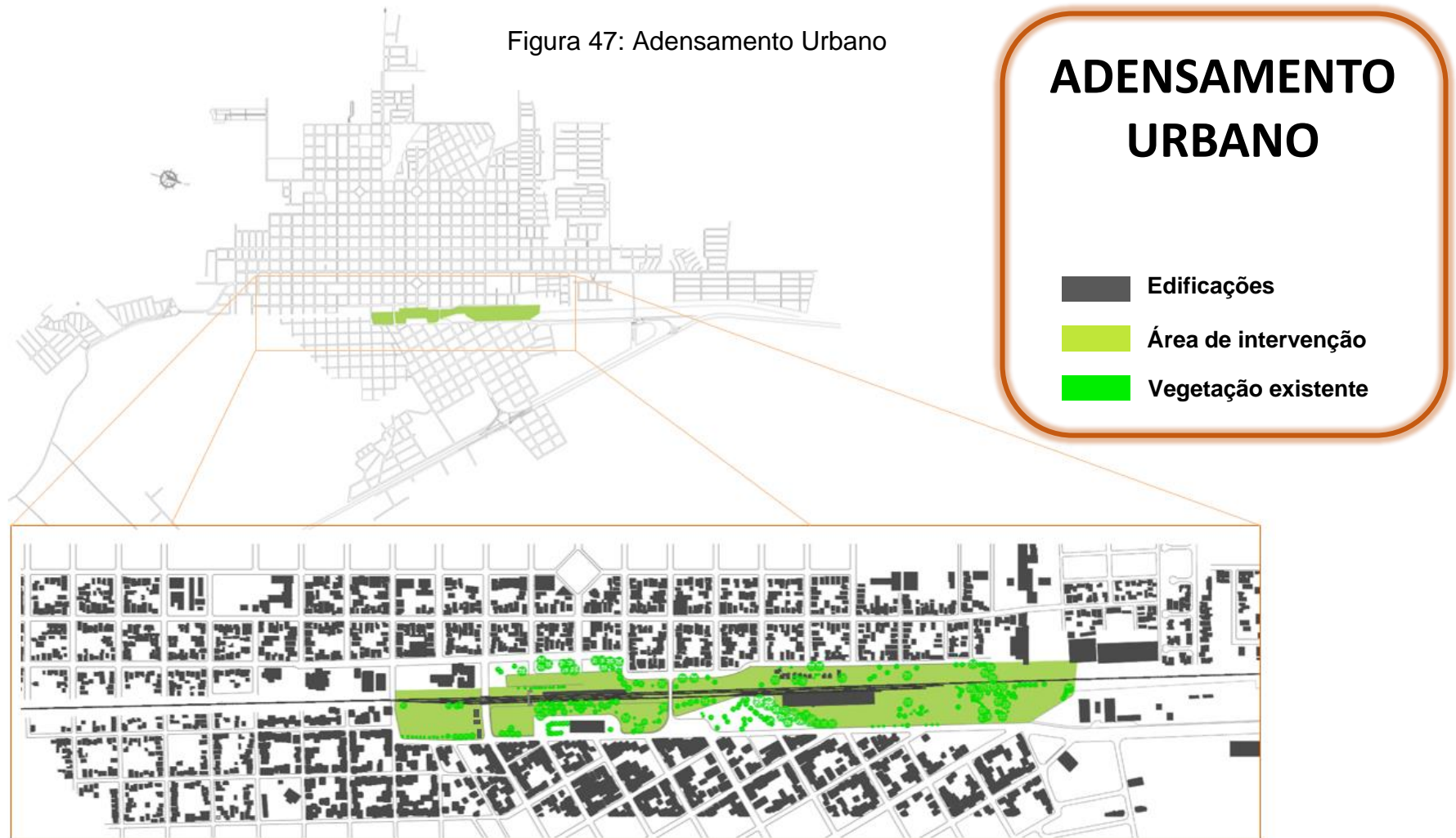
Figura 46: Corte esquemático "B"



Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

Esta falta de ligação entre os lados opostos da ferrovia pode ser observada na figura 48, o qual mostra os cruzamentos de vias sobre a linha férrea. Somente duas vias cortam a área de intervenção e são caracterizadas como vias coletoras que direcionam o tráfego para as vias arteriais da cidade. Margeando a área de intervenção têm-se vias estruturais que se interligam com o Campus II da FAI (Faculdade Adamantinenses Integradas) e com a Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros.

Além disso, observa-se também que a cidade é bastante densa em ambos os lados da linha férrea, prevalecendo os vazios sem edificações somente ao longo da ferrovia, como pode ser visto na figura 47.



Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

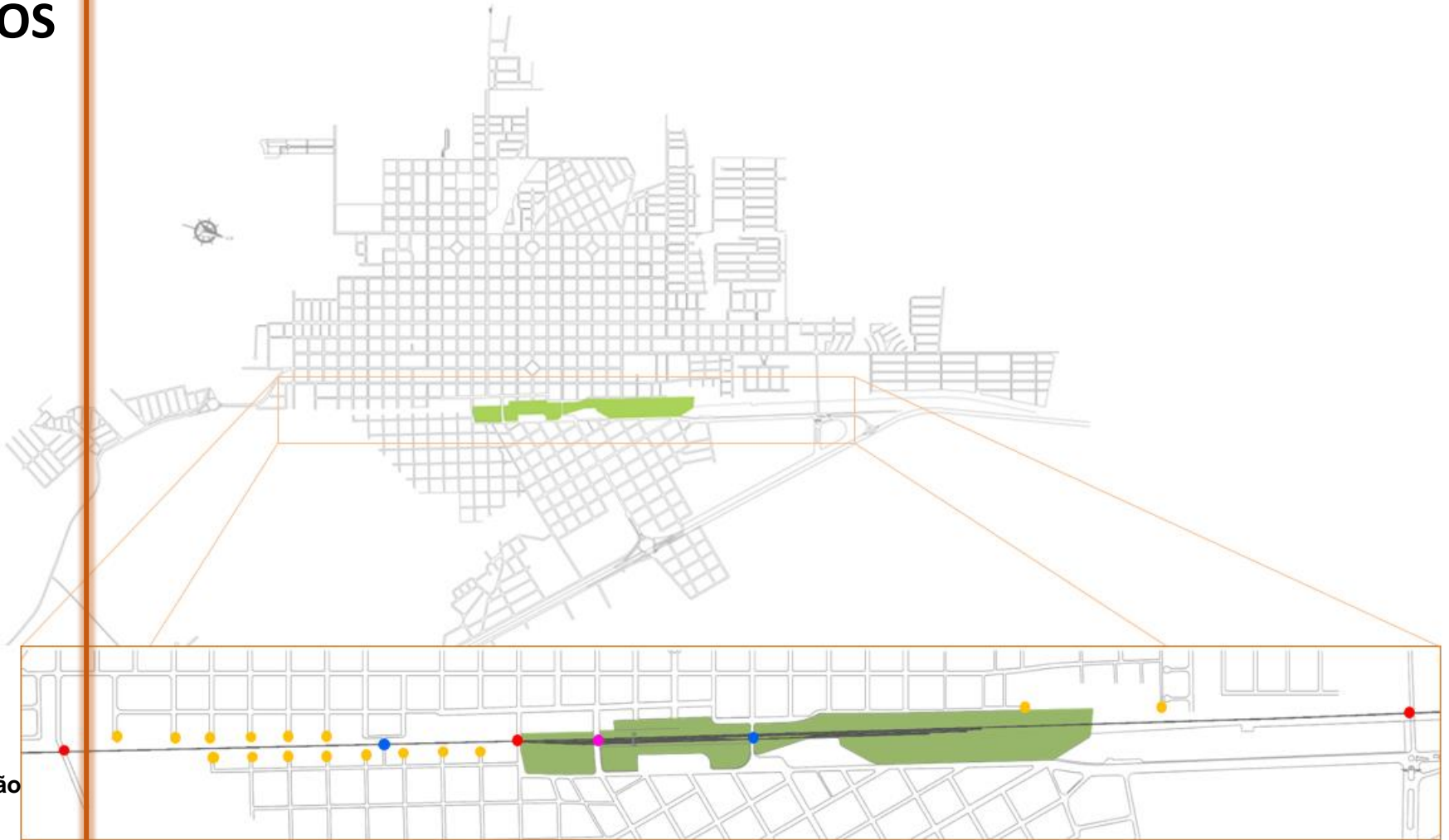
Figura 48: Cruzamento de vias sobre a linha férrea

MAPA DE CRUZAMENTOS



Área de intervenção

Linha férrea



Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

Tabela 2: Matriz de Diagnóstico da Área de Intervenção

PROBLEMÁTICAS	POTENCIALIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Presença de lixo e entulho em alguns pontos da área; • Local degradado e sem manutenção; • Galpão subutilizado e em estado de deterioração; • Descuido com o Patrimônio Ferroviário 	<ul style="list-style-type: none"> • Grande vazio urbano com potencial para ocupação e transformação do ambiente em benefício para a população; • Proximidade com o centro da cidade; • Possui infraestrutura urbana; • Massas vegetais existentes; • Área de domínio dos trilhos é plana

Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

5

ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS

5 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS

Para entender o pensamento da população de Adamantina a respeito do abandono da linha férrea e sobre o bem patrimonial ali existente, foram realizadas mais de 50 entrevistas por meio do Google Forms online. As entrevistas foram anônimas e atingiu um leque de público bastante variado, envolveu a população de diversos bairros e idades entre 18 a 63 anos.

Ao questioná-los sobre o que sentiam falta no município, um número muito reduzido de pessoas respondeu sobre a falta de lugares como shoppings para passear e redes de alimentação, de certa forma, estes itens enquadram-se na falta de opções de lazer.

Na pergunta seguinte, a população respondeu se frequentavam a área da ferrovia, 39% responderam que sim, estas pessoas frequentam o local, principalmente, para caminhar ou simplesmente para cortar caminho.

Gráfico 1: De que você sente mais falta em Adamantina?

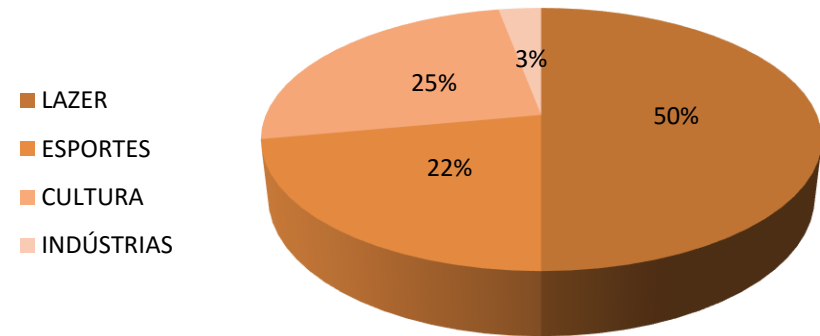


Gráfico 2: Você usa ou frequenta a área da ferrovia para alguma finalidade?

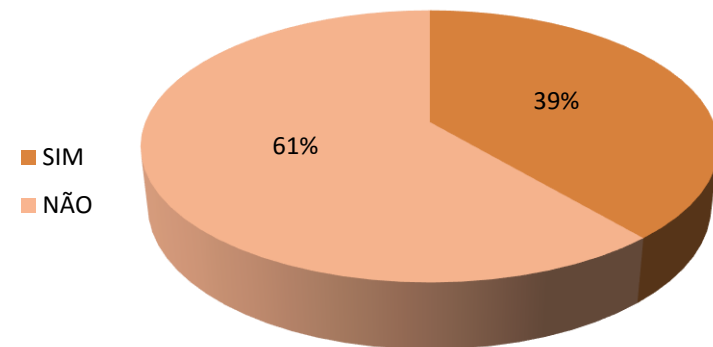


Gráfico 3: Com qual finalidade você usa ou frequenta esta área?

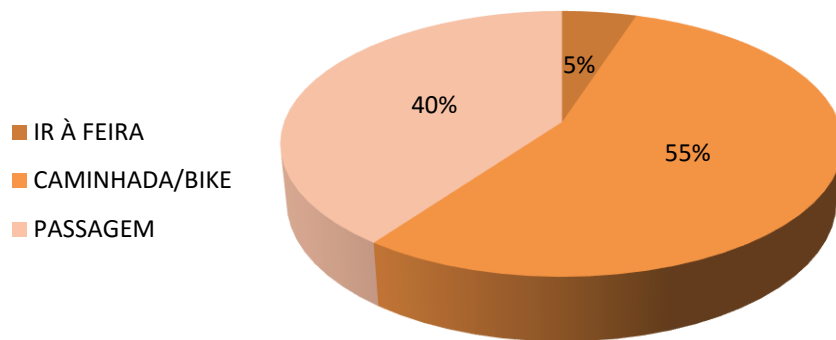
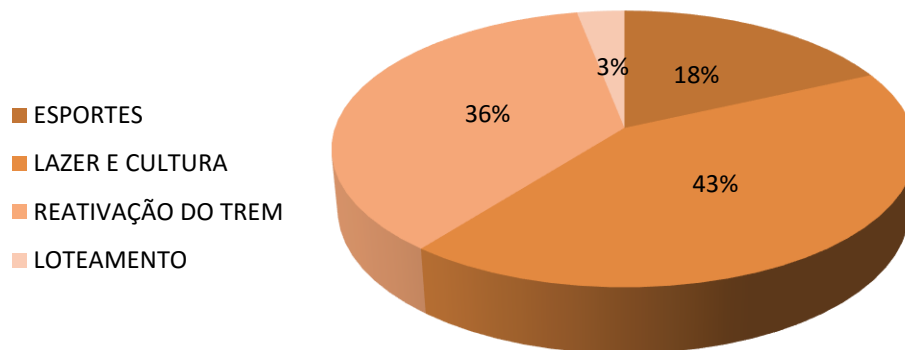


Gráfico 4: Gostaria que a área da ferrovia fosse transformada em algo útil para a população? Qual o seu desejo?



Ao apurar a entrevista, notou-se que as respostas do desejo da população para a transformação do leito férreo eram muito diversas, entre elas: redes de ciclovia, parque linear, construção de casas, no entanto, o desejo de que a área pudesse se transformar em um espaço de lazer com opções de cultura se sobressai, na maioria das vezes a resposta se dava de forma conjunta “lazer e cultura”.

Quando perguntados sobre o Armazém da FEPASA, a maioria disse que já frequentou ou já utilizou aquele espaço de alguma forma. Ao questioná-los sobre o uso que o galpão possuía no passado, houve uma certa confusão de tempos, pois, as pessoas mais antigas responderam de forma correta que o galpão servia de estocagem para produtos agrícolas a serem transportados pelo trem. Os mais jovens responderam que o galpão servia como centro de eventos, o que de fato já ocorreu na década passada quando a Expo de Adamantina era realizada lá.

A última pergunta do questionário se refere ao desejo da população quanto ao novo uso do patrimônio ferroviário, quase metade dos entrevistados citou que o edifício do armazém da FEPASA poderia ser um centro cultural seguido de um

complexo de uso múltiplo que ofereça esporte, cultura e lazer num mesmo espaço. A maioria das pessoas também disse que acha necessário preservar o patrimônio cultural da cidade para que não se perca o suporte material da história local.

Gráfico 5: Em algum momento da vida você já utilizou ou frequentou o local onde se localiza o galpão da FEPASA?

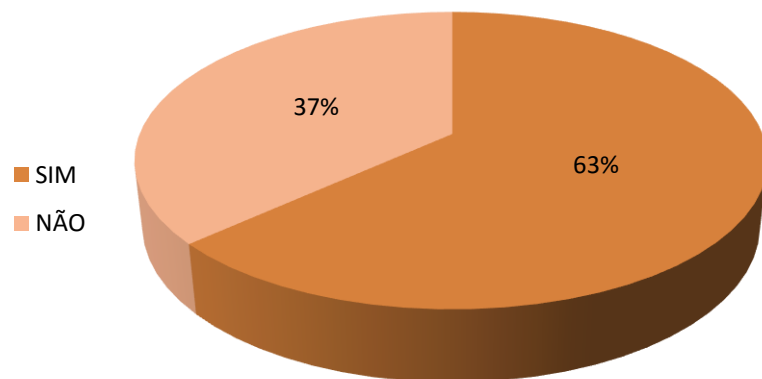


Gráfico 6: Para você, qual o uso que este galpão ferroviário possuía no passado?

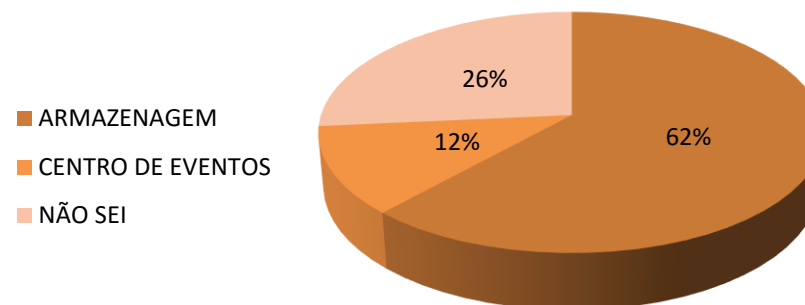
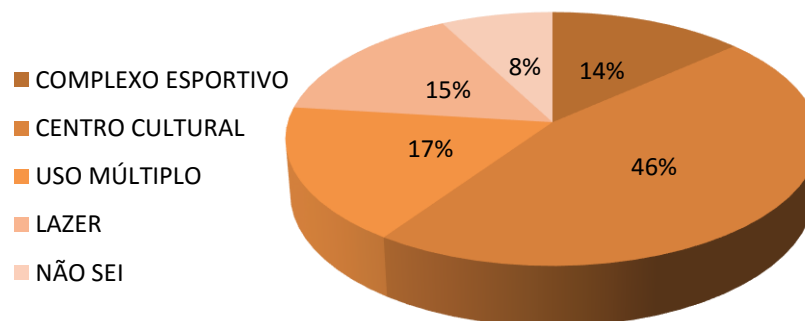


Gráfico 7: Gostaria que o galpão fosse transformado em algo útil para a população? Qual o seu desejo?



6

O PROJETO

6 O PROJETO

6.1 Referências Projetuais

Três referências projetuais foram escolhidas para auxiliar o entendimento das intervenções em preexistências, e também para compreender uma intervenção em um espaço público. Em todos os casos estudados, o uso original da edificação não foi mantido, sendo substituído por outro de acordo com o que se desejava oferecer para cada cidade.

6.1.1 Centro Cultural de Araras-SP

O Centro Cultural foi instalado nas edificações abandonadas do Complexo Ferroviário da cidade de Araras-SP, datado do final do século XIX e que pertenciam à Cia Paulista de Estradas de Ferro.

O abandono e a deterioração do complexo ferroviário fez a Prefeitura de Araras, no ano de 2000, abrir um concurso de projetos com o intuito de requalificar o patrimônio existente contemplando, também, a área do entorno. O projeto vencedor

de autoria do escritório AUM Arquitetos transformou o conjunto em um centro cultural.

A fábrica da Nestlé, instalada ao lado do complexo ferroviário, colaborou no processo de restauração e recuperação dos edifícios históricos. O projeto interviu no conjunto seguindo a linha do restauro crítico conferindo-lhe funcionalidade e preservando a matéria original, porém, distinguindo-a das intervenções contemporâneas. A preexistência tem como materialidade predominante a alvenaria nas vedações das edificações e o ferro presente nas estruturas de cobertura das plataformas.

As novas instalações seguem, predominantemente, duas materialidades: o aço e o concreto. As intervenções metálicas foram concebidas em aço cortén e o uso do concreto manteve-se na forma bruta e aparente.

A nítida distinguibilidade entre elementos antigos e atuais permite que o observador aprecie a história do edifício, esta distinção também se associa à reversibilidade da intervenção que não interfere diretamente na estrutura preexistente.

Tabela 3: Centro Cultural de Araras. Implantação e Usos

	IMPLANTAÇÃO	USO
ANTIGO	 <p>Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/araras.htm</p>	 <p>Fonte: http://www.migalhas.com.br/pintassilgo/mig_pintassilgo.aspx?op=2&cod=23342&comarca=Araras</p>
ATUAL		 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo</p>
TEXTO	<p>Alteração da paisagem devido ao adensamento urbano no entorno da área da estação ferroviária de Araras</p>	<p>Antigo:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Transporte de cargas -Transporte de pessoas <p>Atual:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Centro Cultural

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 4: Centro Cultural de Araras. Vistas externas

VISTAS EXTERNAS	
ANTIGO	 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/</p>
ATUAL	 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/</p>
TEXTO	<p>As fotografias retratam as mesmas vistas em períodos distintos, antes e depois da intervenção.</p>

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 5: Centro Cultural de Araras. Intervenções e Matéria original

INTERVENÇÃO ANTIGO/ATUAL		MATÉRIA ORIGINAL	
 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/</p>		 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/</p>	
 <p>Fonte: http://www.lumearquitetura.com.br/lume/upload/slideshow/Centro%20Cultural%20Araras1_Ed35.jpg</p>		 <p>Fonte: http://s2.glbimg.com/sv5yP-pY6160nd2Qvli--Lx8qiE=/300x225/s.glbimg.com/jo/g1/f/original/2014/06/06/centro_cultural.jpg</p>	
<p>TEXTO</p>	<p>As intervenções foram fortemente marcadas pelas cores e pelos materiais e sistemas construtivos contemporâneos</p>	<p>Preservou-se as alvenarias de tijolos aparentes valorizando-as em todo o complexo.</p>	

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 6: Centro Cultural de Araras. Distinguiabilidade e Reversibilidade.

		DISTINGUIBILIDADE	REVERSIBILIDADE
		 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/</p>	 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo</p>
		 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo</p>	 <p>Fonte: http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo</p>
TEXTO		<p>É possível identificar claramente a pré-existência juntamente com a intervenção.</p>	<p>A adição das intervenções não interfere diretamente na estrutura pré-existente, há a possibilidade de remoção.</p>

Fonte: elaborado pelo autor

6.1.2 Conjunto K.K.K.K

O Conjunto KKKK é um complexo de edifícios localizados na cidade de Registro-SP à beira do Rio Ribeira de Iguape. Em 1922 a Cia Japonesa Ultramarina de Desenvolvimento Kaigai Kogyo Kabushiki Kaisha (KKKK) construiu quatro armazéns e um engenho de beneficiamento de arroz na cidade.

No ano de 1987 o CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo) tombou todo o conjunto que já desgastado com o tempo. O escritório Brasil Arquitetura foi o responsável pelo projeto de requalificação:

“a prioridade foi a restauração e recuperação de um patrimônio histórico reconhecido por tombamento estadual, cujo remanescente físico é depositário da história do município e da origem de grande parte de sua população. não somente as construções foram restauradas mas ali também foi implantado um projeto de referência histórica, o memorial da imigração japonesa do vale do ribeira, museu que conta com significativo acervo de obras cedidas por artistas plásticos de origem japonesa radicados no brasil, além de fotografias, ferramentas, peças industriais e objetos doados pela população, reunidos para

contar a história da imigração japonesa na região.” (BRASIL ARQUITETURA, 2005)

O projeto preserva a matéria original e ao mesmo tempo realiza uma intervenção contemporânea com novas materialidades. Os edifícios antigos foram mantidos com tijolos aparentes para que a matéria original fosse mantida em evidência, desta forma os novos materiais inseridos nas intervenções provocam nítida percepção do antigo e novo.

Novos fluxos e circulações são criados através de marquises de concreto aparente que unem os edifícios, além da circulação vertical mecanizada inserida através de uma estrutura metálica vermelha adicionada à fachada externa do conjunto.

Um novo edifício inserido no contexto abriga um teatro no qual a estrutura de palco abre-se externamente para uma área livre e pode ser usado para apresentações internas ou externas.

Tabela 7: Conjunto KKKK: Implantação e usos

	IMPLANTAÇÃO/ENTORNO	USO
ANTIGO	 <p>Fonte: http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/48fc_arq091-02-08.jpg</p>	 <p>Fonte: http://www.scielo.br/img/revistas/anaimp/v16n1/02f2.jpg</p>
ATUAL	 <p>Fonte: http://1.bp.blogspot.com/vov17YT5V2w/UL0QYID2JFI/AAAAAAA33M/dwHfXkpcgaQ/s640/kkkk+visita+aerea.jpg</p>	 <p>Fonte: http://brasilarquitectura.com/projetos/conjunto-kkkk-e-parque-beira-rio</p>
TEXTO	<p>Construído às margens de um rio para facilitar o escoamento do beneficiamento dos grãos, hoje o patrimônio se articula com a paisagem configurando um parque beira-rio.</p>	<p>Antigo (1919):</p> <ul style="list-style-type: none"> -Engenho de Beneficiamento de grãos -Cia Japonesa de Desenvolvimento (K.K.K.K.) <p>Atual:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Centro Cultural -Memorial Japonês -Salas de Aula

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 8: Conjunto KKKK. Vistas externas.

VISTAS EXTERNAS	
ANTIGO	 <p>Fonte: http://www.valedoribeira.sp.gov.br/municipios/mun_fotos/reg_hist.jpg</p>
ATUAL	 <p>Fonte: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.159/4844</p> <p>Fonte: https://cidaderegistro.wordpress.com/atrativos-turisticos-2/kkkk-kaigai-kogyo-kabushiki-kaisha/#jp-carousel-777</p>
TEXTO	<p>As fotografias retratam as mesmas vistas em períodos distintos, antes e depois da intervenção.</p>

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 9: Conjunto KKKK. Intervenção e matéria original.

	INTERVENÇÃO ANTIGO/ATUAL	MATÉRIA ORIGINAL
	 <p>Fonte: http://www2.nelsonkon.com.br/fotos/brakk_01g.jpg</p>	 <p>Fonte: cidaderegistro.wordpress.com/atrativos-turisticos-2/kkkk-kaigai-kogyo-kabushiki-kaisha/#jp-carousel-777</p>
	 <p>Fonte: http://brasilarquitectura.com/img/16/1/jpeg/projetos/brasilarquitectura-01.jpg.jpeg</p>	 <p>Fonte: cidaderegistro.wordpress.com/atrativos-turisticos-2/kkkk-kaigai-kogyo-kabushiki-kaisha/#jp-carousel-777</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">TEXTO</p>	<p>Novos elementos contemporâneos foram inseridos em meio aos galpões; uma laje maciça de concreto marca as circulações entre os edifícios e um novo prédio para o teatro foi construído (edifício branco).</p>	<p>A aparência dos antigos galpões em tijolos aparentes foi mantida.</p>

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 10: Conjunto KKKK. Distinguibilidade e reversibilidade.

		DISTINGUIBILIDADE	REVERSIBILIDADE
		 <p>Fonte: http://brasilarquitetura.com/projetos/conjunto-kkkk-e-parque-beira-rio</p>	 <p>Fonte: https://cidaderegistro.wordpress.com/atrativos-turisticos-2/kkkk-kaigai-kogyo-kabushiki-kaisha/#jp-carousel-773</p>
		 <p>Fonte: http://www.arqbrasil.arq.br/_arq/brasil_arq/conjkkkk/KKKK-4.jpg</p>	 <p>Fonte: http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/48fc_arq091-02-09.jpg</p>
TEXTO	<p>A distinguibilidade dos materiais é feita pelas cores, pelo próprio material (concreto/aço) e pelas formas contemporâneas.</p>	<p>Estruturas anexas e com materialidade diferente da matéria original como a caixa de elevador metálica na cor vermelha e a marquise de concreto aparente.</p>	

Fonte: elaborado pelo autor

6.1.3 Parque da Juventude

O Parque da Juventude ocupa, atualmente, o local onde antes era o presídio do Carandirú em São Paulo e foi totalmente inaugurado em 2007. A escolha desta referência não foi aleatória, pois, o projeto manteve algumas preexistências nas quais foram inseridas intervenções seguindo a mesma linha do restauro crítico.

O projeto de paisagismo do local que deu origem a um novo espaço público de lazer é de autoria da Rosa Kliass em conjunto com o escritório Aflalo & Gasperini Arquitetos, responsável pelo projeto da área institucional do parque.

A execução do projeto ocorreu em 3 fases: a primeira, inaugurada em 2003, deu origem ao Parque Esportivo; a segunda fase compreende o Parque Central, inaugurado em 2004 e a terceira fase se refere ao Parque Institucional, inaugurado em 2007. A paisagem foi bastante modificada, pois, houve a necessidade de demolir grande parte do complexo prisional para dar lugar a novas áreas de vivência, contemplação, lazer e esportes. Deste modo, houve a criação

de novos fluxos e caminhos estruturantes cortando todo o Parque.

O Parque Esportivo ocupa 35 mil metros quadrados e foi implantado onde antes era o Hospital Penitenciário, estruturou-se por uma alameda central pavimentada com piso de solimento e arborizada com guapuruvus, paus-brasis e jequitibás-rosas, cuja seqüência interligará todo o complexo. Ao longo dela, foram instaladas dez quadras esportivas e uma pista de skate (ARCOWEB, 2015).

O Parque Central ocupa 90 mil metros quadrados e é voltado para caminhadas e contemplação. É nesta parte do parque onde se encontra o referencial histórico do local preservando as ruínas de um novo presídio que começou a ser construído mas foi interrompido na época do massacre. Estruturas de aço cortén e passarelas de madeira permeiam as ruínas e dão acesso ao topo da muralha de sete metros onde é possível contemplar a paisagem. Por fim, os dois pavilhões não implodidos do Carandiru abrigam parte do Parque Institucional além de um novo edifício conformando uma enorme praça. Estes edifícios abrigam usos institucionais como escolas técnicas, cursos profissionalizantes e biblioteca.

Tabela 11: Parque da Juventude. Implantação e usos.

	IMPLANTAÇÃO/ENTORNO	USO
ANTIGO	 <p>Fonte: http://www.hojemais.com.br/imagem/noticia/620/4000/6748_3043_26379.jpg</p>	 <p>Fonte: http://msaix.veja.abril.com.br/2014/08/09/0657/pe6Cx/massacre-carandiru-1992-sao-paulo-19921002-88-original.jpeg?1402460283</p>
ATUAL	 <p>Fonte: https://teoriacritica13ufu.files.wordpress.com/2010/12/imagem18.jpg?w=595</p>	 <p>Fonte: http://planetasustentavel.abril.com.br/imagem/parque-juventude-quadras-abre-325x167.jpg</p>
TEXTO	<p>É nítida a mudança da paisagem após a implantação do Parque da Juventude onde antes fora o Carandirú.</p>	<p>A antiga casa de detenção (Carandirú) deixa de existir para dar lugar a um parque público.</p>

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 12: Parque da Juventude. Intervenção e matéria original.

	INTERVENÇÃO ANTIGO/ATUAL	MATÉRIA ORIGINAL/RUÍNAS
	 <p>Fonte: http://jornalipanema.com.br/novo/images/materia/580_carandiru1-1024x66020130730073411227.jpg</p>	 <p>Fonte: http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/ed5f_arq066-00-18.jpg</p>
	 <p>Fonte: http://2.bp.blogspot.com/_Owb9NKMeg5I/SrJhU4-mq4I/AAAAAAAAAOM/x1Lm_j74z6o/s400/DSC03130.JPG</p>	 <p>Fonte: http://planetasustentavel.abril.com.br/blog/planeta-no-parque-2012/files/2012/02/praca-da-juv-gal-ruinas-21-550x412.jpg</p>
<p>TEXTO</p>	<p>Houve a demolição dos pavilhões, restando somente 2 os quais foram totalmente reformados para abrigar o Parque Institucional.</p>	<p>Ruínas do novo presídio que seria construído, porém interrompido após o massacre do Carandirú. Nesta área existem intervenções de caminhos elevados sobre as pré-existências.</p>

Fonte: elaborado pelo autor

Tabela 13: Parque da Juventude. Parque Institucional, Central e Esportes.

	PARQUE INSTITUCIONAL	PARQUE CENTRAL E ESPORTES
	 <p>Fonte: http://kojimasinalizacao.files.wordpress.com/2012/01/fotos.jpg</p>	 <p>Fonte: http://www.saopaulo.sp.gov.br/bancoimagens/albuns/7003/_d30032.jpg</p>
	 <p>Fonte: http://www.engeform.com.br/novosite/_images/galeria/fotos/568f1cba0e8f0f813349e0d94196cada.jpg</p>	 <p>Fonte: http://planetasustentavel.abril.com.br/imagem/praca-da-juv-gal-PJ-Quadras.jpg</p>
<p>TEXTO</p>	<p>Parque Institucional:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Biblioteca -Escola técnica -Cursos profissionalizantes -Internet wifi 	<p>Parque Esportivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> -35 mil m² -Localiza-se onde antes era o hospital penitenciário <p>Parque Central:</p> <ul style="list-style-type: none"> -90 mil m² -Contemplativo, caminhada -Preservação de ruínas do Carandirú

Fonte: elaborado pelo autor

6.1.4 Tabela Comparativa das referências projetuais

Tabela 14: Matriz comparativa

OBRA	CENTRO CULTURAL DE ARARAS	CONJUNTO KKKK	PARQUE DA JUVENTUDE
LOCAL	Araras, SP	Registro, SP	São Paulo, SP
ANO	2007	2002	2007
ARQUITETURA	AUM Arquitetos	Brasil Arquitetura	Aflalo & Gasperini Arquitetos e paisagismo de Rosa Kliass
IMPLANTAÇÃO	Em frente à fábrica da Nestlé	Às margens do rio Ribeira de Iguape	Terreno do antigo Carandirú
USO ANTIGO	Complexo Ferroviário	Beneficiamento de grãos	Casa de detenção
USO ATUAL	Centro Cultural “Leny de Oliveira Zurita”	Museu, Memorial Japonês e Parque Beira-Rio	Parque Urbano
INTERVENÇÃO	Marquise de concreto, arquibancadas	Marquise de concreto, teatro cujo palco se abre para o externo/interno	Preservação de ruínas, construção de quadras, pistas e reforma dos antigos pavilhões
TEORIA DA RESTAURAÇÃO	Restauro Crítico	Restauro Crítico	Restauro Crítico
MATERIALIDADE ADOTADA	Cor vermelha, concreto aparente e aço cortén	Cor vermelha para os anexos em aço, cor branca para o teatro e concreto aparente	Diversos elementos que contrastam com as pré-existências
MODIFICAÇÕES	Circulação e fluxos	Demolição de alguns elementos, readequação interna dos edifícios	Demolição de alguns pavilhões do Carandirú, modificação nos fluxos

Fonte: elaborado pelo autor

6.2 Diretrizes Projetuais

O Plano Diretor do município tem caráter participativo, no entanto, muitas decisões realizadas pelo poder público não levaram em conta as opiniões dos cidadãos, na verdade são poucas as decisões públicas que envolvem a população no geral.

Este trabalho de levantamento analisou as mais diversas opiniões da população residente no entorno da área de estudo, assim como a população de bairros mais afastados através de entrevistas, desta forma, as diretrizes projetuais são planejadas conforme as necessidades locais, como prevê a gestão democrática e o planejamento participativo no artigo 6º do Plano Diretor.

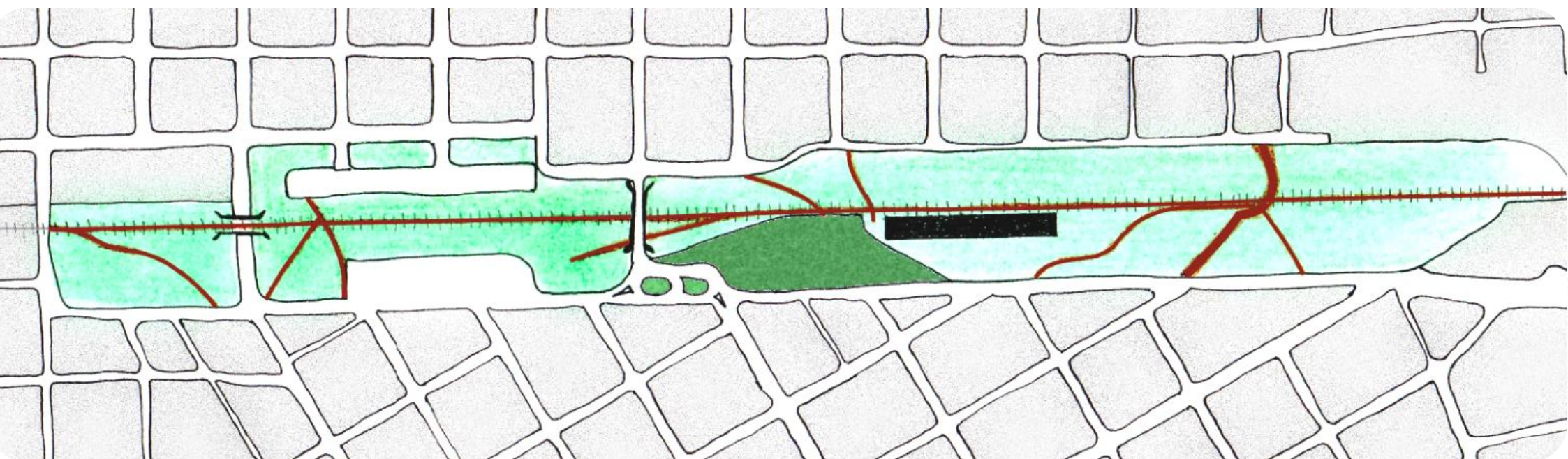
Além disso, esta lei também prevê a ampliação da cultura, do esporte e das áreas de lazer no município, conforme estabelece o artigo 22: a criação de um centro cultural, um teatro municipal, um museu e a preservação do patrimônio cultural. Na Seção V-artigo 24 do Plano Diretor, fala-se acerca da ampliação e instalação de equipamentos públicos direcionados à prática esportiva e lazer social, ampliando a

oferta e promovendo a inserção da população aos programas sociais vinculados ao esporte e lazer.

Todas estas propostas citadas no Plano Diretor servirão de embasamento para o projeto final, pois, a proposta projetual envolve a requalificação do patrimônio cultural e da área da ferrovia com o intuito de oferecer suporte necessário para as práticas esportivas e ao lazer social.

A partir das análises realizadas torna-se necessário intervir no espaço de forma a integrar ambos os lados da cidade; de modo a reduzir o impacto gerado pela descontinuidade e fragmentação desta área oriunda da barreira criada pela ferrovia. Na figura 49, observa-se uma grande quantidade de caminhos criados pela própria população com o intuito de atravessar uma área que não possui ligação direta com o outro lado da cidade, deve-se, portanto, criar novos fluxos e passagens.

Figura 49: Caminhos e travessias realizados por pedestres



Área de intervenção

Praça Euclides Romanini

Linha Férrea

Caminhos de pedestres

Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

A integração entre as partes da cidade também engloba a Praça Euclides Romanini a qual se encontra parcialmente isolada, tendo em seu entorno imediato a Avenida Antônio Tiveron (único acesso à praça), um viaduto, a linha férrea e um imenso talude que a separa do galpão da FEPASA, faz-se necessário integrar a Praça juntamente com o projeto de intervenção e requalificação da área.

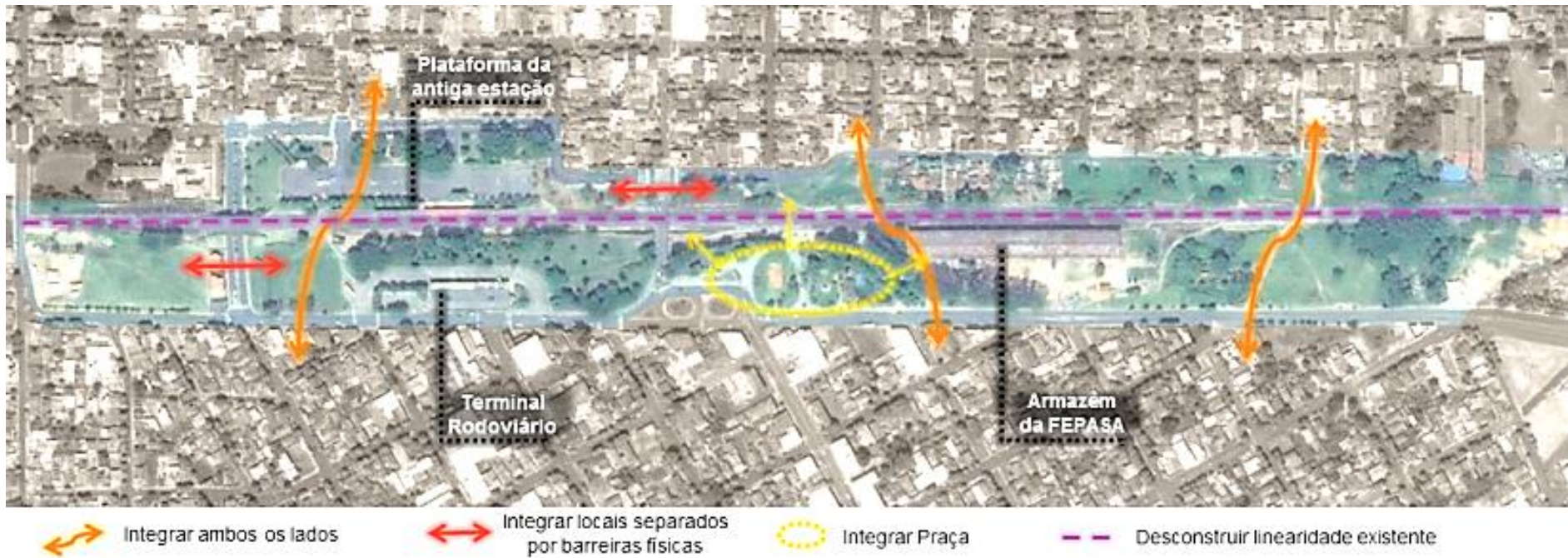
Em alguns locais há uma massa vegetal relativamente densa a qual deverá ser incorporada ao projeto, logo estas áreas compreenderão o lugares de contemplação e caminhada. Há dois locais como este, um próximo ao galpão onde há uma Área de Preservação Permanente, e outro que compreende a área entre o Terminal Rodoviário e a plataforma da antiga estação.

Devido à extensa superfície ocupada pela área de intervenção faz-se necessária a divisão do local em setores subsidiando áreas de lazer, esporte, cultura, contemplação e permanência.

Desta forma, pode-se agrupar as diretrizes em tópicos, sendo elas:

- Integração (área de intervenção x cidade, praça x área de intervenção)
- Novos fluxos
- Massa vegetal
- Cultura e Lazer
- Esportes
- Contemplação e Permanência

Figura 50: Diretrizes Projetuais



Fonte: elaborado pelo autor. Sem escala

6.3 A Intervenção

Partindo dos estudos das referências projetuais, pode-se dizer que a linha norteadora do projeto deste TFG segue a do restauro crítico, permeando uma intervenção contemporânea em meio ao patrimônio histórico.

Tanto o Conjunto KKKK quanto o Centro Cultural de Araras apresentam projetos nessa linha, onde qualquer intervenção deve ser visivelmente diferente do objeto patrimonial, seja com cores, materiais ou tecnologias diferenciadas. Já o Parque da Juventude apresenta um projeto paisagístico e uma setorização do parque bastante diversificada entre áreas ativas, de contemplação e esportiva.

Sendo assim, a linha férrea abandonada e inserida em meio à malha urbana proporciona grandes áreas vazias a serem requalificadas juntamente com o patrimônio ferroviário, incluindo plataformas e o barracão da FEPASA, desta forma, a requalificação do local vai além do edifício isolado e passa a englobar todo o entorno ferroviário de onde está inserido.

O processo projetual iniciou-se com o desenho de um grande parque linear (figura 51) ao longo da linha férrea com o objetivo

de oferecer não apenas lazer à população, mas principalmente efetivar a conexão e os cruzamentos de pedestres entre ambos os lados da cidade. A figura 49 (p. 87) auxiliou na proposta destes cruzamentos, pois, o projeto os previu como linhas de forças existentes nas quais foram demarcadas com decks de madeira elevados, um próximo à área da feira livre e o outro onde se encontra o barracão da FEPASA, estes decks também proporcionam uma quebra da linearidade existente, devido à elevação do mesmo e também pelo formato e design. Além disso, a rua provisória aberta pela própria população também foi contemplada no projeto conectando de maneira mais efetiva ambos os lados. Uma ciclovia também permeia toda a extensão do parque linear. A integração física da área com a cidade se fez por meio de caminhos demarcados; já a praça existente (Euclides Romanini) integrou-se ao projeto do parque para ser contemplada através do deck elevado do Barracão e também pela laje do primeiro pavimento que se projeta sobre o talude da praça (figura 53).

Cabe salientar que este trabalho apenas propôs um desenho e diretrizes para o parque linear, portanto, o objetivo final deste TFG foi detalhar a intervenção no Barracão da FEPASA.

Figura 51: Diretrizes para o Projeto do Parque Linear



Fonte: autor

Figura 53: Praça, deck e edifício



Fonte: autor

Figura 52: Integração da praça com o parque



Fonte: autor

Partindo da diretriz de conexão entre ambos os lados da cidade, os percursos são o meio integrador do projeto, sejam eles sobre os trilhos ou sobre os decks. Os percursos foram pensados com o intuito de fundir-se com os trilhos preexistentes (figura 54) de modo que o usuário caminhe entre as linhas férreas ou observem os trilhos através das aberturas ao longo dos decks elevados (figura 55). Estas aberturas proporcionam ao pedestre visualizar a preexistência que está abaixo do flunar sobre o deck.

O Setor 1 do Parque foi pensado para abrigar uma pequena praça que desse suporte à população do bairro que se localiza em frente, pois, este bairro não possui uma praça com equipamentos, além disso, houve também a abertura de uma via com estacionamentos para suprir a demanda de usuários quando há circos e parques de diversões instalados nesta área.

O Setor 2 inclui um teatro de arena acomodado na topografia, a repaginação do piso da área da feira livre, a antiga estação ferroviária, o terminal rodoviário e uma futura pista de skate. É neste ponto onde se situa um dos decks elevados para atravessar a área dos trilhos.

Figura 54: Caminhada sobre os trilhos



Fonte: autor

Figura 55: Deck com aberturas



Fonte: autor

O Setor 3 compreende a maior extensão do parque, local onde se situa o barracão da FEPASA e um grade deck elevado. Há também a Praça Euclides Romanini que foi integrada ao projeto. De frente com o barracão foi proposta uma praça, de piso intertravado permeável (figura 56), compondo um espaço de transição entre a rua e o edifício sem vegetação densa para que o barracão pudesse ser contemplado e visto.

Ainda neste setor se encontram as casas dos ferroviários em uma cota elevada na parte posterior do edifício, acima de um talude. Foi pensado um percurso de pedestres que interligasse a rua destas casas diretamente com o barracão por meio de estruturas treliçadas (figura 57).

O Setor 4 oferece uma área esportiva com quadras de futebol, poliesportivas e vôlei de areia (figura 58) cujo acesso se dá por meio de uma grande calçada sombreada. Além disso, existem caminhos que permeiam uma Área de Proteção Ambiental para quem busca sossego, sombra ou contemplar a vegetação já existente.

Figura 56: Vista da praça projetada em frente ao barracão



Fonte: autor

Figura 57: Estrutura treliçada



Fonte: autor

Figura 58: Vista do Setor Esportivo



Fonte: autor

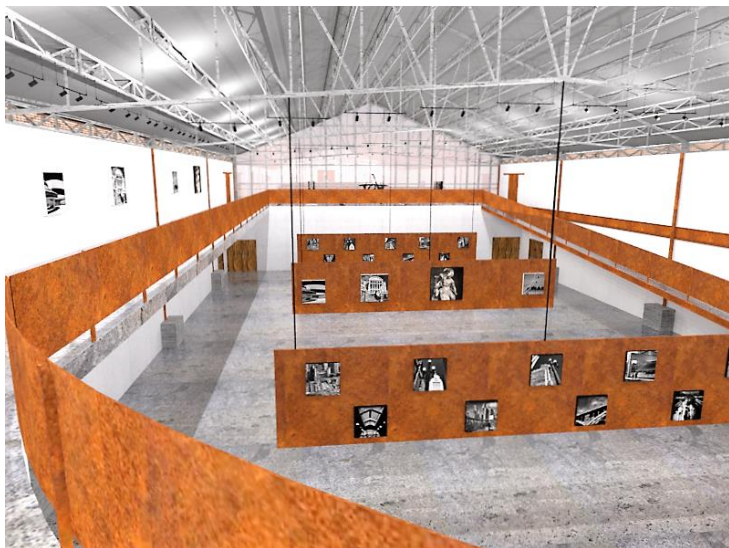
Partindo do princípio de que toda intervenção sobre o patrimônio deveria ser nítida, algumas alterações foram necessárias para o novo uso, porém, sempre respeitando este princípio. Originalmente o barracão não possuía dois pavimentos, mas para que uma laje intermediária pudesse compor o projeto, era necessário ganhar mais altura para respeitar o pé-direito agradável em cada pavimento. O barracão estava em uma cota mais alta em relação aos trilhos devido à sua plataforma, portanto, houve a necessidade de rebaixá-lo à cota zero (nível dos trilhos), ganhando, assim, mais altura.

Os fechamentos laterais em placas de telhas galvanizadas foram mantidos em pátina, exceto a porção central do edifício onde foram removidas para originar uma grande área aberta para convívio e circulação. Estes fechamentos laterais não tocam o chão devido ao rebaixamento do edifício, portanto, foram inseridas placas de aço cortén entre o vão do chão até as placas galvanizadas. Esta área pode ser apropriada pela população para realização de qualquer atividade (cultural, esportiva, etc), tal como a grande marquise do parque do Ibirapuera. A setorização do edifício foi dividida em três partes, um local projetado para abrigar um espaço de exposições culturais e também para abrigar o acervo histórico municipal; a parte de convívio e apropriação que são grandes áreas livres e abertas; e por fim um anfiteatro dotado de infraestrutura de palco, poltronas, banheiros, café, etc.

O espaço do museu e de exposições culturais (figura 59) conta com uma área administrativa no térreo e um grande saguão com pé direito duplo para exposições. O primeiro pavimento é acessado por meio de uma rampa interna que conecta o térreo ao mezanino. A partir do mezanino é possível circular pelas marquises externas do edifício e contemplar a vista aérea da Praça Euclides Romanini. A iluminação interna é obtida através

da remoção de todo o fechamento de telhas galvanizadas dos fundos do barracão da face sul, originando uma grande parede de vidro refletivo para iluminação de todo o espaço e também da área administrativa.

Figura 59: Vista interna da área de exposições



Fonte: autor

A área de convívio é dividida em duas, são elas: o grande deck de madeira e a porção central do edifício. São locais multiuso para apropriação das pessoas para realização de qualquer atividade. A porção central (figura 60) possui o térreo que está

no mesmo nível do deck e o primeiro pavimento que pode ser acessado a partir de uma rampa circular que une ambos os pisos ou a partir da estrutura treliçada que dá acesso à rua de cima e às casas dos ferroviários. O grande vão de laje protendida possui também aberturas que garantem uma melhor visibilidade, ventilação e iluminação entre os pavimentos. A estrutura metálica preexistente recebeu reforços de chapas metálicas nas mesas e nas almas dos pilares para suportar a carga estabelecida.

Figura 60: Vista da Área de Convivência



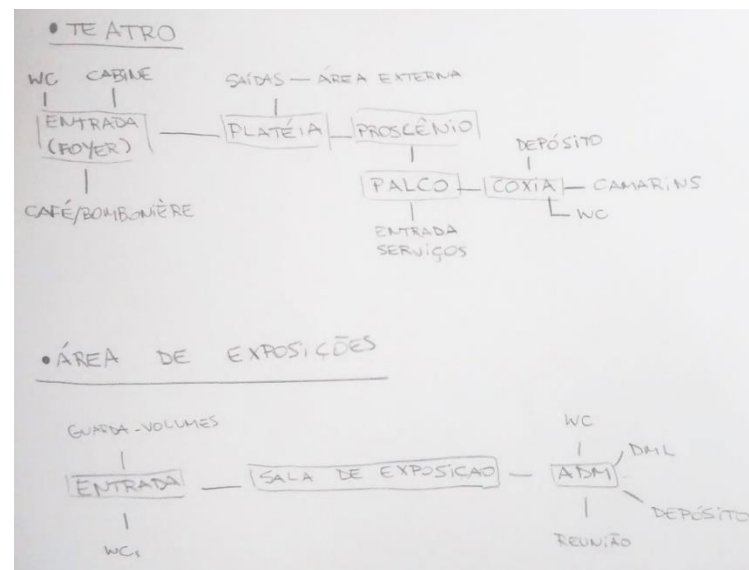
Fonte: autor

A proposta de implantar um parque com um museu, espaços de exposições e um anfiteatro no projeto não foi aleatória. Os levantamentos e estudos mostraram a falta de infraestrutura e até mesmo de espaços qualificados na cidade de Adamantina para estes fins.

A ideia sempre foi criar espaços que se conectavam, o parque que por sua vez conseguiria unir ambos os lados da cidade, os caminhos e decks que se conectam, as passarelas treliçadas que conectam áreas mais altas com o parque e com o edifício e por fim, a área do auditório, que é a mais contrastante, cuja arquitetura contemporânea se difere do restante e do entorno, fundindo sua forma e volumetria com o Barracão existente.

O anfiteatro possui dois palcos (interno e externo) que se interligam através de grandes placas de aço cortén deslizantes, é possível, portanto, utilizar os palcos simultaneamente com as placas fechadas ou utilizá-lo para uma apresentação interna e externa. Internamente as pessoas se acomodariam nas 258 poltronas e externamente, o deck acomodaria as pessoas ao ar livre. A planta triangular do palco externo também garante um ângulo de visão para quem deseja se acomodar nos taludes ao lado da ciclovia.

Figura 61: Fluxograma dos espaços projetados



Fonte: autor

O acesso ao anfiteatro pode ser feito pelas rampas acessíveis nas duas laterais ou por uma escadaria que se abre para área de convívio e circulação (figura 63). Antes de chegar ao foyer do anfiteatro, há uma área livre com um lounge que também pode ser utilizado como um pequeno palco voltado para à área de convívio. Ainda neste local encontra-se um café que atende tanto ao anfiteatro quanto aos usuários do parque.

Figura 62: Vista do anfiteatro e de seu palco externo



Fonte: autor

Figura 64: Vista do mezanino da área convivência para a entrada do anfiteatro e do café



Fonte: autor

Figura 63: Vista Frontal do barracão e do anfiteatro



Fonte: autor

“Assim como a medicina necessita da interação entre médico e paciente, em urbanismo também é preciso fazer a cidade reagir. Cutucar uma área de tal maneira que ela possa ajudar a curar, melhorar, criar reações positivas e em cadeia. É indispensável intervir para realizar, fazer o organismo trabalhar de outra maneira. (...) Em alguns casos, as intervenções se dão mais por necessidade que por desejo, para recuperar feridas que o próprio homem produziu na natureza (...). Com o tempo, estas feridas criaram uma outra paisagem. O aproveitamento destas paisagens e das correções do que o homem havia feito de errado é acupuntura de excelentes resultados.” (LERNER, Jaime)

REFERÊNCIAS

ALEX, S. **Projeto da Praça. Convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: Editora Senac, 2008.**

ARCOWEB. **Rosa Grena Kliass: Primeira etapa do parque da Juventude, São Paulo. Espaço da Liberdade.** Disponível em: <<http://goo.gl/zioyqa>>. Acessado em: 17 de julho de 2015.

BRASIL ARQUITETURA. **Conjunto KKKK e Parque beira rio. Disponível em: < <http://goo.gl/Jm22S1>>. Acessado em 22 de julho de 2015.**

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

DODEBEI, V. **Patrimônio e Memória Digital.** Morpheus: Revista Eletrônica em Ciências Humanas, ano 4, n. 8, 2006. Disponível em < <http://goo.gl/DB53b4>>. Acessado em 21 dez. 2015.

FINATI, I. G. **Reabilitação do Patrimônio Ferroviário de Birigui – SP.** Trabalho Final de Graduação. Unesp. Presidente Prudente, 2015. IPHAN. **Carta de Atenas.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>>. Acessado em: 15 de março de 2015.

IPHAN. **Carta de Burra.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=251>>. Acessado em: 15 de março de 2015.

IPHAN. **Carta de Washington.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=258>>. Acessado em: 15 de março de 2015.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

KUHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo:** reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria de Cultura, 1998.

KUHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização.** Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é Patrimônio Histórico.** São Paulo: Editora brasiliense, 1981.

LOPES, F. W. R. **Patrimônio e “requalificação” urbana:** concepções e conflitos. Encontros Nacionais da Anpur. Anais. Disponível em <<http://goo.gl/Wz3rll>>. Acessado em 21 dez. 2015.

PAOLI, M. C. **Memória, História e cidadania:** O direito ao passado. In: O direito à memória: Patrimônio Histórico e cidadania. São Paulo: DHP, 1992.

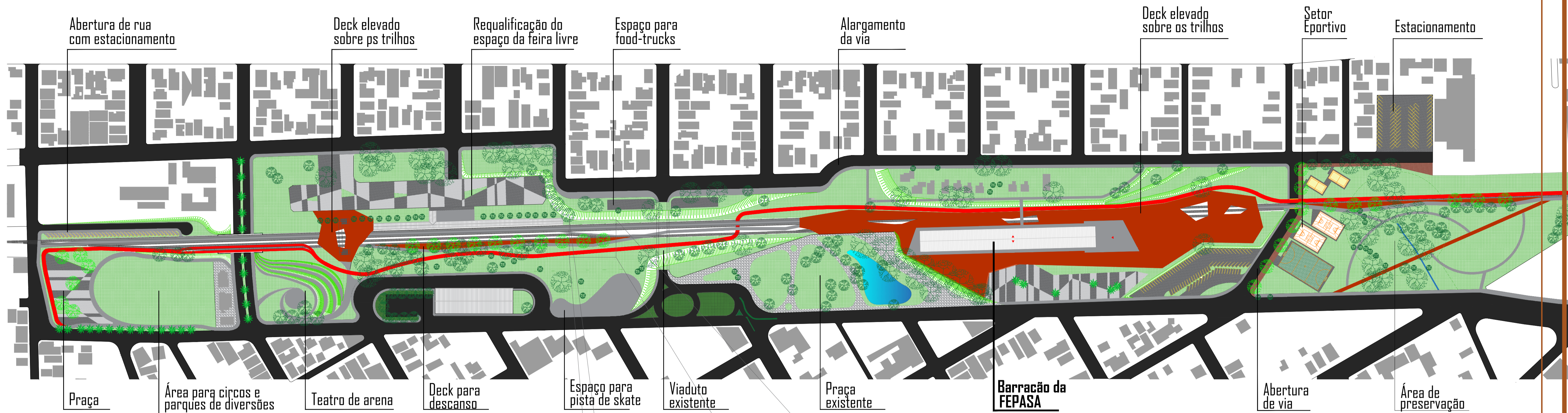
REVISTA AU. **O que é espaço público?** Disponível em: <<http://goo.gl/n3n4mA>> **Acessado em 20 jul. 2015.**

RODRIGUES, G. G.; MACHADO, N. T. G. **A importância da memória para uma cidade.** Revista destaques acadêmicos. Disponível em <<http://goo.gl/tzaJBX>> Acessado em 20 dez. 2015.

SILVA, Rubens Galdino. **Incorporação da Nova Alta Paulista ao setor produtivo do Estado de São Paulo:** Município de Adamantina 1937 a 1955. Dissertação de mestrado. Unesp. Assis, 1989.

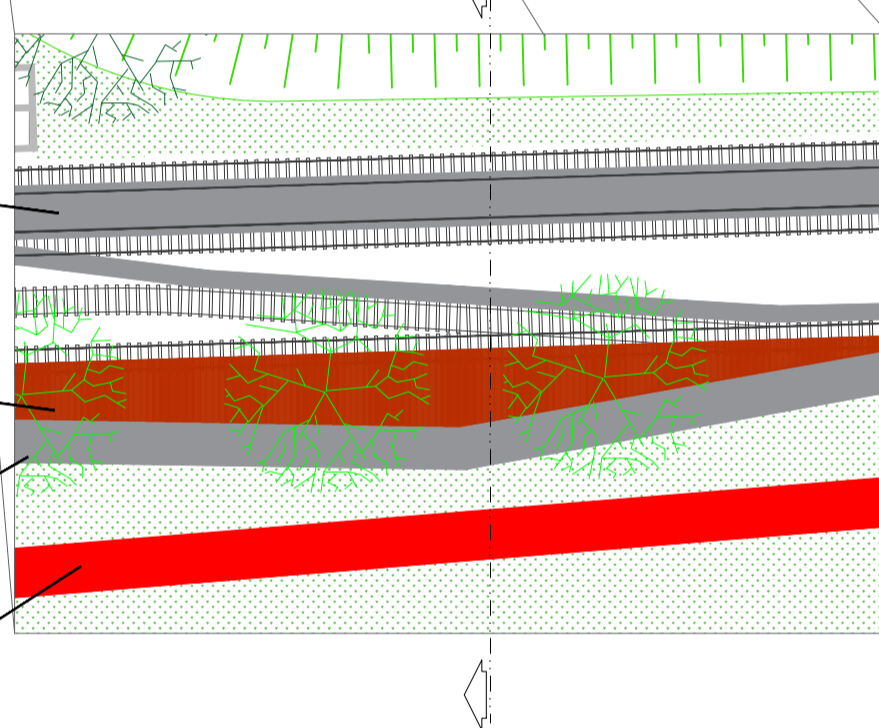
Diretrizes Projetuais para a Implantação do Parque

1:2000

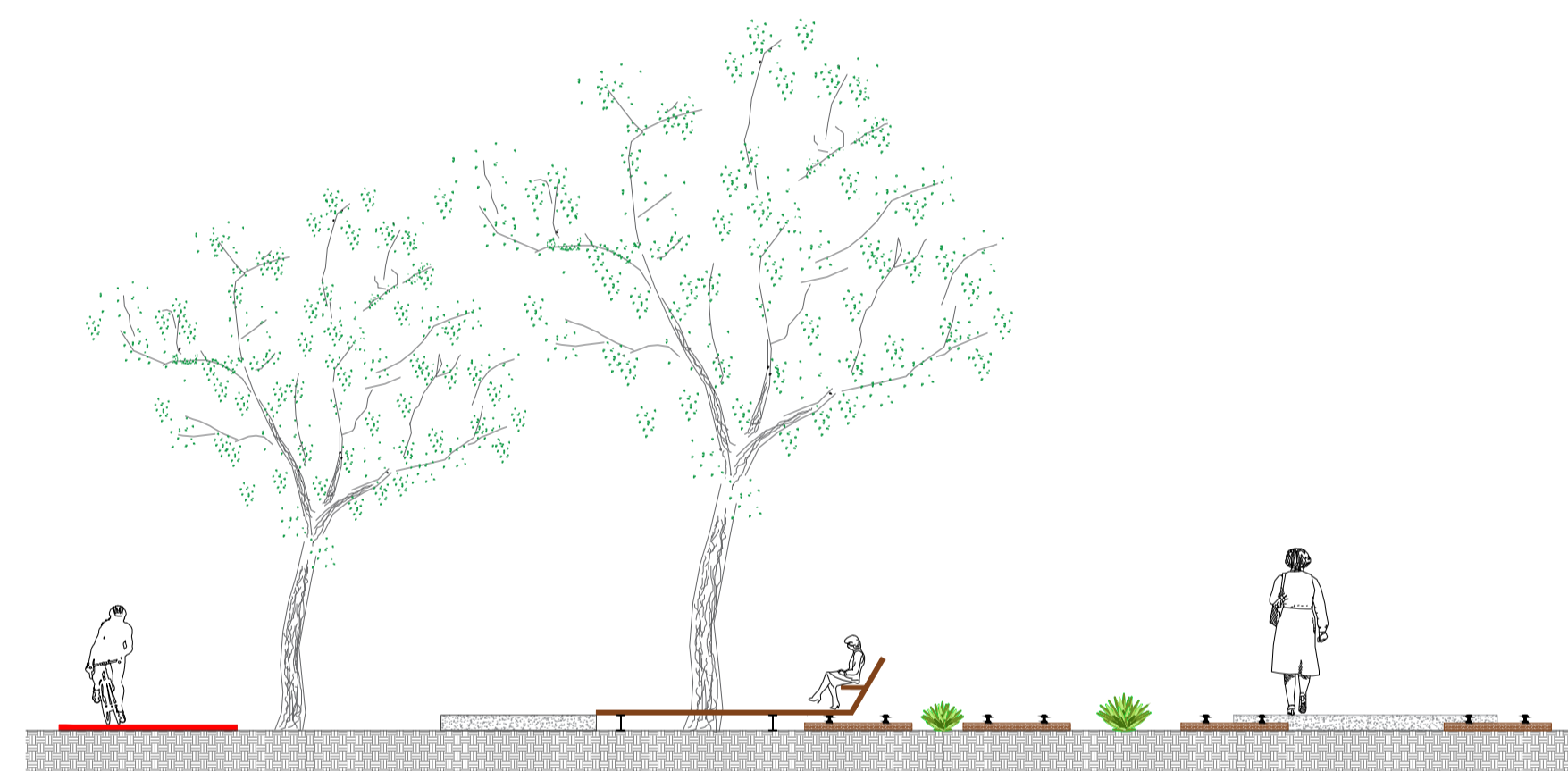


Localização da área na cidade

- pista de caminhada sobre os trilhos preexistentes
- deck com sombra para descanso
- pista de caminhada secundária
- ciclovia

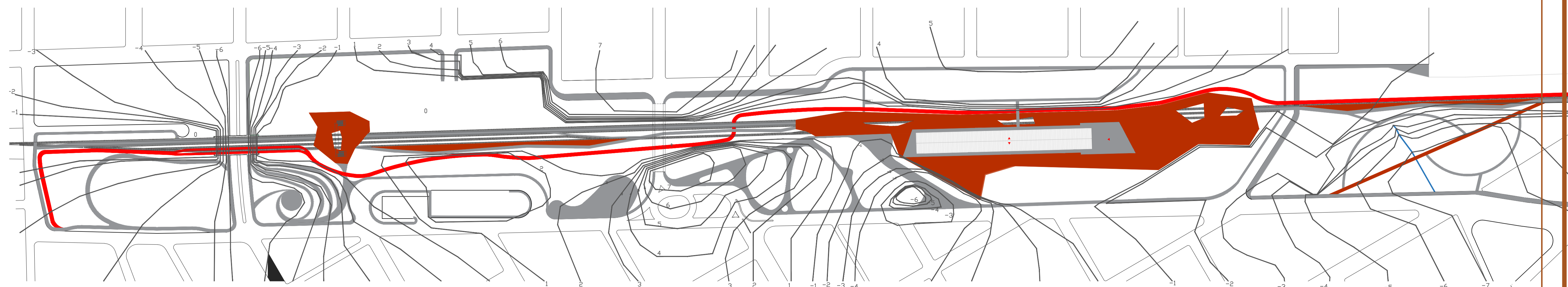


Detalhes em planta e corte das pistas de caminhada
Sem escala



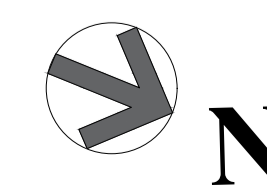
LEGENDA

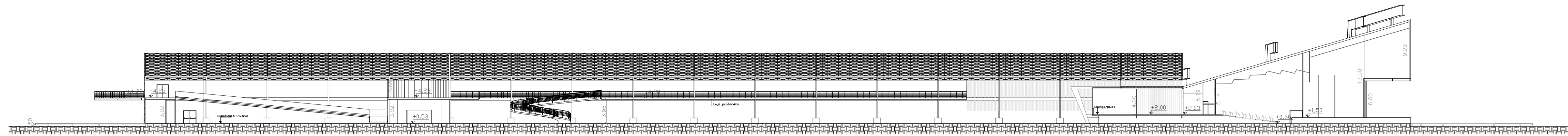
- Vegetação existente
- Vegetação proposta



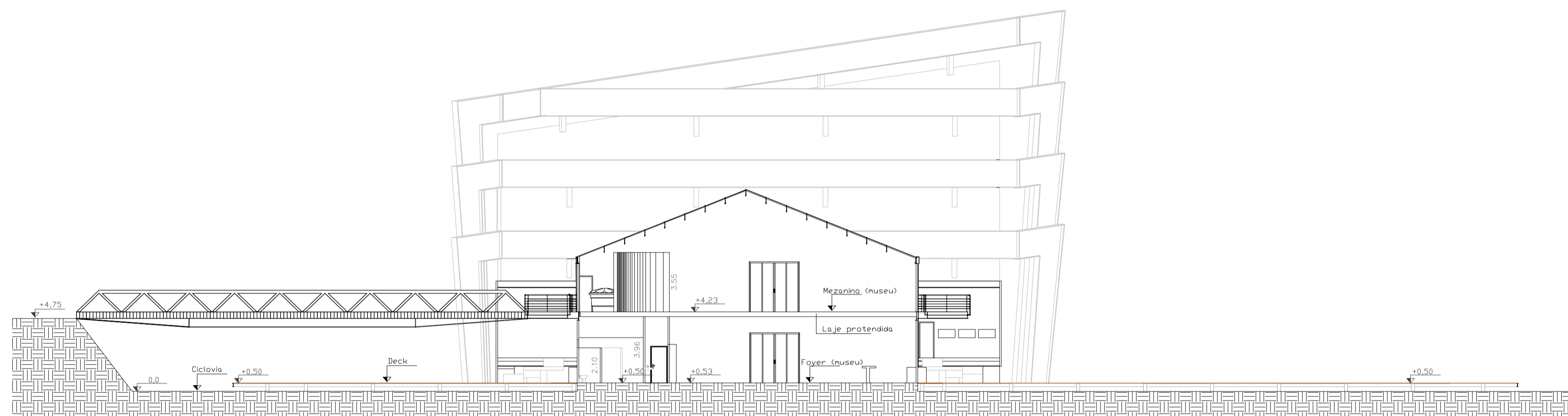
Topografia

1:2000

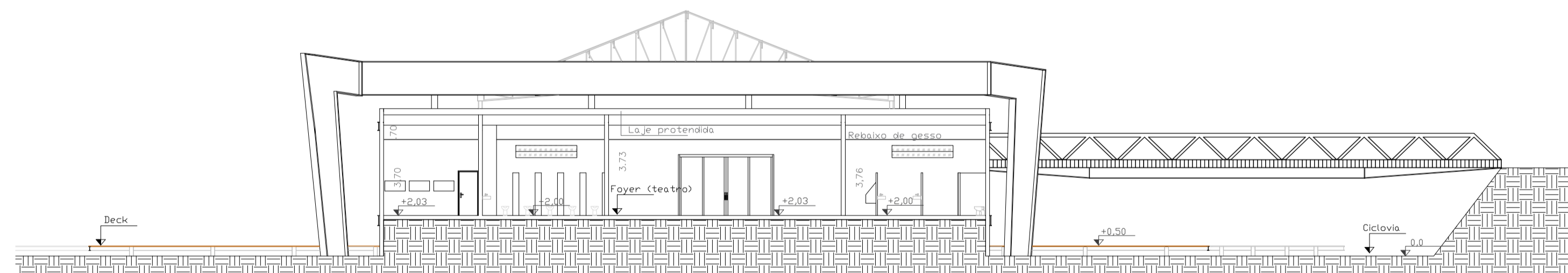




Corte AA
1:400

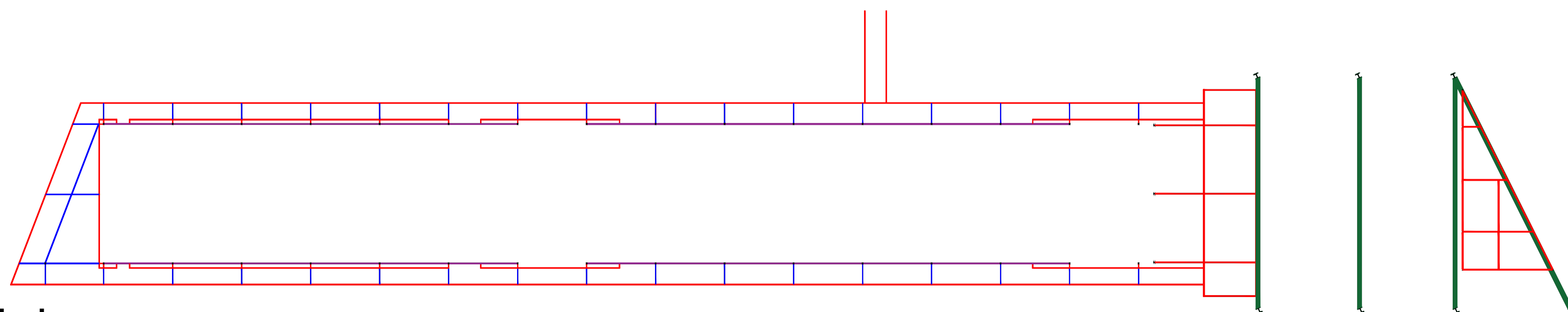


Corte BB
1:200

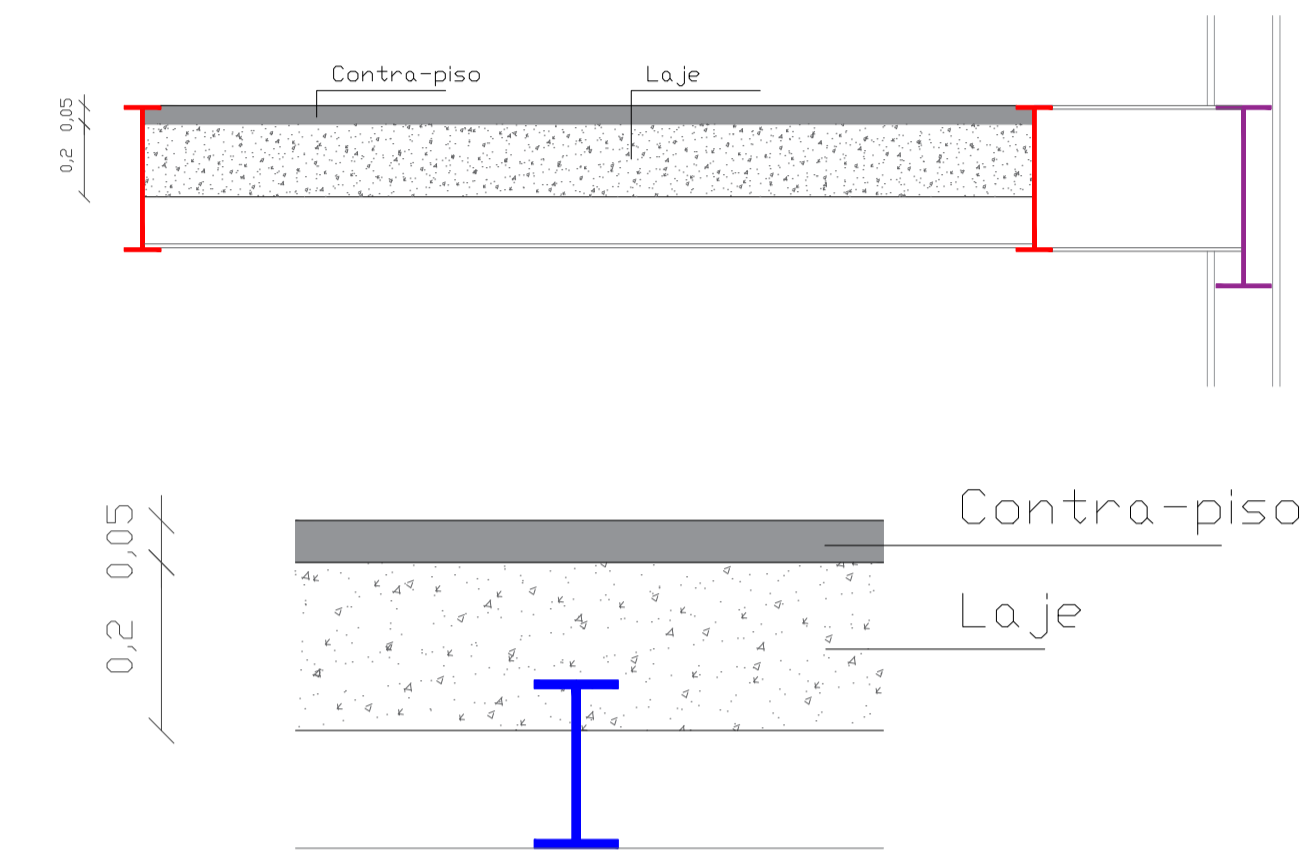


Corte CC
1:200

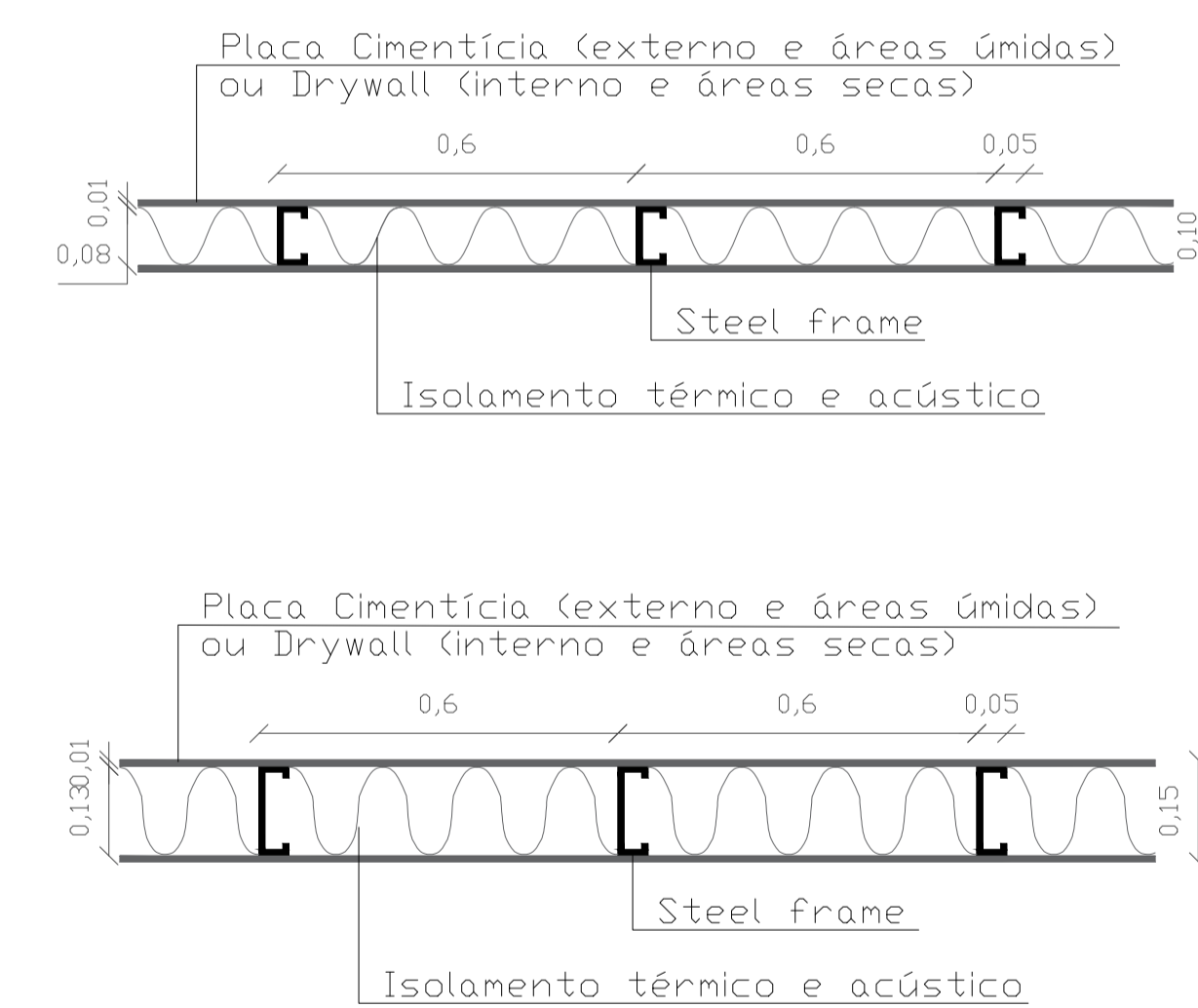
Estrutura
Sem escala



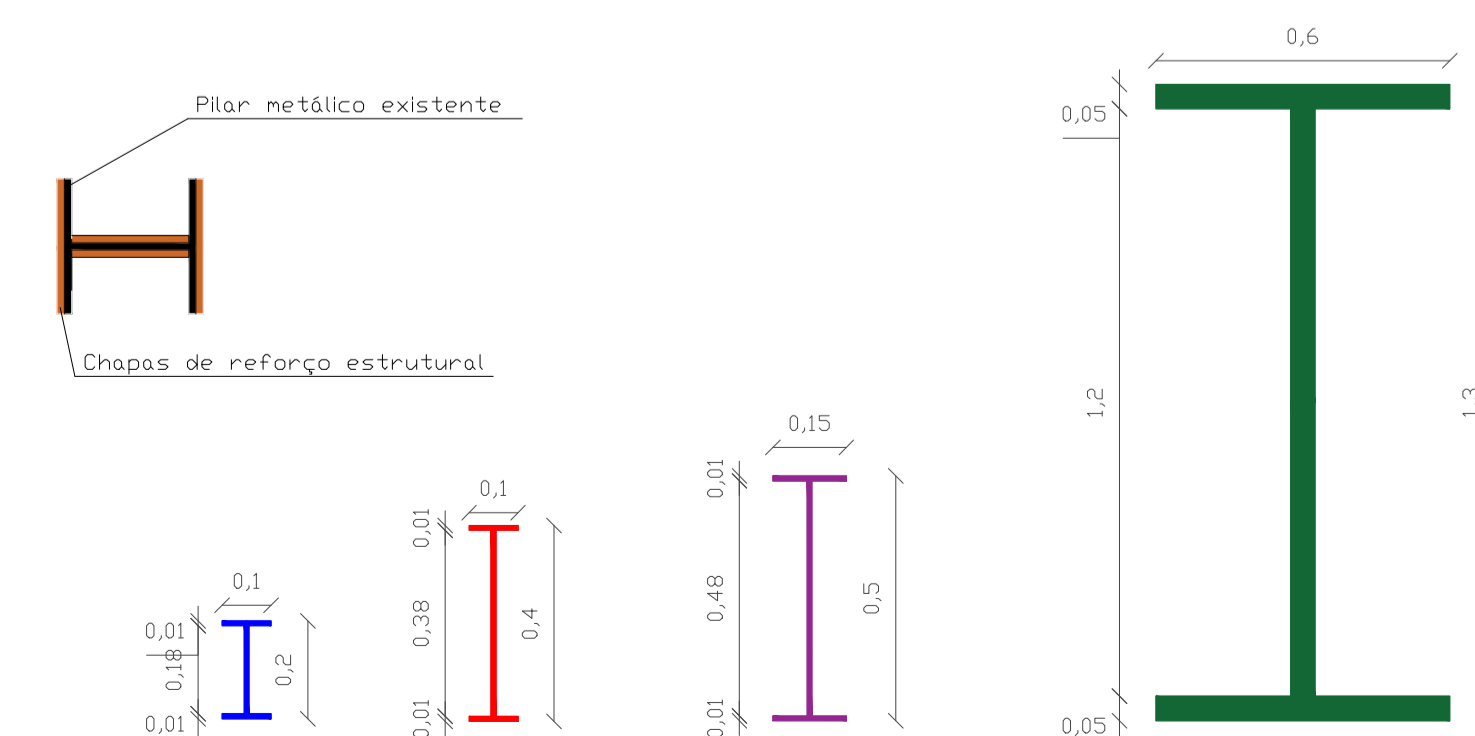
Detalhe de vigas e laje
Sem escala

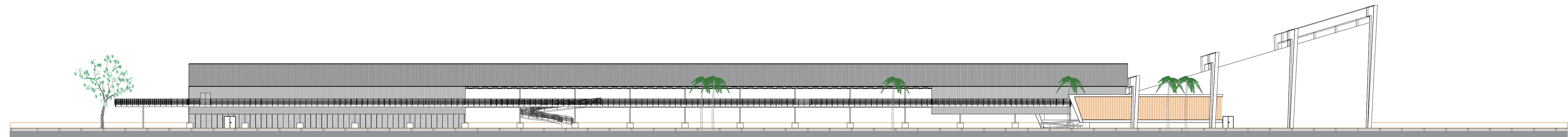


Detalhe das Paredes
Sem escala



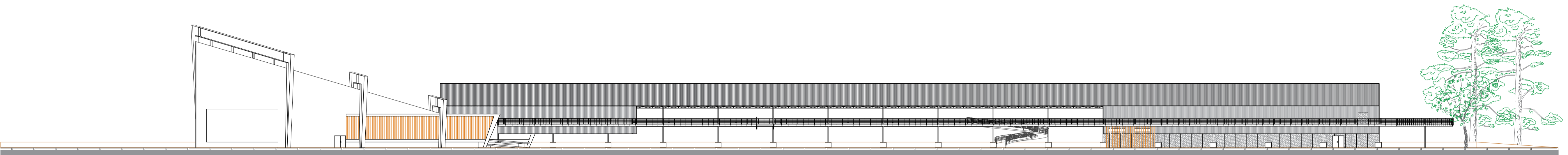
Perfis Metálicos de pilar e vigas
Sem escala





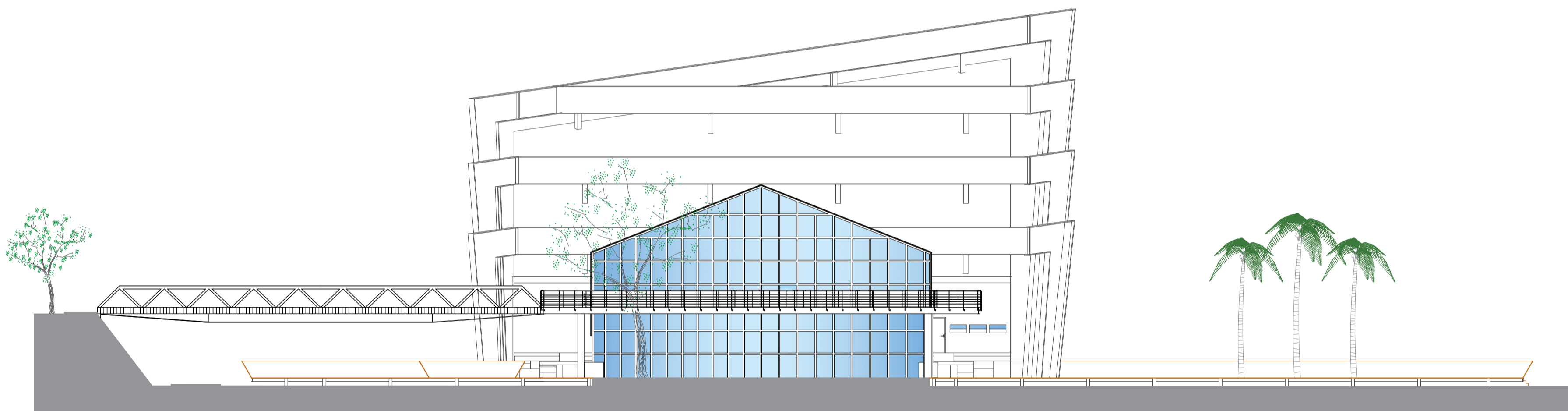
Elevação Leste

1:400



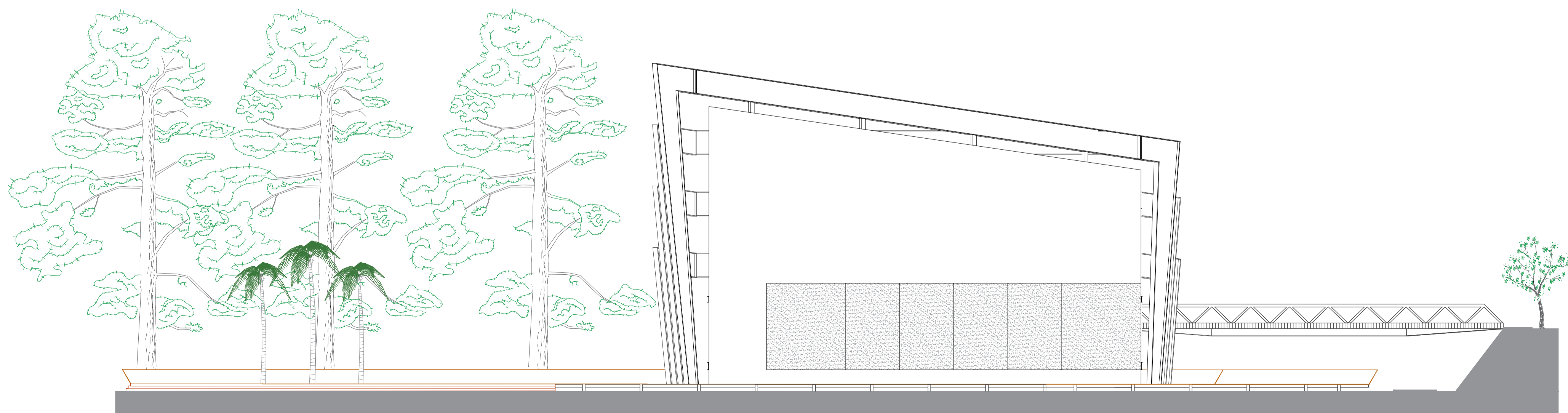
Elevação Oeste

1:400



Elevação Sul

1:200



Elevação Norte

1:200



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA