

# ECOPARQUE LINEAR FERROVIÁRIO

Re-encontro com a natureza e vida social em São Carlos





## • AGRADECIMENTOS

Gostaria de dedicar este trabalho às pessoas importantes na minha vida, que não necessariamente estiveram por perto neste ano de desenvolvimento do projeto, mas que fizeram parte de minha formação como indivíduo e arquiteta.

Agradeço primeiramente à meus pais, Guillermo Luis Martínez Cancino e Maria Antonieta Tapia Huerta, pelo apoio, paciência, palavras de carinho e disposição em motivar-me e ajudar-me no que fosse preciso, principalmente pelo suporte emocional e financeiro para eu correr detrás do intercambio na Universidade de São Paulo onde desenvolvi meu Trabalho Final de Graduação.

Agradeço à meu orientador Dr. Prof. Paulo César Castrol e meus co-orientadores Dra. Profa. Luciana Bongiovanni Martins Schenk e Dr. Prof. Paulo Yassuhide Fujioka por me guiarem durante todo o desenvolvimento do trabalho, por serem exigentes, por darem apoio, por acreditarem no resultado.

Agradeço a todos meu professores da Universidade de Valparaíso – Chile, maiormente para o meu orientador Leonardo Galdames Vera por outorgar as ferramentas necessárias para minha visão e desenvolvimento de meu projeto de Título e principalmente na formação dum arquiteto.

Saibam que tenho enorme admiração e respeito por vocês.

Ao meu namorado, Ruben Alejandro Valladares Rosales, pelo companheirismo durante este processo de formação, pelas conversas, pela companhia, pela compreensão, carinho e sobretudo pela paciência durante tudo o processo do intercambio.

Ao meus amigos por seu incondicional apoio e animo desde diferentes lugares do mundo, obrigada por existir.

## • APRESENTAÇÃO

Reabilitar um edifício que trouxe em seu domínio algum marco histórico, seja histórias ou características que forem importantes para a população que usufrui ou usufruiu do espaço, merece ser conservado para garantir seu funcionamento de produtor de lembranças. O edifício que traz toda uma história com ele, não deve estar fechado, pois a melhor maneira de recordar essas histórias é às vivenciando, e quando entramos nesses edifícios marcados por acontecimentos (ditos fantásticos, pois muitos relatam os costumes passados que nos trouxeram até os dias de hoje) é possível sentirmos essas histórias como se tivéssemos vivido naquele período retratado.

A Arquitetura em preexistência, entende-se duas variáveis importantes: a física e a histórica. A primeira composta por dados materiais, a arquitetura, a paisagem e o sítio. E a segunda, conformada pelas construções imateriais, expressões que a tradição a cultura e o imaginário urbano mantem vivas. O objetivo do projeto arquitetônico procura valorar o patrimônio dum vazão ferroviário, comprometido na trama urbana e na dinâmica da cidade, contribuindo a inclusão e articulação do valor simbólico, histórico e potencial da preexistência para sua transformação em novas atividades e necessidades contemporâneas, com o fim de obter uma maior e melhor aceitação do cidadão.

A proposta oferece à cidade uma oportunidade de criar um espaço de encontro social, ambiental e econômico, motor de transformação urbana para uma cidade fragmentada pela linha férrea e convertit-a num verdadeiro modelo de Desenvolvimento Urbano de Sistentabilidade. Ou seja, a intervenção tem escala de ser um projeto urbano, paisagístico, arquitetônico e social, um presente histórico para São Carlos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Reabilitação Urbana, Intervenção nas Preexistências, Patrimônio.

## • ÍNDICE

1_ OBJETIVO.....	6
2_ INTRODUÇÃO.....	7
3_ CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	8
4_ TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO.....	10
5_ SÃO CARLOS.....	12
5.1_ Características Gerais	
5.2_ Expansão Territorial	
5.3_ Uso de Solo	
6_ LINHA FÉRREA.....	32
6.1_ O Início	
6.2_ No Brasil	
6.3_ No São Paulo	
6.4_ No São Carlos	
7_ TEORÍA DO PATRIMÔNIO.....	37
8_ PATRIMÔNIO NO BRASIL.....	38
9_ INTERVENÇÃO EM PREEXISTÊNCIA.....	39
10_ ANTIGO E NOVO.....	41
11_ INTERVENÇÃO E FILOSOFIA.....	43
12_ INTERVENÇÃO, INDÚSTRIA E CULTURA.....	45
13_ CONSERVAÇÃO INTEGRADA.....	47
14_ MEMÓRIA.....	49
15_ ACUPULTURA URBANA.....	50
16_ INTENÇÃO DA PROPOSTA.....	51
17_ ESCALA DE ABRANGÊNCIA.....	54
18_ INSERÇÃO URBANA DA PROPOSTA.....	55
19_ ESPAÇO URBANO.....	58
20_ VAZIO URBANO.....	61
21_ MEMÓRIA URBANA.....	62
21_ VOCAÇÃO DA ÁREA.....	63

23_ ESPAÇO PÚBLICO.....	64
24_ CRITÉRIOS DE QUALIDADE.....	66
25_ PAISAGEM.....	69
26_ PAISAGEM CULTURAL.....	70
27_ SILÊNCIO.....	71
28_ ATMOSFERA.....	72
29_ PROPOSTA.....	75
29.1_ Diretriz proposta	
30_ PAISAGEM EXISTENTE.....	76
31_ HIERARQUIA DE ESPAÇOS LIVRES.....	79
32_ NOVAS TRAVESSIAS.....	80
33_ ECOPARQUE LINEAR FERROVIÁRIO.....	81
34_ PARTIDO GERAL DO ECOPARQUE.....	91
35_ ÁREAS PROGRAMÁTICAS DO ECOPARQUE.....	92
36_ DESENVOLVIMENTO CENTRO CULTURAL.....	102
37_ RECONHECIMENTO DA PRE-EXISTENCIA.....	103
38_ CARACTERÍSTICAS GERAIS.....	104
39_ INTERVENÇÃO ARQUITETÓNICA.....	108
40_ PARTIDO GERAL CENTRO CULTURAL.....	110
41_ ÁREAS PROGRAMÁTICAS.....	112
42_ DESENVOLVIMENTO PRACA PONTE.....	117
43_ ÁREAS PROGRAMÁTICAS PRACA - PONTE.....	118

## • 1 OBJETIVOS

Este trabalho tem como objetivo geral **reabilitar (I), e re-significar os vestígios territoriais ferroviário.**

Propor-se objetivos específicos tais como: Aperfeiçoar a Conexão Rodoviária Urbana; Permitir, Manter e Proteger o Capital Natural; Criar Áreas de Convívio Público e Espaço Cultural; Promover a Diversidade, Qualidade e Versatilidade dos Espaços Públicos Urbanos.

Visando manter o caráter industrial do conjunto e respeitar as características materiais e estéticas das edificações históricas. Os critérios de intervenção são:

**Equilíbrio Ambiental:** Gestão da água, Biodiversidades, Conectividade Ecológica, -*Sistema de Parques*-.

**Dinâmica Urbana:** Mobilidade e Estabilidade, Caminhos e Nós, Integração de Transporte Público, -*Conexões*-.

**Reunião de cidadão:** Educação e Inovação, Valor Social do Solo, -*Espaço Público*-.

A preservação pretendida é feita de maneira seletiva com a intenção de obter qualidade espacial, esta é conseguida, segundo este ponto de vista, pela superposição de camadas temporais urbanas, englobando o preexistente dentro de uma lógica de percepção, a do presente.

A ação de revelar o que estava antes imperceptível norteia o projeto, pela coexistência e sucessão de camadas distintas, agora não apenas temporais, mas também do próprio funcionamento da cidade, aqui potencializando pelo encontro de várias funções e escalas de abrangência.

O projeto, pretende-se preservar e recuperar a arquitetura e a paisagem histórico agora deteriorada pelo tempo e integrá-lo à dinâmica urbana, transformar a sua relação com o lugar onde está implantada e proporcionando maior fruição e utilização dos espaços históricos pelos moradores, usuários e trabalhadores da região visando à melhora da qualidade urbana, da qualidade de vida das pessoas e a transmissão de seus valores culturais, históricos e materiais para gerações futuras.

É na lógica de percepção contemporânea que entra a ideia dos percursos como possibilidade de apreensão do todo. No cenário atual já não é possível visualizar tudo a um único olhar, o tempo do caminhar torna-se, portanto fundamental para a junção mental dos fragmentos e a visão de conjunto.

A premissa é a de promover o encontro de pessoas, com diferentes idades, interesses e objetivos, configurando-se em um espaço de convívio e troca, servindo tanto para fins de lazer, comércio e de serviços.

(I) De acordo com o "Manual de elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural" do Programa Monumenta, reabilitação significa um conjunto de operações destinadas a tomar apto o edifício a novos usos, diferentes para o qual foi concebido.

## • 2\_INTRODUÇÃO

*“O encantamento produzido ao observar-nos uma imagem do passado exerce sempre um fascínio ímpar, pelos registros da arquitetura da época, das pessoas, da indumentária, da moda, das situações do cotidiano. Também promove um saudismo em que viveu no período retratado ou progresso, implacavelmente, vai transformando tudo, paisagens, costumes, etc.”(2).*

Foi nesse contexto de admiração e curiosidade que se definiu a área de estudo e o objeto de intervenção deste trabalho. Os projetos de intervenção em edifícios preexistentes são cada vez mais comuns no campo da arquitetura, reflexo de um momento histórico de valorização da convivência entre o presente e passado. Projetos desta natureza carregam em si não apenas a responsabilidades na transmissão a outras gerações do legado histórico, como também o compromisso com a criação do espaço contemporâneo.

*“Intervenções mínimas requerem precisão, uma precisão que deriva do mapeamento e compreensão de uma área em escalas diversas, com a intensão de trabalhar um pequeno fragmento capaz de influenciar áreas muito amplas”(3).*

As diretrizes projetais foram elaborados mediante variadas escalas, já que o projeto torna-se um vetor de desenvolvimento do local, requalificando o tecido urbano circundante. *“As intervenções em pré-existências são definidas como uma maneira de inserir uma forma em um lugar que já tem forma, supondo que esta ação modifique o lugar. Estas intervenções renovam os centros histórico onde estão inseridas, propondo novas relações e fortalecendo as já existentes, articulando a edificação nova à antiga, assim como à cidade”.*

*“A renovação formal interna dos núcleos históricos, reconhece neles a existência de uma tensão regeneradora, mesmo considerando-os como totalidades que se desenvolvem dentro de seus próprios limites. Qualquer nova arquitetura é articulada na forma organizada da cidade, que apresenta uma boa dimensão crítica ao estabelecer uma relação dialética entre novas construções e a forma histórica construída”(4).*

Este caderno foi dividido em três partes essenciais, a primeira de releitura do Território da cidade, que se constituirá de análise de formação de São Carlos e sua expansão. Na segunda em seguida trataremos o entendimento e importância da linha férrea como patrimônio da cidade e a intervenção das preexistências.

Apresentam-se parte os fundamentos do projeto: os objetivos e diretrizes nas escalas de abrangência em considerações sobre travessias e o impacto direto e indireto da intervenção.

Por fim numa terceira parte, virão de apresentação do projeto e o memorial descritivo em si, acompanhado de uma síntese.

*“A relação entre uma nova intervenção arquitetônica e a arquitetura já existente é um fenômeno que muda de acordo com os valores culturais atribuídos quanto ao significado da arquitetura histórica como às intenções da nova arquitetura. Daí se conclui que é um grande erro pensar que possa formular uma doutrina permanente ou, uma definição científica da intervenção arquitetônica. Ao contrário, apenas compreendemos caso a caso os conceitos que fundamentam a ação é possível distinguir as características que estas relações assumiram no decorrer do tempo. O projeto de uma nova obra de arquitetura não somente se aproxima fisicamente da que já existe, estabelecendo com ela uma relação visual e espacial, como cria uma interpretação genuína do material histórico com o que tem de lidar. De modo que este material é objeto de uma verdadeira interpretação em toda sua importância”.*(5).

(2) PAULA, Ademar A. Tesouros para a Posteridade. In\_Frioli, Adolf Sorocaba: registro históricos e iconográficos. São Paulo: Laserprint, 2033, p.07

(3) POLLAK, L. Il paesaggio per il recupero urbano- infrastrutture pero uno spazio quotidiano che comprenda la natura. Revista Lótus, n 128, p.36

(4) GRACIA, Francisco, Construir en lo Construido: La arquitectura como modificación., Revista Madrid: Nareea, 2001, p.23 e 29.

(5) IGNASI DE SOLÁ-Morales Rubio “From Contrast to Analogy, developments in the Concept of Architectural Intervention” in Lotus International n.46, 1985, p.37-45.

### • 3 \_CONSIDERAÇÕES INICIAIS

As cidades são o resultado de esforço coletivos historicamente constituídos e constantemente redefinidos, onde os diversos agentes do espaço urbano constroem suas disputas e interesses, suas necessidades e desejos, suas relações econômicas, políticas e culturais. Eles são o produto máximo da intencionalidade humana sobre o território, onde transformamos e nós mesmos ao transformamos nosso espaços. Hoje, entretanto, isso se dá com velocidade e características distintas das até então vistas.

O planeta e a civilização humana hoje se encontram no momento histórico de maior grau de abstração das relações da sociedade como os territórios, as cidades, os objetos e os próprios seres humanos, sob a regência do capitalismo globalizado. Essas abstrações traduz-se, na vida social (relações entre eles e o meio), mediante um distanciamento das partes e pouco participação e percepção dos espaços e do paisagem urbano.

O homem pensa e modela sua existência habitando um lugar e transformando-o a partir da experiência de sua relação com o que envolve. Otl Aicher indica " *O homem já não se rodeia da natureza e o mundo, se não de quanto ele tem feito e projetado, e a qualidade do mundo, em que a natureza se toma parte [...] nenhuma outra escolha a não ser someter-se ele, é o de projetos (sem exclusão dos projetos falidos) arquitetônico, instala-se como instrumento de coexistência baseado no diálogo e a reciproca interação da obra e a humanidade*". (6)

A proposta arquitetônica quer referir-se no projeto como um instrumento de coexistência com o entorno. Uma aproximação considerando o projeto como sujeito, capaz de melhorar, enriquecer, o dificultar as condições de vida. Condições que dependeram de um tecido de relacionar-se e interações que afeta à organizações e estrutura física dos espaços e a organização de as redes humanas.

Esta aproximação começa do fato que as condições de habitar implica na relação entre o ser humano e um ambiente, baseada no ato de identificação e aproximação de um lugar a traves do qual o homem projeta sua modificação ou, importantes fragmentos de ela. Por tanto, projeto e entorno, ainda um distinto de outro, são um no outro, e suas indissociáveis interações e relações mutuas são complementarias, concorrentes e antagonistas, Edgar Morin fala " *O entorno não só fica presente, e também co-organizador e constitutiva permanente do projeto*", (7). Expressa Le Corbusier " *Descobri a arquitetura instalada em seu sitio e mais ainda, a arquitetura expressava o sitio [...] desde o interior, Nossa obra arquitetônica se unira o sitio. Pero desde o exterior, lhe integrará*". (8)

Além disso, pesquisas e treinar sobre a arquitetura também é um meio que fala das pessoas. Expressa Patrick Geddes " *[...] em relação com a cidade, não pode desenhar primeiro uma concha e logo enquadrá-la em um caracol, a única concha real é a que a cidade expele o seu própria viabilidade [...], cada geração cada grupo expressa a sua própria vida e, portanto, faz a sua própria contribuição para a cidade em sua forma característica peculiar*". (9)

(6) AICHER, Otl, *El mundo como proyecto*, Editorial Gustavo Gili, 2007, p.35.

(7) MORIN, Edgar, *Método, La Naturaleza de la Naturaleza I*, Editorial Catedra, sem ano identificado, p.215.

(8) LE CORBUSIER, *Mensagem aos estudantes de arquitetura*, 1957

(9) Cohen 2006, p 21-22.

O adequado manejo do espaço, sua proporção, sua leitura, o atributos que a ele se outorgaram, entre outras coisas, permitem que a obra de arquitetura se singularize e faça à vez, memorável.

Hoje em dia a arquitetura mostra-se como um arte simplesmente retiniva. É em lugar de ser um encontro ocasional e corporal, a arquitetura se converti-o em um arte de imagens impressas fixado pelo olho da câmara. A medida que os edifícios perdem sua plasticidade e seus laços com o linguagem e a sabedoria do corpo, se isola no terreno frio e distante da visão.

Eu enfrento a cidade com meu corpo, minhas pernas medem a distância dos suportes e larguras das praças, minha mirada projeta inconscientemente a perspectiva de meu corpo encima das fachadas, sinto-me eu mesmo na cidade e a cidade existe através de me experiência encarnada. Uma arquitetura viva, que não se assemelha a um organismo, mas uma arquitetura de situações, situações estabelecidas por quem vive, por quem usa, Nina Bo Bardi expressa:

*"[...] um templo, um monumento, o Parthenon ou uma igreja barroca existe em si por seu peso, sua estabilidade, suas proporções, volumes, espaços mas até que o homem não entre no edifício, não suba os degraus, não possua o espaço numa "aventura humana" que se desenvolve no tempo, a arquitetura não existe, é frio esquema não humanizado.*

*O homem cria com seu movimento, com os seus sentimentos. Uma arquitetura é criada "inventada de novo" por cada homem que nela anda, percorre o espaço, sobe uma escada, se debruça sobre uma balaustrada, levanta a cabeça para olhar, abrir, fechar uma porta, sentar e se levantar é um tomar contato íntimo e ao mesmo tempo cria formas no espaço, expressar sentimento; o ritual primogênito do qual nasceu a dança, primeira expressão daquilo que será a arte dramática. Mas este contato íntimo, ardente que era "percebido" pelo homem no começo. É hoje esquecida.*

(10) Estrato de Lina Bo Bardi

*A rotina, o lugar comum fizeram esquecer ao homem a beleza natural do seu "se movimentar no espaço" se movimentar conscientemente no espaço, nos mínimos gestos, na menor atitude.*

*O homem perdeu o sentido de harmonia interior, estranho num mundo, por ele criada, as situações fogem das mãos dele.*

*Um ver "grosso modo" afogou a sensibilidade vida, cancelou a vida; e subir uma escada, levantar a cabeça para olhar uma forma, abaixa-la, não são mais gestos conscientes, mas uma triste rotina que não desperta mais no homem a maravilha, a felicidade. Queremos repetir aqui, através de Adolphone Appia, uma citação de Shchiller: "Quando a música chega à mais nobre possança e forma no espaço". (10)*

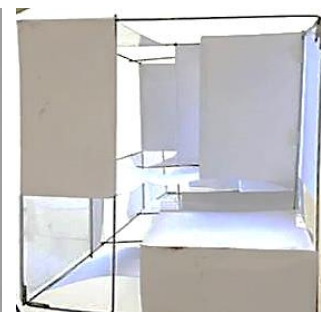
## • 4\_TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO

Situada na última fase de um longo processo acadêmico, é necessário manifestar uma postura –perspectiva pessoal– de como entender o momento culminante de um difícil caminho. Um que se iniciou através de passos tentativos, e que finalmente, logrou-se recorrer para consolidar uma maturação e um pensamento próprio frente a diversos aspectos tanto arquitetônicos, como de outras disciplinas.

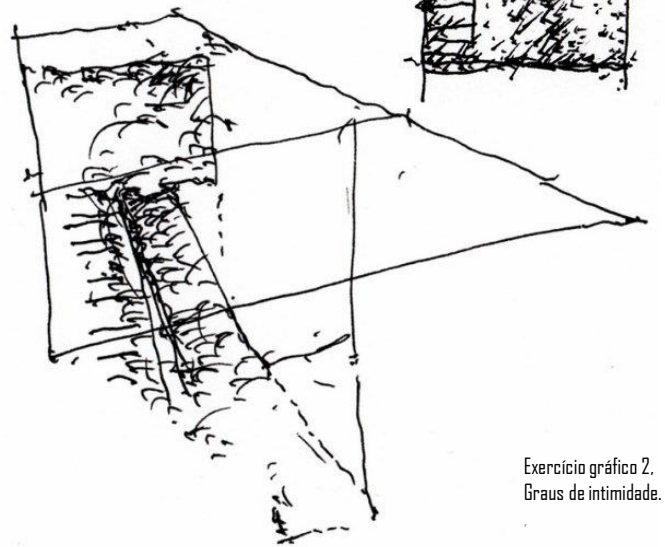
O Trabalho de Graduação Integrado se representa como aquele momento limite entre o exercício acadêmico e o âmbito profissional, uma instância investigativa e experimental frente ao tema nascida a partir de questionamentos pessoais acerca de algum fenômeno particular. É ali, onde é possível dar conhecimento do resultado de múltiplas reflexões acumuladas durante anos, os quais, através dum projeto arquitetônico, logra ser capaz de expressar uma forma de fazer arquitetura e dar a entender uma mirada pessoal frente à disciplina.

É necessário entender o projeto como uma oportunidade de manifestar uma postura crítica frente a uma problemática específica, por em discussão um tema contingente tanto social, político, cultural ou outros, com o fim de lograr debate enriquecedor dentro do desenvolvimento constante da sociedade,

Por último, numa mirada pessoal, entende-o como um exercício que si bem, deve abarcar o máximo as condicionantes arquitetônicas do âmbito real, ao mesmo tempo deve ser capaz de gerar aspectos propositivos inovadores e uma postura que não olvide sua condição acadêmica. Isto pode ser entendido como uma maior liberdade à hora do desenho, que sendo consequente com uma reflexão e uma tomada de decisão fundamentada logre ser capaz de manifestar uma ideia arquitetônica clara.



Exercício prismático 1.  
Graus de intimidade.



Exercício gráfico 2.  
Graus de intimidade.

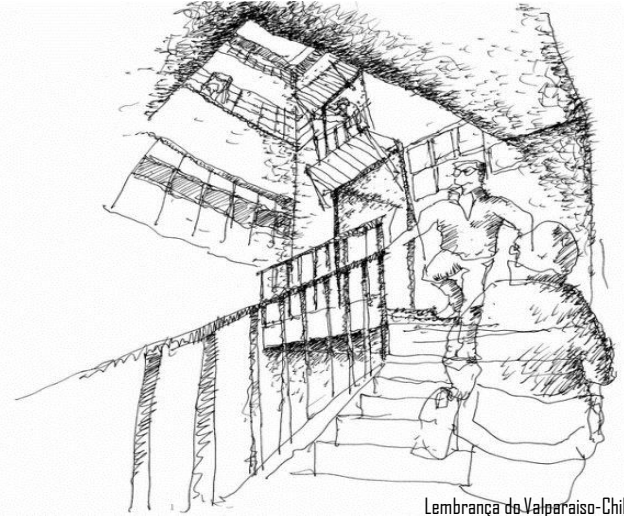
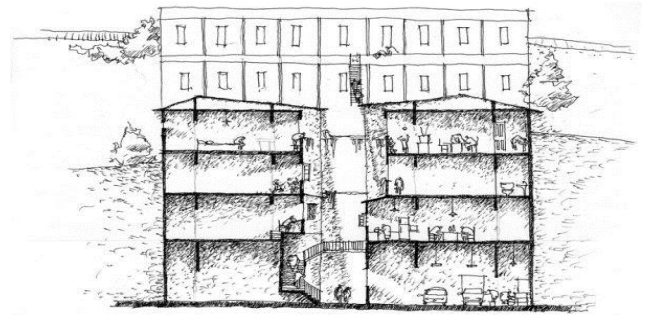
*"A manutenção da memória, como recorda tório das formas de habitar e as tradições de uma cultura, se enfrenta à capacidade de resposta e fugacidade do mundo contemporâneo, que questiona la identidade cultural de nossas sociedades e à arquitetura como recorda tório das tais tradições"(10a)*

Há onde vamos? Pode perguntar-se ao detener-se uns instantes e mirar arredor. La capacidade de resposta e a fugacidade sinalada anteriormente se volvem realidade com o frenesi das condições de vida atua, entendida principalmente partir do questionamento pessoal frente ao atuar social contemporâneo nas ultimas décadas, onde o consumo, a estetização da realidade e a tecnologia se transformam em nossos protagonistas. Desde que o consumo foi transformado numa atividade cotidiana, as imagens como elementos dialéticos fundamentais, e a globalização como fenômeno que há homogeneizado ao mundo inteiro, a sociedade há sido transformada radicalmente em todos sus aspectos.

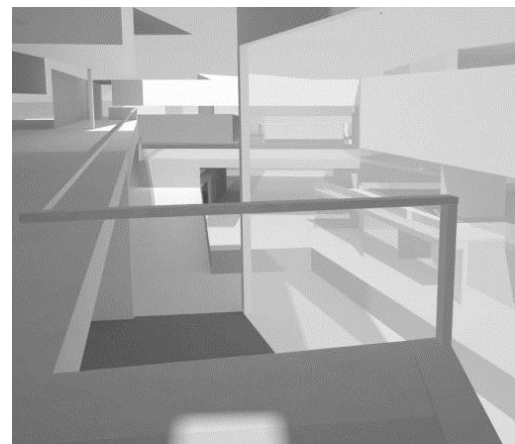
Já em 1984, o francês Jean Baudrillard planteava as características de aquela época, as quais se vão desenvolvendo e sem dúvida potenciando até o dia de hoje, onde o excesso de representação da realidade através de diferentes meios há produzido o olvido de ela, deixando-nos finalmente em uma dimensão intermedia, onde a mesma vida é mostrada através de uma tela, uma sociedade de saturação. O mercado, a tecnologia, o individualismo se ha fusionado como os novos pilares da sociedade contemporânea, dando origem ao excesso de o "hiper" produto da acelerada modernização e o excesso insaciável, onde tudo é pouco.

O ritmo de vida atual tem a relegar o passado, e tudo o que se involucre com ele, as preocupações antropológicas foram deixadas de lado reduzindo ao homem como mero sujeito de consumo, ingênuo e manipulável. A individualização da sociedade há provocado uma postergação e esquecimento do passado, cegada pelo presente e ansiosa pelo futuro.

(10a) AGUIRRE, Max, De Arquitectura Revista, p.10, 2008



Lembrança do Valparaíso-Chile.  
Graus de intimidade.



Exercício gráfico 3,  
Graus de intimidade.

**SAD CARLOS**

## • CARACTERÍSTICAS GERAIS

São Carlos é um município brasileiro localizado no interior do estado de São Paulo, na região Centro-Leste, a uma distância de 58km do centro geográfico (Obelisco), e a uma distância rodoviária de 230 quilômetros da capital paulista.

A cidade é importante centro regional industrial, com economia fundamentada em atividades industriais e na agropecuária.

A cidade de São Carlos nasce em meados do século XIX, no bojo do processo de expansão do território paulista rumo ao serão, possibilitando assim a expansão das fronteiras agrícolas a posse de novas terras por parte da aristocracia agrária e o surgimento de uma série de cidades, consolidadas o domínio oficial sobre o território.

Inicialmente marcado apenas como um pouso de tropeiros (nas proximidades do atual Mercado Municipal) que seguiam pela estrada Piracicaba-Araraquara, ou "Picadão de Cuiabá", (que ligava as principais cidades de Santos, São Paulo e Campinas aos sertões e áreas de mineração de Mato Grosso) onde o povoado surge em torno da capela construída nas terras doadas pelo Conde de Pinhal. Isso segue o modelo de praticamente todas as cidades do interior do estado nesse momento.

Primeiramente, o vilarejo expande-se rumo ao sul, nas terras já doadas, e no decorrer do século XIX continua esse processo, ocupando as novas terras loteadas (ao norte) e guiando-se pela principais ruas ou estradas existentes

E, um terceiro momento, se aproxima da ferrovia rumo à Estação (a sudoeste do núcleo original), até finalmente ultrapassá-la com o surgimento de Vila Prado, primeiro bairro operários da cidade (já no início de século XX).

Contraopondo-se, muitas vezes, às determinantes do terreno natural, o processo de urbanização foi guiado, como de regra, pelas forças econômicas (elite proprietária de terras, eixos de comércio, renda dos moradores, etc.) no que tange ao direcionamento, velocidade e densidade da expansão do tecido urbano.

Pode-se dizer que tal processo surgiu três fases principais: a da cafeicultura (de 1860 a 1930), a da industrialização (de 1930 a 1980), e o momento atual, caracterizado pelo surgimento e/ou expansão dos serviços, das indústrias de "alta tecnologia" e dos condomínios fechados, e conseqüentemente fragmentação ainda maior do tecido urbano e adensamento das áreas centrais.

A ferrovia foi a infraestrutura mais importante para os dois primeiros períodos, devido ser necessária tanto para a obtenção de matéria prima quanto para o escoamento da produção.

No momento atual opera apenas o transporte de cargas, mineiro de ferro e produtos agrícolas para exportação, com passagens de trens em torno de seis vezes ao dia, deixando plantas industriais e galpões vazios ou semi-utilizados, além de uma extensa área "vazia" margeando a ferrovia, junto a algumas dessas antigas plantas.

É fácil notar, que as indústrias nascerem e se dissolveram a partir de grandes extensões de terras servidas de boa infraestrutura, mas hoje elas estão próximas a áreas centrais e geralmente pontos de articulação do espaço urbano, permanecerem subutilizadas ou até mesmo vazias (devido à reestruturação produtiva ou busca de outros terrenos maiores e edificações mais adaptadas às suas novas necessidades).

O processo de urbanização são-carlense, nota-se que os dois principais eixos que determinaram seu desenvolvimento foram a própria ferrovia e a Av. São Carlos.

Mas pode-se dizer que de maneira inversa. A ferrovia constitui-se como uma barreira, uma fratura, que delimita claramente uma mudança no tecido urbano, sua composição social, e até mesmo em algumas formas de sociabilidade.

Já no caso da avenida, ela se constitui como um eixo estruturante, através do qual se desenvolvem diversas atividades, ocupações e usos, organizando as relações da cidade com esse usos, a mobilidade e o território urbano.

Ambas também se implantam de forma distinta sobre o território e a topografia da cidade, a avenida se coloca perpendicularmente às curvas de nível, ou seja, "contra" o relevo, de maneira que isso enfatize sua importância para a circulação entre as diversas regiões da cidade consolidada e, também por isso, seu caráter de usos predominantemente comercial e de serviços

A ferrovia, devido a suas características funcionais e tecnológicas, tem a necessidade de se implantar paralelamente às curvas de nível, cotas mais altas e menos acidentadas, e no limite do tecido urbano da época de sua construção. Nesse ponto, cabe salienta que São Carlos é exceção à regra presente na maioria das cidades paulistas pela qual a linha férrea acompanha os corpos d'água, buscam assim as cotas suaves. Como aqui a hidrografia é formada por pequenos córregos espalhados pelo sítio, tal condição não se fez presente.

A continuidade das linhas na paisagem funciona como obstáculo à passagem de pessoas e veículos e termina por cindir a cidade em partes distintas pela qualidade de ocupação: tipologia e morfologias criam uma experiência de estar em duas cidades, separadas por essa cicatriz da orla ferroviária.

Há nessa parte da cidade um vazio que deixa entrever um potencial espaço de intervenção; um intervalo na trama urbana, na maior parte do tempo silencioso, a exceção do momento perturbador quando da passagem das longuíssimas composições dos trens.

Restos de tempos ali se acumulam, dormentes espelhados, vagões retorcidos de acidentes passados a espera de um destino, ou simplesmente esquecidos, edificações em mau estado que há tempos funcionaram como galpões de estocagem e que perderam sua função, ruínas entremeadas pela vegetação cuja imagem apresenta descuido, ou simplesmente abandono.

Atualmente, São Carlos está perdendo a oportunidade de mudar o conhecimento de tempos passados em benefícios presentes e futuros. É por isso que surge a necessidade da construção da memória da paisagem fundamental de São Carlos, valorando aqueles vestígios físicos deixados pela sociedade.



Estação do São Carlos



Estação do São Carlos



Desde a linha férrea, Há a Estação do São Carlos



Situação Geográfica do São Carlos



Imagem aérea Estação do São Carlos



Desde Linha Férrea, da Estação do São Carlos Há Industrias vizinhas



Avenida São Carlos



Avenida São Carlos

## • EXPANSÃO TERRITORIAL

De 1857, momento em que foi criado o distrito de São Carlos do Pinhal, a 1929, no contexto em que a economia era movida pelo café e pela ferrovia, o processo de expansão ocorreu de forma concentrada e contínua, a partir do eixo da atual Avenida São Carlos –primeiro eixo viário da área urbana.

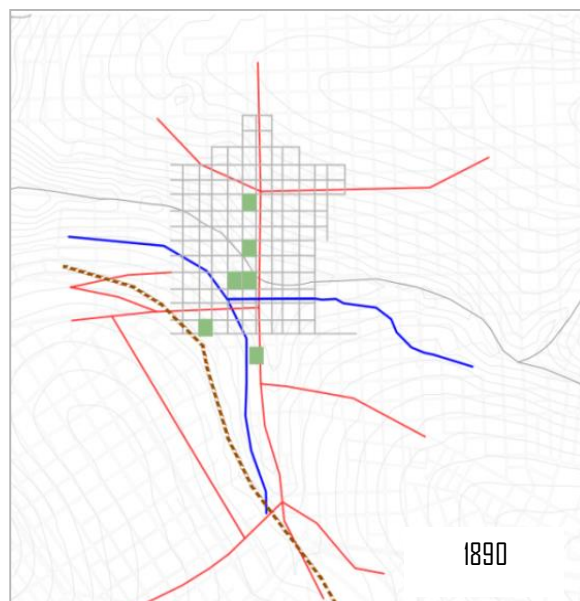
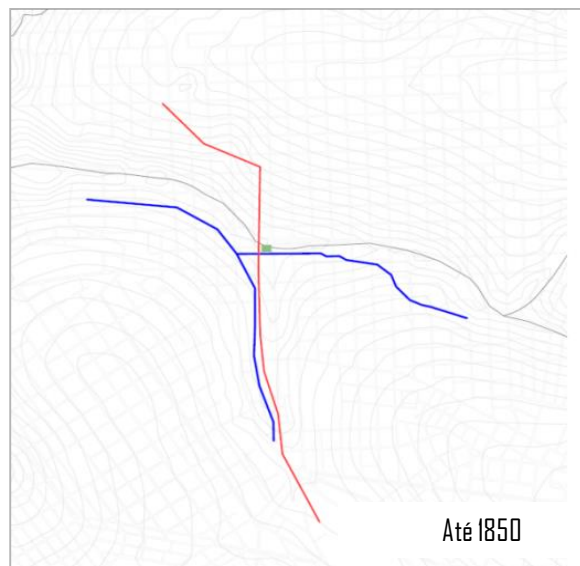
De 1930 a 1959, no contexto de desenvolvimento da economia industrial, de crescimento da população operária, de estruturação das redes de transporte rodoviária e início da popularização do automóvel, e expansão da área urbana ocorreu em todas as direções, com ênfase em direção à Rodoviária Washington Luiz.

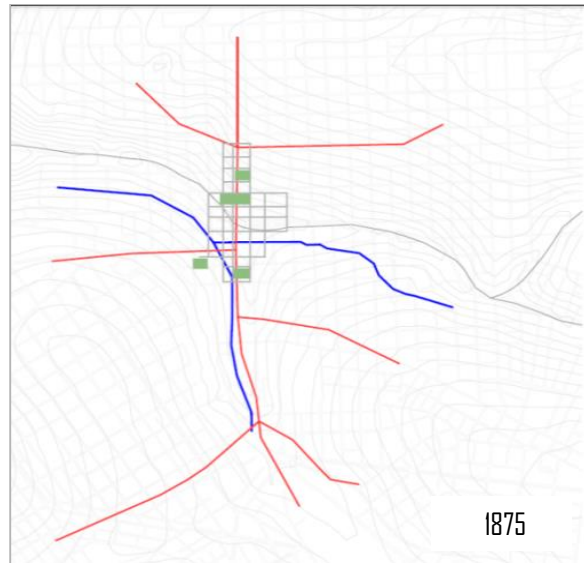
De 1960 a 1977, no contexto do regime militar, de aceleração da urbanização e da industrialização no interior paulista, em São Carlos define-se um perfil de parque industrial com diversidade de sectores produtivos, com destaque para a indústria metalomecânica. Altera-se, nesse período, o padrão de expansão urbana que se consolidou rumo à periferia, porém, de foram descontínua, com um número significativo de empreendimentos pulverizados, distantes entre si e das áreas pré-existent.

Foi a partir dos anos 1970 que o conflito entre a expansão urbana e as áreas ambientalmente frágeis se acentuou, principalmente com implantação de vias marginais e a invasão de áreas de proteção ambiental à beira dos córregos.

Ao longo das décadas de 1980 e 1990, no contexto de redemocratização e de crise econômica, de projeção de São Carlos por seus centros de pesquisa tecnológica, o perfil da indústria se amplia para a área de alta tecnologia. Em 1972, a Universidade de São Paulo, instalada desde os anos 1950, instituiu seu Campus Universitário, e a primeira Universidade Federal paulista foi criada em 1968. Este dois fatos contribuem decisivamente para a conformação do perfil educacional e tecnológico da cidade.

Nesse período consolidou-se um processo de expansão urbana no qual prevaleceu a produção do chamado “padrão periférico” - despor visto de infraestrutura ou como infraestrutura precária- com atuação no poder público e reboque do setor imobiliário.





## • USO DE SOLO

### Hidrografia

Historicamente, a maioria das cidades do Brasil surgiu às margens dos rios. São Carlos, seguindo essa tendência, cresceu incorporando os seus vários cursos d'água.

A cidade é cortada pelos rio Monjolinho, Gregório e Santa Maria do Leme, e pelos córregos Tijuco Preto, Semeão, Água Quente e Água Fria.

Até o ano de 1940 a ocupação urbana se restringiu à sub-bacia do Córrego do Gregório, sendo o entorno do Rio do Monjolinho alcançado pela urbanização a partir da década de 1940. Entretanto, o impacto em sua Bacia Hidrográfica tem origem nos primórdios da urbanização do município, pois sendo o seu principal curso d'água, recebia de seus afluentes, já urbanizados, toda a carga da poluição decorrente dos esgotos domésticos e industriais. Com a urbanização da área no entorno uma maior carga de poluentes urbanos. O fator principal dessa expansão foi o aumento gradativo da população urbana em virtude da mudança do eixo econômico da cidade a partir de 1920, de eminentemente agrícola para um significativo processo de Industrialização.

Essa mudança torna-se mais acentuada com o advento da crise cafeeira, cujo êxodo rural tem como contraponto à ocupação de novas áreas urbanas no município e o inchaço do núcleo urbano passa a ser inevitável. Com o crescimento industrial cada vez mais acelerado e a falta de incentivo para a população rural permanecer no campo, as décadas de 1960 e 1970 registram um crescimento da população urbana ainda mais expressivo. Em decorrência dessa urbanização acelerada, os cursos d'água do município, principalmente da área urbana, passam a sofrer o seu maior impacto. O esgoto urbano-industrial lançado sem tratamento em suas águas aumenta consideravelmente e a crescente ocupação de seu entorno em muito altera a sua paisagem.



Córrego da Gregório - São Carlos



Córrego do Santa Maria do Leme - São Carlos



Córrego da Gregório - São Carlos



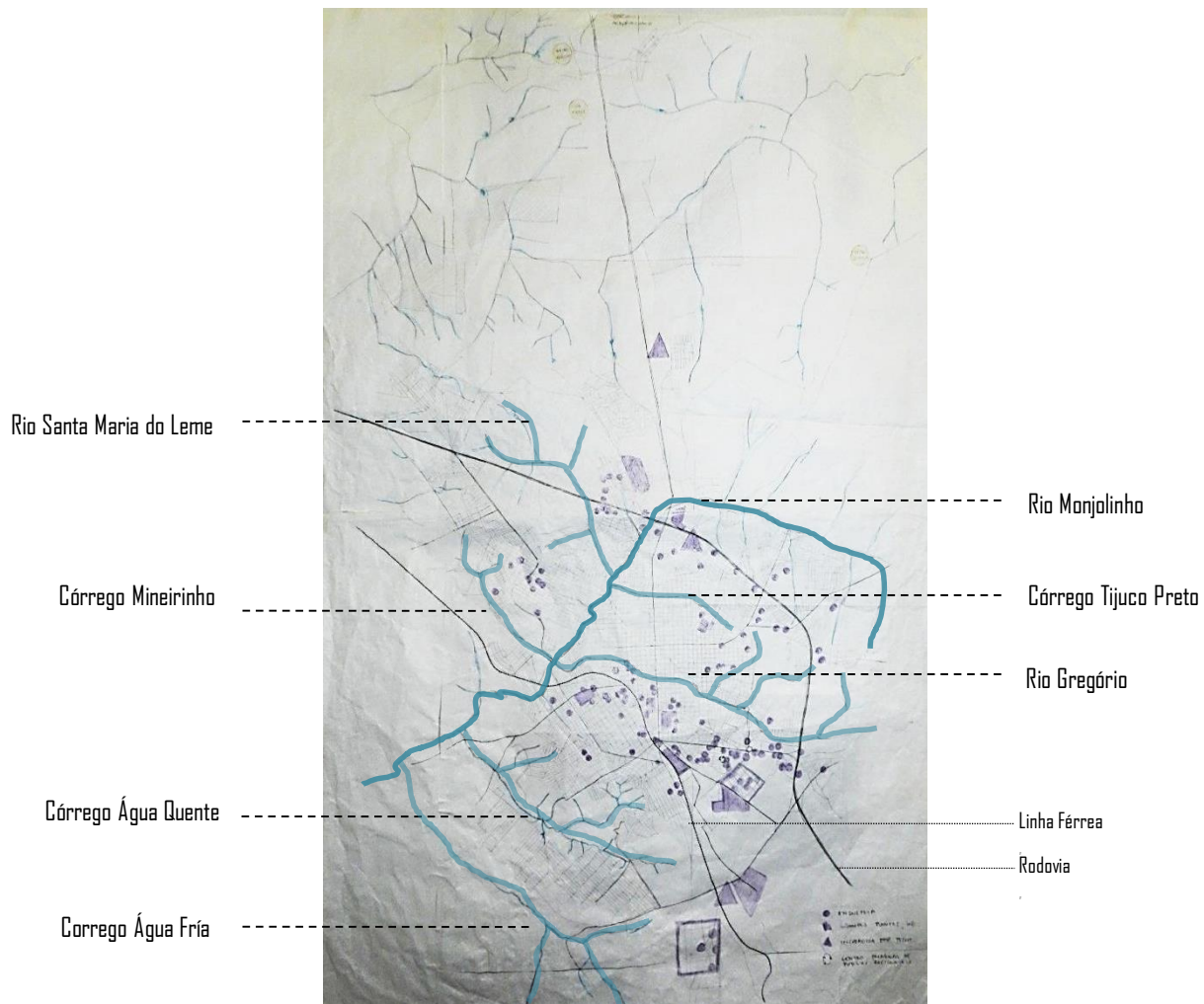
Córrego Tijuco Preto - São Carlos



Córrego do Santa Maria do Leme - São Carlos



Rio Monjolinho - São Carlos



Mapa corpos de água em São Carlos

## • USO DE SOLO

### Áreas verdes e de lazer

As áreas verdes urbanas são compostas basicamente por pequenas praças e, frequentemente, as principais delas estão relacionadas à presença de igrejas, padrão comum das cidades do interior paulista. Tais praças costumam ser voltadas basicamente para descanso ou contemplação.

Há espalhadas pela cidade alguns equipamento esportivos como campos de futebol, alguns improvisados, quadras e pistas de skate, normalmente sem infraestrutura de apoio associada aos mesmo.

Os principais pontos de lazer cotidiano, embora se situe no campus da UFSCar por seus equipamentos esportivos, avenidas utilizadas para caminhadas como também o são o SESC é o Kartódromo e a Praça XV.

Algumas cachoeira mais próximas da cidade são grandes atrativos de lazer ligado à natureza além dos distritos limites ao município.

Um dos maiores atrativos ambientais do São Carlos, de vegetação exuberante, com mais de 80 espécies nativas da região e com diversas trilhas mapeadas para acesso aos seus principais estancias é o Bosque da Santa Marta perto da UFSCar e o Parque de Biação muito frequentado por sua fácil localização.

Há algumas questões conflitantes quanto ao seu uso como lazer e a necessidade de proteção de sua fauna e flora, mais é um ponto ativo entro da cidade.



Bosque Santa Marta-São Carlos



Kartódromo-São Carlos



Lago da UFSCar-São Carlos



Parque do Biação -São Carlos

Parque Eco-Espotivo Damha

Bosque de Santa Marta  
Kartodromo

SESC

Parque de Bição

Bosques de Pinus  
Ufscar

Praça XV

Linha Férrea

Rodovia



- **USO DE SOLO**

## Comercio e serviços

Dos eixos de atividade se consolidaram no período e permanecem com potencial de expansão futura.

O primeiro formando na região central mais antiga e o segundo e dado por o vetor oeste-noroeste de expansão urbana se conecta ao complexo comercial e de prestação de serviços com o Shopping Center Iguatemi e do SESC São Carlos, com sua estrutura esportiva, cultural e recreativa.

No setor sudoeste, nos bairros populares que exigem transposição da ferrovia, o comércio e a prestação de serviços se concentram ao longo dos eixos de Avenidas das Torres e Rua Larga. Esse conjunto viário articula importantes conexões que envolvem a área do Shopping Iguatemi, a praça Itália, e Avenida Morumbi, a o centro antigo, acessível pelo Viaduto contíguo à Estação Ferroviária.



Praça do Mercado Municipal - São Carlos



Rua Larga- São Carlos



Shopping Iguatemi- São Carlos



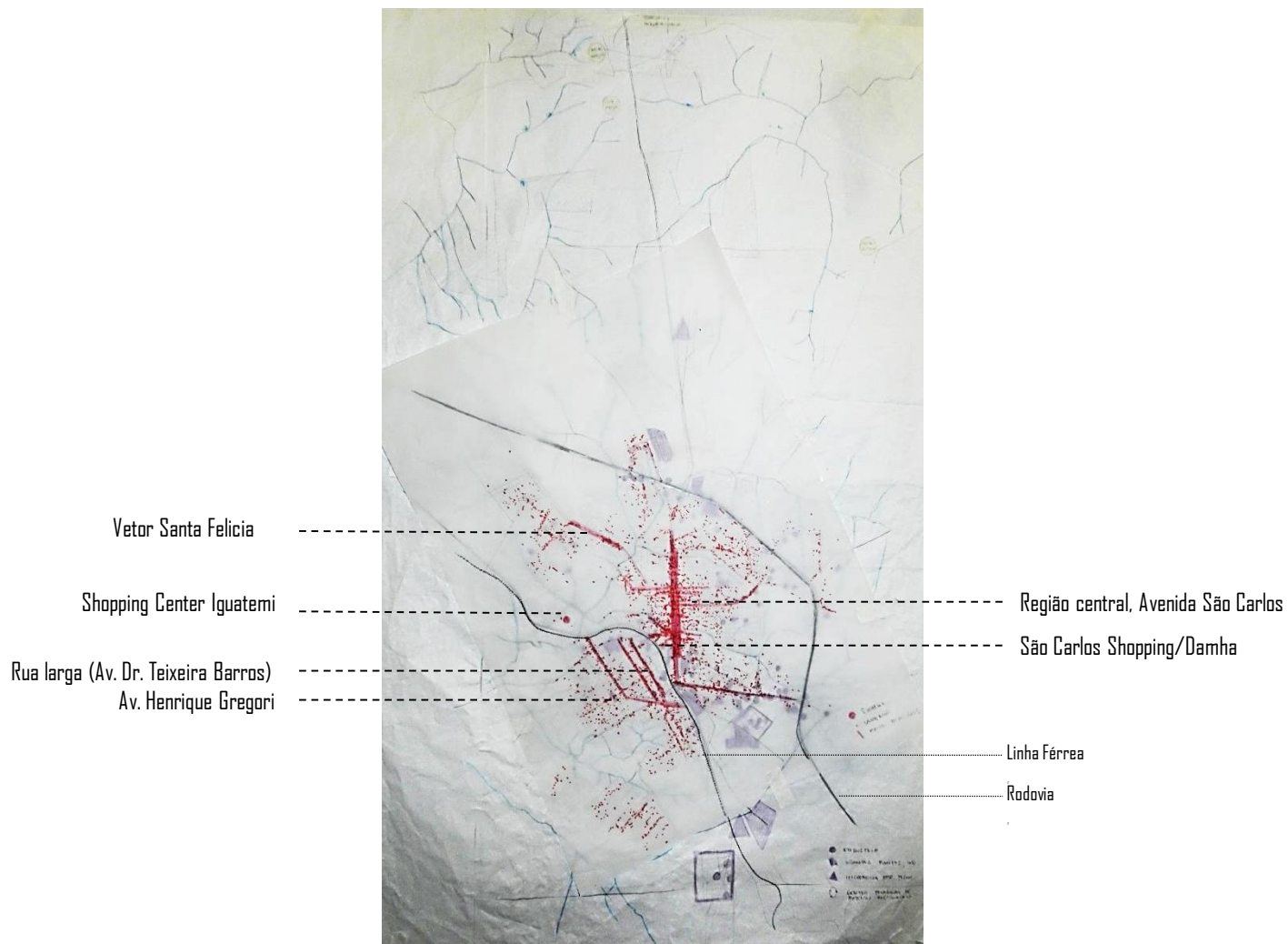
Calçadão, Centro do São Carlos



Área do Mercado Municipal - São Carlos



Avenida São Carlos- São Carlos



Mapa de comercio e serviços em São Carlos

## • USO DE SOLO

### Indústria

A especialização das bases industriais em São Carlos ocorre segundo a conjunção de dois modelos distintos. O primeiro se organiza de forma concentrada, o que envolve os distritos industriais da região sul – sudeste da área urbanizada, como o Centro de Alta tecnologia- CEAT e o Parque Industrial Miguel Abdelnur. Além deles há algumas unidades significativas, porém externas aos distritos, como a Volkswagen do Brasil, a Faber-Castell (unidade Gedrinho) e o Science Park da Fundação Parq Tec, atuando como incubadora de empresas.

No outro extremo da área urbanizada, ao norte, estão sendo definidas novas centralidades no segmento industrial, detentoras de um perfil híbrido que congrega produção, pesquisa e tecnologia. Além da já consolidada base industrial da Tecumseh, e do CEDIN- nas proximidades da UFSCar e a Cidade da Energia.

Existe também um polo logístico nas proximidades do Distrito Água Vermelha e do complexo aeroportuário composto pelo Aeroporto de Manutenção Aeronáutica e o Museu Asas de um Sonho.

O segundo padrão de especialização das bases industriais se caracteriza pela dispersão, ocorrendo de forma aleatória e não confinada, no interior do tecido urbano. Este é o padrão consolidado que confirma o perfil de cidade com prevalência do uso misto. Dentre as unidades de grande porte dispersas na área urbana cabe destacar a Eletrolux, Tapetes São Carlos e Tecumseh.

Em relação às transformações da área industrial o processo de desativação de antigas e significativas plantas industriais que permaneceram em operação durante décadas, disputado espaço com os demais usos urbanos característicos de áreas centrais. Neste caso, enquadram-se a Companhia de Fiação Tecidos São Carlos, a Unidade Central de Faber-Castell, a Tecelagem São Carlos a Fábrica Giometti e Fábrica de Laticínios.

Esse processo de esvaziamento do uso industrial de área central cria um estoque de amplas áreas que vai demandar políticas de substituição para novos usos que tenham sua reinserção, construtiva e urbanisticamente, compatibilizada ao tecido urbano já consolidado em suas imediações.



Industria do Tecelagens Capricornio -São Carlos



Industria Faber-Castell -São Carlos



Industria Electrolux -São Carlos



Industria Tecumseh -São Carlos



Industria Volkswagen -São Carlos

Aeroporto de Manutenção Aeronáutica

Cidade da Energia

Centro Logístico

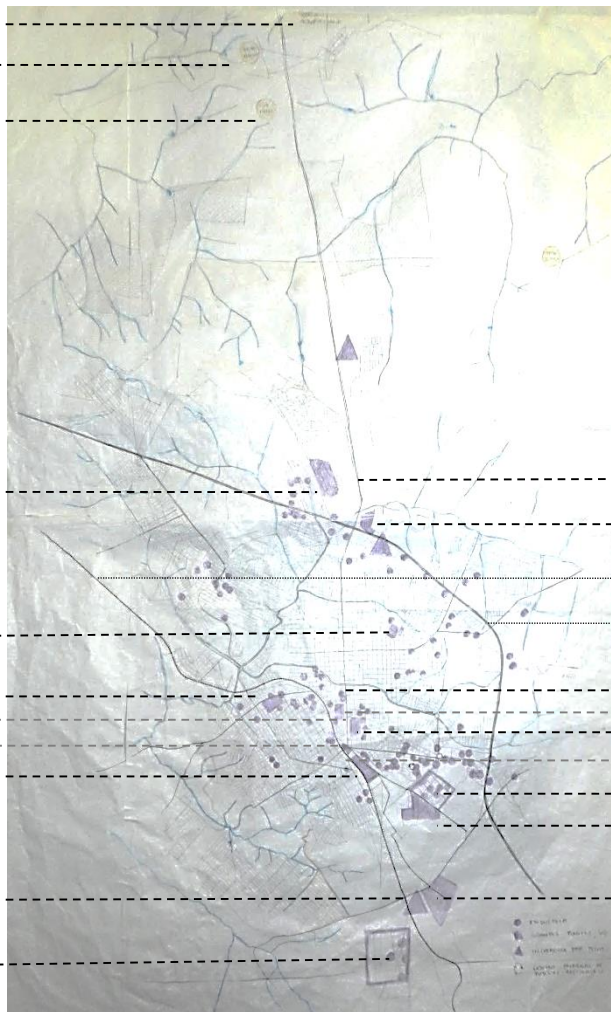
Electrolux

Tapetes São Carlos

Electrolux  
Ex-Fabrica Tecelagem  
Antiga Logística  
Tecumseh

Science Park

CEAT



Embrapa

Indústria do Papel

Linha Férrea

Rodovia

Indústria Giometti

Ex-Fabrica Faber Castel

Toalhas São Carlos

Antiga Cooperativa Agrícola e de Laticínios

Parque Industrial Miguel Abdelnur

Faber Castel (cedrinho)

Volkswagem do Brasil

Mapa uso industrial em São Carlos

- **USO DE SOLO**

## Ensino

Conhecido como a “Athenas Paulista”, São Carlos começou a ser um grande centro escolar com a fundação do Colégio São Carlos em 1905.

Na segunda metade do século XX, a cidade recebe um grande impulso para o seu desenvolvimento tecnológico e educacional com a implantação, em abril de 1953, da Escola de Engenharia de São Carlos, vinculada à Universidade de São Paulo (USP), e, na década de 70, com a criação da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), e Faculdade de Direito seguida em 1972 pelo Centro Superior de Ensino ASSER- Associação de Escolas Reunidas

A presença de duas Universidades Tecnológicas finalmente catalisou a instalação de um Parque de Alta Tecnologia, formado por duas unidades da Embrapa, pelo Centro Empresarial de Alta Tecnologia (Ceat), Centro de Inovação e Tecnologia São Carlos (Citesc), a incubadora de empresas Centro de Desenvolvimento de Indústrias Nascentes (Cedin) e o Instituto Inova, gestor do Parque Eco Tecnológico Damha



Vista aérea Universidade Federal do São Carlos



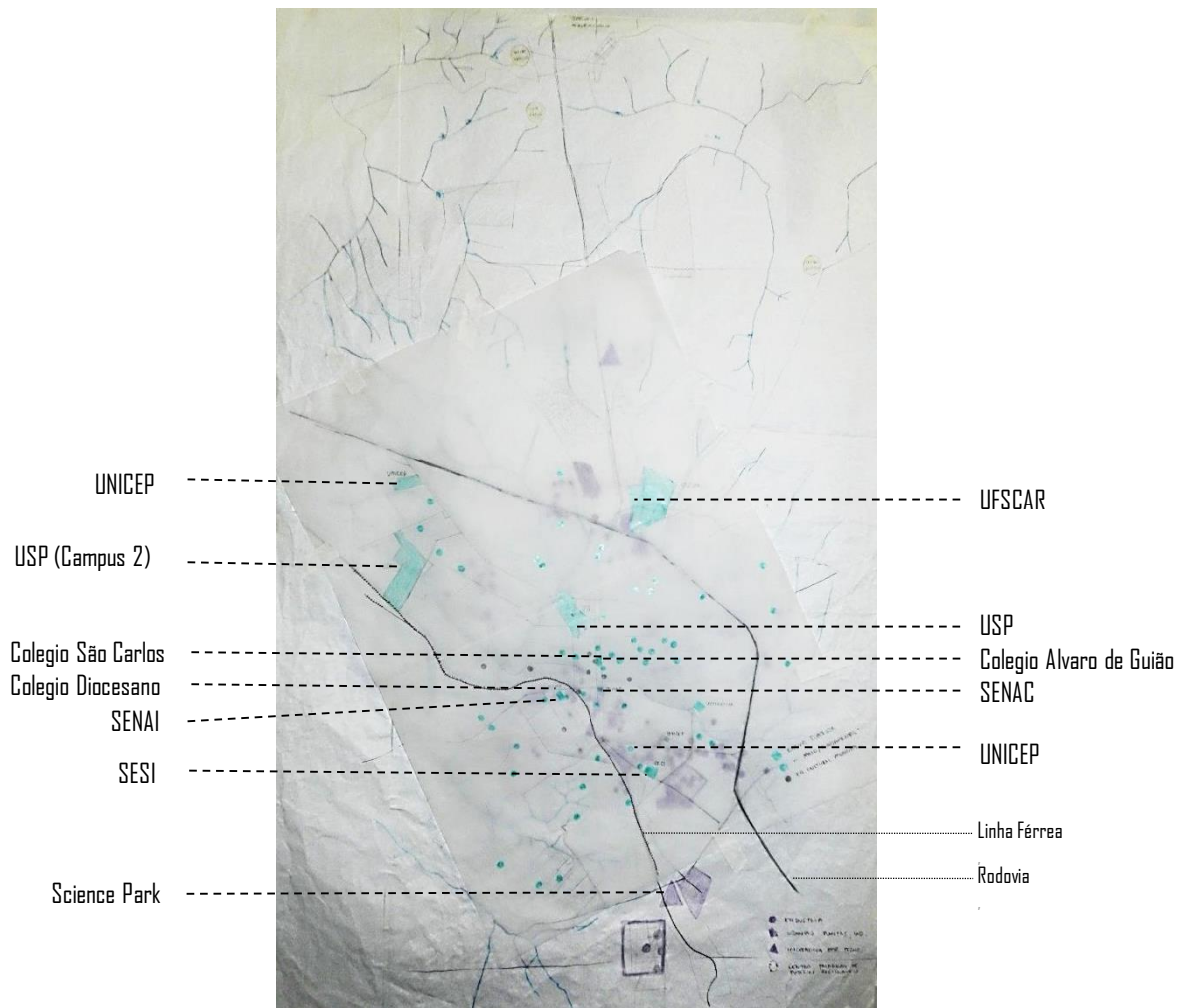
Acesso Universidade Federal do São Carlos



Acesso Universidade de São Paulo - São Carlos



Vista aérea Universidade de São Paulo - São Carlos



Mapa unidades de ensino em São Carlos

- **USO DE SOLO**

### Transporte público

O sistema de transporte público de São Carlos é essencialmente diametral, ou seja, liga bairros diretamente opostos passando pelo centro. É um sistema antigo, cujas linhas foram sendo "esticadas" com o surgimento de novos bairros, muito além do centro. Por causa disto, várias e várias linhas chegam ao centro quase que ao mesmo tempo, pois vem da ideia inicial de chegar ao centro perto de "hora certa", ou seja, horas exatas, tipo 8h00, 9h00, 10h00 e assim por diante.

Consequentemente, as vias com maior fluxo de ônibus são a Av. São Carlos (entre R. Bento Carlos e Av. Dr. Carlos Botelho) e a R. Dona Alexandrina (mesmo intervalo), as quais compõem um binário.



Acesso Universidade de São Paulo - São Carlos



Rua Santa Cruz - São Carlos



Rua Carlos Botelho - São Carlos



Engarrafamento - São Carlos



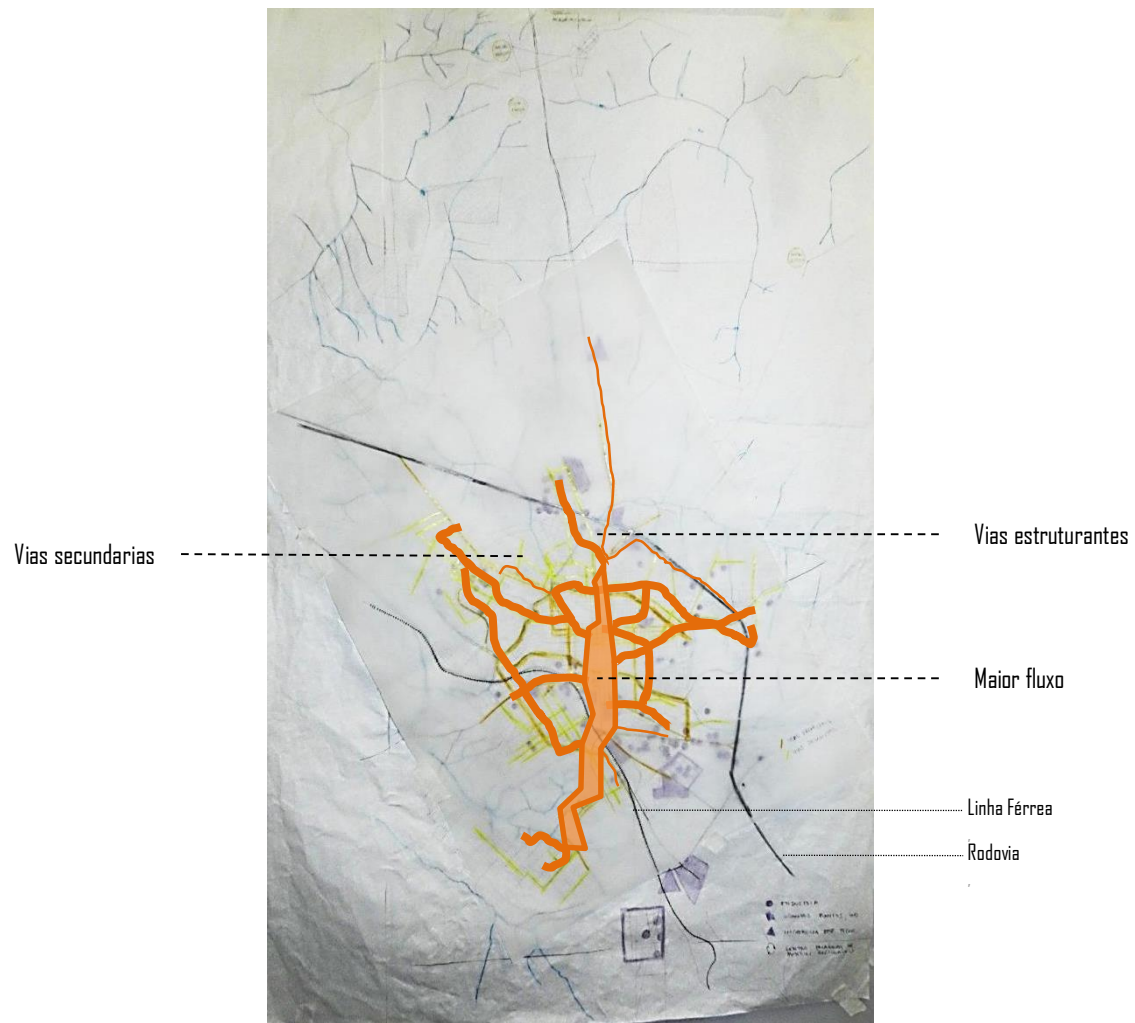
Rua Candido Padim - São Carlos



Avenida São Carlos - São Carlos



Rua Dona Alexandrina - São Carlos



Mapa Vias principais do Transporte Público em São Carlos

- **USO DE SOLO**

## Interesse Histórico

A Política de Preservação, seja no âmbito federal, estadual ou municipal, é um ato de desenvolvimento da área central da cidade, onde se identificam seus problemas, objetivando novos investimentos, recursos e construções.

O processo de tombamento ocorre em proteção à imóveis de interesse histórico fora da área Poligonal, ou de muita importância para cidade. Em São Carlos apenas dois bens estão tombados no âmbito municipal, a Igreja Santo Antônio, na Vila Prado, e o Grêmio Recreativo Familiar Flor de Maio, na área central.

Os patrimônios de uma cidade, como no caso os imóveis, retratam características e peculiaridades de um período, e tão importante quanto suas expressões arquitetônicas, suas histórias são sempre ricas em detalhes e curiosidades. Por isso, a grande necessidade de se preservar esses bens é em dar continuidade na própria história, a partir do que ainda há registro.



Estação São Carlos



Panorâmica São Carlos



Igreja Santo Antonio - São Carlos



Casa do Conde do Pinhal- São Carlos



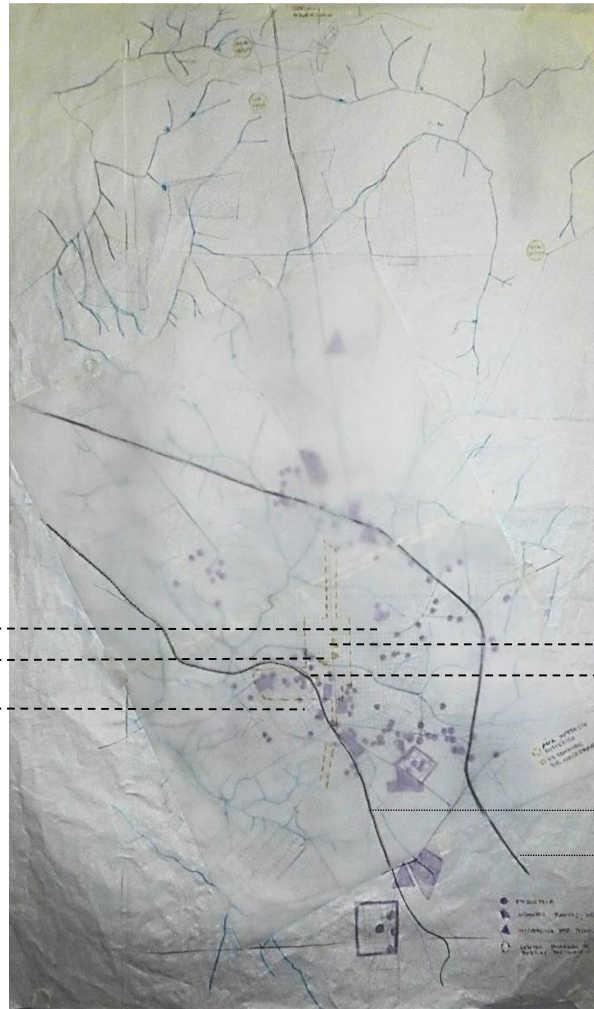
Instituto de Educação Dr. Álvaro Aguilão- São Carlos



Flor de Maio- São Carlos



Escola Estadual Eugenio Franco - São Carlos



Grêmio Recreativo Familiar Flor de Maio  
Catedral São Carlos  
Igreja Santo Antônio

Colegio Alvaro de Guião  
Estação Ferroviária

Linha Férrea

Rodovia

Mapa área do interesse histórico em São Carlos

# 6\_LINHA FÉRREA

## • O INICIO

Por volta do século XX com a Revolução Industrial, que teve seu início na Europa, mais precisamente na Inglaterra, aumentou-se a produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las com maior agilidade para os comerciantes, com isso James Watt aperfeiçoou uma invenção de Newcomen a máquina industriais. Outro fato para se destacar na época é a apresentação da primeira locomotiva, apresentada por George Stephenson (1781-1848), que o apoio de empresários do setor industrial conseguiu o aperfeiçoamento da tração a vapor, construindo assim sua primeira locomotiva, no qual recebeu o nome de Bluncher, tracionada por oito vagões com 30 toneladas entre Lilligwort e Hettonna (Inglaterra) data de 25 de julho de 1814. Com esse avanço nas locomotivas a vapor trouxe agilidade na entrega dos produtos para o setor comercial e assim iniciando a era das ferrovias.

Em 1823 foi criada por Stephenson em parceria com seu filho a primeira fábrica de locomotivas do mundo além de construir a primeira estrada de ferro, ele construiu também a primeira linha de transporte regular de passageiros, inaugurada no ano de 1839, tendo um trecho de 63 km. em grande viaduto e o primeiro túnel ferroviário do mundo, essa linha se encontrava entre Liverpool Manchester, já na segunda metade do século XIX a invenção de Stephenson estendia-se rapidamente no velho continente Europeu em 3.000 quilômetros e 5.000 nos Estados Unidos, passando por rios, lagos desertos, montanhas, entre muitos outros obstáculos nos quais eram vencidos.

- **NO BRASIL**

No Brasil não tardou muito para a chegada das Estradas de Ferro, após alguns anos a construção da primeira ferrovia do mundo construída na Inglaterra, começou-se uma iniciativa relacionada às construções por volta de 1828 por parte do Governo Imperial autorizado por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral para a interligação das diversas regiões do País.

Parte de essa iniciativa se deve ao fato que na época o transporte de animais, no qual se perdia muito produto pelo caminho, além do tempo, com a abertura dos portos, o incremento do comércio com todos esses fatores levou-se em conta a iniciativa de se pensar e construir estradas de ferro, que ocorreu no Governo Regente Feijó, mas sem resultados concretos.

Na data de 26 de julho de 1852, o Governo apresentou vantagem como isenções e garantia de juros sobre o capital investido, isso tudo para empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do País.

No ano de 1858 foi inaugurada a mais importante das Estradas de Ferro, Dom Pedro II, mais tarde (1889) transformada de Estrada de Ferro Central do Brasil, ela ligava os eixos entre Campo da Aclamação e Queimado na cidade do Rio de Janeiro, no ano de 1877 aconteceu o fato que marcou essa Estrada de Ferro, que foi a ligação das cidades mais importantes de País, Rio-São Paulo, a linha ligava São Paulo ao Rio era a linha Estrada de Ferro São Paulo, na qual foi inaugurada em 1867.

Após o ano de 1873, que representou o fim da Guerra do Paraguai, aumentou o desenvolvimento dos eixos ferroviários No País todo, por volta de 1889 já eram mais de 9,500 quilômetros de linha férrea no país todo, isso tudo apenas em 35 anos após a construção da primeira linha férrea no Brasil.

Ao começo do 1892 a tração elétrica foi empregada num bonde da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico no Rio de Janeiro e em 1892 começou-se a eletrificação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, A Central do Brasil foi eletrificada em 1937.

O grande desenvolvimento das ferrovias veio por volta de ano de 1910, com a ligação de vários estados, nos anos entre 1911 a 1916 foram construídos mais de 5.000 quilômetros de estrada de Ferro e em 1957 ocorre a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. Todo esse desenvolvimento das Estradas de Ferro no Brasil foi importante para o crescimento do País, nas áreas de economia não só gerada de dentro, mas também trazendo lucros de fora.

## • NO SÃO PAULO

*“A estrada de ferro surgiu em São Paulo como consequência do desenvolvimento da atividade cafeeira no intuito de transportar a crescente produção até Santos, o porto exportador por excelência. A partir de então, a onde verde e rubi dos cafeeiros estendeu suas fileiras de cultivo, sempre à procura de novas terras férteis prolongando-se por todas as quadrantes do território paulista”* (11).

Na cidade de São Paulo as estradas de ferro surgem após a primeira metade do século XIX, por volta do ano 1867. As estradas surgiram em decorrência das exportações agrícolas, e também a expansão da produção cafeeira do Vale do Paraíba e a rede de captações do Porto de Santos.

Do ano de início das Estradas de Ferro até meados de 1930, houve um surto no crescimento de linhas férreas no Estado de São Paulo, fazendo ligação entre vários Estados, serviam de ramais de captação de cargas para as grandes e médias companhias, a saber.

A companhia que iniciou a construção das linhas férreas no estado foi a Companhia Paulista de Estrada de Ferro que ligava o trecho Jundiá-Campinas, e assim foram surgindo outros caminhos em direção a outras cidades, gerando o crescimento e desenvolvimento das cidades e da economia. Ao longo dos anos surgiram outras companhias de Estrada de Ferro no estado de São Paulo, como Estrada de Ferro Norte, Companhia Ituana, Companhia Sorocabana, Companhia Mogiana, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro São Paulo-Minas.

Em novembro de 1971 o Governo do Estado de São Paulo, decidiu unificar em uma só empresa, as cinco estradas de ferro de sua propriedade. Naquela época, pertenciam ao Estado de Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo-Minas, com essa unificação foi criada a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. Para administrar mais de 5.000 quilômetros de vias férreas de várias cidade que compunham essa Ferrovia.

(11) FERRETTI: Cornejo, 2003, trecho retirado do Livro Pare, Olhe e Escute, p.26

## • NO SÃO CARLOS

As plantações de café da região estavam em pleno desenvolvimento e o preço deste produto no mercado extremo alcançava cada vez mais resultados favoráveis. Logo era necessário que se apressasse a chegada do café dos fazendeiros são-carlenses ao porto de Santos, pois as perdas ocasionadas pelo transporte do produto em lombo de burro até Rio Claro eram muitas. A solução mais adequada para o momento era a ferrovia estender-se até a nossa região.

Logo para os cafeicultores são-carlenses, principalmente Antônio Carlos de Aruuda Botelho –futuro Conde do Pinhal era questão de sobrevivência que a ferrovia chegasse até São Carlos, prevendo que se isso não acontece a cidade ficaria à margem do progresso, que acompanhava os trilhos da linha férrea.

Entretanto, os dirigentes da Companhia Paulista tinham a intenção de que a ferrovia passasse por outros grandes centros produtores de café, se justificava já que sua implantação seria dificultosa e cara.

A pesar de ter uma produção de café de boa qualidade e em franco crescimento, São Carlos estava localizada na escarpa do planalto, de acesso difícil. Além disso, não existia interesse, por partes dos dirigentes da Companhia Paulista, em atingir o Mato Grosso, o que fazia dessa muito onerosa e sem grandes interesses econômicos. Mas como Antônio Carlos de Arrunda Botelho tinha interesse pessoal que a ferrovia chegasse por ser o principal produtor de café e possuidor de grande extensão de terras nessa região e sabedor de que teria um grande lucro com o café e uma grande valorização de suas terras, empenhou-se nesse projeto de forma integral.

Em 15 de outubro de 1884, a ferrovia chega oficialmente a São Carlos em grande festa, ligando-a ao terminal da via férrea que chegava até Rio Claro *“Era São Carlos saudando a chegada do progresso no século das luzes à terra de São Carlos Borromeu, graças, exclusivamente, à decisão e à capacidade de seus filhos”*(NEVES).

Em meados de 1888, a Companhia Paulista mostrou interesse em adquirir a recém inaugurada linha, mas a proposta feita pela Companhia Rio Claro não foi feita.

No mês seguinte o Conde de Pinhal verdearia a Companhia a um grupo de capitalistas ingleses e três anos depois a Companhia Paulista.

É importante salientar que a cafeicultura foi grande responsável pela urbanização da cidade de São Carlos e com a chegada da ferrovia essa urbanização se intensificou. Portanto, a ferrovia do complexo cafeeiro desempenhou papéis importantes: impulsionou a urbanização, possibilitou a viabilização e a ampliação da acumulação capitalista da região e do país. Isso se torna evidente *“[...] pelas repercussões da implantação da ferrovia sobre a urbanização desse núcleo – contribuindo para a dinamização econômica da região e da cidade, facilitando o deslocamento populacional e gerando atividades urbanas de la decorrentes [...]”* (12)

(12) DEVESCOVI, 1987

## • 7 \_TEORÍA DO PATRIMÔNIO

Outro fator a ser abrangido nesta pesquisa para o desenvolvimento do projeto em questão é a respeito de patrimônio. De acordo com Souza *"Entende-se por patrimônio o conjunto de objetos, edifícios e valores imateriais que devem ser preservados por seu valor histórico cultural e afetivo, por sua monumentalidade ou identidade"*. (13)

O objeto em questão é tido como como características de patrimônio.

*"A palavra patrimônio vem de pater, que significa pai. Tem origem no latim, uma língua hoje morta que deu origem à língua portuguesa. Patrimônio é o que o pai deixa para seu filho. Assim a palavra patrimônio passou a ser usada quando nos referimos aos bens ou riquezas de uma pessoa, de uma família, de uma empresa. Essa ideia começou a adquirir o sentido da propriedade coletiva com a Revolução Francesa, no século XVIII"* (14).

O interesse pela preservação de bens e a ideia de um patrimônio cultural que fosse reconhecido como de interesse da humanidade começou só após a II Guerra Mundial, onde muitos monumentos considerados históricos, situados em quase nos países envolvidos no conflito, foram destruídos, o que significou uma do conhecimento e da cultura nações.

Em 1972 foi criada uma lista chama de Lista do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, com o passar dos anos observou-se que eram considerados de valor histórico bens como igrejas, palácios, conjuntos urbanos, ficando de fora as áreas relacionadas a cultura de um pouco ou a natureza. Foi então que surgiu a ideia de que o Patrimônio Cultural teria que ser dividido em três grupos, o primeiro grupo seria de caráter natural, protegendo assim bens naturais, do meio ambiente, o segundo grupo seria de caráter intangível, que seriam relacionados a um povo, cultura, conhecimento e o terceiro grupo teria caráter construtivo, onde englobaria todo o setor da construção, fossem elas igrejas até bens considerados menores.

(13) SOUZA, 2011, p. 8

(14) IPHAN, Patrimônio Cultural Imaterial – Para Saber Mais, 2007, p.12

(15) TOMAZ, 2010, p.5

Patrimônio Cultural é a valorização de algo fez parte da história de algum lugar, espaço, tempo, pessoa, memória, comemoração, cultura, é basicamente parte da história. Para ser considerado patrimônio não precisa necessariamente ser muito antigo ou conhecido por todos, basta apenas significar e ter relevância tal significado, seja ele para um grupo de pessoas e/ou para toda uma cidade em um espaço, tempo e até mesmo memória de algo que já existiu. No artigo estudado o autor Tomaz faz uma citação onde fala que a cada geração se reconstrói um passado e nesse passado a uma história a ser preservada e contada a futuras gerações. *"[...] Uma cidade inventa seu passado, construindo um mito das origens, descobre pais ancestrais, elege seus heróis fundadores, identifica um patrimônio, cataloga monumentos, transforma espaços em lugares com significado. Mais do que isso, tal processo imaginário de invenção da cidade é capaz de construir utopias, regressivas ou progressivas, através das quais a Urbs sonha a si mesma"*. Ele apresenta também uma explicação do que se para ele a conservação do patrimônio hoje, *"A conservação de bens patrimoniais deve ter por objeto edificações que tenham um significado coletivo para determinada comunidade, pois se perpetua a memória de uma sociedade preservando-se os espaços utilizados por ela na construção de sua história"* (15).

## • 8 \_PATRIMÔNIO NO BRASIL

No Brasil a preocupação com os bens e a ideia de preservá-los se deu no Governo de Getúlio Vargas, quando este decretou o tombamento da cidade de Ouro Preto em 1933, incluindo conjuntos arquitetônicos e perímetro urbano. Em 1937 foi criada uma lei através de um Decreto-Lei no dia de 30 de novembro de 1937 que culminou no surgimento do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), no qual mudou e hoje é IPHAN, o primeiro órgão federal dedicado a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, com esse órgão surgiu o termo tombamento para edificações que deveriam ser preservadas. O projeto base dessa lei foi escrito por Mario de Andrade, modernista na época ele diz: *“Entende-se por Patrimônio Artístico Nacional todas as obras de arte pura ou de arte aplicada, popular ou estrangeira, que pertencentes aos poderes públicos, e a organismos locais e a particulares nacionais, a particulares estrangeiros, residentes no Brasil”* (Lemos, 1982, trecho retirado do artigo o patrimônio cultural e seu uso turístico no espaço urbano, 2005). (16)

Tombamento é o reconhecimento do valor cultural de um bem, que o transforma em patrimônio cultural, sendo assim, lhe preservando e protegendo. Após um bem ser tombado ele não pode ser danificado, destruído, antes de qualquer intervenção que possa ocorrer deve passar por análise e autorização do órgão protetor. Os órgãos existentes no Brasil são caráter Nacional (IPHAN, Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), Estadual (CONDEPHAAT, Conselho de Defesa do Patrimônio histórico, Arqueológico e Turístico) e Municipal (CONPPAC, Conselho de Preservação do Patrimônio Artístico e Cultural de São Carlos).

Os primeiros bens tombados foram de origem colonial e logo após modernistas, já na segunda metade do século XIX estão tombados todos os bens considerados Materiais e Imateriais ou Tangíveis e Intangíveis, eram analisados pelo IPHAN e assim recebiam seu tombamento.

(16) IPHAN, Patrimônio Cultural Imaterial – Para Saber Mais, 2007, p.12

Os primeiros bens tombados foram de origem colonial e logo após modernistas, já na segunda metade do século XIX estão tombados todos os bens considerados Materiais e Imateriais ou Tangíveis e Intangíveis, eram analisados pelo IPHAN e assim recebiam seu tombamento.

No caso do Patrimônio Ferroviário pode ser entendido, compreendido e considerado não só como patrimônio ferroviário, mas sim como patrimônio cultural, se estingue a certa classe como se não fosse tão importante e/ou como se não se adequasse a história, memória da sociedade e da cidade.

São poucos os estudos que abordam o tema Patrimônio Ferroviário, mas o que se pode entender é que a ferrovia tem caráter importante na história, crescimento e economia das cidades em seu tempo áureo, foi ela quem trouxe crescimento, modernidade, visão de futuro melhor e desenvolvimento. Foi graças a Ferrovia que muitas cidades se formaram, elas formavam o desenho da cidade e/ou simplesmente acompanhava o, configurando muitas vezes a paisagem urbana, para onde se desenvolveria a cidade, onde geraria lucro, emprego e habitação criando assim a identidade do povo que ali começava a habitar.

Com a ferrovia podia se locomover de uma cidade a outra com mais agilidade trazendo assim o turismo para as cidades que ali apresentavam caráter turístico, e também tinha o fato de transporte cargas como saca de café em maior tempo e maior quantidade, dando lucro, crescimento a todos os setores envolvidos, fossem eles fazendo, comércio, indústria, etc. Há pouco mais de 10 anos esse tema vem sendo estudado com maior ênfase pelo IPHAN, no ano de 2007 foi publicada a lei 11.483, onde órgão passou a ter atribuições específicas para Preservação de Memória Ferroviária, e assim no mesmo ano sendo levantado um amplo Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário, onde mais de 6000 mil edifícios foram catalogados, nos mais diversos estados. De acordo com essa lei:

Art. 9 Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

## • 9 \_INTERVENÇÃO EM PREEXISTÊNCIA

A noção de “historicidade” foi evoluindo gradualmente desde o Renascimento, passando pelo Iluminismo, no século XVIII, e pelas aceleradas mudanças ocasionadas pela Revolução Industrial e destruição do patrimônio artístico francês na Revolução Francesa.

No século XIX, culmina a polarização: conservar ou restaurar?

Quando se fala de intervenção no prédio preexistente, o principal termo que nos vem à cabeça é patrimônio, pois geralmente se utiliza do processo de intervenção quando o edifício possui algum valor patrimonial, seja histórico ou arquitetônico, e que se queira preservar e sua estrutura, e uma delas é entender o seu significado e quais categorias ele abrange. Segundo Choay o patrimônio é “[...] um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias”. (17)

A autora define patrimônio como um bem de herança transmitido pelos antepassados, determinando um uso coletivo do seu corpo, sendo assim, por pertencer à sociedade, necessita de aprovação da mesma.

Fico claro a definição de patrimônio histórico, mas não seu significado, qual a importância atribuída a ele e o que ele nos quer transmitir. O principal propósito é através de emoção, tocar a memória das pessoas, fazendo o passado brandir como se fosse o presente de uma comunidade. Ele é guardado na memória quando representa um marco na vida das pessoas, através das características do seu estilo, seus usos e acontecimentos. Esses valores estão sendo substituídos por livros e fotografias. Mas não é a mesma memória que estar no local e sentir essa história. O edifício uma vez implantado essa totalmente ligado ao lugar. Os bens históricos, conforme a concepção de Choay, “[...] São testemunhas irrepreensíveis da história, Por isso eles permitem construir uma multiplicidade de histórias – história política, dos costumes, da arte, das técnicas. Por serem testemunhas do passado, esses bens possuem um valor cognitivo que é o do sentimento, um dos valores mais importantes que pairam sobre eles, e também o valor econômico, quando transformados em pontos turísticos atraem estrangeiros de todos os lugares do mundo, gerando lucro para o seu local de origem”. (18)

Muitas são os temas que abrangem a área da arquitetura e do urbanismo, assuntos esse que se estendem para as demais áreas também e encontram-se em constantes discussões, pois estão inseridos no cotidiano e na relação entre o indivíduo e o espaço.

Ao longo dos séculos, a arquitetura foi desenvolvendo e novas tecnologias foram sendo criadas, permitindo cada vez mais a construção de grandes obras arquitetônicas. Porém o passado, além de arquiteturas monumentais, traz a história do período em que foi construída, tomando o edifício ainda mais grandioso. O edifício que retrata alguma característica seja ela artística, religiosa, documental, científica, social e ecológica ou histórica de seu tempo é considerado um patrimônio histórico.

Ao contrario do que muito se pensa, essas edificações tem um potencial altíssimo para abranger atividades, sejam elas culturais, escolares e da lazer, essas áreas são versáteis, reutilizáveis, tem nelas a possibilidade e trazer benefícios para a cidade, a sociedade e manter a história, “Nos processos de valorização e revitalização desses locais se tornou recorrente a transformação dos mesmos em espaços culturais tais como museus, por exemplo”. (19)

Nesta citação fica explicito a maneira como estas edificações podem ser utilizadas maneiras estas que estão sendo cada vez mais estudadas e colocadas em práticas, devido ao potencial de transformação de essas edificações têm, por serem edificações antigas seu sistema estrutural é suficientemente forte para aguentar tais transformações e destinação de usos.

“[...] os edificios isolados, em geral de construção sólida, sóbria e de manutenção fácil são facilmente adaptáveis às normas de utilização atuais e se prestam a múltiplos usos, públicos e privados. No que tange à preservação, a mudança de função envolve uma avaliação criteriosa. O novo programa não basta ser necessariamente designado por homologia à sua destinação original” (20).

(17) CHOAY 20016, p.11

(18) CHOAY 20016, p.117

(19) CHOAY 2001, p.29

(20) FERREIR, 2009, P.23

Hoje o interesse por esse tipo de patrimônio esta aumentando drasticamente, não só por seu valor histórico e cultural e nem mesmo por seu potencial de "reutilização, mas por outros fatores que acabam por deixar esse citado acima implícitos, fatores como político-econômicos, aumento demográfico entre outros fatores que se englobam a estes, isso faz como que o que deveria ser valorizado acaba por ser esquecido, destruindo a integridade da história, do edifício e de toda a função que um dia existiu.

Em um dos artigos estudados a autora expõe sua ideia quanto à conservação do patrimônio e seu valor.

*"A conservação do patrimônio industrial depende da preservação de sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar à manutenção desta integridade. O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais dele forem retiradas, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos"*(21).

É preciso que haja uma conscientização da importância desse patrimônio e de uma revitalização para o local, o que isso traria para a sociedade, para o local na qual esta edificação esta implantada e na história. Que isso ocorra, mas sem interferir na história da edificação para que suas funções de antigamente não sejam abaladas e nem esquecidas. Sobre a "reutilização" a Carta de Nizhny Tagil dispõe:

4.III – [...] A adaptação harmônica e a reutilização pode ser forma adequada e econômica de assegurar a sobrevivência dos edifícios industriais, e deve ser promovida mediante os controles legais, os conselhos técnicos, as bolsas e os incentivos fiscais adequados.

5. IV – [...] Os novos usos devem respeitar o material significativo e manter os padrões originais de circulação e atividade, e deve ser tão compatível com o uso original ou principal quanto seja possível. É recomendável habilitar uma área onde se represente o uso anterior.

(21) AZEVEDO, 2010, p.19

## • IO\_ ANTIGO E NOVO

*Em meio ao progresso e as novas formas de construção, falar em preservação e recuperação do passado é essencial, pois constrói aquilo que nos trouxe até aqui, permitindo compreender a complexa relação entre os projetos modernos de intervenções e os edifícios preexistentes, ou seja, a relação entre tecnologia e história, assim guia o arquiteto dentro dos possíveis caminhos projetais e implica diversas soluções na abordagem de temáticas estudadas” (22).*

De acordo com as ideias de Silva e Almeida, “o moderno surge designado não o que é novo, mas o que é presente, atual, contemporâneo daquele que fala, distinguindo-se do que é velho e antigo” (23).

Essa relação pode ser observada em projetos relevantes da arquitetura de Lina Bo Bardi, obras como o Museu de Masp (São Paulo), SESC Pompéia (São Paulo), Solar do Unhão (Bahia), onde utiliza parte ou o todo do edifício tombado na interação, propondo um novo uso, muitas vezes voltados à cultura, como museus o centro culturais.

*“O propósito é fazer como que edifícios parados no tempo, ganhem nova vida e atraiam pessoas de todos os lugares, transformando a região onde estão implantados” (24).*

Através do projeto do MASP (Museu de Arte de São Paulo), Lina Bo Bardi, segundo Silva e Almeida, “[...] faz isso adotando o novo não como antítese do velho-existente, como novidade, mas como índice de seu tempo. Neste atitude, o novo se configura como expressão do diálogo positivo e produtivo com a matéria existente, como confirmação de espaço, e como transformação de traços e linhas existentes, real e/ou virtualmente. O resultado é uma proposta inovadora, mas respeitosa em relação a uma cidade que tem na sua tradição a ruptura” (25)

(22) HIRAO, 2011

(23) ALMEIDA., 2010, p.13

(24) HIRAO, 2001

(25) ALMEIDA. 2010, p.13

Existe uma discussão em relação entre os termos reabilitação e revitalização, o primeiro consiste em habilitar o edifício para que continue permitindo seu funcionamento. O segundo busca dar vida a um edifício sem funcionalidade. Na concepção de Mello “[...] a diferença é o fato do primeiro exigir a manutenção da identidade e das características, enquanto que o segundo, admite que esse mesmo procedimento pode ser adotado em zonas “com ou sem identidade”.

*“[...] vem explicitada a importância de trazer novas atividades econômicas e, como elas dar nova vida às áreas decadentes da cidade” (26)*

A proposta estuda até aqui, é que muitos desses edifícios que sofreram intervenção, quando revitalizados, ganharam novos usos, a maior parte deles voltados para a cultura e lazer, tornaram-se ambientes de estar na cidade, a sua importância histórica não ficou parada em museus apenas para ser observada, mas transformada em espaços para ser vivenciadas, e nada melhor do que espaços onde as pessoas possam ter liberdade de expressão.

*“Modernizar não é dar a impressão de novo, mas colocar no corpo dos velhos edifícios um implante regenerador... Espera-se que o interesse suscitado pela obra do presente reflete na obra antiga dando origem a uma dialética” (27).*

Riegl e Giovannoni são mencionados no livro Alegoria do Patrimônio por Choay ao novo uso de uma edificação industrial e seus desafios “...dar-lhe uma nova destinação é uma operação difícil e complexa, que não deve se basear apenas em uma homologia com sua destinação original. Ele deve, antes de mais nada, levar em conta o estado material do edifício, o que requer uma avaliação do fluxo dos usuários potenciais”.

*“O patrimônio arquitetônico se enriquece, então, continuamente, com novos tesouros que não param de ser valorizados e explorados. A indústria patrimonial, enxertada em práticas com vocação pedagógica e democrática não lucrativa, foi lançada inicialmente a fundo perdido, na perspectiva e na hipótese do desenvolvimento e do turismo. Ela representa hoje, de forma direta ou indireta, uma parte crescente do orçamento e da renda das nações” (28).*

Esses fatores mostram a importância da valorização da edificação industrial, e dando uma motivação a essa valorização e um novo uso para que o local seja valorizado, a sociedade possa ter acesso e assim aumentando o rendimento, a lucratividade, a qualidade de vida de quem habita e/ou passa pelo local e também proporcionando uma revitalização para a cidade.

Mediante o estudo do livro Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização escrito por Beatriz Mugaya Kuhl, a autora aprofunda no assunto do Patrimônio Industrial no qual também exista uma ligação com Patrimônio Ferroviário, restauração desses edifícios inserindo-os em um tema atual, muito debatido hoje em dia que é a preservação de um bem de poder histórico. Baseei-me nesse livro com relação ao tema da ligação entre edifício antigo e a construção de um novo, e a reutilização dos espaços que antes eram abandonados por acharem que não tinham valor e nem função.

A autora faz pesquisas aprofundada de questões pouco discutidas como a relação do edifício antigo e a construção de um novo anexo nas intervenções, as inovações na construção sem deixar que o edifício perca sua história, a preservarão, sentir a história da edificação, sua importância.

*“O interesse pelo patrimônio industrial é relativamente recente, se comparado com a preocupação por outros tipos de manifestação cultural, e deve ser entendido dentro do contexto de ampliação daquilo que é considerado bem cultural”*(29).

(26) MELLO, 2001, p.:23 -32

(27) CHOAY, Françoise, A Alegoria do Patrimônio, 2006, p.219

(28) CHOAY, Françoise, A Alegoria do Patrimônio, 2006, p.225

(29) KUHL, Beatriz, Preservação do Patrimônio Arquitetônico, ano não datada, p.37

## • II\_INTERVENÇÃO E FILOSOFIA

A consagração do patrimônio histórico se deu de fato em meio de 1964 quando foi elaborada a Carta de Veneza, carta internacional sobre a conservação e restauração de monumentos e sítios, que prevê artigos a favor da preservação de modo a manter o seu estado original sem jamais modificar o corpo do edifício. Faz constante dos bens patrimoniais, favorecimento da conservação pelo uso, preservação das técnicas tradicionais e a utilização de técnicas modernas, sobre a permissão de acréscimos, os estudos que devem ser feitos. Os objetivos principais da Carta de Veneza é assegurar a conservação e restauração dos monumentos tombados por órgãos responsáveis, não é o caso da Fabrica de Tecidos Magdalena, mas os artigos nela apresentados favorecem todos os edifícios notáveis.

Quando se fala em legislação e a restauração como disciplina, deparam-se duas doutrinas antagônicas, uma intervencionista e outra anti-intervencionista, e com elas, inicialmente, aparecem dois pensadores com teorias importantes quando se fala de intervenção.

Viollet-le-Duc e John Ruskin respectivamente, Ruskin, um anti-intervencionista radical vê o patrimônio histórico como um caráter sagrado e pertencente àquele que o edificou e às próximas gerações, suas teorias são apresentadas por Choay da seguinte forma, "*Querer restaurar um objeto ou um edifício é atentar contra a autenticidade que constitui a sua própria essência. Ao que parece, para ele o destino de todo o monumento histórico é a ruína e a degradação progressiva*". (30)

A sua vez, Viollet- Le-Duc defende "restaurar um edifício é restituir-lo a um estado completo que pode nunca ter existido num momento dado e a uma concepção "ideal" dos monumentos históricos".

Ele defende a modificação e o acréscimo para que o patrimônio continue funcionando, em quanto o outro va contra qualquer forma de intervenção que possa causar um falso histórico.

Camilo Boito, outro pensador (final do séc. XIX), faz um balanceamento entre os anteriores mencionados, ao formular suas teóricas ele busca adquirir o melhor de cada um, ele defende a preservação de autenticidade do patrimônio sem admitir nenhuma modificação,, mas permite a restauração em casos extremos. Em que as técnicas de manutenção fracassaram, distinguindo a sua parte restaurada das partes originais. "*[...] distinguir a inautenticidade da parte restaurada das partes originais do edifício, graças a uma disposição engenhosa que recorra a múltiplos artificios: matérias diferentes; cor diferentes da do original; aposição de inscrições e de sinais simbólicas nas partes restauradas, indicando as condições e as datas das intenções; difusão, local e na imprensa, das informações necessárias, e em especial fotografias das diferentes desses dos trabalhos; conservação, em local próximo do monumento, das partes substituídas por ocasião da restauração*". (31)

Na virada do séc. XIX para o XX, outro teórico de restauração, Alois Riegl defende que a abordagem feita sobre o monumento, deve ser histórica e interpretativa.

Ele atribui ao edifício um valor de uso, não importa se mantém a sua função antiga ou se foi dada uma nova utilização ao edifício, de qualquer forma ele deve ser conservado. Ele trabalha sob dois valores: o artístico, onde permanecem partes antigas do edifício acessíveis à sensibilidade moderna e o de novidade, referente à aparência restaurada da obra. Na era moderna e contemporânea, o novo ressalta sobre o velho, sendo relevante recuperar o que foi deteriorado e dar vida para o que estava morto. Mas as teorias de Riegl não serviram para orientar as práticas do patrimônio histórico.

(30) CHOAY, 2006, p.155

(31) CHOAY, 2006, p.166

As ideias desses pensadores mostram partidos diferentes de preservação e merecem um estudo aprofundado de suas teorias, servem como ponto de partida para o processo de intervenção que será realizado na Fabrica de Tecidos Magdalena, atualmente desinstalada, abandonada e olvidada.

No século XX, firma-se a ênfase no valor documental da obra através da atuação de vários profissionais, com destaque para Gustavo Giovannoni, postura que consolida em âmbito internacional na Carta de Atenas de 1931,

Giovannoni dá maior atenção ao valor documental e histórico do monumento, do que ao seu valor artístico e à sua configuração. Ele propõe uma classificação dos casos de restauro como: de consolidação, de recomposição (anastilose), de liberação, de complemento e de renovação. Seus princípios fundamentais seguiam a orientação das por Camilo Boito. As manutenções e reparos deveriam ser favorecidos em detrimento do restauro radical, propondo ainda o uso de técnicas modernas, o respeito às intervenções não descaracterizam-te de todas as épocas e, quando necessárias as adições, estas deveriam adotar linhas simplificadas, atentando também para a valorização do entorno do edifício.

Em meados do século XX, principalmente após as destruições da segunda Guerra Mundial, fez-se uma releitura das propostas até então formuladas, que conduziu, internacionalmente, a proposição da Carta de Veneza, de 1964, referência fundamental do Icomos (1), entidade da Unesco. Muitas das reflexões sobre restauração ocorridas a partir de 1930 foram de grande importância para a configuração da preservação do século XX.

É fato que, qualquer intervenção implica em mudança, mas estas não devem alterar a consistência física e forma do bem, por isso, os instrumentos oferecidos pelas vertentes teóricas são fundamentais para uma atuação adequada dos bens do passado que são parte integrante do presente.

*“Os monumentos históricos são únicos e não reproduzíveis e devem transmitir para o futuro seus elementos caracterizantes e as marcas do tempo, pois são monumentos-documentos, instrumentos e suportes materiais da memória individual e coletiva” (35).*

Os valores mudam, e sua transmissão para gerações posteriores só é garantida pela transmissão da matéria. Será essa matéria, ou os elementos físicos-espaciais o transmissor dessa informação que permitirá a identificação do valor histórico no futuro. A conservação da matéria age como fixados da informações. Por isso a necessidade de preservar um bem se utilizando das diretrizes de restauro, da preservação da espacialidade e dos materiais originais.

(33) International Council on Monuments and Site

(34) – (35) KUHL, Beatriz Mugayar. 2004

## • 12 INTERVENÇÃO, INDÚSTRIA E CULTURA

*As cidades vêm passando por profundas crises que desde o século XIX, costumam ser associadas à genérica noção de “problema urbano”. No entanto, se partimos do pressuposto que as cidades são produto de dinâmicos processos culturais, resultantes das relações que os homens desenvolvem uns com os outros, o problema não está nele e sim na sociedade e em suas relações”. (Meses, 2006).*

*“As cidades não são concebidas de uma só vez e por um só autor, senão ao longo de séculos e por múltiplos e sucessivos atores, que a cada geração se apropriam de elementos antigos descartam outros, criam novos e reinterpretam tudo, criando novos sentidos. Toda cidade é, assim, ao mesmo tempo, histórica e contemporânea, uma obra aberta permanentemente em transformação”. (36)*

As práticas que dão forma e função ao espaço também lhes dão sentido e inteligibilidade. *“A imagem que os habitantes fazem da cidade ou de fragmentos seus é fundamental para a prática da cidade”. (37)*

A questão é como preservar, seja uma cidade, parte dela ou apenas um monumento isolado sem engessá-los e sem alinhar seus habitantes e usuários.

As iniciativas de preservação não devem se restringir à sua dimensão física, mas também às suas práticas sociais, pois sem essa integração, áreas inteiras de uma cidade podem transformar-se em um sítio arqueológico congelado e sem vida.

Para que tal integração ocorra, preservação deve vir inserida em políticas de ordenamento e planejamento urbano.

Para Meneses, *“O caminho mais seguro para criar no campo do patrimônio cultural, condições mais favoráveis para a inclusão social é, sem qualquer dúvida, o reconhecimento da primazia do cotidiano e do universo do trabalho nas políticas de identificação, proteção e valorização e, conseqüentemente, de maximização do potencial funcional” (38).*

Para ele, a destinação de bens tombados para uso relativos ao cotidiano e o trabalho seria o melhor rumo tomado pelo governos para efetuar políticas públicas de inclusão social.

No entanto, o que se percebe é uma recorrente apropriação para usos culturais, transformando-os em museus, centros de criatividade, espaços de lazer, bares, ateliês de artistas, etc.

Com a era industrial, e o desenvolvimento da fotografia e das artes, a memória pode ser recuperada através de representações iconográficas. O patrimônio histórico deixa de ser um objeto de culto individual e passa a ser administrado pelo Estado e órgãos mantenedores. Serão mantidos pelo Estado, conforme Choay *“conjunto que apresentem um valor universal excepcional do ponto de vista da história da arte ou da ciência” (39).*

Mas não depende do Estado à preservação desses conjuntos, cabe a toda a sociedade ajudar a conservá-los e protegê-los da degradação. Os edifícios de valor histórico, a partir de 1960 passaram a receber um valor cultural, como mostra Choay

*“Um espaço como um Centro Cultural atende as necessidades de lazer da população, entendendo que o homem necessita de interação social, de diversão, comunicação, entretenimento, o que não significa ocupar o tempo livre, mas sim aproveitá-lo com atividades de lazer na vida dos trabalhadores”. (40)*

*“É como se as qualidades reconhecidas nesses edifícios não pudessem ser contaminadas por usos “menos nobres” atribuídos ao trabalho e ao cotidiano” (41).*

Esses usos “menos nobres” são espaços vitais que poderiam vir qualificados pela cultura e lazer, pois um não exclui o outro.

(36) AZAVEDO, Paulo D. A cidade como obra aberta. Patrimônio: Atualizado o Debate, São Paulo: 9 SR/IPHAN, 2006 p.65.

(37) MENESES, Ulpino T. B. A cidade como bem cultural. Patrimônio: Atualizado o Debate, São Paulo: 9 SR/IPHAN, 2006, p.36

(38) MENESES, Ulpino T. B. A Cidade como bem cultural. Patrimônio: Atualizado, São Paulo: 9 SR/IPHAN, 2006, p.53

(39) MENESES, Ulpino T. B. Op cit. 2006 p.8

(40) CHOAY, 2006, p.207

O sujeito principal a apropriar-se do espaço voltado ao cotidiano e ao trabalho e qualificado pela cultura é o próprio habitante local e o cidadão que o usufrui. Visão que orientará a definição dos usos do Vazio Ferroviário.

A relação com o cotidiano cria mais condições para o uso do patrimônio ambiental urbano, criando continuidade, integração e apropriações multiformes, enraizamento pessoal e comunitário não alienando o habitante e não se tornando apenas um ônus ou uma mera oportunidade de negócios.

Os projetos de intervenção devem basear-se sempre no habitante para garantir uma fruição concreta, aprofundada e diversificada da cidade como bem cultural e não deve excluir, do universo da cultura, o cotidiano e o trabalho

## • 13\_CONSERVAÇÃO INTEGRADA

No Brasil, durante a década de 70, pode-se notar uma política cultural claramente definida, mas que foi abandonada nos últimos 20 anos com a crise do sistema de planejamento e preservação e o avanço do marketing urbano e da globalização.

A legislação, as instituições e as práticas deveriam orientar o poder público em relação aos cuidados com o patrimônio ambiental urbano para que se possam criar condições favoráveis à qualificação das práticas de seus cidadãos. *“O uso de bens tombados e a efetividade das funções em benefício da coletividade é o que legitima a própria preservação e a importância social do uso”*.

*“A partir de 1988, com a nova Constituição da República, o governo transfere a obrigação sobre políticas públicas locais às instâncias menores, os municípios. As municipalidades passam a ter a responsabilidade de definir os critérios de implementação de função social da propriedade privada urbana e de elaborar estratégias Específicas de desenvolvimento local, ações das quais permitem intervir no processo de exclusão social e reduzir a injustiça social”* (42).

Hoje, existem instrumentos capazes de promover a inclusão social e participação comunitária como o Estatuto da Cidade e os Planos Diretores (43).

No entanto, o que se tem percebido nas políticas de conservação e revitalização municipais é uma intensa mercantilização da cidade, calcada na ideia de criar valores para as especificidades locais, muitas vezes “inventados”, ou seja, que não correspondem necessariamente a sua própria história e que geralmente levam a uma descaracterização dos edifícios históricos como a invenção de formas supostamente

antigas, uso de técnicas e materiais incompatíveis entre outras ações que não serão utilizadas no atual exercício de projeto.

Os documentos preservacionistas internacionais, que cada vez mais relacionam a preservação cultural à sustentabilidade, afirmam que a especificidade e identidade de cada povo se encontram fortemente ligados à imagem e cultura local.

Essa mesma premissa, paradoxalmente, tem servido para legitimar os econômicos da cultura. Percebe-se em políticas e projetos urbanos recentes, a exemplo do Pelourinho em Salvador, o do Bairro do Recife antigo e, mais atual, o Projeto Nova Luz EM São Paulo, explicitam a necessidade de privilegiar, revelar, reforçar ou criar uma imagem ou identidade para cada cidade como uma marca, criando slogans, gentrificando, os espaços e edifícios históricos como o objeto de marcar um lugar no competitivo mercado internacional onde cidades, de todo o mundo, disputam turistas e investimento estrangeiro, um dos fatores pelo qual a cultura é tão destacada nos projetos urbanos. Faz parte de um urbanismo de “embelezamento” promovido pelas elites, sem qualquer ou quase nenhum compromisso com as práticas sociais.

*“A conservação integrada é uma forma de ação na cidade, a qual busca revalorizar as qualidades ambientais dos ambientes urbanos. Assim, é também um processo de construção de imagens coletivas, ao procurar ressaltar os valores culturais desse ambiente e transformá-los em atributos básicos das propostas de inovação”*. (44)

A origem da conservação urbana integrada vem de urbanismo progressista italiano dos anos 70, como a experiência de reabilitação do centro histórico de Bolonha, na Itália.

No entanto, seus princípios só foram sistematizados em 1975 na Declaração de Amsterdam,, influenciadas pelo sucesso das realizações bolonhesas na recuperação de áreas históricas degradadas e habitadas por grupos de baixa renda.

(42) MENESES, Ulpino T.B. Op cit, 2006 p.59

(43) Estes preveem e se utilizam de estratégias de tudo e ocupação de solo, investimentos públicos, diretrizes e instrumentos de manejo do solo urbano como a outorga onerosa, as operações consorciadas urbanas, a edificação compulsória, o IPTU progressivo no tempo, as Zonas Especiais de Proteção Ambiental ou Cultural, entre outros.

(44) ZANCHEI, Silvo Mendes (10 de maio 2000). Conservação integrada e novas estratégias de gestão.

Silvio Zancheti (2000) apresenta um resumo dos princípios enunciados pela Declaração de Amsterdam:

- O patrimônio arquitetônico contribui para a tomada de consciência da comunhão entre história e destino.
- O patrimônio arquitetônico é composto de todos os edifícios e conjuntos urbanos que apresentem interesse histórico ou cultural. Nesse sentido, extrapola as edificações e conjuntos exemplares e monumentais para abarcar qualquer parte da cidade, inclusive a moderna.
- O patrimônio é uma riqueza social; portanto, sua manutenção deve ser uma responsabilidade coletiva
- As municipalidades são as principais instituições responsáveis pela conservação; portanto, devem trabalhar de forma cooperada.
- A recuperação de áreas urbanas degradadas deve ser realizadas sem modificações substanciais da composição social dos residentes nas áreas reabilitadas.
- A conservação integrada deve ser apoiada por sistemas de fundos públicos que apoiem as iniciativas das administrações locais.
- A conservação do patrimônio construído deve ser assunto dos programas de educação, especialmente dos jovens.
- Deve ser encorajada a participação de organizações privadas nas tarefas da conservação integrada.
- Deve ser encorajada a construção de novas obras arquitetônicas de alta qualidade, pois elas serão o patrimônio de hoje para o futuro.

Atualmente, o planejamento urbano e territorial reconhece que a cidade é fruto de um longo processo de transformações que deixa marcas no território e luta para que essa herança seja mantida. Nos últimos anos, a conservação integrada passou por profundas mudanças baseadas na concepção de gestão, a redefinição dos atores participantes dos processos de conservação e da “participação popular”, conceito inicial fundamental da conservação integrada.

## • 14 MEMÓRIA

A passagem do tempo pode transformar a arquitetura enquanto forma, é possível ver construções que permaneçam intactas com o passar dos anos, outras que se desfiguram parcialmente (a ponto de ainda identificamos a original), outras que se desfiguram totalmente (quando não mais identificamos sua expressão original) e outras que se perderam completamente (que vieram ao chão, não existem mais). A mutabilidade da arquitetura (no grau que seja) acontece pela ação do homem ou pela ação do tempo. O tempo, porém, só é capaz de mudar a arquitetura se nós, homens, nada fizermos para evitar que isso aconteça. Temos o conhecimento técnico necessário para reverter a ação degenerativa do tempo sobre uma arquitetura: temos meios para preservá-la, restaurá-la e até mesmo reconstruí-la de forma idêntica àquela que um dia existiu.

Cabe a nós arquitetos, entretendo, definir quando devemos utilizar essa técnica que possuímos para recuperar arquiteturas enquanto espaço físico.

Cabe a nós identificar os seus reais valores para definirmos o que vale ou não ser preservado.

Entretendo a arquitetura não se dá apenas pelo aspecto formal de sua construções. Existem outros valores que também têm papel definidor do lugar que a arquitetura faz acontecer. Em muitos casos, mesmo que uma arquitetura tenha mantidos sua forma original ao longo de sua existência, não mais identificamos nela sua vocação ou expressão original, seja pelo seu uso que se modificou, ou por algum acontecimento importante que tenha indissociavelmente se atrelado à memória das pessoas sob o lugar.

O espaço físico pode ter permanecido o mesmo, mas a ideia original dela como lugar não existe mais. E nessas situações o papel do arquiteto como interventor é tão importante quanto no primeiro caso. A final uma obra arquitetônica só se sustenta quando ela faz parte da vida humana.

Não nos interessa preservar um espaço intacto, intocável e morto, por isso afastará cada vez mais as pessoas do lugar, e isso acontece, não é só a ideia do lugar que se perderá, mas seu patrimônio físico não terá mais valor aos homens, que dele estarão cada vez mais distantes, física ou espiritualmente.

Ao intervir em situações como essas, devemos levar em conta que não nos cabe apenas interpretar a forma da construção para embasar o projeto. A memória coletiva, fruto imaterial da passagem do tempo, adquirida ao longo da trajetória do lugar é um dado crucial e determinante a ser levado em conta também: ela pode revelar bens que passariam imperceptíveis aos olhos estrangeiros de quem está fazendo o projeto.

O desafio do arquiteto, entretanto, não é apenas esse. Ao assimilar a cultura e memória local e atraí-la em valores arquitetônicos, o arquiteto jamais deve sintetizar o produto dessa abstração em um linguagem de projeto que não contemporânea. Ao final, ao considerarmos a arquitetura como um elemento tão importante na história do lugar quanto dos seus personagens, fazer com que se confunda o tempo de cada ação arquitetônica realizada é confundir a história em si. As intervenções arquitetônicas contemporâneas não podem deixar quanto ao tempo que pertencem. Esse é. Além de um ato de respeito à história do lugar. A melhor forma para que a arquitetura de tempos passados (forma e memória) seja preservada, compreendida, autenticada e valorizada.

## • 15 ACUPUNTURA URBANA

*“Acupuntura urbana vem do princípio de recuperar a energia de um ponto doente ou cansado por meio de um simples toque que tem a ver com a revitalização desde ponto e da área ao seu redor. [...] Assim como a medicina necessita da interação entre médico e paciente, em urbanismo também é preciso fazer a cidade reagir.”*  
(45)

Uma intervenção não precisa carregar consigo a ambição de solucionar todos os problemas da cidade. No entanto, pequenos gestos em sua simplicidade são capazes não só de transformar seu entorno, como de oferecer uma nova visão e/ou possibilidade de apropriação do território, trazer qualidade de vida ao local e se tornar referência para novas propostas.

Segundo Silva e Versiani (2009), assim como a comida alimenta o corpo, o lazer alimenta o espírito. Resgatando o espaço público, é possível resgatar os valores coletivos, segurança, democratização do direito ao acesso, reaproximação da cidade e qualidade de vida urbana.

Alves (2003) propõe um entendimento particular para os espaços públicos, apostando em novas formas de produzir estruturas urbanas, que reconheçam a natureza do espaço urbano coletivo como espaço de experimentação. Colocando a ideia de espaço público em questão, o autor coloca que a distinção do espaço público e privado tornou-se obsoleta, o que não significa a morte do espaço público, mas a necessidade de sua reinterpretação.

*“O vazio de uma região sem atividade ou sem moradia pode ser soar ao vazio dos terrenos baldios. Preenchê-los seria boa acupuntura. É importante também incluir a função que falta para determinada região.”*

(45) – (46) LERNER, 2002, p.7-p. 37

*Se só existe a atividade econômica e falta gente, é essencial incentivar a moradia. Se o que ocorre é a falta de atividade, o importante é incentivar os serviços”*(46).

O conceito ajuda esclarecer o domínio e entendimento do território como um tudo capaz de olhar e analisar certos pontos importantes de interesse por sua densidade de usos.

# 16\_INTENÇÃO DA PROPOSTA

## • INTENÇÃO DA PROPOSTA

Atualmente a cidade perde a chance de reverter o conhecimento de tempos passados em benefícios presentes e futuros. Nesse âmbito surge a questão de propor a revitalização da área histórica (Área do Patrimônio Ferroviário) vinculada a Prédios Preexistentes de grão valor histórico, hoje degradados pelo tempo e esquecida pela população, que dê um novo uso, e uma nova história.

- Refletir sobre a importância da valorização do edifício na história do município.
- Propor um novo uso à área, mostrando que é possível integrar antigo e novo.
- Procurar e defender onde a preexistência se encontra, outorgando valor para o bairro.
- Criação de áreas de convívio público e de espaço cultural que abrangem diferentes atividades.
- Requalificar o uso do trem propondo sua incorporação à rede de Transporte por meio de um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)

Ainda que a leitura do espaço varie no tempo, tão espaço será invariavelmente resultado das interações entre sua paisagem de suporte e a sociedade vigente.

**Trazer o vazio ao cotidiano urbano da sociedade é uma das premissas deste trabalho, como tentativa de revalorização do espaço livre, do patrimônio ferroviário e da propina história da cidade, além de utilizá-lo como suporte para a reestruturação de novos nós de mobilidade, lazer, cultura, educação e demais atividades que se encaixem em variados contextos urbanos.**

Cito Maria Angela Faggi Pereira Leite:

*"... É o espaço público, associado à ideia de localização, acessibilidade e distribuição, lazer e conservação de recursos naturais é o elemento urbano fundamental para o desempenho das libertades públicas que a instância cultural sugere. Como tal, inscreve-se tanto nos processos de produção do território quanto nas feições que as cidades adquirem em resposta às funções que desempenham em cada momento, tornando-se indispensável definir uma periodização que compreende lógicas próprias e circunscreva ao processos urbanos".*

A pesquisa tem como objetivo dar importância a uma área hoje esquecida, abandonada, devastada pelo tempo, faz com que a história possa ser recuperada, história essa que foi onde a cidade de São Carlos começou ser desenvolvida e crescesse cada vez mais com o passar dos anos.

Nesse âmbito surge a questão da construção da memória estrutural da cidade. De acordo com Ulpio Bezerra de Meneses:

*"A memória é filha do presente. Mas, como seu objeto é a mudança, se lhe faltar o referencial do passado, o presente permanece incompreensível e o futuro escapa a qualquer projeto".*

*"As memórias individual e coletiva têm nos lugares uma referência importante para a sua construção, ainda que não sejam condição para a sua preservação, do contrário povos nômades não teriam memória. As memórias dos grupos se referenciam e nas relações que constroem com estes espaços. Os lugares são importantes referência na memória individual donde se segue que as mudanças empreendidas nesse lugares acarretam mudanças importantes na vida e na memórias dos grupos".*

Será somente na reaproximação de cada um dos territórios elementares da cidade e nas infinitas imagens e significados recriados individual ou coletivamente que a relação dos componentes históricos entre si será novamente ressaltada.

Com o desenvolvimento do projeto poderemos dar uma qualidade e habitabilidade melhor a população que mora e circula pela área. Fazendo com que o lugar tenha travessias contínuas, trazendo segurança, conforto, permeabilidade no espaço na linha férrea e permitindo dar ao conjunto visibilidade e continuidade em relação à cidade existente é ferramentas para integrá-lo afetivamente às dinâmicas urbanas atuais, porém visando a possibilidade de transformações futuras, de modo a evitar o espaço estático que fatalmente acabaria obsoleto.

## • 17\_ESCALA DE ABRANGÊNCIA

*"O projeto arquitetônico se instala como um instrumento de coexistência baseado no diálogo e a recíproca interação da obra e a humanidade" (47).*

Como expressa Italo Calvino, no ensaio de As cidades invisíveis, al descrever Melania: *"cada vez que chega à praça, encontra-se em metade dum diálogo [...] A população de Melania se renova: os interlocutores van morrendo um por um e entretanto nascem os que ocuparam um lugar no diálogo [...] O que assoma-se à praça em momentos sucessivos, compreende que de um ato ao outro o diálogo muda, mas as vidas dos habitante de Melania são demasiado breves para adverti-los". (48)*

Para ter uma visão complexa, é preciso olhar a relação sujeito/objeto, relação todo/partes, a interação com o ambiente e a concepção do tempo, e por isso que o projeto foi analisado como um sistema, como disse Herbert Simon (1956) inclui *"um grão numero de partes que se inter-relacionam de uma maneira não simples" (49)*

Esta noção, introduzida na arquitetura na década os sessenta e setenta em trabalhos como os de Aldo Rossi, George Chadwick o Jane Jacobs, se funde na ideia de que os sistemas articulam relações organizativas para dirigi-las ao um fim o vários com uma hierarquia preestabelecida. Mas o conceito de sistema complexo definido por Edgar Morin como uma *"associação combinatória de elementos diferentes" (50)*, remite ao conjunto de elementos (ou partes) que interação entre se e com o entorno que o envolve, que tem certa permanência dentro do espaço/tempo e que tenta alcançar o objetivo concreto: *uma associação combinatória do elementos diferentes onde se produz "o tecido de eventos, ações, interações, retroações, determinações, azares que constituem nasso mundo fenomênico" (51).*

*Por enquanto a inteligibilidade do sistema deve encontra-se tanto no próprio sistema como na relação com o ambiente, "conjunto das interações entre populações vivas no seno de uma unidade geofísica determinável, constitui uma unidade complexa de carácter organizador, um ecossistema". (52).*

(48) CALVINO, Italo, cidades invisíveis.

(49) Herbert Simon, 1956

(50), (51), (52) Morin Edgar, 2004, p.32-41

(47) Expressa Karel Kosic, la arquitectura esta vinculada a la realidad humana "La obra no vive por la inercia de su caracter institucional, o por la tradición -como cree el sociologismo , sino por la totalizacion, es decir, por su *continua reanimacion. La vida de la obra no emana de la existencia autónoma de la obra misma, sino de la reciproca interacción de la obra y de la humanidad. La vida de la obra se basa en: 1.- La saturacion de la realidad y la verdas que es propia de la obra 2.- la "vida" d ela humanidad como sujeto productor y sensible. Todo lo que pertenece a la realidad del humano-coal debe mostrar en una u otra forma esta estructura sujeto-objetiva"*

## • 18\_INSERÇÃO URBANA DA PROPOSTA

A partir da leitura do território, foi possível entender as demandas e potencialidades de diversas áreas, marcada por um tecido e morfologia urbana industrial.

Atualmente o ramal de via férrea e a continuidade das linhas na paisagem funciona como obstáculo à passagem de pessoas e veículos e termina por cindir a cidade em partes distintas pela qualidade de ocupação; tipológicas e morfológicas, criam a experiência de estar em duas cidades, separadas por essa cicatriz da orla ferroviária.

Há nessa parte da cidade um vazio que deixa entrever um potencial espaço de intervenções, um intervalo na trama urbana, a principal premissa da proposta é a **Requalificação do Vazio Ferroviário**.

O Compromisso de implementar o Veículo Leve sobre Trilhos, sobre a linha férrea existente, implica uma transformação urbana de grão tamanho, que vai de Leste-Oeste da cidade, cruzando o centro histórico com os novos bairros das pontas de São Carlos. Isso vai renovar totalmente o padrão radial do transporte público. Dá um corredor verde atuara como um tronco estruturante do transporte , com pontos de estações que irradiam a os diferentes ramais da cidade outorgando continuidade e vida para São Carlos.

Para definir onde as estações deveriam ser construídas, poderíamos pensar na lógica de hierarquização das centralidades de uso misto moradia/emprego/educação/comercio/lazer, áreas de maior demanda da cidade.

**Estações que irão promover e proteger a biodiversidade e a interação social; uma oportunidade para a reunião e reconciliação com a ferrovia.**

As estações deveram configurar-se como o nó e lugar, sendo entidades básicas que nunca deveram-se trabalhar isoladamente.

Como nó de uma rede: de maneira mais objetiva, no que se trata do cruzamento de infraestrutura em grande escala, como uma rede de transportes. Uma segunda conotação, também pode identificar as estações como nó de rede 'socioeconômica' devido a algumas relações mais específicas, mas que devem ser analisadas caso a caso.

Como lugar na cidade: quando das relações dela com seu entorno e a cidade, cercada de atividades que dela são diretamente dependentes, que a apoiam, ou que dela se aproveitam. A delimitação de uma área é sempre arbitrária, servindo apenas para uma questão de intervenção projetada, pois certamente a influência das estações vai muito além de seu entorno imediato.

Abordar o tema sob a ótica de nó e lugar não só nos dá parâmetros para as relações que a estação deveria estabelecer tanto com a rede à qual pertence, quanto com cidade na qual se encontra. Essa forma de trabalho também nos mostra que não são apenas fatores 'macro' que devem definir em quais espaços deveriam estar as estações.

Podemos então somar àquele mapa novas estações, agora decorrentes de questões locais, como por exemplo, lugares de interesse turístico ou campus universitários; ou ainda questões que se estabeleçam por planejamentos futuros, como novos polos industriais ou cruzam-nos entre futuras linhas, dentre outras.



Seguindo o traçado principal da ferrovia é possível identificar 6 trechos importantes de nós-lugar:

1.- Áreas Industriais

1a.- Nó conectividade Cidade Aracy

2a.- Nó setor Morumbi

3.- Área Central, Nó articulador de fluxo de cidade.

4.- Área Patrimonial, Nó articulador de fluxo de cidade e convivo com área histórica

5.- Área Rio, Nó articulador de fluxo de cidade e encontro com o rio.

6.- Área Educacional, Nó articulador da USP-2 e setor noroeste.

A orla ferroviária abriga espaços de diferentes naturezas que indicam relações diversas de circulação, fluxos, usos e funções.

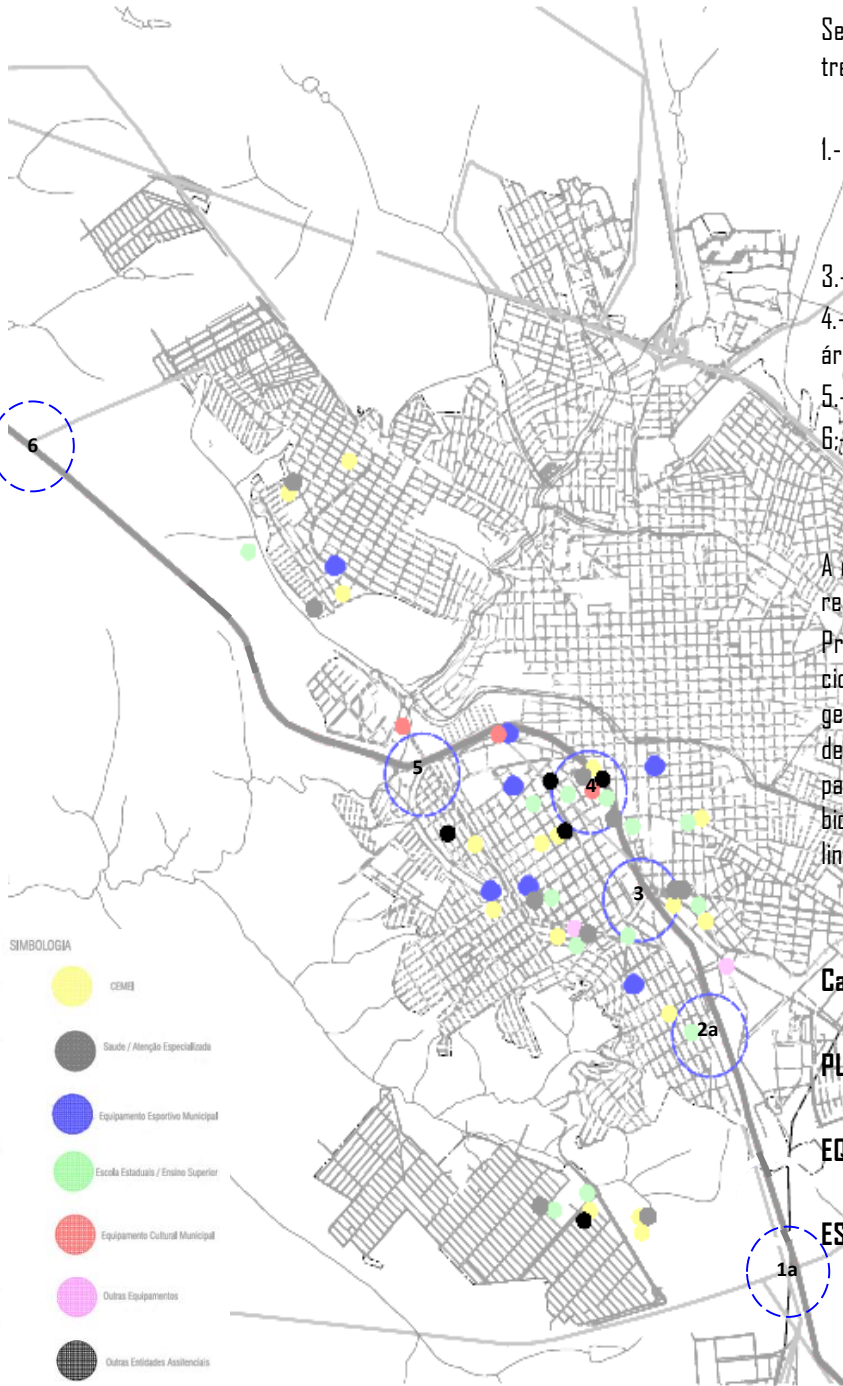
Propor a ativação da linha férrea como um eixo de circulação com a cidade mediante um VLP e uma ciclovia paralela, absorvendo a carga de gente e em cujas novas estações (nós) sejam pontos de conectividade de transporte (irradiação). As estações se articulam desde uma passarela de pedestres que permite a possibilidade do transporte em bicicleta, nascendo como praça para transformarem ao atravessar a linha férrea num equipamento de serviço ou comércio.

Cada nó-lugar tem:

**PUNTO DE IRRADACAO** : estação do tranvia.

**EQUIPAMENTO**: disponibilidade de serviços.

**ESPAÇO PÚBLICO**: áreas verdes para o convivo cidadão.



## Imagem Objetivo

**Ponte de Atravesso:** Tem que ser um ponte que une o ECOPARQUE com seus limites , atravessando a linha férrea.

**Área de serviços:** As construções que vão ao desenvolver-se dentro do parque devem ter pedra como parte de sua materialidade, evocando os margens dos rios.



### Estações

- 1 Estação Universitaria
- 2 Estação Iguatemi
- 3 Estação São Carlos
- 4 Estação J. Lorenzo Rodrigues
- 5 Estação Morumbi
- 6 Estação Aracy

## • 19\_ESPAÇO URBANO

A partir dos critérios, antecedentes descritos conseguimos traçar o perfil do que seriam os nós de essa rede.

Então, num segundo momento, para compreender como seria a inserção urbana dessa infraestrutura, devemos nos aproximar dessas localidades. Ou seja, precisamos agora compreender o lugar.

*“O lugar [...] define-se como funcionalização do mundo e é por ele (lugar) que o mundo é percebido empiricamente [...] Cada lugar se define como por uma experiência corpórea, quanto por sua existência racional. [...] O lugar não pode ser visto como passivo, mas como ativo, e nele a globalização não pode ser enxergada apenas como fábula. O mundo, nas condições atuais, visto como um todo é nosso estranho. O lugar, nosso próximo, restitui-nos o mundo: se este pode se esconder pela sua essência, não pode fazê-lo pela sua existência” (53).*

Para tal, escolheu-se a área de Patrimônio Ferroviário englobando sua Estação e seu perímetro de acessibilidade, como primeiro recorte deste enquadramento.

Podemos justificar esta escolha, em princípio, pela sua presença e importância para o estabelecimento e consolidação da cidade é inegável, pois foi propulsora da economia cafeeira e parte essencial para a conformação da paisagem que se apresenta hoje em dia.

Em seu entorno se localizam, além de uma escola técnica –o Senai- e uma escola estadual, duas áreas com predominância de comércio e serviços: o centro da cidade e a Avenida Doutor Teixeira de Barros que se caracterizam também como centralidades, ou seja, pontos focais de concentração de atividades e de fluxos de toda ordem: pessoas, transporte, informação, etc.

A presença das indústrias é marcante: a Faber Castell –produtora de lápis- e a Fabrica de Tecidos São Carlos hoje desativada, que margeiam a área intensificando a barreira colocada pela linha férrea.

A ausência das antigas fábricas evidencia o horizonte: no mesmo nível da linha férrea percebe-se o vazio deixado pelas edificações que estavam ligadas à linha com seus ramais próprios e que foram demolidas ao longo dos anos.

O uso misto do Bairro Vila Prado, inclui um número considerável de habitações, que caracterizam o modo de uso e apropriação das ruas.

Nasce como um bairros operários do outro lado da linha férrea. Pioneira e aberta em 1893 implantada com ruas e quadras ortogonais, entretanto orientados não pelo pontos cardinais, mas sim pela direção dos trilhos, outorgando uma nova apropriação da área vinculada à linha férrea.

As estações que compõem a área da Estação Ferroviária hoje abrigam usos distintos; a Estação Cultura –que oferece à cidade atividades e serviços de cunho cultural; o galpão- atualmente utilizado como depósito, além de pequenas edificações para o uso dos ferroviários e de duas edificações abandonadas.

(53) SANTOS, M. Da totalidade ao lugar. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005, p. 158-163



Electrolux

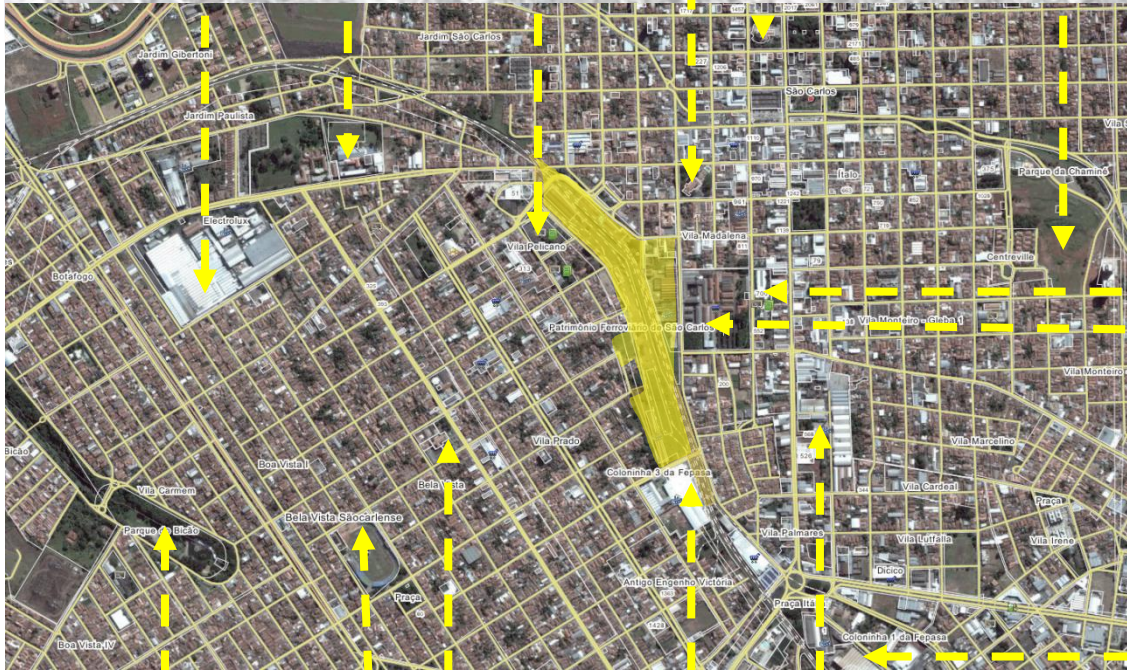
Centro Educacional  
Diocesano La Salle

Instituto  
SENAI

Paróquia São  
Benedito

Catedral São  
Carlos

Parque da  
Chimé



Plano Localização da área de intervenção

- Instituto SENAC
- Shopping São Carlos / Damha
- Tecumseh

Parque  
Biação

Estadio Luis  
Agusto de  
Oliveira

Paróquia Santo  
Antônio de Pádua

Tecelagem  
Rossignolo  
Cotton

Fabrica Toalhas  
São Carlos

Atualmente o plano diretor da cidade demonstra o interesse do poder público em utilizar a área, já provida de infraestrutura, para programas habitacionais de interesse social, ao mesmo tempo em que se busca certo grau de preservação, tanto das edificações quanto de uso. As ocupações de prédios históricos têm incentivos para que se insiram atividades de cunho cultural.

Existe também a intenção de ser retomado o transporte ferroviário de passageiros. A relação entre as funções atribuídas atualmente para a Estação não entrariam em conflito com o possível transporte de passageiros, segundo Ana Lúcia Cerávolo, presidente da Fundação Pró-Memória: *"Nada precisaria sair daqui para retomar o transporte de passageiros, que não atrapalharia o funcionamento dos projetos, nem que fosse à noite. A volta dos trens traria mais vida para a estação e os passageiros teriam opção de cultura enquanto aguardam o trem."*

Os projetos presentes na Estação Ferroviária, hoje denominada Estação Cultura, são: a Fundação Pró-Memória, criada em 1993 através da lei 10.655 de 12/07/93, com a finalidade reunir, preservar e disponibilizar o conjunto de documentos originários dos poderes executivos, legislativo e jurídico, além de outros, advindos da administração pública de reconhecido valor histórico-cultural. Além dos acervos documentais a fundação tem como objetivo resgatar e preservar o patrimônio artístico e arquitetônico do município.

O Museu da Cidade iniciou a formação de seu acervo em 1957.

O objetivo era unir, conservar, organizar objetos históricos, representativos do desenvolvimento social, político e cultural da cidade. Possui sala de exposição permanente e uma área para as exposições temporárias localizada na área externa contígua ao edifício. Abriga tanto obras contemporâneas de artistas da cidade e região, como históricas que têm o intuito de divulgar tendências artísticas e culturais.

A política cultural adotada pela Prefeitura de São Carlos é à partir de ações integradas e conjugadas, desenvolver um trabalho que valorize os aspectos históricos, artísticos, sociais e culturais tanto em nível local, quanto regional, semelhante à descrita por Larilena Chauí ao explicar a adotada pela Secretaria Municipal da Cultura de São Paulo; segundo ele, a diretriz política se estabelece à partir de práticas da Cidadania Cultural, que define a cultura como direito do cidadão e determina esse direito sobre aspectos relacionados à acessibilidade e fruição da criação cultural; como direito de produção das obras culturais e como o direito de participação nas decisões da política cultural.

Esta política entende a cultura como invenção coletiva e temporal de práticas, valores, símbolos e ideias.

A cultura *"não é um dado, mas uma um valor e uma avaliação que os humanos fazem de seu próprio mundo"*. (54)

A área de intervenção compreende além da estação toda a área do Patrimônio Ferroviário que faz parte de um vazio urbano considerável, por seu tamanho e importância histórica.



Exposição de Bondes, Fundação Pró-memória.



Biblioteca, Fundação Pró-memória.



Encontro de Ferreomodelismo, Estação de São Carlos.



Imagem aérea, Estação de São Carlos.

(54) Chauí, 1991, p.09

## • 20\_VAZIO URBANO

Os vazios urbanos são compostos de espaços residuais, remanescentes urbanos ou áreas ociosas. Mesmo inseridos no espaço urbano, esses não acompanham o ciclo dinâmico de funcionalidade de seu entorno. Os vazios são fruto do interesses econômico por parte do mercado imobiliário, dependendo das circunstâncias em que são inseridos no espaço urbano. De outra forma, eles podem ser compreendidos como descontinuidades no tecido urbano, comprometendo suas qualidade espacial e sua vitalidade. O procedimento, para inversão de tal problema, seria dotar a área de atividades da qual este é carente, induzindo-a a diversos usos, como atividades econômicas, e principalmente, sociais,

A partir dos anos de 1960, a tecnologia em rápida mudança transformou as paisagens industriais em toda a Europa e Américas. Áreas destinadas anteriormente às atividades industriais encontraram-se em ruínas e abandonadas. Em processo resultante disso, sobram as estruturas inutilizadas, fruto do deslocamento das indústrias.

É preciso saber interpretar as potencialidades de cada vazio em específico numa cidade (com construções ou não) para criar novas ocupações, para que não haja o risco de uma apropriação inadequada do espaço urbano.

A recorrência desse tema na cidade contemporânea, bem como a evolução histórica dos vazios urbanos, possibilitou construir conceitos e classificações mais específicas a respeito deste espaços nas cidade hoje configuradas como fragmentos. O termo “vazio urbano” é abrangente e define, em suma, áreas desocupadas em meio à malhas urbana consolidada. Esses vazios podem ser divididos em três categorias:

- Vazio de tudo (remanescente urbano)
- Vazio físico (área ociosa)
- Fusão entre ambos, espaço residual (orlas ferroviárias)

Na década de 80, o vazio urbano era definido como uma grande extensão de área urbana com quantidades significativa de gleba e lotes vagos. Hoje, o conceito se expandiu, já que surgiram diversas tipologias de vazios na cidade contemporânea.

O espaço residual, ou vazio físico e de uso, são aqueles desocupados ou subtilizados como sobras do crescimento da cidade. Na maioria das vezes, são sobras imprevistas de terrenos públicos, constituindo fragmentos no tecido urbano, localizados em setores valorizados, como vazios sob pontes, viadutos, orlas rodoviárias ou ferroviárias, áreas junto a estações de trem ou metrô.

*“Muitos dos grandes problemas urbanos ocorrem por falta de continuidade. O vazio de uma região sem atividade ou sem moradia pode ser como ao vazio de terrenos baldios [...] A mistura de funções é importante. E a continuidade do processo é fundamental. Continuidade é vida”.* (55)

## • 21 MEMÓRIA URBANA

O bairro da localização da área de intervenção, como outros bairros historicamente importantes para a cidade, são regiões que por estarem bem localizadas na malha urbana, por possuírem um bom atendimento dos transporte público e outras infraestruturas não passam despercebidas frente à atual dinâmica de transformação urbana, São áreas que possuem um potencial de desenvolvimento grande e ao mesmo tempo nelas se localizam importantes referências, sejam edifícios como áreas livres, tanto para a história da cidade de São Carlos como a memória de seus habitantes.

São áreas que possuem *"atributos documentais, estéticos e memoriais"* e que evidenciam *"traçados urbanos, massas edificadas, percursos e cotidianidade"* (56) de inegável importância para as paisagens nas quais se localizam. Além disso estes atributos são também muito importantes para a memória da população residente do bairro, que tem na memória urbana seu elo entre o passado e o presente.

A memória urbana é importante por ser a *"própria cidade, que guarda traços dos seus processos de permanência e transformação constante"* (57). Para a população a memória esta relacionada como a mudança, pois sem memória *"a mudança será um fator de alienação e desagregação, pois sempre ficará faltando uma referência básica, tornando cada ato uma mera reação mecânica, sem lógica com o passado ou com nossa própria história"* (58).

Portanto, a memória é importante para a sensação de continuidade em um espaço urbano. Mas a memória não pode ser reduzida a um processo de valorização do passado, pois a cidade é um objeto complexo e em constante transformação.

*As áreas de importância histórica devem ser inseridas na dinâmica de transformação urbana, para que se tragam novos usos e uma determinada área, aproveitando o quadro construído existente e potencializando qualidades ambientais e referências culturais"* (59).

A área de intervenção é uma dessas áreas, pois nela se localizam diversos imóveis representativos do desenvolvimento do bairro e da cidade de São Carlos.

E ao mesmo tempo é bem localizada na malha urbana e com potencial para inseri-la nas novas dinâmicas da cidade. No entanto, é necessário pensar a preservação dessa memória justamente com o planejamento territorial, para que haja um tratamento correto deste patrimônio urbano.

É por esse caso, que o trabalho vá adentrando-se em variadas escalas de intervenção a modo de uma compreensão das relações e vínculos entre Projeto, entorno e sociedade.

O princípio monogramático, estabelece que um sistema é um "todo" que não se reduz à 'suma' de suas partes constitutivas, *"Dado que todas as coisas são causadas e causantes, ajudadas e ajudantes, mediatas e imediatas, e todas se entretecem por um laço natural e insensível que une as mais aleijadas e as mais diferentes, considero impossível conhecer as partes sem conhecer o todo, e tampouco conhecer o todo sem conhecer particularmente as partes"* (60).

Em sua consideração, *"já como condicionante e constituinte, já como condicionada e constituída, o projeto es antecipação, suporte e médio de interação entre ambientes, lugares e existências"*.

(56) Rufinoni, 2009, p.02

(57)- (58) Somekh, 2001, p.45- p. 52

(59) Ibidem.

(60) Campos Neto, 2001, p.102

## • 22\_VOCAÇÃO DA ÁREA

A área passa atualmente por um processo de transformação, como citado anteriormente. O carácter público associado a atividades culturais é interessantes para a cidade, efetivando-se através da promoção destas em espaços abertos. Porque não potenciar esta iniciativa? Porque não dar possibilidade de que este processo cresça e se consolide, através de provocações espaciais, possibilidades no atual processo de transformação? Um início, que potencialize a área, inserindo-a de forma mais intensa na cidade?.

Segundo Luca Galofaro, a arte entendida como ornamento ou decoração nega inevitavelmente a invenção e a reflexão, posto que exclui a participação e a refundação de um novo contexto de onde operar. A arte possui em sua aparente inutilidade um grande valor: conter um pensamento livre. Na escultura a grande ruptura não está na perda do pedestal, mas sim com a evasão das oficinas. Efetivamente no exterior encontra uma nova dimensão espacial.

O contexto adquire uma importância estratégica, partindo do pressuposto de que passa a fazer parte do processo. A arte acaba dependendo da paisagem que a rodeia posto que ensina a dialogar com o contexto, como a arquitetura. A escultura transgrede os limites do museu enquanto a arquitetura se converte em museu de si mesma.

Dialogar com um lugar de modo crítico permite descobrir algumas de suas características. A arte cria um lugar próprio, mas não mediante uma sobreposição, mas sim mediante a uma interferência. Trabalha em contradição com os espaços onde se encontra e precisamente através dessa amplifica suas características principais.

As obras de Richard Serra são emblemáticas pois criam mal-estar e geram anti-ambientes que estimulam reações discordantes. Serra afirma:

*“Não quero reforçar a intenção da arquitetura mas sim mostrá-la de modo distinto” O dito contexto se torna “reorganizado, reconstruído conceitual e perspectivamente, mas em nenhum caso decorado, narrado e descrito”*

*“O momento de fruição é importante, posto que situa o observador no presente, estabelecendo uma relação inextricável necessária entre o observador e o objeto observado, que passa a construir somente uma entidade” (61).*

Para discutir a intervenção, seja arquitetônica, escultórica ou do transeunte, deve se pensar em um paisagem que não é concebida como um objeto ou um cenário, mas sim como o lugar da ação, um sistema ativo. A paisagem como lugar de ação. O espaço e a paisagem que provocam.

Analogamente à postura de Win Wanders, quando ele comenta o cinema, podemos dizer que a relação entre o observador e o espaço é essencial, assim como ocorre entre o observador e o filme: *“Só os filmes que deixam um lugar às brechas entre as imagens contam uma história; esta é minha convicção. Uma história não brota senão na cabeça do espectador ou ouvinte. Os outros filmes, esses sistemas fechados, apenas pretendem contar uma história. Eles seguem a receita da narração, mas os seus ingredientes não têm gosto algum.” (62).*

(61) Truzzi, 2000, p. 95

(62) Wanders, 1994, p.186

## • 23\_ESPAÇO PÚBLICO

Classicamente, o espaço público significa um espaço que é de livre acesso físico, intelectual e psíquico, fundamentalmente associado a um espaço de inclusão, um suporte geral de pessoas e atividades que, pertencendo à sociedade em seu conjunto, não pode ser apropriado individualmente.

*“A noção de espaço público corresponde à tradição greco-latina da cidade. Público é um adjetivo de raiz latina que tem relação com a concepção da república, a coisa pública, relacionando-o com o *populus*, a comunidade articulada dos cidadãos através da lei e da cidade. Pensar e projetar espaço público, pressupõe a existência de um coletivo que compartilha identidade e dignidade em seus direitos e deveres”.* (63)

Segundo David Sperling *“a esfera do público, em sua raiz, não seria o espaço de materialização ou satisfação das necessidades: a manutenção da vida em todas as suas esferas, o trabalho, a circulação, as trocas mercantis, mas o espaço da relação dos homens entre seus iguais, os cidadãos.*

Se a esfera da necessidade não habita o espaço público, pois sua realização era efetivada no âmbito dos espaços privados, a introdução ao espaço público se faria necessariamente pela negação do que é particular, individualizando. Destituído de qualquer impedimento, o espaço público seria o lugar da construção da cidade que se faz pela ação e pelo discurso. Uma construção que se faz pela co-presença de elementos diversos na igualdade; os cidadãos livres de suas necessidades cotidianas trariam para o espaço público sua diversidade que através da ação e do discurso –uma representação, e como toda representação uma construção- construiria a polis”. (64)

(63) MORALES, 2002, p153

(64) Sperling, Artigo no site Vitruvius

(65) VITAL, 1977

Pensado na pluralidade da memória de Pierre Nora, esta é potencializada através da qualificação da área como espaço público, tendo como conceito a noção clássica de espaço público descrito anteriormente. O Direito à memória pode ser garantido através da manutenção de edifícios de valor histórico, mas também através da garantia de acesso livre a estes e à sua área não edificada.

*“Uma consciência única, singular, deve ser criada na cidade a fim de serem distinguidos e exigidos direitos e impedir que se multipliquem as enervações no meio urbano atual. Para isso é necessário que o individualismo, o particularismo deem lugar à comunidade de participação, onde interesse coletivo prevalece sobre os interesses peculiares, permitindo ao ambiente urbano se tornar um espaço de relacionamento humanos mais flexível e apropriado ao desenvolvimento”.* (65)

A convivência social proporcionada pelos espaços públicos, é de grande valor para se alcançar o desenvolvimento social, e a arquitetura tem um papel fundamental na inclusão do indivíduo num contexto de relação social, através do espaço público, que pertence à cidade e se integra como a mesma.

O espaço público pode ser compreendido como um ponto de encontro de integração da sociedade. Os espaços devem alcançar um cateter de inclusão, que é atingido através dos espaços arquitetônicos que surgirem relacionamentos, memórias coletivas, manifestações culturais, entre outros acontecimentos urbanos.

Segundo Arent, o termo ‘público’ centra-se na ideia de comum, pois o mundo é partilhado por indivíduos que se relacionam entre si. O comum partilhado permite o acesso à diversidade e sua consequente aceitação, proporcionando à sociedade a disponibilidade de tolerância e criatividade. Sem que se pretenda omitir ou desconsiderar a gravidade da situação de classes e desigualdades de renda na situação atual em que se vive, é importante constatar a possível existência e concreta de todos iguais e diferentes no mesmo espaço comum.

Mais do que forma, tamanho ou design, o sucesso de um espaço público é determinado pelo acesso e pelas opções de lugares para sentar, esses fatores consolidam a presença e a permanência do lugar. A maior atração das praças são as pessoas, e elas tendem a agrupar-se. Os equipamentos culturais projetados para convivência da população devem considerar que a dinâmica de espaço arquitetônico tem grão influência no comportamento de um grupo de pessoas.

É necessário projetar os espaços dimensionando os ambientes em rol da coletividade e da convivência. Além disso, é conveniente estabelecer uma relação de hierarquização dos espaços de maneira psicológica, quase imperceptível, sugerindo horizontalidade.

Deve-se ressaltar a importância da criação de equipamento culturais que interajam com a comunidade e sua cultura local, transformando-o num verdadeiro objeto de requalificação urbana, de inclusão social e identidade local.

## • 24\_CRITÉRIOS DE QUALIDADE

### Caráter público

*"A sensação de pertencer; Esta é a sensação que um dos bons prédios antigos traz quando observado da rua. Eles pertencem à rua. Abrem-se para a rua com grandiosidade. Logo, se abrem para seus moradores como generosidade"(66).*

A orientação do indivíduo, seu sentimento de estar no mundo, se dá pelo espaço existencial, Norberg-Schulz (1975) trata o espaço arquitetônico como concretização deste espaço existencial. O homem usualmente possui seu espaço existencial mais privado, mas é preciso ser interpretado como parte de um todo mais amplo; as propriedades básicas de sua estrutura devem ser públicas a fim de permitir a integração social, ou seja, o espaço arquitetônico concretiza um espaço existencial público que inclui muitos espaços existenciais privados. Sendo assim, arquitetura como o propósito de contribuir para integrar o indivíduo em uma forma comum, tem de satisfazer as necessidades individuais considerando que são formadas em um contexto mais amplo, determinando um denominador comum, para então estar a serviço do mundo público.

### Liberdade

Para se integrar à cidade é preciso também se libertar de ela. Margin descreve essa experiência urbana como *"uma experiência de liberação em vários sentidos, de fora para dentro e de dentro para fora"(67).*

Que tipo de relação um espaço deve estabelecer: estar na cidade ou olhar a cidade? A liberdade nos permite vivenciar ambas; ao entrarmos em um espaço, nos separamos de um fora, ao mesmo tempo em que podemos nos libertar desse espaço e se volta para fora.

(66) LERNER, 2008, p. 87

(67) Margin, 2009, p.75

Essas liberdade não se dá apenas nas dimensões de espaço público x privado, mas também entre diferentes espaços públicos, e nos leva à análise dos fixos e fluxos.

Margin (2009) trata que a existência da experiência urbana está sob a condição da associação de duas ações: a inscrição num lugar e o movimento entre lugares, é o que define o espírito da cidade.

Segundo o autor, apenas o lugar não basta à vida ativa, se não fornece oportunidade de tecer ligações com outros lugares: os lugares devem instituir um vínculo de força com os fluxos, onde permanecer é igualmente possível quanto partir.

Os fixos e os fluxos são fundamentais no estudo do espaço para o campo da geografia. Milton Santos reforça a importância da interação entre os dois elementos, apontando o poder de transformação e evolução do espaço que eles possuem. Os fixos representam sistemas de objetos, e os fluxos os sistemas de ações, e juntos produzem uma dinâmica na organização espacial. Assim como os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações, o sistema de ações pode levar à criação de novos objetos e funções. Os fluxos trazem vida aos fixos, que sozinhos são apenas paisagem, ao agregar função social no espaço. Norberg-Schulz (1975) trata dos fixo e fluxos como centro/lugar e direção/caminho. Nesta interpretação, a essência do lugar é constituída pela tensão das forças centrípetas e centrífugas, determinando o lugar como síntese de chegada e partida, e de interior e exterior, onde experimentamos os acontecimentos mais significativos da nossa existência.

A relação entre lugar e um caminho cria uma dicotomia, uma tensão entre centralização (necessidade de pertencer a um lugar) e longitudinalidade (movimento de expressão de abertura ao mundo, dinamismo que ser físico ou espiritual).

Para Solà-Morales (2002) a justaposição de uma multiplicidade de fluxo é primeira constatação de que a realidade em que vivemos está formada por malhas que acumulam interconexões.

Em todo lugar onde se produzem constantes de redes de distribuição, a arquitetura tem de ter a capacidade de recortar sua forma de modo que seja, sobretudo, plasticamente receptora de qualquer tipo de intercâmbio.

### Agrupamento

Se as atividades e as pessoas se agrupam, é possível que os acontecimentos individuais se estimulem mutuamente. O agrupamento depende da análise do território em um amplo contexto, passando por todos os níveis de projeto, e levando em consideração que as decisões de escala grande (projetos regionais e urbanos), de escala mediana (conjunto de edifícios), e de escala pequena estão indissolúvelmente unidas.

### Integração

*“A integração implica que várias atividades e categorias de pessoas possam funcionar juntas, atuando e estimulando para inspirar umas às outras”*(68).

A diversidade de usos agrega qualidade à cidade, preencher com atividades necessárias os vazios urbanos e boa acupuntura.

### Atrações

*“Os espaços públicos da cidade podem ser atraentes e facilmente acessíveis, e incentivar assim que as pessoas e as atividades se movam do ambiente privado ao público. Os limites flexíveis –zonas de transição que não sejam nem totalmente privadas nem totalmente públicas- poderão atuar frequentemente como elementos de conexão do ir e vir. Pode ver o que está passando nos espaços públicos também pode ser um elemento de atração”.* (69)

### Abertura

O contato através da experiência entre o que está passando no entorno público e o que está passando no edifício pode ser supor um notável aumento e enriquecimento das possibilidades de ditas experiências, em ambas direções. Abrir para ter um intercâmbio de experiências em dois sentidos não é questão do vidro e janela, senão também questão de distância –rua, acessibilidade.

### Permanência

Não basta simplesmente criar espaços que permitam às pessoas ir e vir, Gehl, propõe que também deve-se fazer condições favoráveis para andar e entreter-se nesses espaços. As decisões de projeto aos níveis de cidade e conjunto de edifícios podem definir as bases para a criação de espaços externos que funcionem bem. Mas somente mediante uma cuidadosa consideração no projeto ao nível de detalhe é que as possibilidades potenciais podem revelar seu valor. As exigências qualitativas dos ambientes externos devem atender a atividades básicas e simples como caminhar, estar de pé e sentar-se, assim como ver, ouvir e falar. São atividades básicas que servem como uma boa base para desenvolvimento de um amplo leque de outras atividades, essa boa base permite enraizar o projeto com seu entorno e sua escala de bairro, permitindo assim ser parte importante para sua acessibilidade.

(68) GEHL, 2009

(69) Margin, 2009, p.75

## Caminhar

Maneira de movimentar-se, mas também proporciona uma possibilidade informal e sem complicações de estar presente no ambiente público. Caminhar exige espaço, é preciso poder caminhar de um modo razoavelmente livre sem muitas manobras e interferências.

## Estar de pé

Estar de pé mostra muita clareza algumas importantes pautas de comportamento, característica de grande número de atividades estacionárias nos espaços públicos, como estar de pé falando com alguém ou esperando algo. Para as paradas de maior duração, o ambiente deve dar a oportunidade de pessoas desfrutar o ambiente ou ver o que se passa nele.

## Sentar-se

Somente quando existem oportunidades para sentar pode existir permanência de certa duração. Existência de boas oportunidades para sentar-se prepara o terreno a numerosas atividades que são as atrações principais dos espaços públicos; comer, ler dormir, tomar sol, olhar as pessoas, conversar, etc. O melhor lugar para sentar é nas bordas; lugares situados junto a fachadas e nos limites espaciais são preferíveis. Tendemos a buscar apoio nos detalhamentos do ambiente físico, como assentos dentro de nichos, extremos dos bancos o qualquer outro ponto bem definido, e os lugares para sentar onde a volta é protegida. Um desenho espacial baseado na interação entre um número relativamente limitado de assentos principais e grande quantidade de lugares secundários para sentar-se, como escadas, pedestais, muretas, caixas, entre outros, tem a vantagem de funcionar razoavelmente bem em períodos com um pequeno número de usuários.

## Ver, ouvir e falar

As oportunidades para ver outras pessoas são uma questão de distância entre o observador e o objeto, é apropriado dimensionar ao grande espaços públicos de maneira que suas bordas correspondam com os limites do campo social de visão. Deste modo, há espaço para uma ampla gama de atividades, todas elas à vista de quem usa o local. As oportunidades de falar com outras pessoas influem muito na qualidade dos espaços extremos; existem três categorias distintas de conversação no exterior; com pessoas que acompanhamos, com conhecidos que nos encontramos, e possíveis conversas com estranhos. As atividades e experiência habituais, assim como os acontecimentos inesperados ou infrequentes, servem para iniciar e gerar a conversação, assim, o desenho de lugares para sentar ou estar de pé, e sua posição relativa, podem ter uma influência direta sobre as oportunidades para estabelecer uma conversação.

## • 25\_PAISAGEM

*"A Paisagem é o reflexo e a marca impressa da sociedade dos homens na natureza. Ela faz parte de nós mesmos. Como um espelho, ela nos reflete. É ao mesmo tempo ferramenta e cenário. Como nós e conosco, ela evolui, móvel e frágil. Nem estática, nem condenada" (70)*

O conceito de Paisagem é impreciso e por muitas vezes abstrato, Advém da Geografia Física, e segundo o geógrafo francês George Bertrand, pode-se compreender por:

*"A paisagem não é simples adições de elementos geográficos disparatados. É, em uma determinada porção do o espaço, o resultado da combinação dinâmica, portanto instável, de elementos físicos, biológicos e antrópicos que, reagindo dialeticamente uns sobre os outros, fazem da paisagem um conjunto único e indissociável, em perpétua evolução". (71)*

Por tal definição entende-se que a Paisagem não se encerra em um determinado instante, que a mutabilidade da sua forma, seja de intervenção natural ao antrópica, compõe progressivamente os traços do seu conjunto.

A paisagem traz, de tal modo, a marca das diferentes temporalidades desta relação sociedade/ambiente natural, e se apresenta como produto de uma construção social e histórica e que se dá a partir de m espaço físico primitivo, fruto de dinâmicas que ali se desenvolveram ao longo do tempo e modificaram-no.

As características peculiares de um determinado lugar, que o faz ser reconhecido por sua grande importância cultural para sociedade e seu destaque em um contexto espacial mais amplo, o torna passível de proteção por mecanismo legais de salvadora. No Brasil, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o IPHAN, a traves da Portaria Numero 127, de 30 de abril de 2009. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira, aplicável a porções do território nacional.

(70)- (71) George Bertrand

O documento considera os fenômenos de expansão urbana e a massificação da paisagem como fatores que colocam em risco a preservação das tradições locais e os hábitos cotidianos, de forma global. Assim como indica que é necessário um pacto entre poder público, sociedade e iniciativa privada para a gestão da porção territorial que possuir este título.

A democratização do patrimônio é essencial para que haja um movimento amplo de preservação, a valorização dos imóveis históricos sem gerar expulsão dos agentes locais, mas sim garantir sua permanência. A paisagem patrimonial não deve ser museificada, desprovida de urbanidade, é necessário que não se faça da cidade um estereótipo da vida de outro tempo. Nesse momento, a mercantilização da paisagem e o enobrecimento de uma área gera consequente transformação socioeconômica e perda de sua singularidade.

## • 26\_PAISAGEM CULTURAL

Incorporado pela UNESCO em 1992 como uma das categorias estabelecidas para valorização de bens inscritos na Lista de Patrimônio Mundial, a Paisagem Cultural é definida da seguinte forma:

*“São bens culturais e apresentam as <<obras conjugadas do homem e da natureza>> a que se refere o artigo I da Convenção. Ilustram a poluição da sociedade e dos estabelecimentos humanos ao longo dos tempos, sob a influência dos condicionamentos materiais e/ou das vantagens oferecidas pelo seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, econômicas e culturais, internas e externas”.*

Procura-se limitar a subjetividade da percepção da paisagem como patrimônio utilizando indicadores objetivos. O sítio o qual se candidata deve se enquadrar em ao menos um dos dez critérios estabelecidos pela UNESCO. É preciso enxergar valor com olhos estrangeiros, pôs facilmente aferimos valor aquilo que faz parte de nossa história e estabelecemos laços particulares. A excepcionalidade da paisagem deve ser reconhecimento global para ser digna do título.

A legibilidade das paisagens urbanas foi abordada por Kevin Lynch, urbanista americano, em sua principal obra A Imagem da Cidade, publicada em 1960. Para o autor, o conceito de Legibilidade seria a *“facilidade com que a cada uma das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente”*. (72).

Para compreender o que seriam essas ‘partes’ da cidade, Lynch estuda a percepção através de aspectos visuais daquele que vivenciam o espaço. Ele concluiu que a cidade se estruturava aos olhos de que a habitava, que os elementos que compunham a imagem de cada cidade para uns não seriam necessariamente os mesmo para outros.

Essa seria a conclusão de que a percepção da paisagem è claramente subjetiva.

Entretanto, a partir da elaboração de mapas mentais. Lynch identificou que os elementos que as pessoas utilizam para estruturar sua imagem da cidade podem ser agrupadas em cinco grandes tipos: caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

A percepção de um determinado elemento repetidamente por diversas pessoas o faz ser compreendido como algo nível.

Mesmo que impregnada de emoções e memória, a composição da paisagem pode ser feita a partir da histaposição dos elementos citados em senso comum. Nesse sentido, a Paisagem não possui conotação cenográfica, não é uma realidade inventada, mas sim um conjunto de signos que compõem uma imagem autêntica.

(72) LYNCH, Kevin

## • 27\_SILÊNCIO

O silêncio é o estado primário e necessário do homem. No silêncio encerram-se os momentos de maior carga emocional dos homens, cargas emocionais positivas ou negativas, de tensão e tranquilidade; saber controlar e temporalizar os silêncios é essencial para manter o equilíbrio do homem na sociedade. O silêncio nos faz indivíduos, nos “força” enfrenta-nos a nós mesmos.

Todo artista, antes de plasmar sua obra de arte passa por um processo criativo interno de debate que se estabelece numa relação entre o artista e a sociedade ou vitórias, experiências, emoções que lhe-inspira para desenvolver sua obra. Este processo criativo nasce numa base do silêncio, da ausência, da abstração que permite ao artista dar forma seus silêncios.

Se analisa qualquer obra de artística podemos descobrir o jogo dos silêncios que desprende-se de suas formas.

Lembrar isso, faz sentido, os silêncios o mesmo espaço e tempo que as notas musicais. Correspondido uma figura de silêncio por cada figura sonora. Entanto, as figuras “pretas” corresponde-lhe um silêncio de “preto”, ocupando o mesmo espaço e tempo na partitura musical, mas diferente interpretação.

Se tivéssemos que comunicar um discurso sem detenção ou estabelecer as pausas devidas, tanto para recuperar o aleteo, como para parar a atenção de nossos receptores, a comunicação seria completamente impossível, não existiria silêncio.

A mesma coisa acontece com todas as artes, em todas suas manifestações, como interpretar uma partitura exclusivamente de silêncios e com excepcionais notas irrompendo o silêncio?

Por meio do ritmo que, por exemplo no ballet poderia interpretar baseado nos espaços e tempos marcados pelas silenciosas figuras de a partitura, e imprimindo tudo o sentimento e emoções que estão volcadas pelo autor e o artista, e os receptores poderiam captar o mensagem sem problemas (seguem o nível de conhecimento dos intervalos de silêncio de cada receptor), mas pelo contrario, uma partitura sonora sem pausas de silêncio, poderia ser interpretada... É mais dificultosa para fazer chegar o mensagem corretamente.

Na arquitetura, os espaços de vazio cream a ausência sonora dos monumentos e chegam converte-se em necessários espaços de silêncio que conjugam à perfeição com a composição arquitetônica, facilitando o ritmo desejado do monumento e facilita-o fruir comunicativo com o espetador que contempla a arquitetura. É mesmo necessário um equilíbrio entre o silêncio e o sonido para surgir as criações e a vida dos indivíduos e de ele inserto na sociedade.

Wilfried Wang em Londrse no ano 1991 fala da arquitetura de Peter Zumthor como “*um arquitetura de articulações silenciosas*”. (73) Wang remerece uma aparente fragilidade da obra de Zumthor, decorrente dos materiais utilizados (a madeira) associada a um paradoxo: “Ao reivindicar uma arquitetura de articulações silenciosas –um silêncio digerido a manter a sua peculiar integridade, peculiar ao seu contexto e aos seus altos

(73) WANG, Wilfried. Primer artigo sobre a obra de Zumthor, revista Ottagono, n 97, editada 15 de janeiro de 1991.

A teoria arquitetônica recente aproximou-se da reflexão filosófica ao problematizar a interação do corpo humano com seu ambiente. Sensações visuais, táteis, olfativas e auditivas constituem a parte visceral de apreensão de arquitetura, um veículo que se distingue por sua presença tridimensional.

Aquela teoria acerca do conceito espacial que supõe o livro *Atmospheres*, no qual Peter Zumthor expõe sua própria poética arquitetônica, fica patente que sua opção supõe um espaço multissensorial que quer despertar emoções ligadas com a vida cotidiana, superando a extrema abstração do espaço arquitetônico moderno.

A palavra atmosfera remite diretamente ao ar que lá cheia, um ar denso que se pode ver, e que oculta, em certo modo seus limites sólidos fundindo-se com eles; por isso remite também algo mais que nós penetra, que tocamos; algo que impregna e unifica as diferentes sensações que desperta em nós e as emoções que elas nos produzem.

Vazio e cheio se integram numa matéria intermedia que, ajudada pela luz, afeta tudo nosso ser, e nos liga ao entorno, incluso transcendendo-o.

Atmosfera fala de uma sensibilidade emocional, uma percepção que funciona uma incrível velocidade e que os seres humanos tem-nos para sobreviver. Não em todas as situações queremos recapacitar durante muito tempo, sobre se aquele nos gosta ou não, sobre se devemos sair correndo de ali. Tem alguma coisa dentro de nós que nos disse e seguida um monte de coisas; um entendimento mediato, um contato mediato, um rechaço mediato.

Zumthor fala " *Naturalmente, conhecemos bem as respostas no âmbito da música. No primer movimento da sonata de viola de Brahms (Sonata N2 em mi bemol maior para viola e piano), quando entra a viola, no par de segundos já está ali, e não sei bem por que. Y algo parecido acontece também na arquitetura. No tão poderosamente com na mais grande das artes, a música, pero também está ali [...] Para que vais que quero disser com isto, lerei algo que tenho escrito em meu caderno de notas sobre o tema.*

*E quinta feira santo de 2003. Aqui estou, sentado em uma praça ao sol, em suporte maior, cumprido, alto, bonito bajo o sol. A praça -frente de casas, igrejas, monumentos- como um panorama ante meus olhos. A minhas costas a parede do café. A justa densidade das pessoas. Um mercadão de flores. Sol. As onze. A cara de enfrente da praça em sombras, dum suave cor azulado. Ruídos maravilhosos: conversações cerca nas, passos na praça, na pedra, pássaros, leve murmulho da multitude, sem carros, sem barulho de motores, de quando em vez barulhos longes de uma nova obra. Me figuro que o começo das feiras já a recalendarizado os passos da gente. Duas monjas -isto é de novo real, não me ló estou inventando-, duas monjas cruzam a praça gesticulando, com um andar rápido, suas tocas onde a ligeiramente, cada uma de elas leva uma sacola de plástico.*

*A temperatura: agradavelmente fresca e cálida. Estou sentado bajo o soportal, em um sofá tapizado num verde pálido, na praça, a estátua de bronze sob seu alto pedestal frente a mim me dá as costas, contemplando, como eu, a igreja com suas duas torres. . As duas torres da igreja tem um remate diferente; começam sendo iguais embaixo e, ao subir, vão diferenciando-se.*

*Uma de ela e mais alta e tem uma corona de oro entorno do extremo da cúpula. Agora bem, que me comovi-o de ali? Tudo. Tudo, as cosas, as pessoas, o ar, os barulhos, as cores, as presenças materiais, as texturas e também as formas. Formas que poso entender. Formas que posso tentar ler. Formas que encontro belas. Y que mais me comovi-o?*

*Meu próprio estado do animo, meus sentimentos, minhas expectativas quando ficava sentado ali. Trouxe para mim aquela lembrança da célebre frase inglesa, que remite a Platón "Beauty is in the eye of the beholder" ["A beleza está nos olhos de quem mira"].*

*E disser: tudo está sol amente dentro de mim. Mas então faço o experimento de quitar a praça do frente, e já não tenho os mesmos sentimentos.*

*Um fácil experimento, desculpa a simplicidade da ideia. A certeza de quitar a placa, meus sentimentos desaparecem com ela. Nunca tive tais sentimentos sem essa atmosfera da praça. Logico. Existe um intercâmbio entre as pessoas e as coisas. Com isto tenho que tratar como arquiteto. E penso: aquela e minha paixão. Existe uma magia de ló real. Conheço muito bom a magia do pensamento. E a paixão do pensamento belo. Mas meu refiro algo que, com frequência, encontro mais incrível: a magia de ló verdadeiro e de ló real".*

*Novamente uma frase que escrevo um musicólogo acerca de um compositor, "Diatónica radical, versificação rítmica potente e diferenciada, nitidez da linha melódica, claridade e crueza das harmonias, brilho cortante das cores sonoras e, finalmente, simplicidade e transparência da textura musical e robustez do armação formal (André Boucourechilev sobre "o autêntico caractere russo da gramática musical de Igor Stravinski")".*

*Aquela frase fala da atmosfera; a música deste compositor também tem aquela qualidade de tocar-nos, de dar conta de criar um mundo a partir de partes que compõem um tudo. (74).*

(74) Caderno de anotações de Peter Zumthor.

# 29\_PROPOSTA

## • DIRETRIZES PROPOSTA

Partindo das premissas e das leituras anteriormente faladas, as seguintes diretrizes são propostas:

- Abrir a área para o acesso pedestre, através de ações pontuais, objetivando a transposição da linha férrea e oferecendo visuais da área e de seu entorno, perdidas ao longo dos anos, relacionando-a a paisagem como elemento estruturante;

- Dado a localização entre duas áreas centrais, os acesso e transposições devem articulá-las, de modo que estes pontos naturalmente se tornem áreas de encontro;

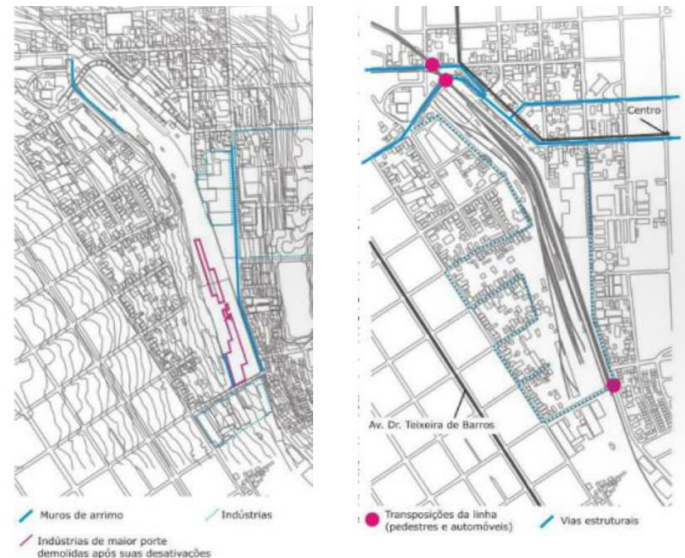
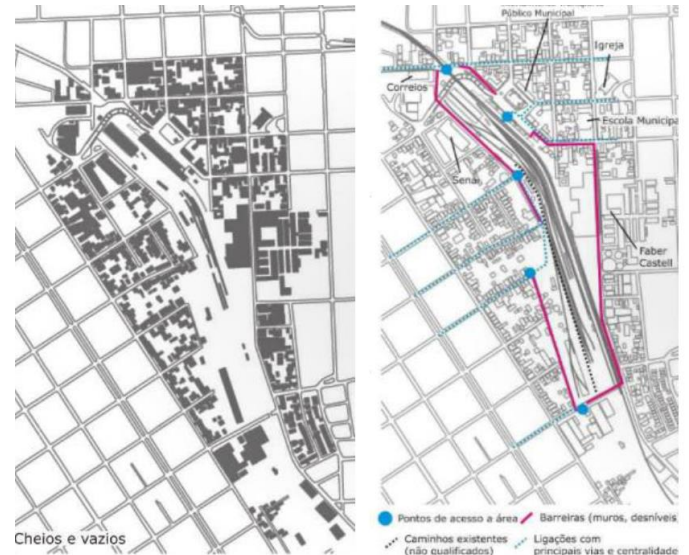
- Aproximar a praça Antônio Prado à estação, característica perdida devido, principalmente, a desativação do transporte de passageiros;

- Aproveitar as características da estação, hoje áreas do gestão municipal e com grande número de atividades abertas ao público;

- Aproveitar as qualidades visuais já apresentadas na área: sua localização em uma cota alta em relação ao município como um todo, permite a apreensão da cidade; os vagões, elementos que perderam seu valor de uso e estão atualmente recebendo as ações do tempo pela ausência da manutenção, conformam corredores sombreados e que contrapõe a escala do não edificado; o tempo materializado: a vegetação, os vestígios das edificações demolidas, os vagões, etc., explorados de modo que dalém sobre a sustação atual da área.

- Criar áreas de convivência publica e de espaço cultural com diferentes atividades tecidas com uma dimensão abrangem pessoal, capaz de escenificar relações entorno ao lazer, cultura, educação, esporte e mobilidade entre outros, abastecido dum equipamento urbano de qualidade.

A intervenção tem caráter permanente mas deve dialogar da melhor maneira possível com ações posteriores, que possam vir e ser implantadas.



## • 30\_PAISAGEM EXISTENTE

*"A ferrovia –também, aliás, construída pelos fazendeiros- foi talvez o elemento que encarnou com mais propriedade esta marca da civilização. Além de ela constituir propriamente sua via de acesso, sua artificialidade e energia discrepavam bruscamente das paisagens interioranas, estimulando desde há muito tempo a curiosidade e a vaidade de toda a população". (74)*

Uma parte da cidade sempre presente e ao mesmo tempo profundamente distante; o espaço vizinho ao trilhos do trem e os trechos alargados nos quais eram feitas a manutenção das locomotivas e reparos nas composições estão negligenciados.

O relevo, modelado em tempos anteriores, teve um de seus desníveis adaptado a uma trilha que termina por encurtar o caminho entre as duas partes da cidade por sobre os trilhos, o capim a crescer por todos os lados testemunha uma natureza física ativa e quase selvagem, em contraponto ao horizonte de edifícios altos visíveis na área central.

A noção de ruína e marcas de um uso anterior vivenciadas num percurso com ares de deriva. A impressão de abandono, um hiato, uma pausa entre o centro da cidade e o bairro histórico de Vila Prado, de ocupação coetânea à instalação de ferrovia em finais do século XIX.

Porém, a situação urbana do trecho propiciou uma vista privilegiada da cidade. O caminhar entre os restos desse lugar promoveu o enquadramento da paisagem e surpreendeu pelas relações que foi capaz de engendrar; ali o horizonte se descontinuo reapresentado como paisagem urbana.

Restos de tempo ali se acumulam, dormentes empilhados, vagões retorcidos de acidentes passados a espera de um destino, ou simplesmente esquecidos, edificações em mau estado que há tempos funcionaram como galpões de estocagem e que perderam sua função, ruínas entremeadas pela vegetação cuja imagem apresenta descuido, ou simples abandono.

(74) Truzzi, 2000, p. 95



Imagem aérea Estação do São Carlos



Imagem aérea atualizada de Estação do São Carlos 2012



Paso sobre nível, próximo Estação do São Carlos.



Vestígios de trilhos Estação do São Carlos



Desde os vestígios da linha férrea, São Carlos 2012



Desde Rua Marcolino Pelicano com Rua Jose Benetti, Há Estação do Ferrocarril do São Carlos



Interior da Estação de Ferrocarril do São Carlos



Desde Rua Marcolino Pelicano com Rua Antônio de Almeida Leitei, Há Estação do Ferrocarril do São Carlos 77



Edifícios de Interesse Histórico da área do Patrimônio Ferroviário de São Carlos



Desde passo sob nível, Av. Cândido Padim



Interior Estação de Ferrocarril do São Carlos



Vagões retorcidos



Vestígios Ex - Fabrica de tecidos São Carlos

## • 31\_HIERARQUIA DE ESPAÇOS LIVRES

*“Os espaços livres urbanos, como Miranda Magnoli (1982) já definira, são espaços livres de edificações, todo eles, quintais, jardins públicos ou privados, ruas, parques, rios, mangues e praias urbanas, etc. Tais espaços formam, nas palavras de Catharina Pinheiros (2004), um “tecido pervasivo”, sem o qual não se concebe a existência das cidades, estão por toda parte, mais ou menos processados e apropriados pela sociedade; constituem quase sempre, o maior percentual de solo das cidades brasileiras” (79).*

A atenção quanto ao desenvolvimento de projeto, propriamente dita, é dada aos espaços livres, que são entendidos enquanto um conjunto, um sistema formado por determinadas esferas de caráter distinto, embora complementares entre si, os pátios, as praças, as ruas e o parque.

A diferenciação entre esses espaços muitas vezes é tênue, e a transição entre um e outro é dada de acordo com a relações e qualificações de cada área.

Cada esfera seja caracterizada por um tipo de uso ou condição espacial, um certo diálogo que se tenta estabelecer entre elas.

*Para o arquiteto francês Christian de Portzamparc, todos os espaços construídos ao longo da história [...] poderia ser reduzidos a dois tipos básicos e às associações possíveis entre eles. O primeiro seria marco na paisagem, elemento identificador de lugares e orientador de percursos. Como um signo espacial, confere distinção a si e ao locus onde está implantado. Diagramaticamente, seria representado por uma ocupação vertical em meio a uma clareira, espaço amplo horizontal. Ao marco estaria normalmente destinado um local hierarquicamente privilegiado para que possa funcionar como tal, em uma relação de simbiose entre o elemento que marca e o espaço marcado.*

*O segundo seria a clareira, espaço horizontal a ser ocupado; não é o espaço infinito, pois que a clareira é definida somente pela existência de limites. Um vazio relacional, região delimitada aberta a acontecimentos.*

*Diagramaticamente, seria representada por um espaço em positivo, ocupado, corresponderiam vetores de força centrífugas, isto é, de fluxos, ações que se dirigem a ele e logo se dispersam, ao segundo, espaço em negativo a ocupar, corresponderiam vetores de força centripetas, que se dirigem ao vazio e nele tomam lugar” (80).*

Nesse sentido, entendendo o vazio como um local que possibilita a interação e o encontro social, o vazio referencial, privilegia-se uma séries de áreas abertas, espaços livres tanto para contemplação externas e internas, configurando determinados pátios dentro de toda a área,

Principalmente as zonas húmidas, elemento que outorga vida, e aprendizagem ao usuário;

Passeios Longitudinais, Travessias de Atravesso; possibilitarão a fricção dos fluxos,

Mirantes e Terraços; O assomo à cidade,

Torres; Permitirão uma vigilância ao parque e uma contemplação à cidade.

Reflorestação e jardins; Lugares de abrigo e proteção.

E sem esquecer a valoração dos elementos patrimoniais existentes.

(79) QUEIROGA, E. F. Benfatti, d. M. Sistema de Espaços Livres Urbanos. Construindo um Referencial Teórico. Paisagem Ambiente: ensaios (Especial ENEPA 2006), São Paulo, n.24, p.86, 2007.

(80) SPERLING, D. M. As Arquiteturas de museus contemporâneos como agentes no sistema da arte. Disponível em <[http://forumpermanente.incubadora.dapesp.br/portal/.painel/artigo/document.2005-03-14.6817880600#\\_ftn8](http://forumpermanente.incubadora.dapesp.br/portal/.painel/artigo/document.2005-03-14.6817880600#_ftn8)>

## • 32\_NOVAS TRAVESSIAS

A escolha do traçado da proposta surge a partir de uma reflexão a respeito do que venha a ser um projeto que atue de acordo com a lógica dos processos do meio físico, sua estrutura base, neste caso o relevo, optante por um desenho que criasse uma tensão: ao mesmo tempo em que tenho uma intervenção marcante empreendida pela ação humana o artifício, não deixa de atentar para os processos do meio físico, e busca uma relação de respeito para com esse.

O projeto nesta área visa recriar alguns símbolos que se perderam ao longo do tempo, como o espaço e vivência que um dia a estação e seu entorno representam. Este trabalho entende como real, a possibilidade de reativação do transporte ferroviário de passageiros, onde a incorporação do Veículo Leve sobre Trilhos como percurso estruturante da cidade, permitindo graça a sua velocidade uma permeabilidade na área e incorporando a ciclovia. Os percursos são proposto aos aspetos da fruição e contemplação da paisagem, hierarquizando três diversas travessias que irrompem com traçados distintos pelo parque.

La circulação do pedestre que embora seja mais livre, é definida a partir de continuar com o fixos e fluxos que traz as ruas, seu prolongamento e a ligação direta com o parque, de a seguinte maneira:

**Travessia ao Nível do Relevo**, se faz pela cota, sentindo sua declividade, e incorporando-se diversos momentos de quietude.

O segundo percurso esta caracterizada pela **Travessia Baixo Relevo**, se fez debaixo do solo, é um mergulhar que permite incorporar-se ao mundo do Centro Cultural.

E por fim um percurso de atravesso em altura encima da linha férrea, denominado: **Travessias Flutuantes** permitindo uma ligação total entre o bairro, o parque e os edifícios revitalizados.

Não apenas o traçado compõem as definições formais, mas também a materialidade utilizada possui determinada intenção.

Optou-se principalmente pela incorporação de materiais simples e da área de intervenção, em geral já pertencentes ao repertório da população do lugar, esses são por exemplo, tijolo, blocos de concreto, pedras, madeiras-dormentes, dentre outros

Esses materiais, quando rearticulados a partir da composição do espaço proposto potencialmente poderiam despertar novas apreensões de paisagem.



## • 33\_ECOPARQUE LINEAR FERROVIARIO

*"[...] Quando interrogado a respeito de parques em uma conferência, Olmsted sintetizou sua ideia de forma concisa, como na conclusão de sua carta de 1868 para a Prospect Park Scientific Association: "Um parque é um trabalho de arte, projetado para produzir certos efeitos sobre a mente do homem" (82).*

O parque é a peça que materializa o não esquecimento e a lembrança. É um projeto que atende a dupla condição do espaço público e memorial.

O vazio que propõe o projeto é o espaço criado entre as peças permanentes do Patrimônio Ferroviário e os arvóres, gera-o um percurso, que através de ele construir momentos nos quais a população pudesse fruir de questões mais diretas relacionadas ao patrimônio, à história e à imagem de cidade.

Após o período de reconhecimento e estudos da área e devido à grã importância urbanista para a cidade, a requalificação do novo espaço, com equipamento de escala que atende não só o setor urbano no qual esta inserido, mas também pelas características de acessibilidade para toda a região.

Por sua condição física/paisagem, vai cumprir com as futuras demandas potenciais, configurou-se em um ecoparque urbano, com equipamento culturais e recreativas. A intenção do projeto foi enfrentar o exercício de criar espaços públicos de qualidade, inseridos em um contexto urbano dinâmico, contendo diferentes fluxos e incorporando e requalificando as pré-existências, hoje –algumas-desativas e abandonadas para se-transformar em um Grã Espaço Cultural para a cidade.

(82) MEYER, E. Op cit., p. 94

O desenho do parque esta orientado ao gerar mediante a arquitetura, uma composição entre o projeto arquitetônico, urbanístico e pasagístico, com a natureza, permitindo o desenvolvimento dela e potenciando-a, enquanto nós nos beneficiamos de sua capacidade de beleza, sabedoria e descontaminação.

Propor-se um circuito aberto ao público e à cidade, um lugar que recria alguns símbolos históricos patrimoniais onde as pessoas podem compartilhar, estar na natureza, apreender dela, receber a luz do sol, ter na chuva e dar vida ao novo Ecoparque da cidade.

O desenvolvimento e transformação da área, compõe-se de **TRÊS ESTRATÉGIAS** onde a natureza recuperar uma peça vital na infraestrutura urbana de São Carlos.

**1.- PATRIMÔNIO** = Físico: Edificações, Paisagem e Sítio.

Imaterial: Imaginário Urbano, Memória Urbana.



Imagem do Bairro da Estação do Ferrocarril do São Carlos



Imagem da zona centro do São Carlos

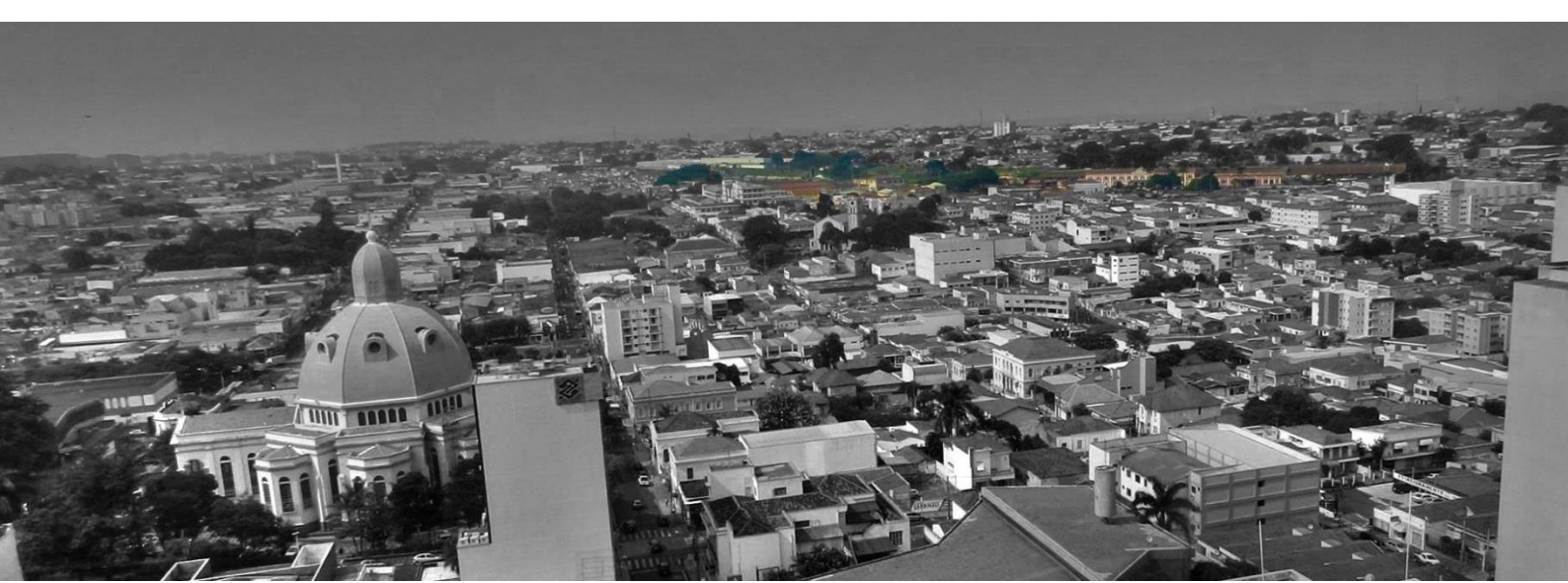


Imagem aérea de São Carlos e Área de Intervenção



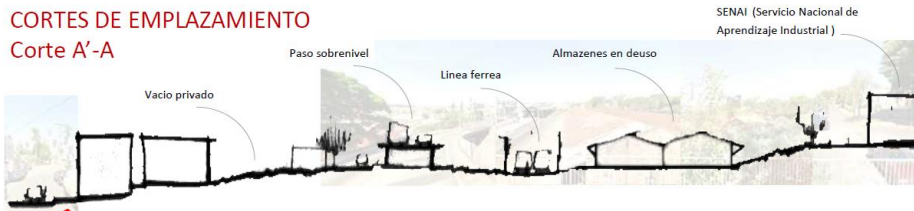
Área de Intervenção



Imagem área do Patrimônio Ferroviário do São Carlos

## CORTES DE EMPLAZAMIENTO

### Corte A'-A



## CORTES DE EMPLAZAMIENTO

### Corte B'-B



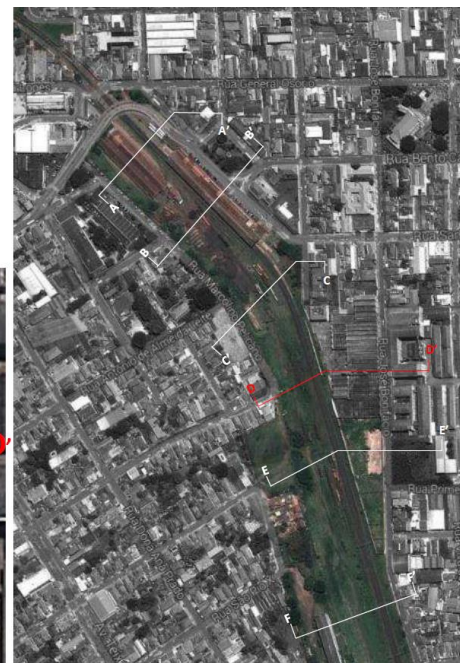
## CORTES DE EMPLAZAMIENTO

### Corte C-C'

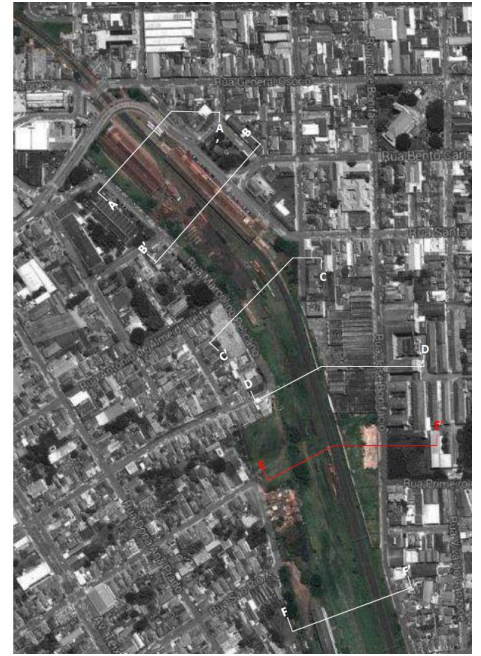


## CORTES DE EMPLAZAMIENTO

### Corte D-D'



**CORTES DE EMPLAZAMIENTO**  
Corte E-E'



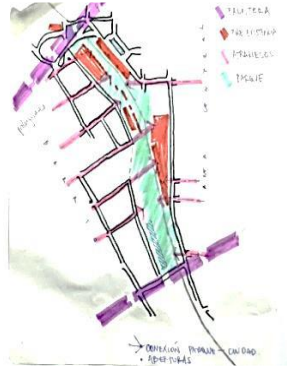
**CORTES DE EMPLAZAMIENTO**  
Corte F-F'



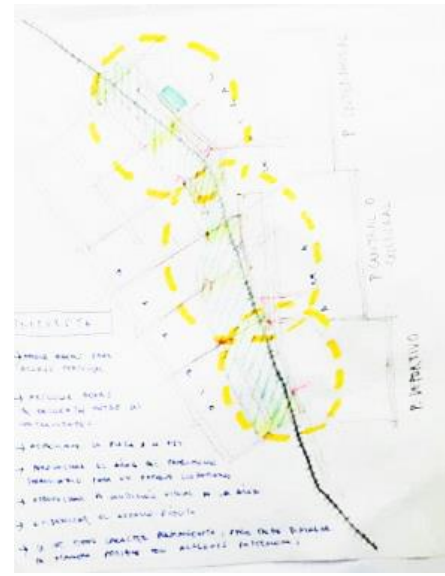
**1.- SISTEMA ATIVO DE PERMANÊNCIAS =** Orden: Parque Intermodal/  
Parque Cultural/ Parque Deportivo.  
Qualidade: Caráter Público, Percursos, Integração, Atrações.



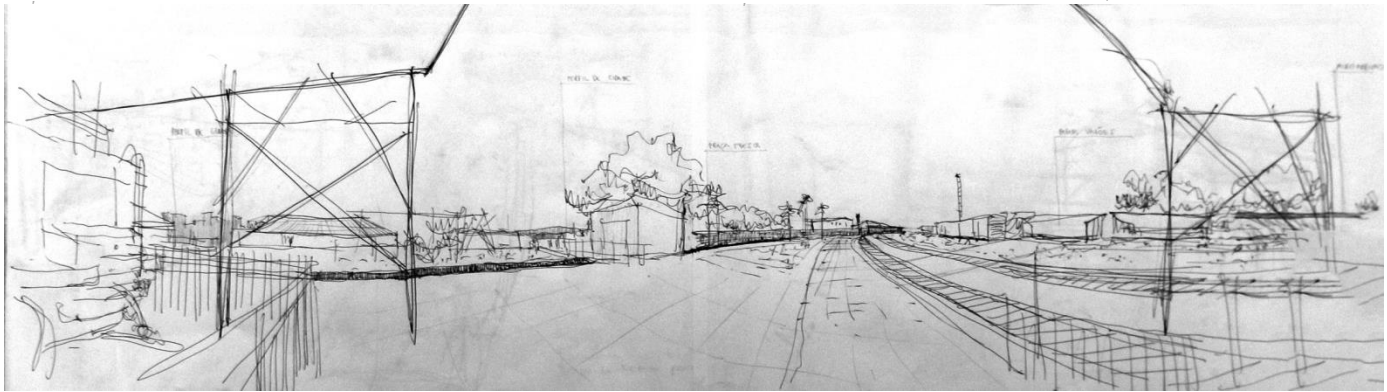
● Edifícios de Interesse Histórico



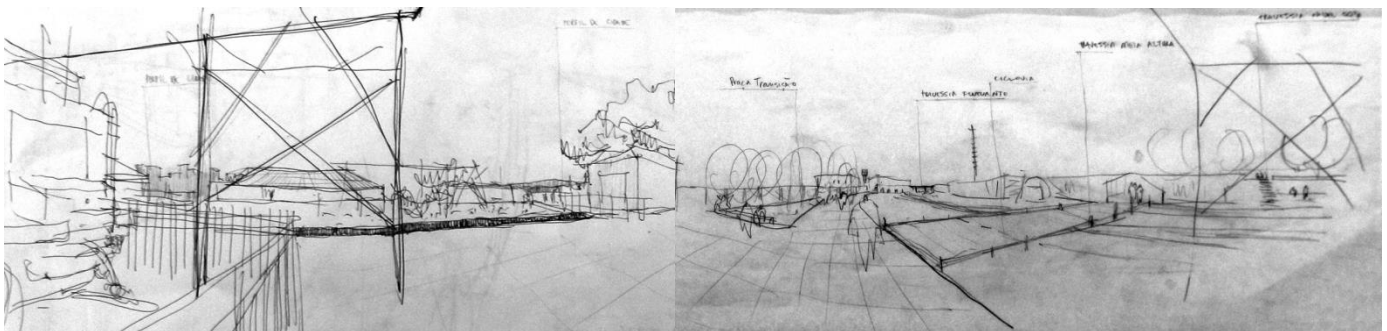
● Limites do Área de intervenção



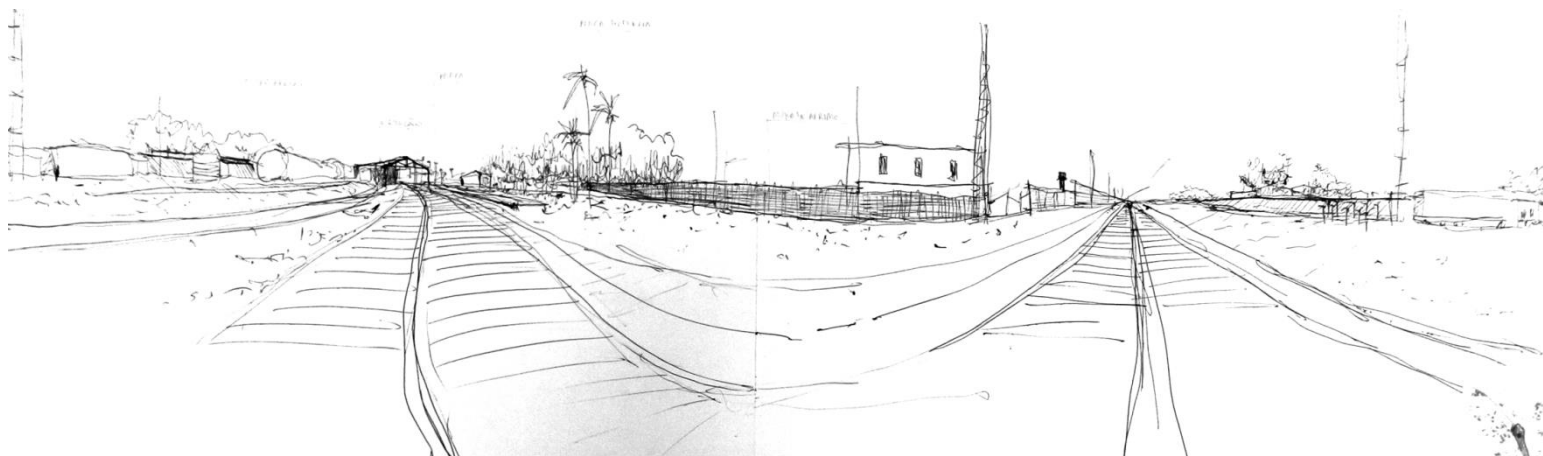
● Áreas Programáticas do Parque



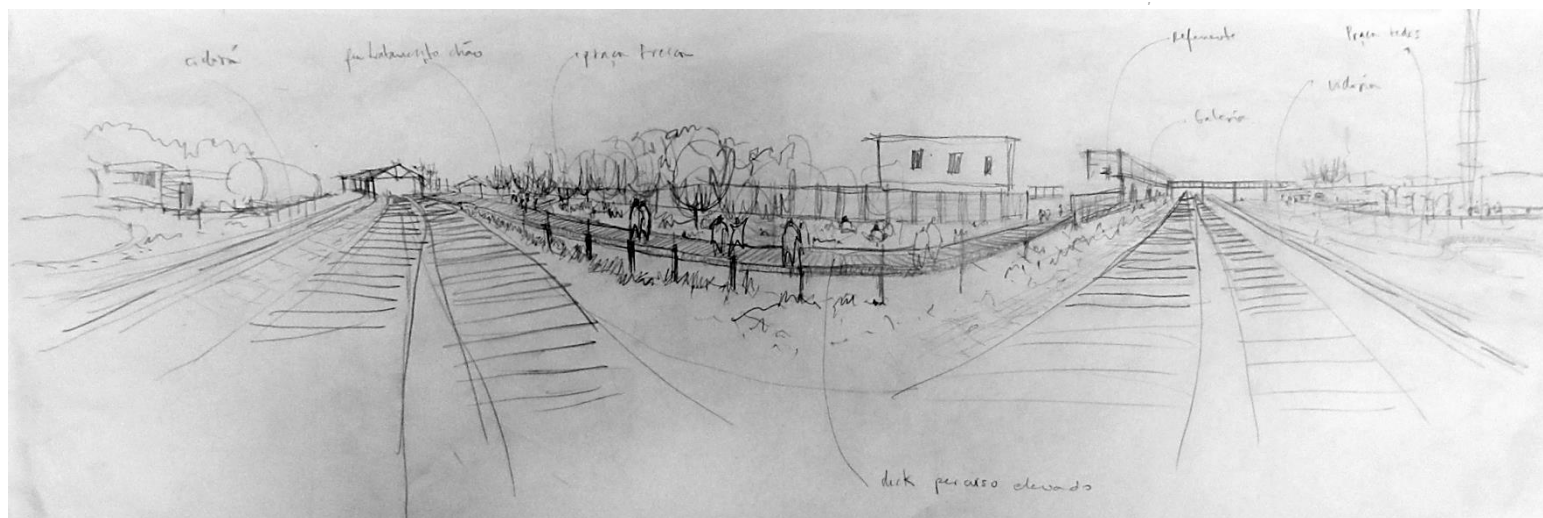
Croquis saída interna da Estação de Trem



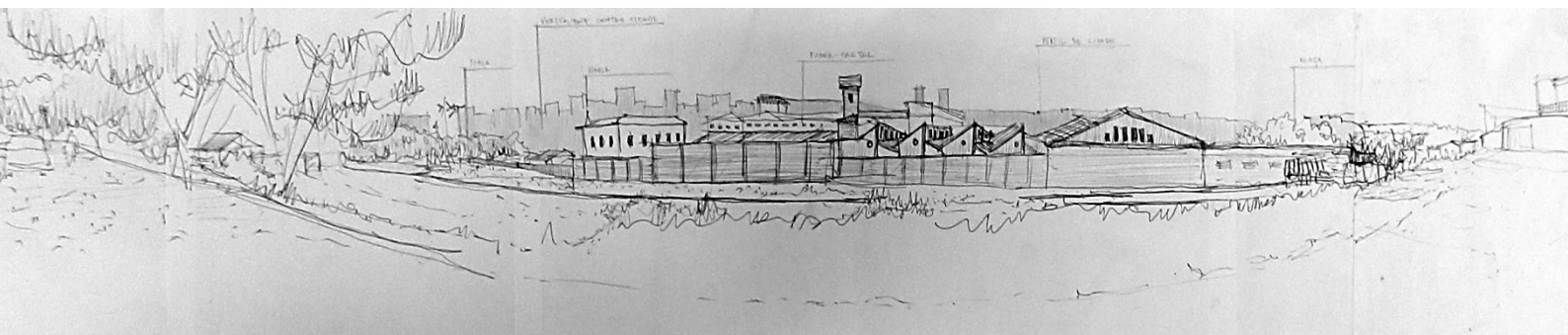
Croquis com incorporação de novas travessias que permeabilizam o vazio ferroviário



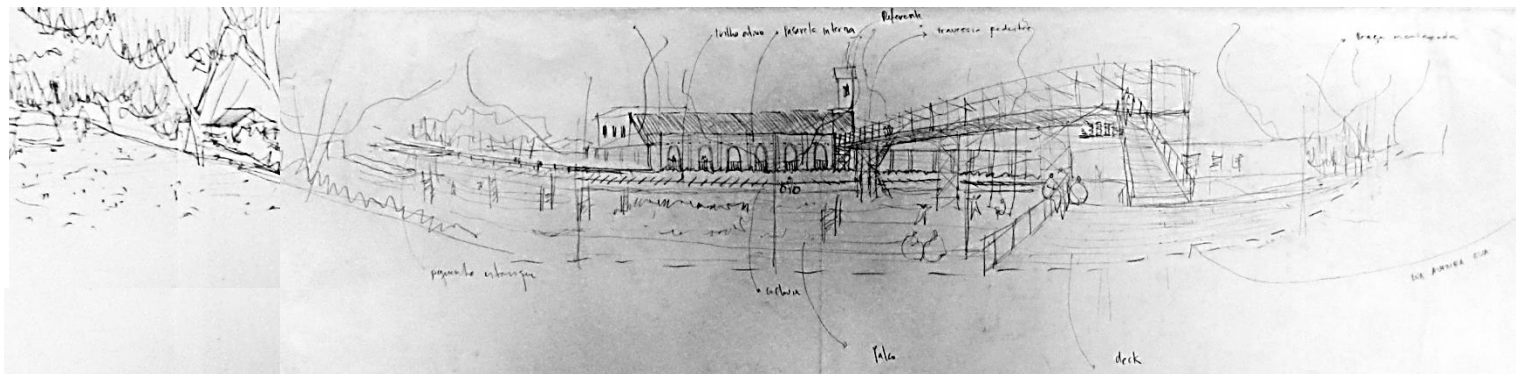
Croquis desde os trilhos, à esquerda estação de Trem



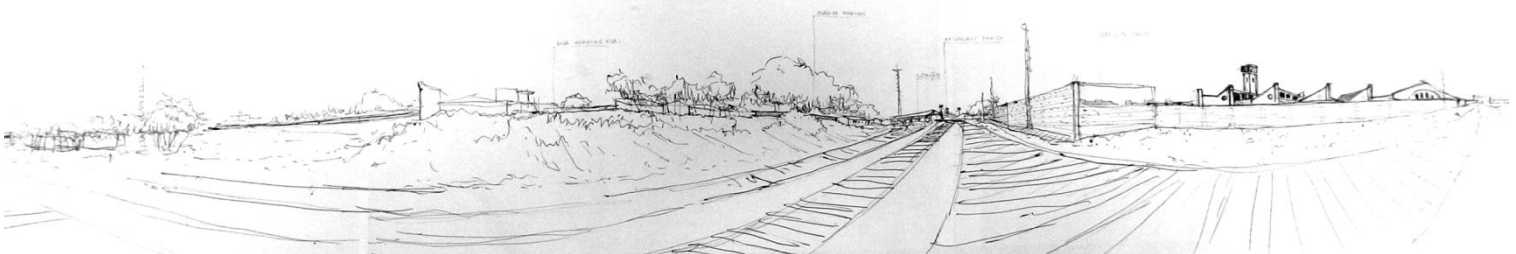
Croquis desde os trilhos com prolongamentos de percursos



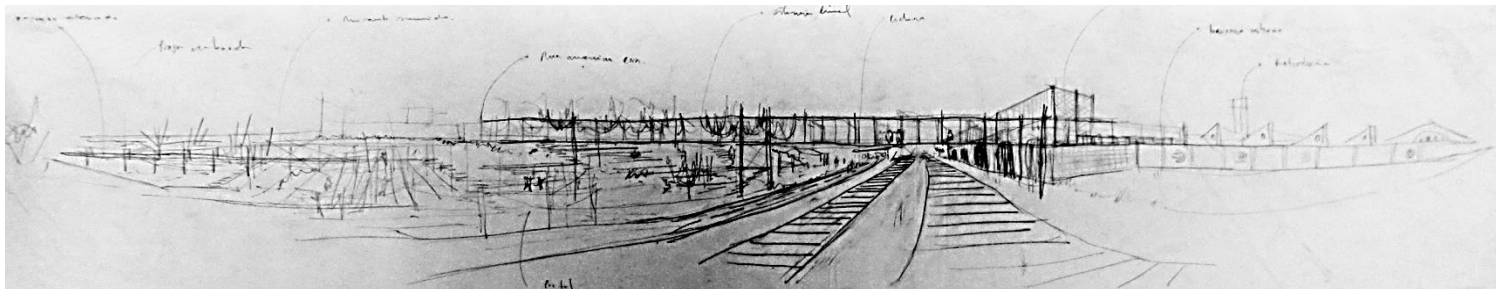
Croquis da declividade do relevo, e a fabrica como muro/barreira



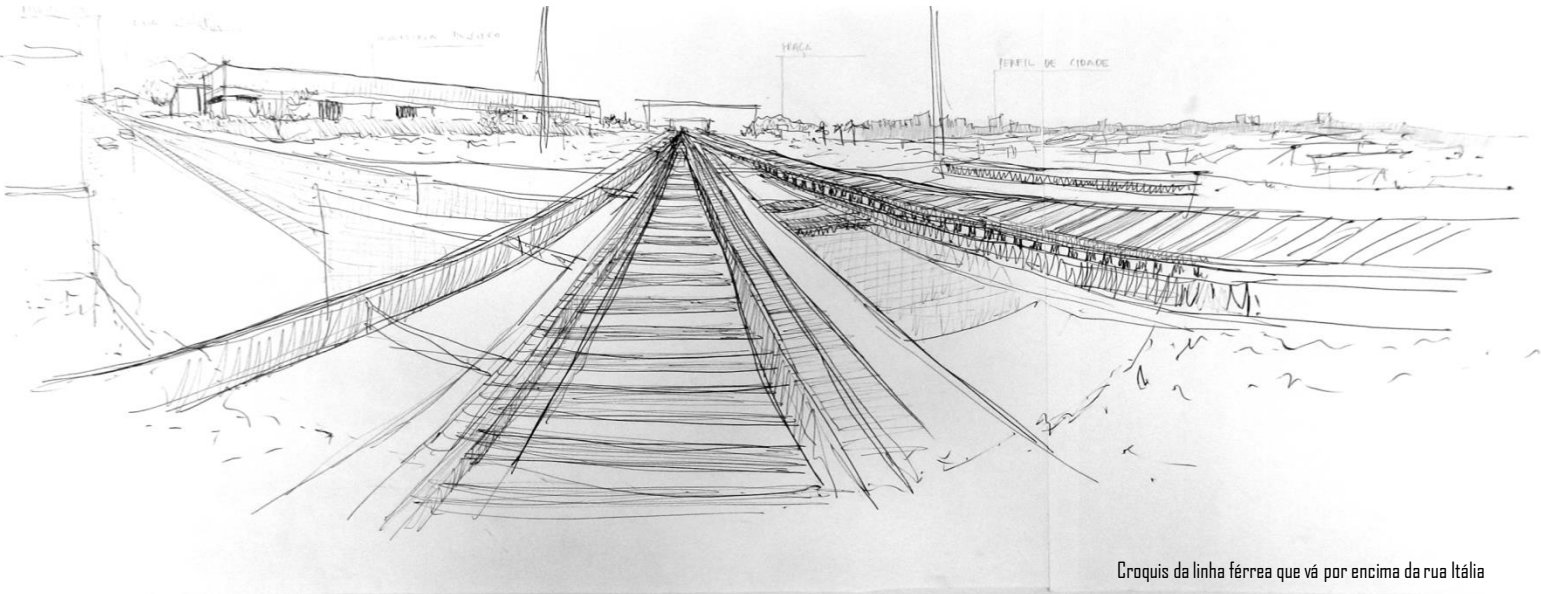
Croquis com travessia flutuantes, que permite atuar como mirantes e incorporar-se à fabrica, os muros são abertos em suas janelas originais



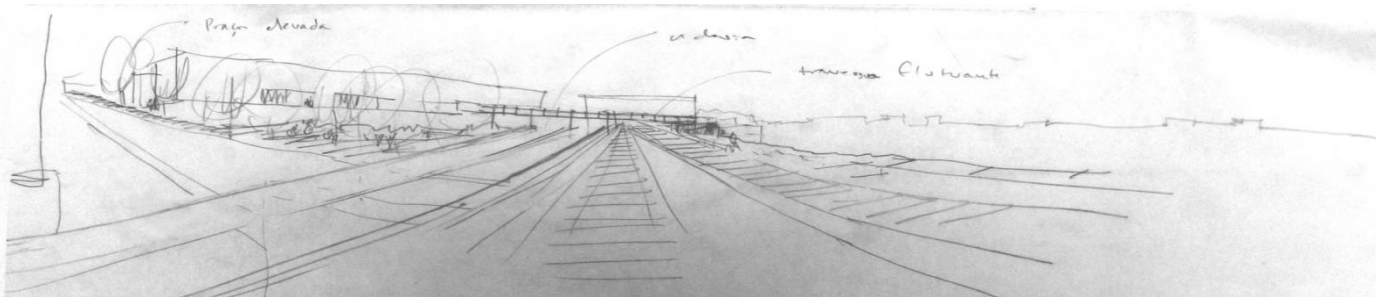
Croquis desde os trilhos que mostra a declividade do relevo, e a fabrica como muro/barreira



Croquis com travessia flutuantes, o declive é tratado mediante leves travessias de traspasso pelos trilhos, permeabilizando o vazio ferroviário



Croquis da linha férrea que vá por encima da rua Itália



Croquis com intervenção de percursos e platôs na área do remate do Patrimônio Ferroviário.

# 1.- GERACAO E SUSTENTABILIDADE DO PARQUE = Ambiental:

Tratamento do solo e recolecção das aguas pluviais.

Ecológico: Prevenção da desertificação e proteção ambiental.

Económico: Comercio e Turismo

Social: Dinâmica Urbana



Proposta geral, tratamento das zonas húmidas

SEDIMENTOS  
DEL AGUA  
Y PRECIPITACION



INGESTA Y  
TAMIZAJE  
DE AGUA

TERRAZAS DE  
AIREACION Y BIO-  
PURIFICACION

FILTRACION  
SUBSUELO

ELIMINACION DE  
MATERIALES PESADOS

REMOCION DE PATOLOGIAS  
Y PURIFICACION

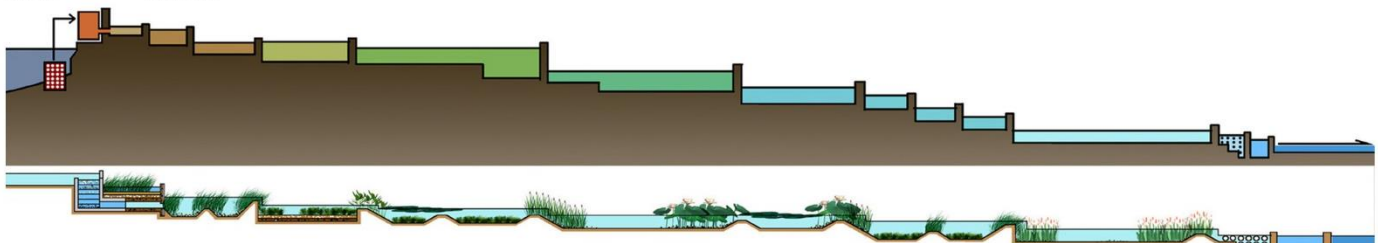
ELIMINACION DE  
NUTRIENTES

AIREACION Y  
PURIFICACION BIOLOGICA

CONTROL Y ESTABILIDAD  
EN LA CALIDAD DEL AGUA

FILTRO  
POLLUSION

ROCIADORES



## • 34\_PARTIDO GERAL DO ECOPARQUE LINEAR

A ação de projetar consiste na construção do elemento água como nova peça inserida e a constituição dos seus bancos, que através de quatro faixas de diferentes vegetação, percorrem o parque em forma lineal.

Caminhos e escadas redesenharam percursos mediados por diferentes experiências; algumas materializam em mirantes que enquadram a paisagem urbana, torres de vigilância metálicas de aço cortem e passarelas que atravessam o parque, dialoga-o com os vagões, retorcidos e corroídos pelo tempo, alguns se alterasse, com o reposicionamento, reposicionando-os e outros são deixados intatos na área, como também os trilhos, existentes, gerar um percurso que da conta a história do lugar , sua importância permitindo e caminhar e refletir.

Escadas, passarelas e pontes passam a participar do lugar nas representações, como também praças e singelos alarmemos ambientados para o descanso, muitas vezes com equipamento y mobiliário urbano que enquadrar a paisagem.



Maquete Física Geral, Ecoparque Linear Ferroviário do São Carlos



## • 35\_ÁREAS PROGRAMÁTICAS DO ECOPARQUE

O design do Ecoparque Lineal, Estação de Ferrocarriles do Sao Carlos, têm a considerar **CINCO ESTRATÉGIAS** básicas para garantir a sustentabilidade do projeto.

**GESTÃO EFICIENTE DAS AGUAS PLUVIAIS**

**ENTORNO SOSTENIVEL**

**GESTÃO EFICIENTE DO SOLO E VEGETAÇÃO**

**DISEÑO E SELEÇÃO DA MATERIA E OS MATERIAIS**

**DISEÑO PARA A SAÚDE E O BEM-ESTAR DOS USUÁRIOS**



Passeios Longitudinais



Jardins



Ciclovia



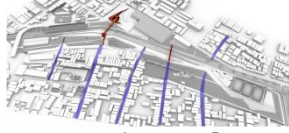
Mirantes



Reforestação



Torres



Atravessos - Percursos



Zona Húmida



Pré-existências

- 1 Parroquia São Benedito
- 2 Escuela SENAI
- 3 Sala de maquinas de la Estación de Ferrocarriles
- 4 Plaza António Prado
- 5 Estación de Ferrocarriles de São Carlos
- 6 Escuela Estadual Eugénio Franco
- 7 **PLAZA PUENTE**
- 8 **CENTRO CULTURAL SÃO CARLOS**
- 9 Futuro Shopping São Carlos
- 10 Área juego de los niños
- 11 Jardín interno Centro Cultural São Carlos
- 12 Área de camping
- 13 Área arboles frutales
- 14 Skatepark
- 15 Canchas deportivas







1 Situação proposta Ecoparque linear Ferroviário, visualização da feira de artesanato e tratamentos dos solos



Vista desde Paso sob Nivel, Cândido Padim, Ecoparque Linear Ferroviário do São Carlos



Situação Existente, Área Ferroviária



Maquete Física, Ecoparque Linear Ferroviário do São Carlos



Situação proposta Ecoparque lineal Ferroviário, Praça Ponte, Travessia Flutuante



Situação Existente, Área Ferroviária



Vista desde Saída da Estação do Sao Carlos, Há o Ecoparque Lineal Ferroviário do São Carlos



Maquete Física, Ecoparque Lineal Ferroviário do São Carlos



Situação proposta Ecoparque lineal Ferroviário, Tratamentos de solos e Travessia Baixo Solo



Situação Existente, Área Ferroviária



Maquete Física, Ecoparque Lineal Ferroviário do São Carlos



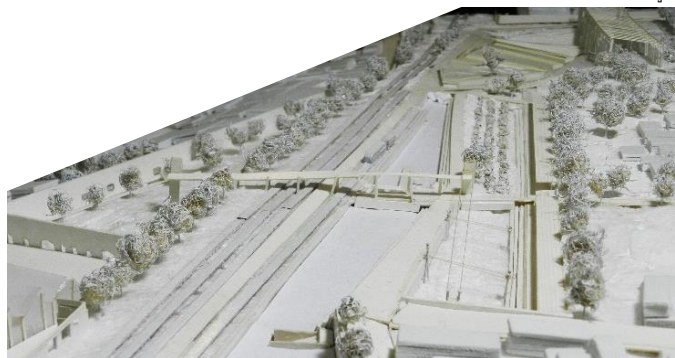
Vista desde Rua Ananias Evangelista. Há área do brinquedos flutuantes para crianças.



Situação proposta Ecoparque lineal Ferroviário, Área do brinquedos flutuantes para crianças e Área de Piquenique



Situação Existente, Área Ferroviária



Maquete Física, Ecoparque Lineal Ferroviário do São Carlos



Vista desde Deck de madeira. Há Passarela flutuante de atravesso.



Situação proposta Ecoparque lineal Ferroviário, Tratamentos das Zonas Húmidas, Deck de Observação



Situação Existente, Área Ferroviária



Maquete Física, Ecoparque Lineal Ferroviário do São Carlos



6

Situação proposta Ecoparque lineal Ferroviário, Visualização área de Skateparck e de Contemplação



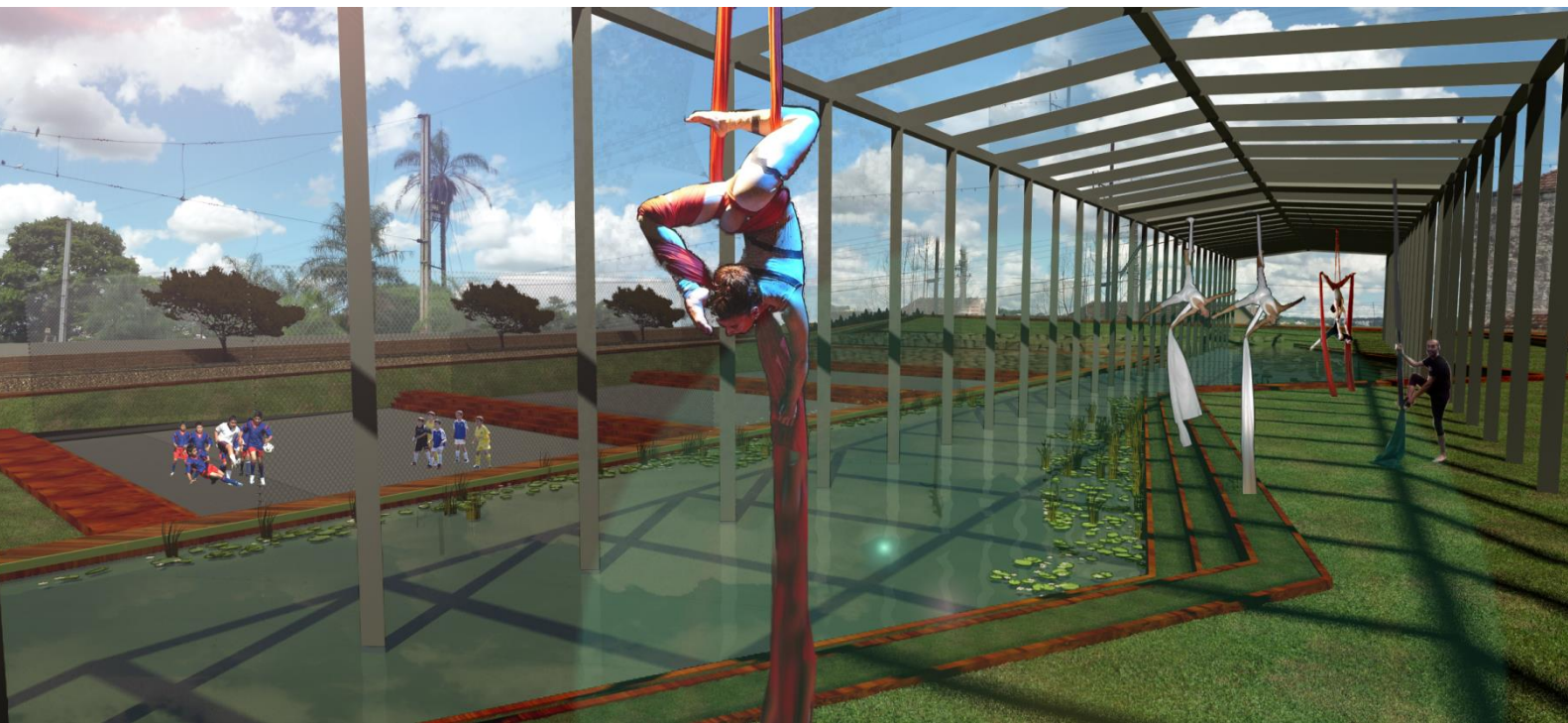
Situação Existente, Área Ferroviária



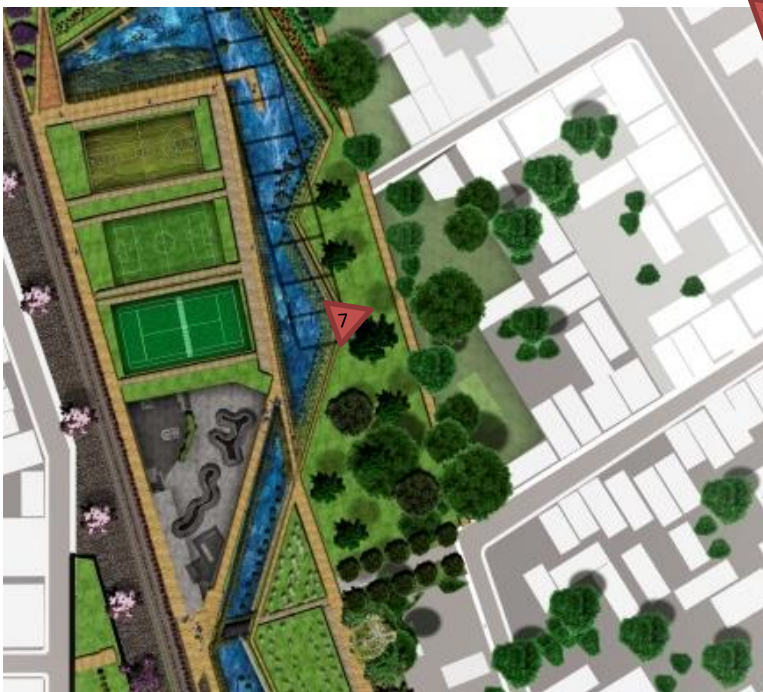
Vista desde área de contemplação, há Skatepark.



Maquete Física, Ecoparque Lineal Ferroviário do São Carlos



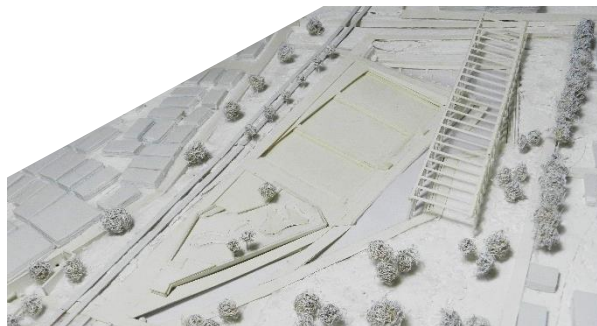
7 Situação proposta Ecoparque lineal Ferroviário, Galpão sem revestimento, Zona Esportiva e Zona Acrobática



Vista desde área interna do galpão, há escuadras esportivas.



Situação Existente, Galpão Pré-existente, Área Ferroviária



Maquete Física, Ecoparque Lineal Ferroviário do São Carlos



8 Situação proposta Ecoparque lineal Ferroviário, Limite da Área, encontro com a cidade



Situação Existente, Limite, Área Ferroviária



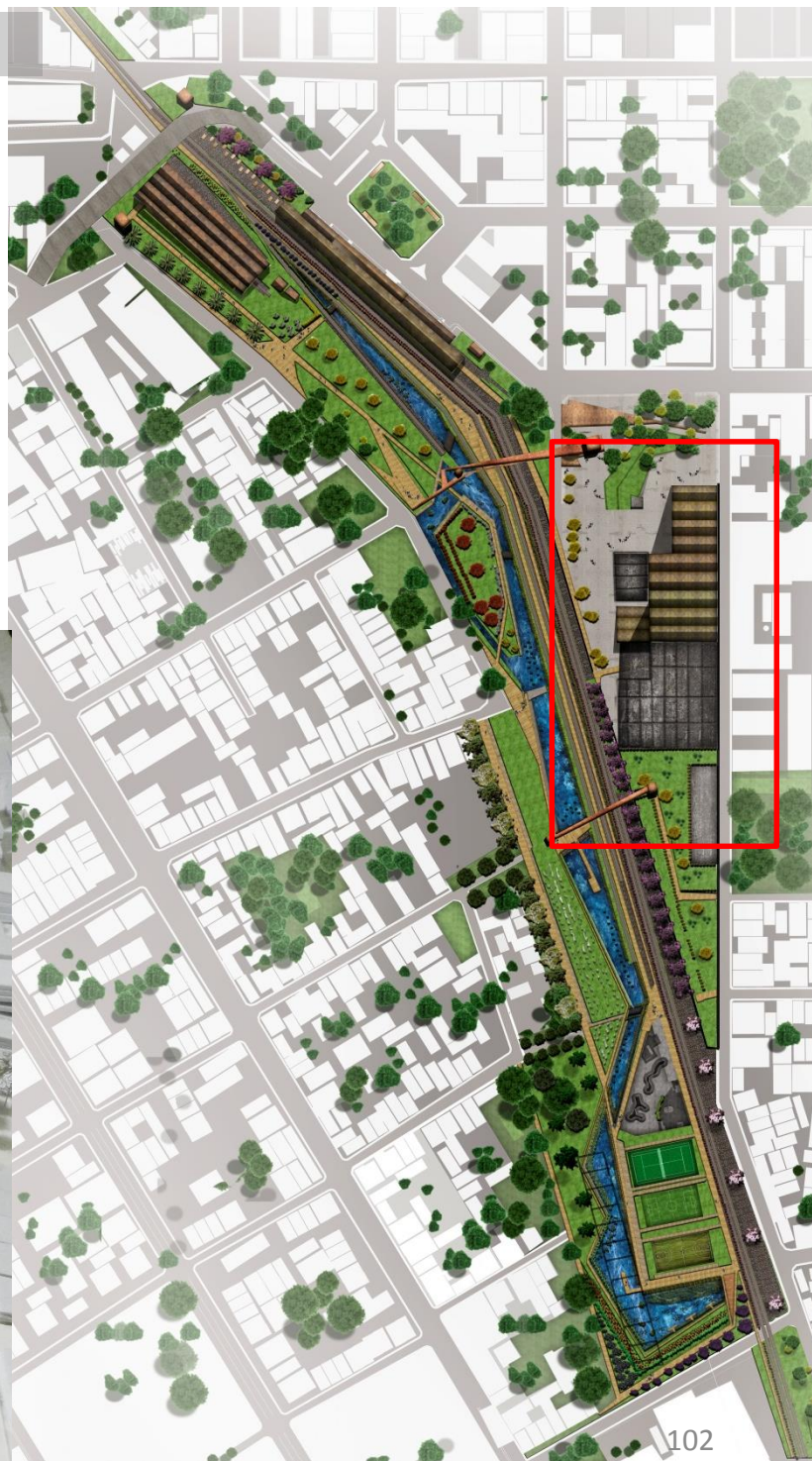
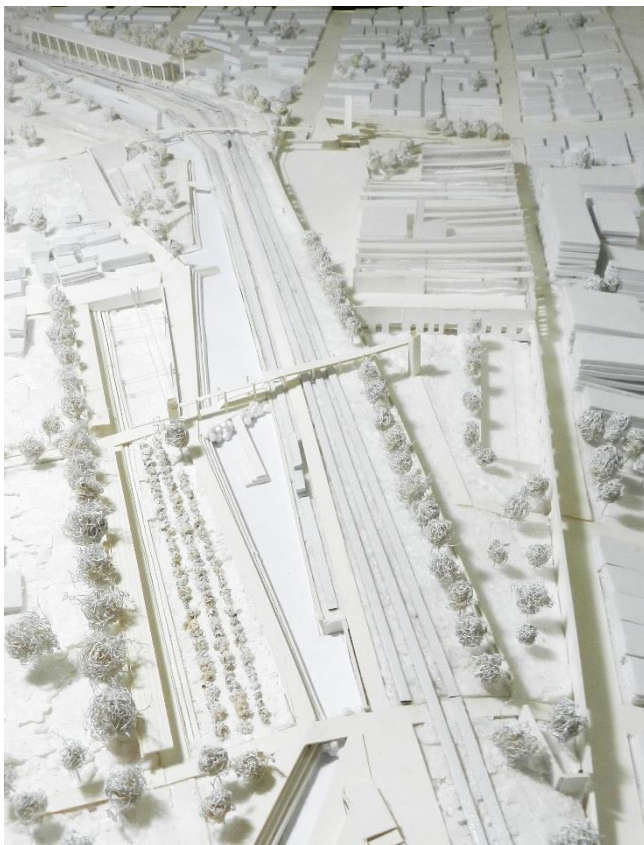
Vista desde o limite do Ecoparque Linear Ferroviário do Sao Carlos.



Maquete Física, Ecoparque Linear Ferroviário do São Carlos

## • 36\_DENVOLVIMENTO CENTRO CULTURAL

O edifício em si é um equipamento social em termos de seu programa, as decisões que faz parte o projeto e à relação com o espaço circundante. É um centro para o bairro que oferece uma série de atividades sociais, junto a instalações culturais para todas as idades, mas também é através de sua implantação, sua arquitetura e urbanística, que o projeto expressa sua postura social. Abre-se aos usuários e para a comunidade em geral, mas também seu entorno cria vínculos e potencialidades, mentas que se abre a perspectivas com respeito, descrição e leveza.



## • 37\_RECONHECIMENTO DA PRE-EXISTÊNCIA

### Antiga Fábrica de Tecidos

A Fábrica de Tecidos Magdalena, mais conhecida como Tecidão pela comunidade, foi uma das primeiras indústrias de porte instalada em São Carlos, teve sua primeira pedra assentada em 3 de fevereiro de 1911. Foi a primeira fábrica do gênero em São Carlos. Germano Fehr, juntamente com outros empresários, fundou a fábrica, tendo como incorporadores da companhia Argêo Vinhas e Silverio Ignarra Sobrinho. A instalação técnica da produção esteve a cargo do engenheiro Pietro Roservi, imigrante italiano lembrado nos meios industriais são-carlenses.

A entrada da Fábrica, à rua Aquidaban, ficava junto aos trilhos da estrada de ferro, para a qual tinha acesso direto, por um desvio, do qual ainda restam os trilhos. O prédio é um dos poucos exemplares da arquitetura fabril de São Carlos. Na fachada desde rua José Bonifício ficava intata e impermeável.

Construído no início do século XX, é marcado pela volumetria característica deste tipo de arquitetura pela presença das águas do telhado orientadas para uma única direção e a empena resultante disso aproveitada para a instalação de "sheds" (83), para iluminação e ventilação do interior do galpão.

A Fábrica de Tecidos Magdalena teve um período de alta produção, exportando para grandes centros e oferecendo trabalho para grande número de empregados. No entanto, em 1916, devido a uma crise, a fábrica foi ser incorporada à Companhia Fiação e Tecidos São Carlos – grupo empresarial gaúcho. A Magdalena e sua sucessora mantiveram confecção própria de roupas, que eram vendidas em São Carlos e outras cidades

(83) MEYER, E. Op cit., p. 94

Em 1957, com as dificuldades do período pós-guerra, teve início uma nova crise. Uma de suas seções foi desativada, especialmente por contar com teares de quase quarenta anos, ineficientes na produção.

Todas as outras seções foram, aos poucos, sendo desativadas. Com o passar dos anos, a fábrica foi sendo abandonada e parte do prédio ruíu em meados da década de 1980.



Imagem dos trilhos há Fábrica de Tecidos São Carlos



Imagem do Jornal, Patio Ex - Fábrica de Tecidos de São Carlos



Imagem Fachada Jose Bonifácio, Ex - Fábrica de Tecidos de São Carlos 103

## • 38\_CARACTERISTICAS GERAIS

O harmonioso conjunto arquitetônico da Fabrica de Tecidos Magdalena, de aproximadamente 1.718 m<sup>2</sup> de superfície, é formado por 20 galpões que apresentam características compositivas marcantes e características da arquitetura fabril do início da industrialização do Estado de São Paulo.

Caracteriza-se por ser uma edificação robusta, de grandes dimensões e térreo, existindo um desnível da calçada até os margens da linha férrea.

### Estrutura

Feitos de paredes autoportantes de alvenaria de tijolos. A maioria do edifício é alicerçada de pedra.

### Fachadas

As fachadas externas são em tijolo aparente, percebe-se o cuidado e a riqueza de detalhes das fachadas, como pilares salientes, cornijas trabalhadas, arcadas salientes emoldurando aberturas. A maioria das aberturas é, originalmente, em arco pleno, mais muitas foram vedadas com alvenaria de tijolo e outras devido à reformas mudaram sua forma.



Imagem antiga Fachada Sul da Fabrica de Tecidos São Carlos



Fachada Este de tijolos da Fabrica de Tecidos São Carlos

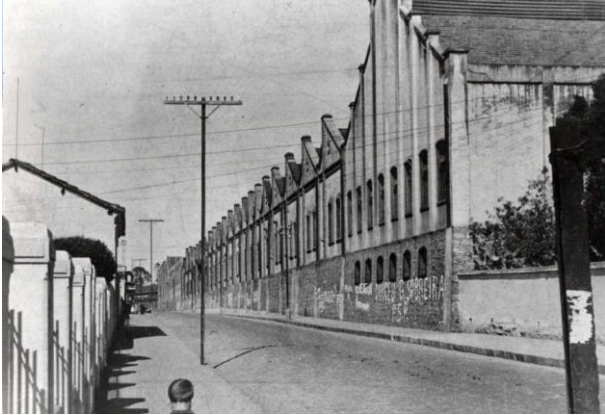


Imagem desde o Patio de Serviços da Fabrica de Tecidos São Carlos



Imagem aérea Fabrica de Tecidos São Carlos

A imagem mostra a diferença de fachada. Atualmente a primeira repetição de sheds que pode-se ver na foto, não existe mais. A hipótese mais provável é que durante alguma intervenção no edifício retirou-se este ultimo. Atualmente este espaço encontra-se sem edificação, um terreno vazio que dá acesso aos fundos da antiga fábrica.



Fachada Cega, Não existe fricção desde sua Fachada Este Antiga



Fachada Cega, Não existe fricção desde sua Fachada Este



Imagem Aérea, Área Estação de Ferrocarril e Fábrica de Tecidos de São Carlos

## Superfícies internas

Seu interior é simples e despojado de adornos. Caracteriza-se por grandes áreas livres pontuadas pelos muitos de pilares metálicos e tesouras de madeira aparentes que estruturam o telhado, além das aberturas envidilhadas tipo "shed" que torna os pavilhões bem iluminados.



Área Interna, setor armazenamento, Fábrica de Tecidos de São Carlos



Imagem interna, pavilhões coberto, Fábrica de Tecidos de São Carlos



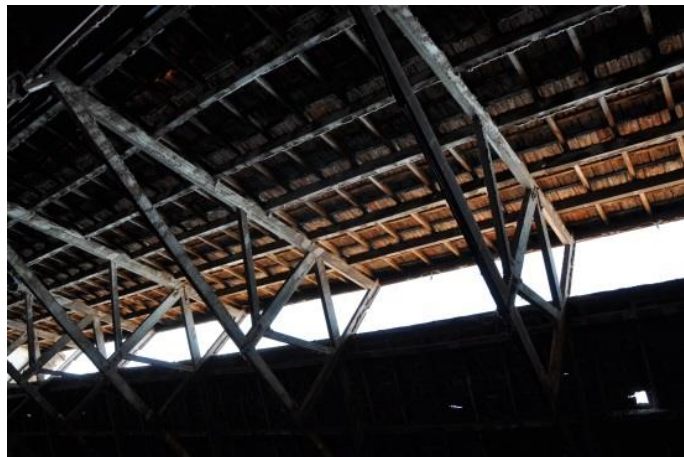
Imagem interna, pavilhões só com treliças, Fábrica de Tecidos de São Carlos

## Coberturas

Na maioria dos blocos, a cobertura é tipo “shed” sistema para iluminar ambientes de grandes proporções, quando a iluminação lateral não é suficiente. No entanto, as aberturas envidraçadas são orientadas para o sul, o que faz com que haja incidência indireta do sol e boa ventilação.

A cobertura apoia-se em estruturas constituídas principalmente estrutura mista de concreto e aço (pilares e viga) e treliças de madeira.

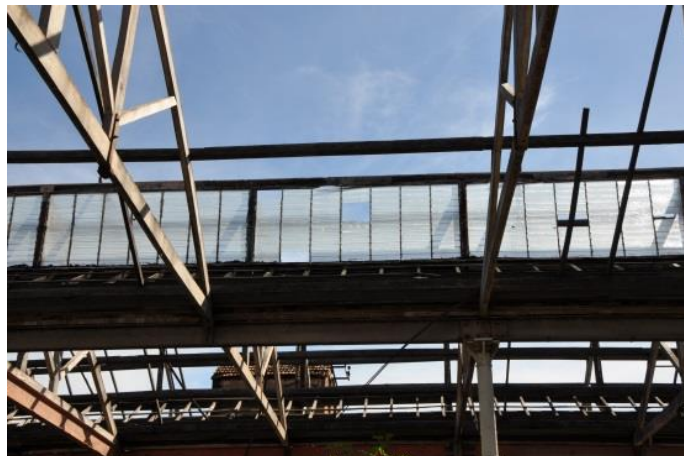
Atualmente as telhas são de telhas de cerâmico estilo romana ou portugal.



Área Interna, setor armazenamento, Fabrica de Tecidos de São Carlos



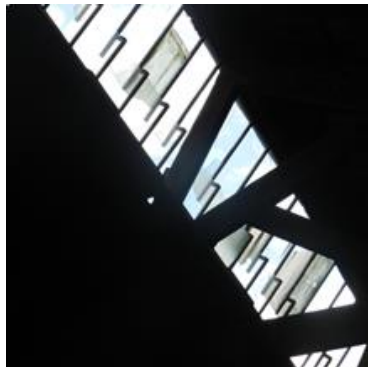
Telhas de cerâmico estilo romana, Fabrica de Tecidos de São Carlos



Área descoberta, vestígios treliças, Fabrica de Tecidos de São Carlos



Cobertura tipo shed, um sistema para iluminar ambientes, Fabrica de Tecidos de São Carlos



Pilares metálicos e de concretos, Fabrica de Tecidos de São Carlos

## Piso

O piso interno dos galpões é de concreto, no entanto em algumas áreas expostas o piso esta feito de pedra ou madeira.



Imagem interna, pavilhões coberto, piso de madeira Fabrica de Tecidos de São Carlos



(84) Relatório Defesa Civil de São Carlos Pavilhões descobertos Piso de Concreto, Fabrica de Tecidos de São Carlos

## Estado de Conservação Atual

A Defesa Civil de São Carlos, monitore-a constantemente as paredes do antigo prédio, mas, não segue eles, não oferece risco iminente de queda. Inclusive, existe um relatório sobre o prédio o que *“estruturalmente, não foi observada qualquer patologia que pudesse condenar o uso, já que o prédio apresenta condição de utilização.”*

*“[...] O imóvel, como um todo, esta em precárias condições, principalmente pelo estado de abandono, favorecendo a deterioração e a degradação”.* (84)

A Fundação Pró-Memória informa que a edificação esta inserida na área de especial interesse histórico, a lei 13.691, de novembro 2005. *“Trata-se de um dos poucos exemplares que ainda existentes da arquitetura fabril de São Carlos, construido entre o fina do século 19 e inicio do século 20”.*

Com base nos laudos da Defesa Civil, segundo o diretor do órgão, Pedro Caballero, informou que a edificação foi bem feita, *“Mas é preciso evitar a degradação, janelas e outras estruturas estão sendo roubadas e um dia essa estrutura pode ser comprometida”.*



Piso de Madeira, Fabrica de Tecidos de São Carlos

## • 39 INTERVENÇÃO ARQUITETÔNICA

A intervenção urbana elabora a configuração de um ECOPARQUE LINEAR FERROVIÁRIO, com equipamentos culturais e recreativos ao lado da Estação de Trem de São Carlos, estabelecendo relações entre o terminal de ônibus que fica na Praça Antônio Prado, a Fábrica de Tecidos e o futuro centro comercial, proporcionando atividades de usos educacionais, populares e do cotidiano, usos que, junto com técnicas adequadas de conservação serão fundamentais para a preservação da Fábrica.

O projeto de restauro e requalificação da Fábrica de Tecidos Magdalena articulou-se a partir das seguintes bases conceituais:

Busca de estabelecimento de vínculos entre o novo uso e a memória do objeto. Ao propor novos programas, procurou-se respeitar, acima de tudo o caráter fabril das construções, de modo que os usos propostos não desvirtuem sua essência histórica de testemunhos da industrialização do Estado de São Paulo.

Princípio de restauração integrada que propõe dotar as arquiteturas e estruturas preexistentes de uma função social legítima e estimular assim a participação popular, como possibilidade de preservação efetiva dos bens culturais.

## Centro de Cultura

O centro de cultura é um espaço onde o principal objetivo é o aprimoramento intelectual, através de uma manifestação de um atributo da sociedade, podendo ser distintivo de um grupo ou de um único indivíduo, estimulando a prática de atividades que ajudem a disseminar culturalmente a identidade do município e aperfeiçoando o conhecimento da sociedade.

Para melhorar o aperfeiçoamento do tema, deve-se entender primeiramente qual o real significado de cultura, que segundo Ferreira determina como sendo:

*“O conjunto de características humanas que não são inatas, e que se criam e se preservam ou aprimoram através da comunicação e cooperação entre indivíduos em sociedade. [Nas ciências humanas, opõe-se por vezes a ideia de natureza, ou de constituição biológica, e esta associada a uma capacidade de simbolização considerada própria da vida coletiva e que é à base das interações sociais] [...] conjunto complexo dos códigos e padrões que regulam a ação humana individual e coletiva, tal como se desenvolvem em uma sociedade ou grupo específico, e que se manifestam em praticamente todos os aspectos de vida; modos de sobrevivência, normas de comportamento, carências, instituições, valores espirituais, criações materiais”.* (85)

O centro de cultura se caracteriza como um espaço de convivência, onde as diversas formas de manifestações da cultura se mesclam, onde o indivíduo pode optar pela biblioteca, cursos e oficinas educativas, artesanato, palestras, trabalhos comunitários, fazendo a sociedade interagir com o espaço e renovar a cada dia a cultura no município.

(85) FERREIRA, 1999, p..591

## Centro de Convivência

Surge para propor experiências inovadoras e troca de conhecimentos, aonde ele vem para superar os desafios existentes em relação à inclusão social. Assim o centro para convivência é um local que diferentes grupos de pessoas se reúnem para encontros que proporcionem conversas, gincanas, trabalhos manuais, jogos, tendo diversas atividades de lazer e reflexão,

## Linha Arquitetônica

Além de transmitir sentimentos aos usuários e superar desafios construtivos, as obras arquitetônicas devem ainda ter expressão e significado, conferindo-lhe autenticidade, sendo uma obra única que será valorizada pela sua solução estrutural e relação com seu entorno.

## • 40\_PARTIDO GERAL CENTRO CULTURAL

A organização do programa foi norteada por diretrizes e aproveitamento da melhor forma possível o espaço.

O objetivo é que o edifício proporcione variabilidade de usos. Espera-se que atraia os transeuntes e promova o encontro de pessoas, tanto para áreas de convivência, como para participar de cursos livres, artesanais (de curta duração), e também do pequeno comércio. Definiu-se que usos mais públicos deveriam ser alocados mais próximos às entradas naturais do conjunto e usos de acesso mais restrito para o interior do conjunto fabril..

Assim, prevê-se que áreas de exposições e eventos como workshop e férias, biblioteca, ateliê, comércio e auditório, restaurante sejam alocados nos espaços mais nobres e amplos do conjunto, pois são estruturas maiores e de uso mais público (utilizados tanto por estudantes regulados, como pela população em geral).

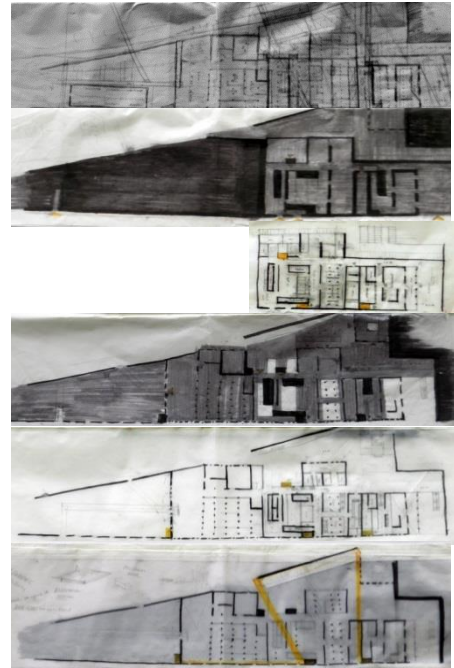
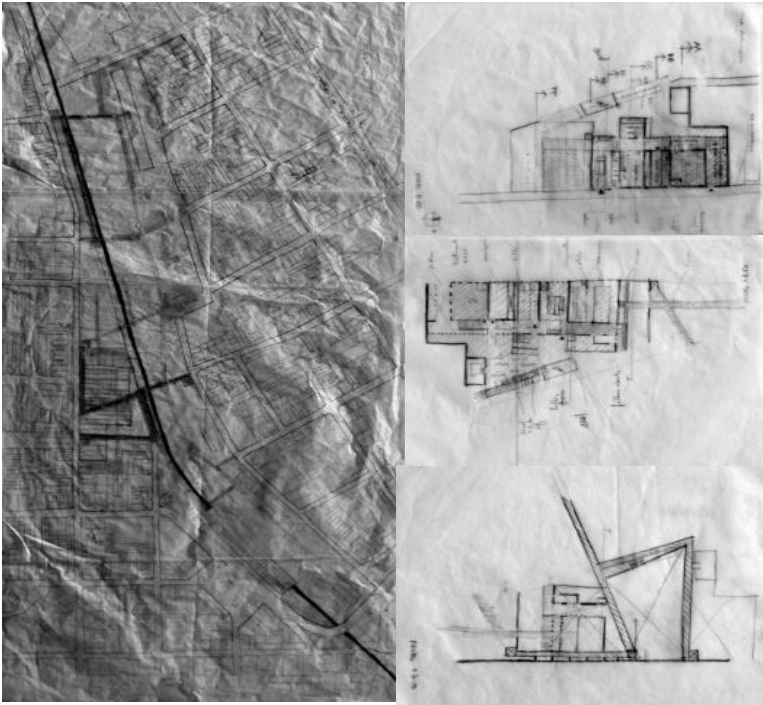
As áreas administrativas, que necessitam de uma certa privacidade e possuem acesso mais restrito levaram a criação de um edifício anexo que dialoga diretamente com o Parque dos Trilhos. Um edifício de mediação mais compacto pero não menos nobre que permite estender-se à orla ferroviária.

Um edifício existente e prismático, teve seu uso como área administrativa da Ex Fabrica, mudando agora para albergar um escritório coletivo independente.

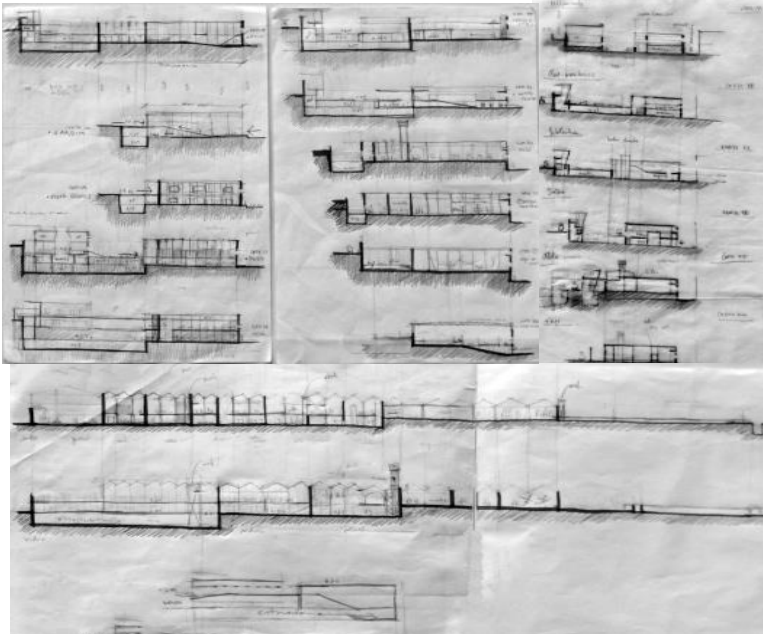
Graça à criação do ECOPARQUE LINEAR FERROVIARIO permite facilitar a ligação, pelos pedestres, entre Vila Prado, a Orla Ferroviária, a Fabrica, o centro, o Mercado Municipal e a Catedral,

O programa foi desenvolvido para que se adapte às construções existentes, respeitando suas características físicas e estéticas. São funções compatíveis ao espaço e a dinâmica da região e criados para a população que circula na área.

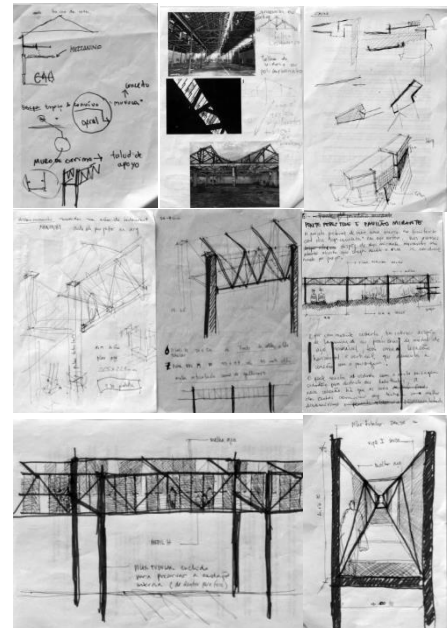
Alterações menores foram previstas. Algumas aberturas em paredes de divisão dos galpões, intervenção mínima de permeabilidade na fachada.



Intenções de percursos, dentro da Pré-existência

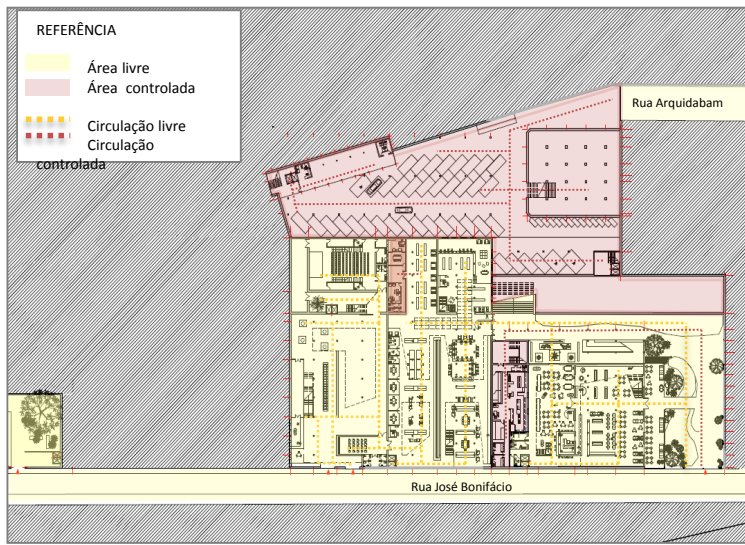


Primeiros desenhos, novo Centro Cultural para São Carlos

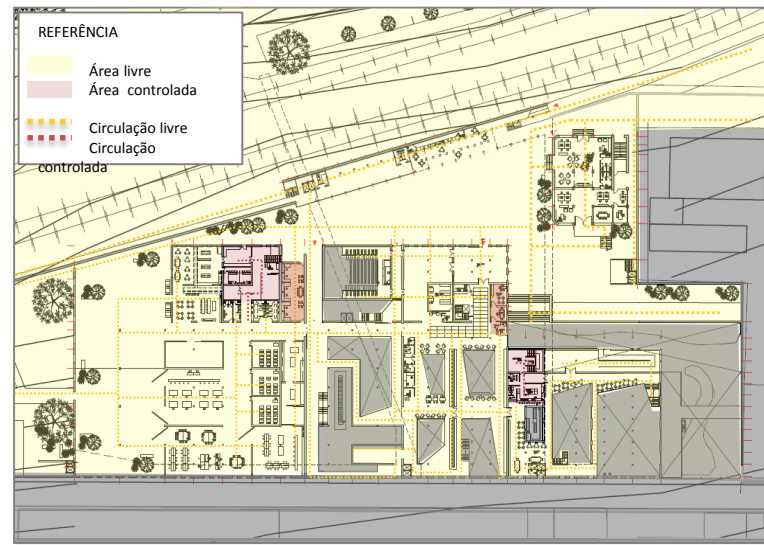


Desenhos de passarelas para percorrer internamente o Centro Cultural

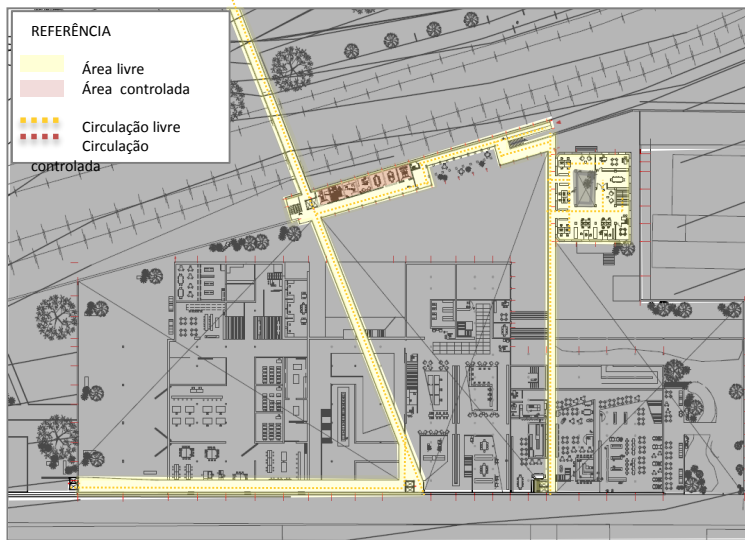
# 41\_ÁREAS PROGRÁTICAS



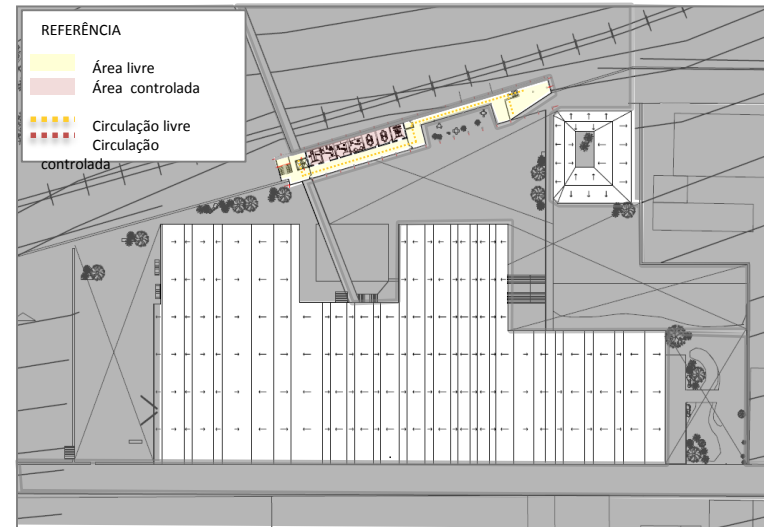
PLANTA DE CIRCULAÇÃO +0.00



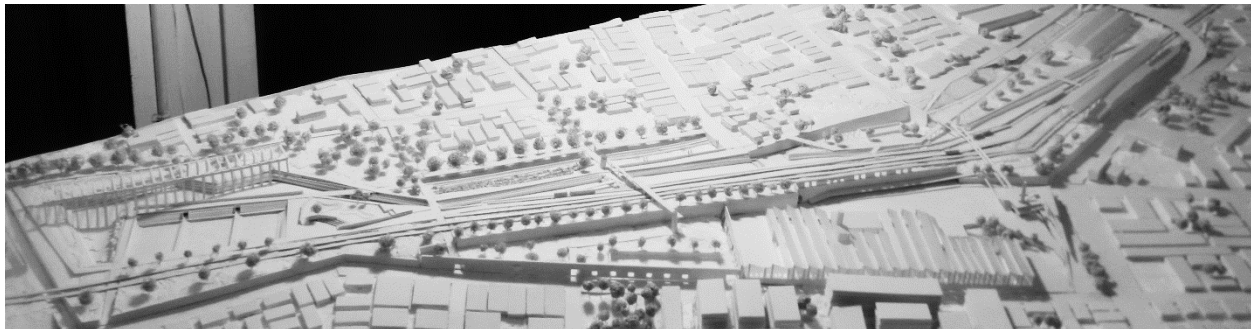
PLANTA DE CIRCULAÇÃO +3.10



PLANTA DE CIRCULAÇÃO +6.80

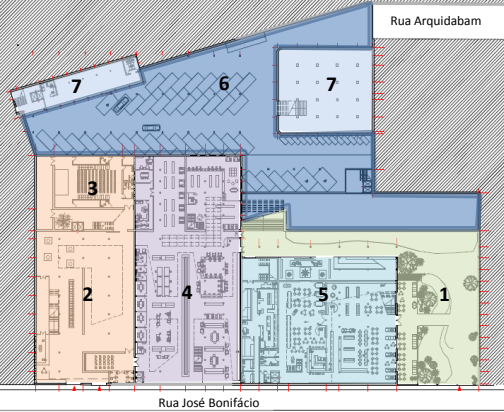


PLANTA DE CIRCULAÇÃO +10.80



REFERÊNCIA

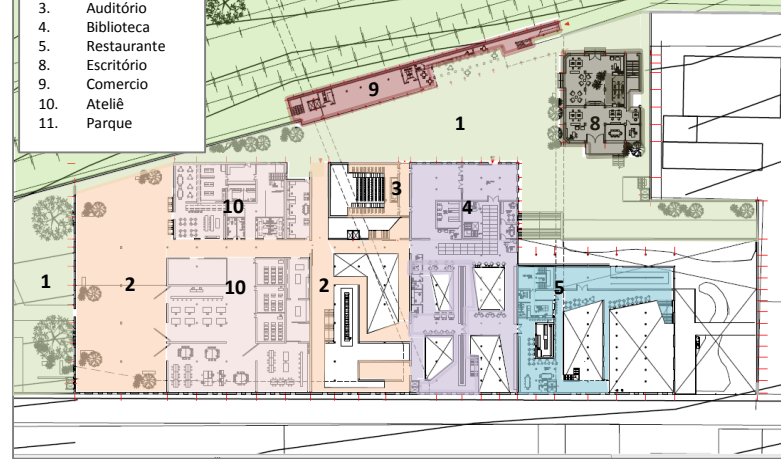
1. Praça-Jardim
2. Exposição
3. Auditório
4. Biblioteca
5. Restaurante
6. Estacionamento
7. Depósito



PLANTA TÉRREO +0.00

REFERÊNCIA

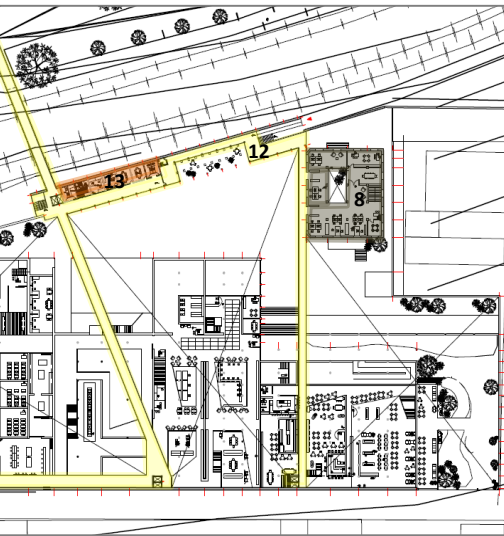
1. Praça-Jardim
2. Exposição
3. Auditório
4. Biblioteca
5. Restaurante
6. Escritório
7. Comercio
8. Ateliê
9. Parque
10. Parque
11. Parque



PLANTA NIVEL 2 +3.10

REFERÊNCIA

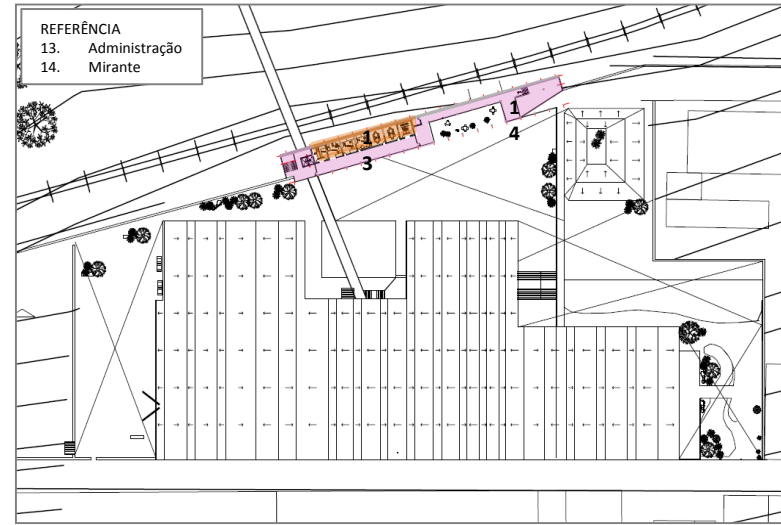
8. Escritório
12. Passarela
13. Administração



PLANTA PASSARELA +6.80

REFERÊNCIA

13. Administração
14. Mirante



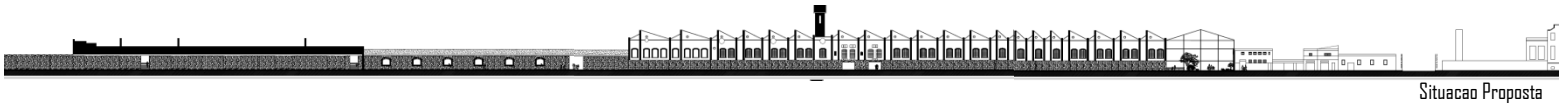
PLANTA NIVEL MIRANTE +10.80



Maquee física. Ecoparque linear Ferroviario



Maquee física. Ecoparque linear Ferroviario



Situacao Proposta



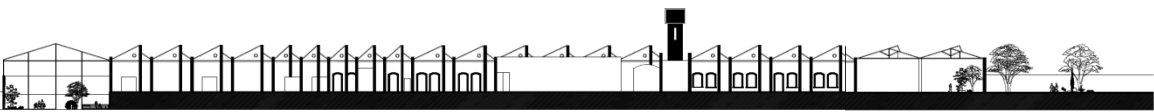
Situacao Existente



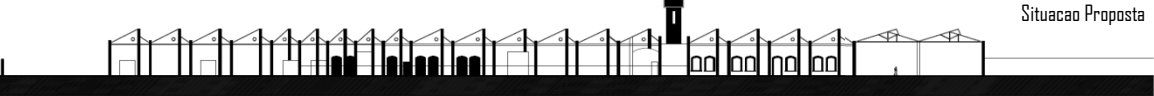
Situacao Proposta



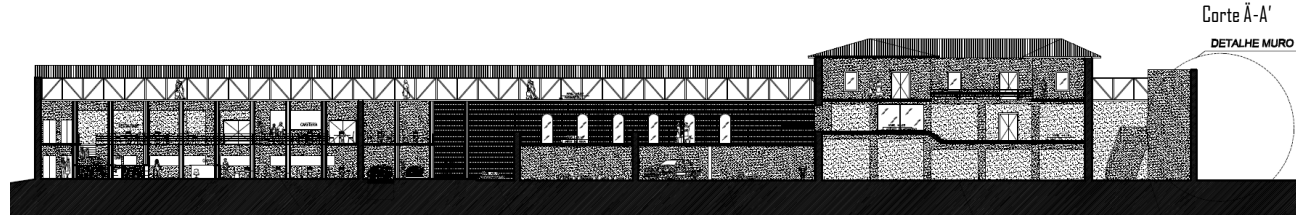
Situacao Existente



Situacao Proposta

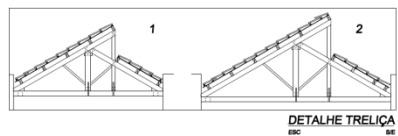


Situacao Existente

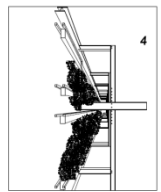


Corte A-A'

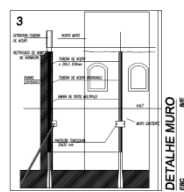
DETALHE MURO 3



DETALHE TRELIÇA

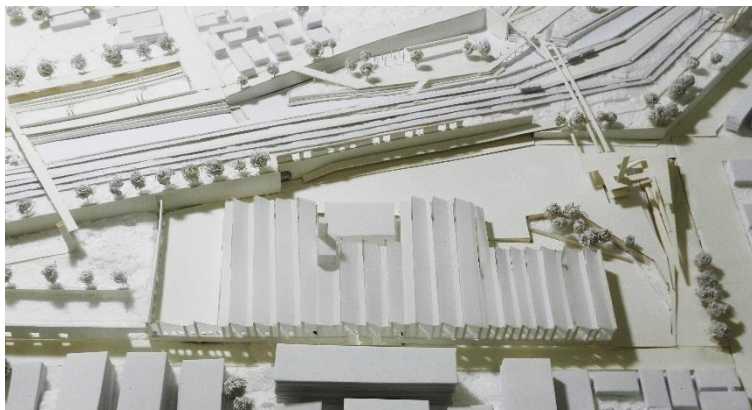
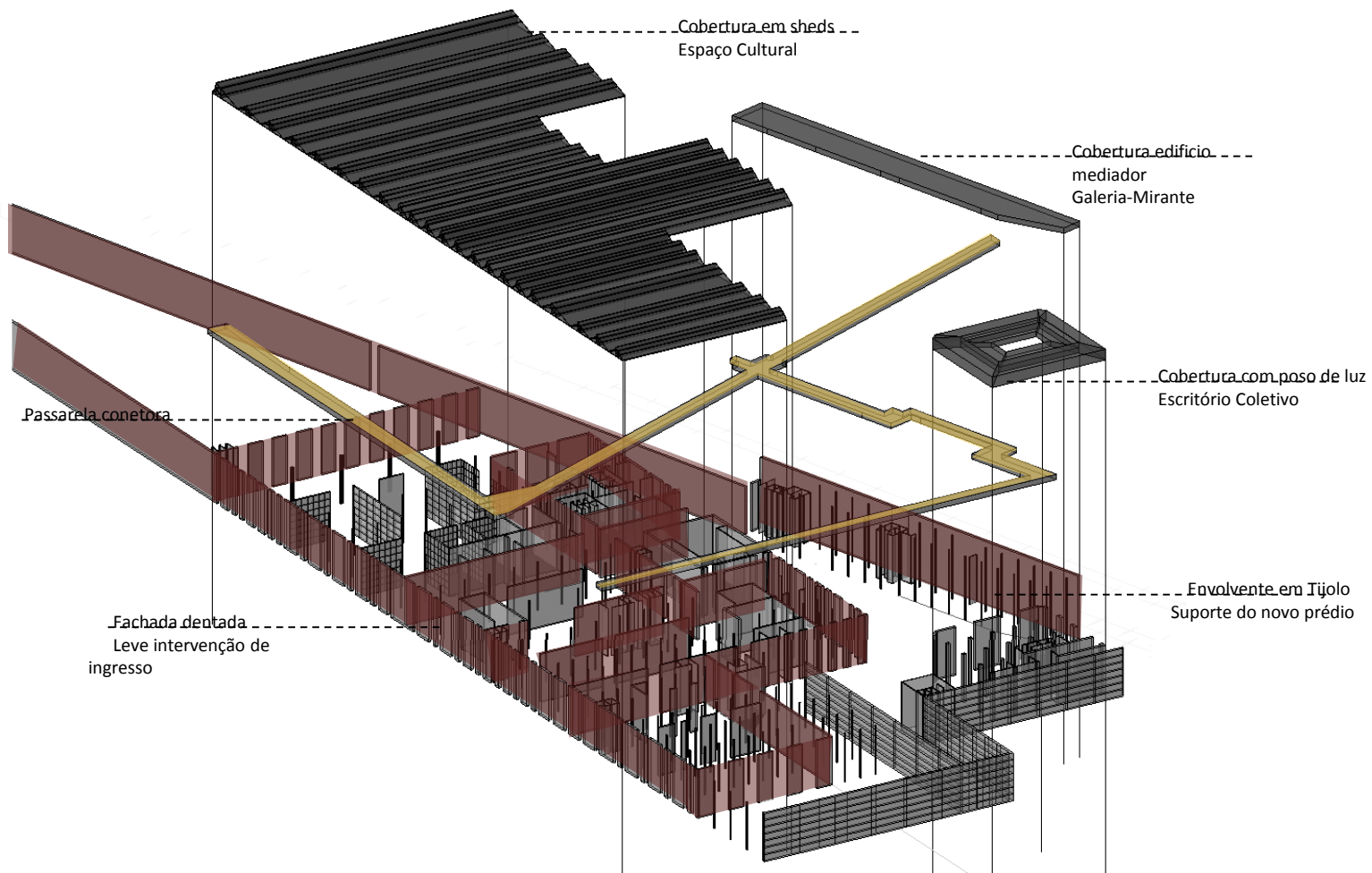


DETALHE FACHADA

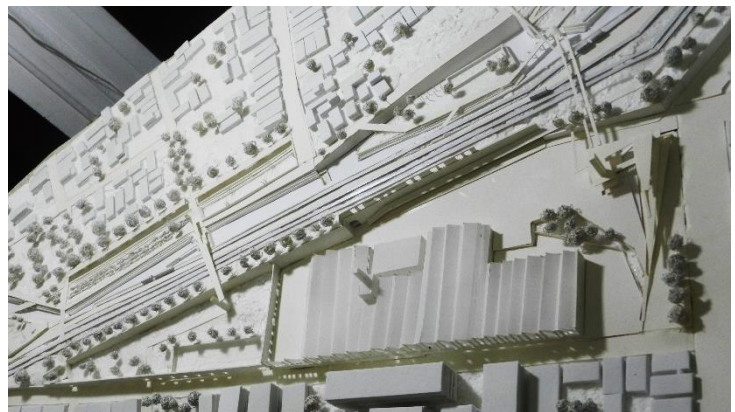


DETALHE MURO

Detalhes



Maquee física, Ecoparque linear Ferroviário



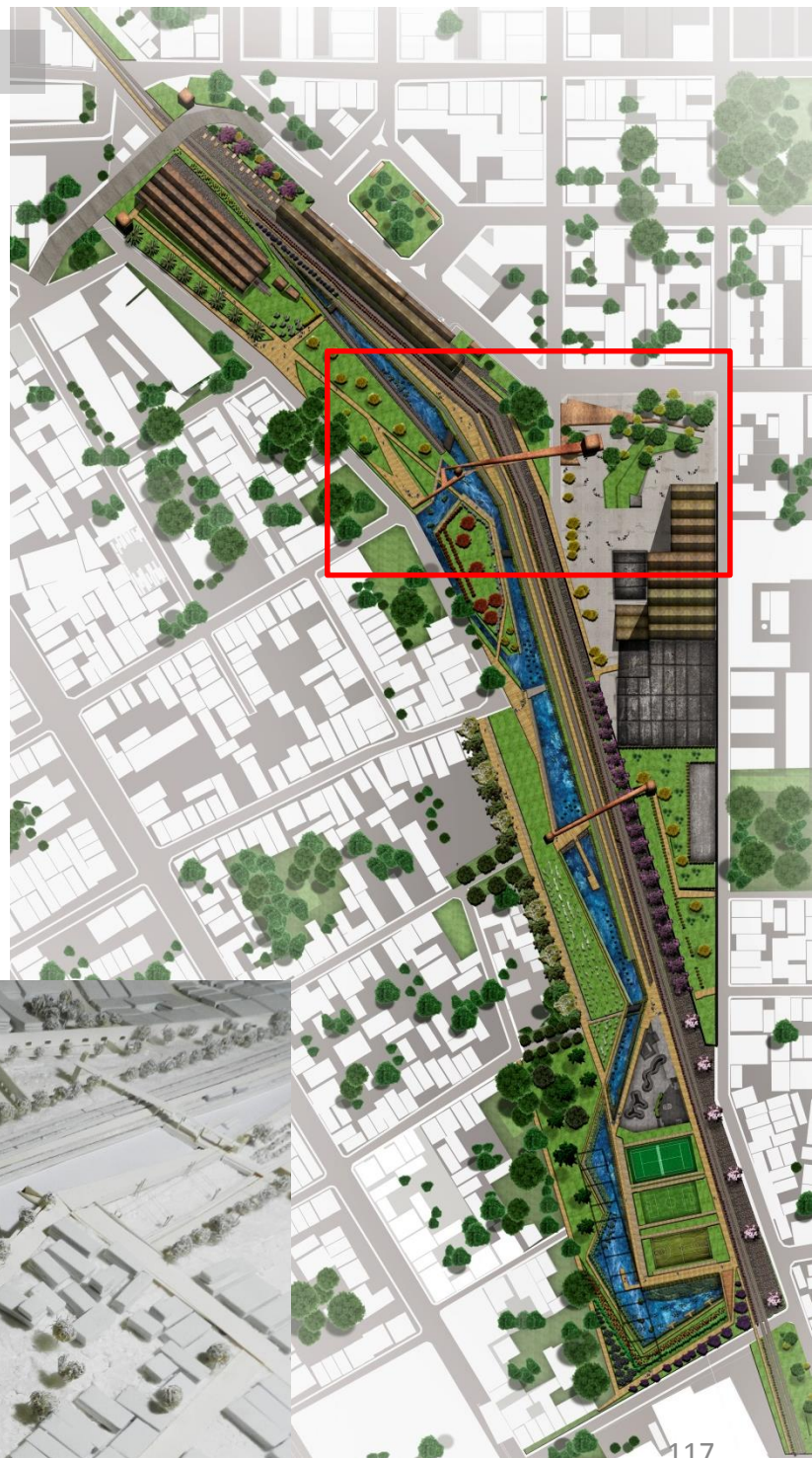
Maquee física, Ecoparque linear Ferroviário 116

## • 42\_DENVOLVIMENTO PRACA-PONTE

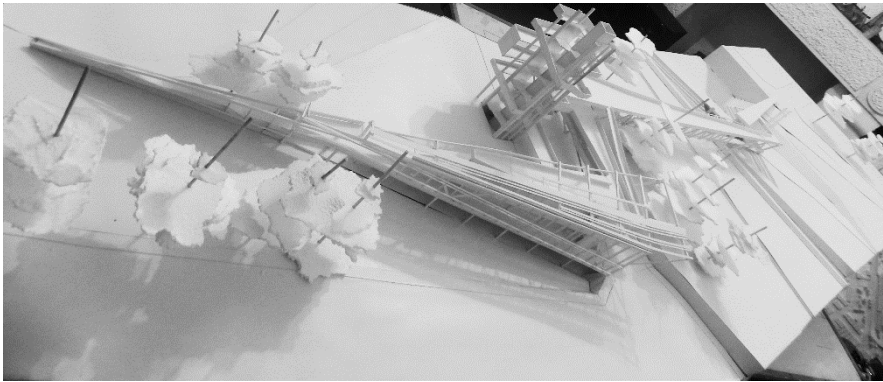
A nova Praca-Ponte procura uma nova espera, ao Estação de São Carlos, mas também é uma bem-vinda ao Centro Cultural.

É uma linha que define um traço na área, uma trilha que percorre a cidade, costura das áreas em incoexão de São Carlos, para dar-lhe fricção.

A trilha pela ponte, é uma aventura de percursos que permitem ao usuário distintos programas de usos e variedade de serviços tais como, Sala de exposição, Comercio, Café, Gelateria, Lanchonete entre outros.

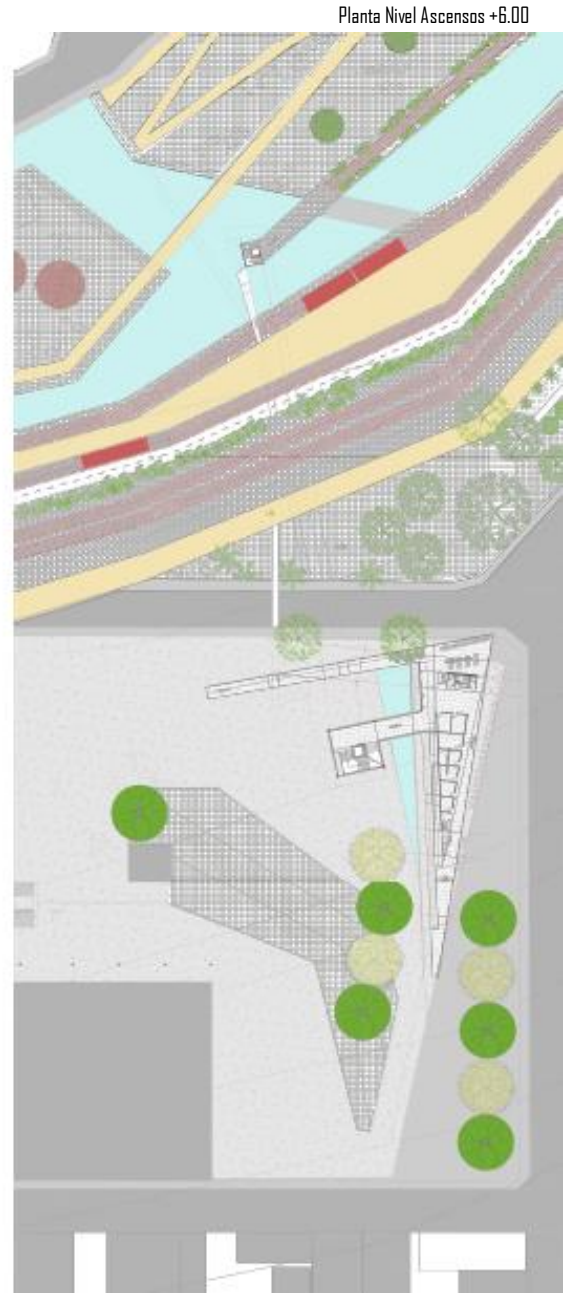


## 43\_ÁREAS PROGRÁTICAS

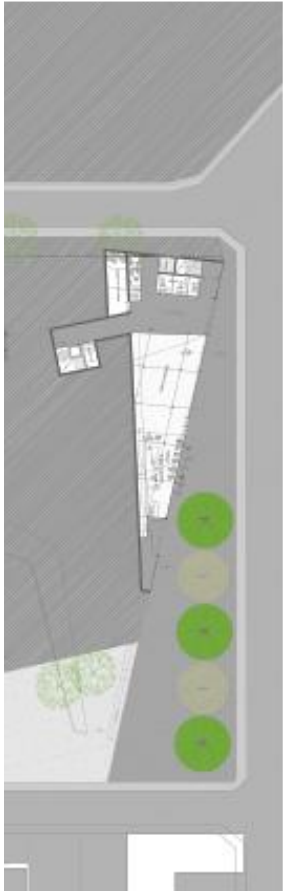


Planta Nivel Rua Santa Cruz +0.00

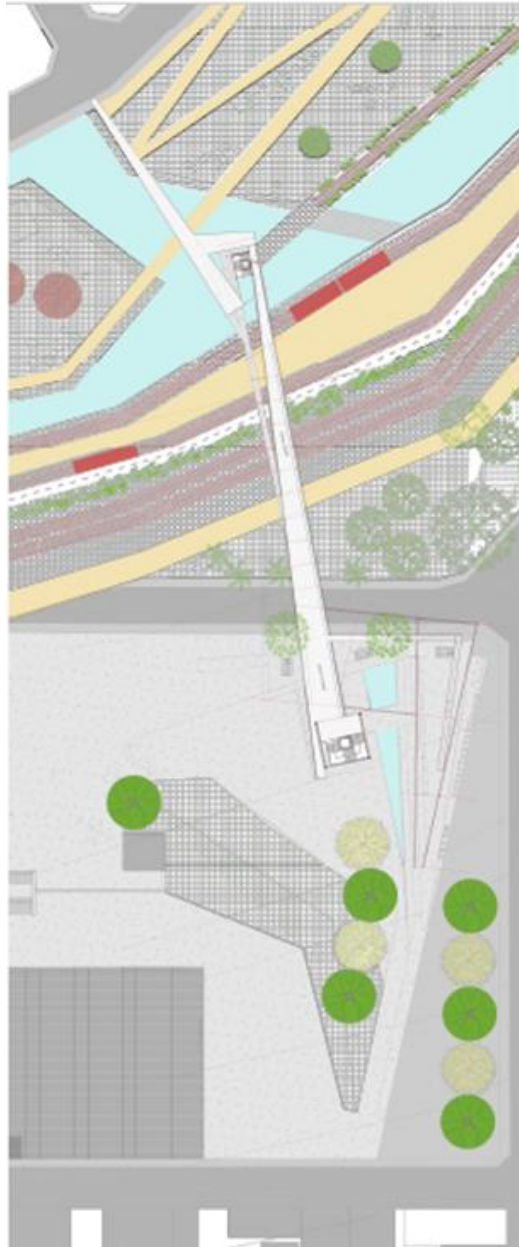
Planta Nivel Plaza Patio Centro Cultural +3.00



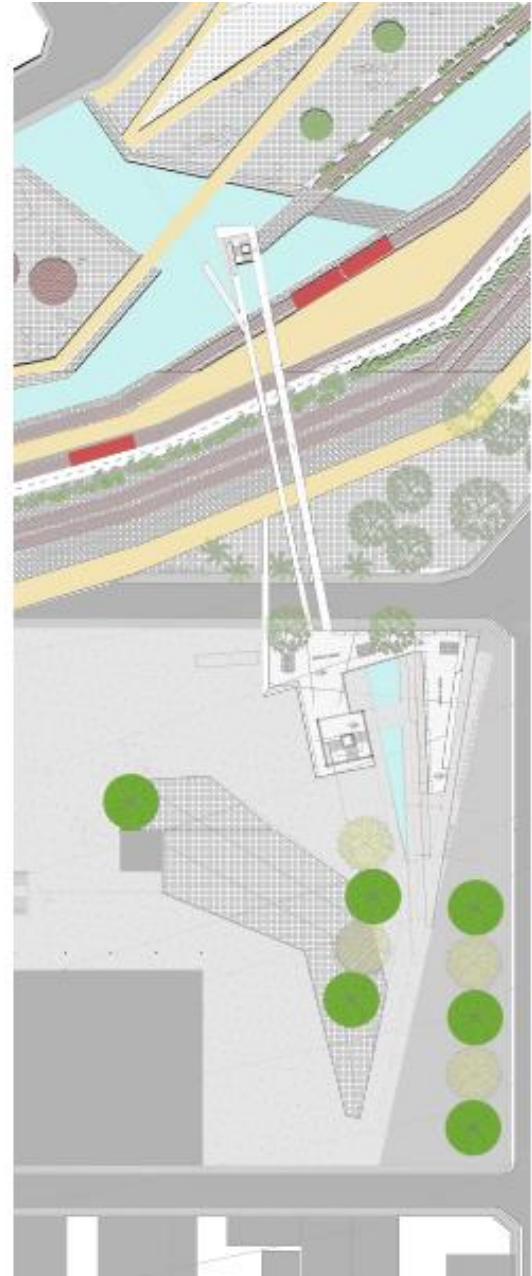
Planta Nivel Ascensos +6.00



Planta Nivel Cobertura +12.00



Planta Nivel Ponte +9.00

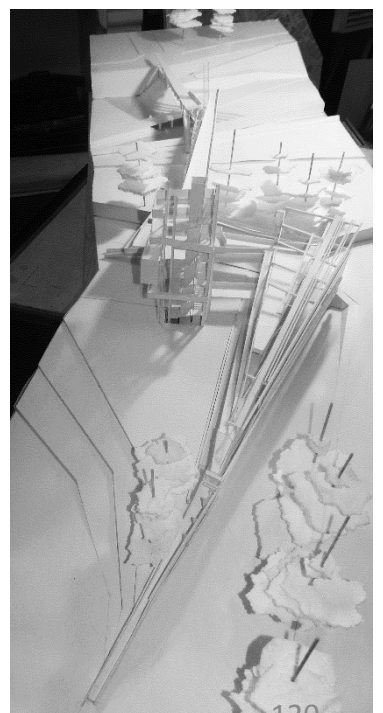
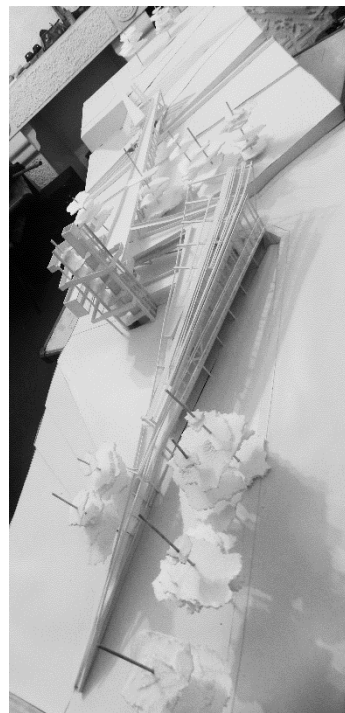
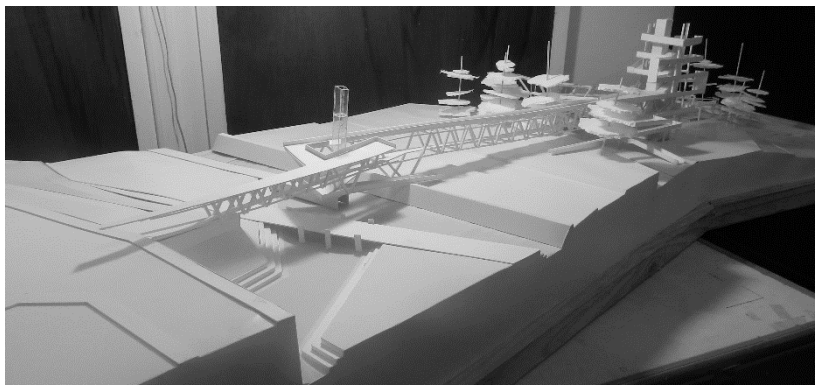


Planta Nivel Mirante 2 +18.00



Planta Nivel Mirante I +15.00







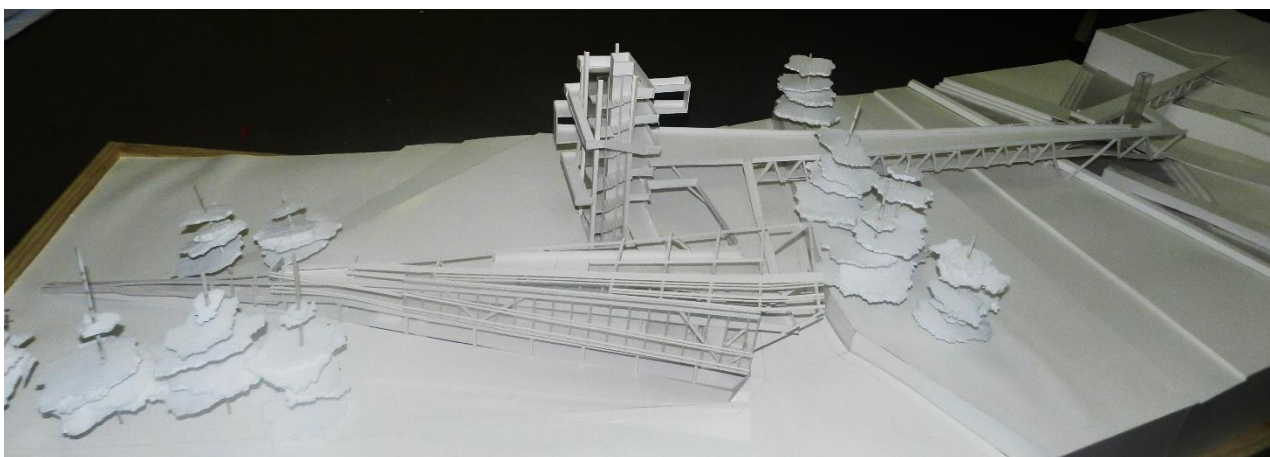
Elevacao Oriente Praca-Ponte, Ecoparque Linear Ferroviário de Sao Carlos



Maquete Fisica Praca-Ponte, Ecoparque Linear Ferroviário de Sao Carlos



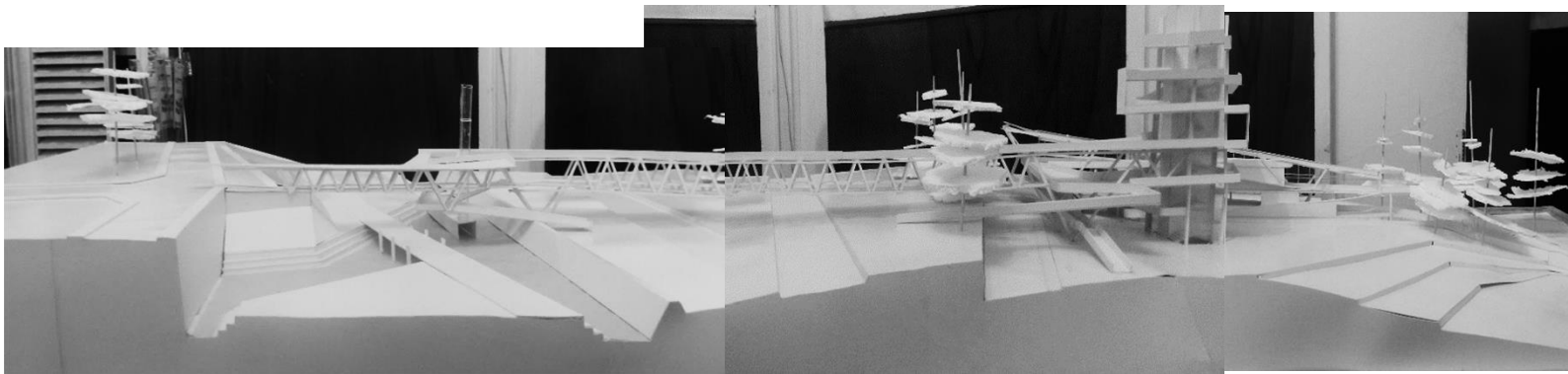
Tentativa abstracao natural duma folha para linhas principais de fachada



Fachada Oriente, Praca - Ponte, Ecoparque Linear Ferroviario do Sao Carlos



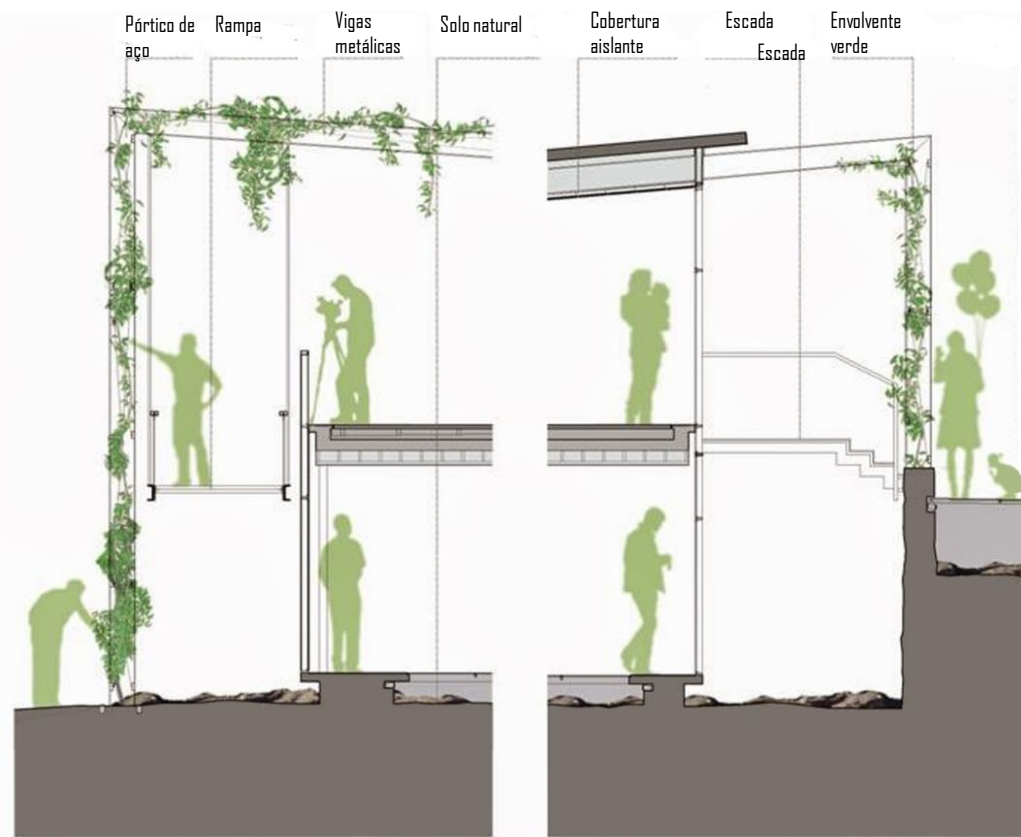
Elevacao Leste Praca-Ponte, Ecoparque Linear Ferroviário de Sao Carlos



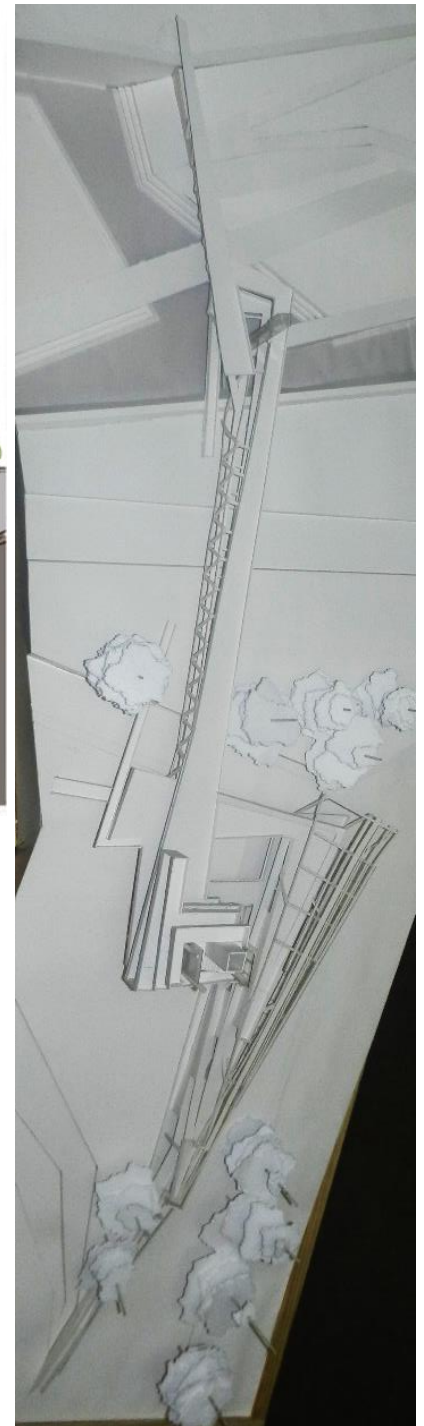
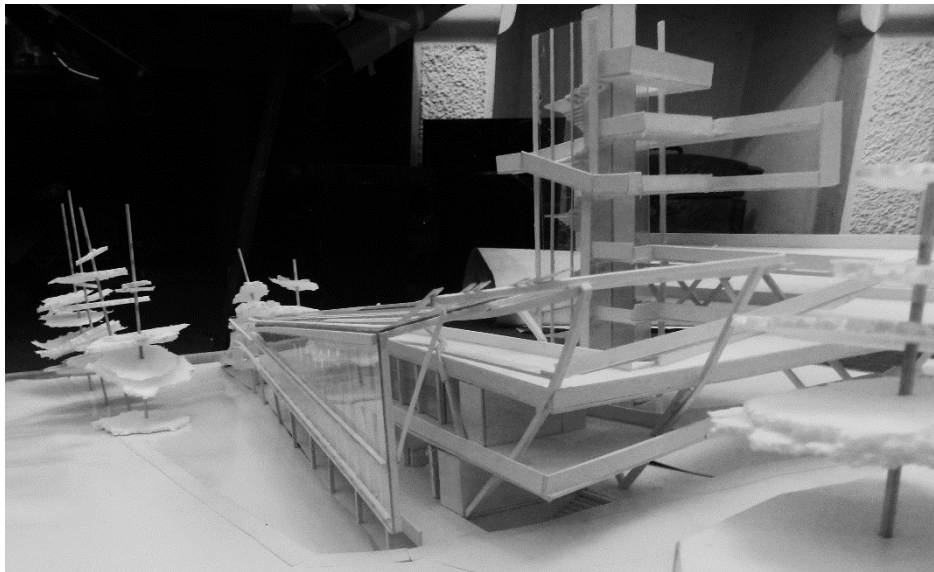
Maquete Fisica Praca-Ponte, Ecoparque Linear Ferroviário de Sao Carlos



Corte A-A'



Detalhe tipo, áreas programáticas da praça - ponte

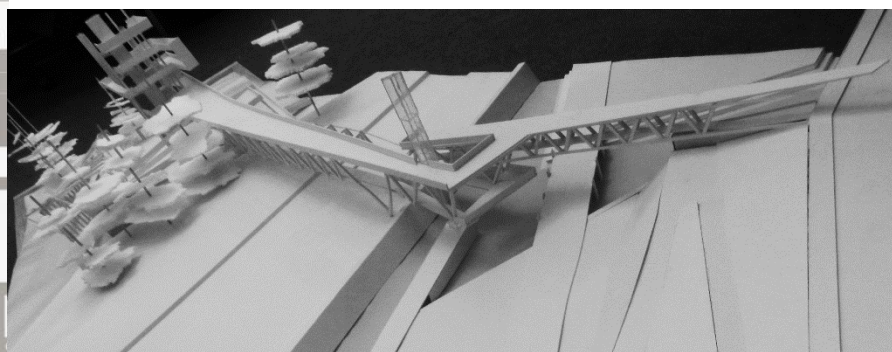




9 Situação Proposta, Praça - Ponte desde rua Antonio Leite, há o setor oriente de São Carlos



Situação Existente desde rua Antonio Leite, há o setor oriente de São Carlos



Maquete Física Praça-Ponte, Ecoparque Linear Ferroviário de São Carlos

