



Complexo Sociocultural Mogiana. Orllândia, SP

Ana Carolina Vieira de Souza

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO E DESIGN - FAUeD

Complexo Sociocultural Mogiana. Orlândia, SP

Ana Carolina Vieira de Souza

Trabalho de Conclusão de Curso II apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e urbanismo e Design, da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito necessário à obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Denise
Fernandes Geribello

Uberlândia

2024

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, quero agradecer a Deus pela oportunidade e o dom da vida. À minha família, aos meus pais, em especial à minha mãe, que tanto lutou e me incentivou para que esse dia chegasse, muito obrigada por tudo o que têm feito e por nunca ter desistido, aprendi o que é ser resiliente com a senhora.

À Maria Eliza e Denise, minhas orientadoras do TCC1 e TCC2, respectivamente. Agradeço imensamente pela paciência, as palavras amigas e conselhos, não poderia ter escolhido outras pessoas a não ser essas gloriosas e bravas mulheres.

Agradeço aos membros dessa banca por aceitarem participar.

Daiane, minha psicóloga e aos meus eternos amigos que são mais do que sinônimo de família, Raissa, Mariana, Yara, Leandra e Wilson, obrigada por fazerem essa caminhada se tornar mais calma e alegre. Sem vocês, nada disso seria possível.

E por fim, dedico esse trabalho ao meu avô Serafim, obrigada pelo pouco e precioso tempo que passamos juntos carnalmente, você deixou um legado imensurável dentro de mim. Foi a partir das nossas caminhadas e olhares aguçados por cada construção dessa cidade que comecei a me encantar pelo mundo da arquitetura, hoje eu sei que você foi meu maior incentivador, para uma criança e um idoso, a imaginação para nós era um mundo inquestionável de tão belo e prazeroso. Obrigada por plantar essa semente, espero que eu consiga fazer um mundo melhor por onde eu passar e que a mesma semente que você deixou em mim, eu possa espalhar.

“Na hora que a gente menos espera
No fim do túnel aparece uma luz
A luz de uma amizade sincera
Para ajudar a carregar a nossa cruz
Foi Deus quem pôs vocês no meu caminho
Na hora certa pra me socorrer
Eu não teria chegado sozinho
A lugar nenhum se não fosse vocês”

RESUMO

O seguinte trabalho tem como objetivo o desenvolvimento de uma proposta projetual em uma área de intervenção na cidade de Orlândia – SP. A partir de estudos feitos nos setores de patrimônios industriais ferroviários e na evolução urbana da cidade partindo da antiga linha ferroviária, Cia Mogiana, e com a atual demanda que a comunidade local e os caminhoneiros necessitam, o antigo complexo de galpões foi escolhido devido sua localização, contextualização e conexão entre os assuntos abordados, proporcionando um espaço sociocultural com de lazer e atendimento médico rápido. Além disso, a proposta traz um lado sensitivo e social com experiências sensoriais e o um espaço democrático.

Palavras-chave: patrimônio industrial ferroviário, evolução urbana, requalificação, espaço sociocultural.

ABSTRACT

The following work aims to develop a project proposal in an intervention area in the city of Orlândia – SP, Based on studies conducted in the sectors of railway industrial heritage and the urban evolution of the city starting from the old railway line, Cia Mogiana, and with the current demand that the local community, the old complex of warehouses was chosen due to its locations, contextualization, and connection between the topics addressed, providing a sociocultural space with leisure and quick medical care. Furthermore, the proposal brings a sensitive and social side with sensory experiences and a democratic space.

Keywords: railway industrial heritage, urban evolution, requalification, sociocultural space.

Sumário

| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO | 14 |
| CAPÍTULO 01: ORLÂNDIA | 16 |
| CONTEXTO HISTÓRICO..... | 17 |
| ATUALIDADE..... | 22 |
| CAPÍTULO 02: ABORDAGENS CONCEITUAIS E TEÓRICAS | 27 |
| CAPÍTULO 03: ESTUDOS DE CASO..... | 31 |
| SESC POMPEIA – SP | 32 |
| TEATRO EROTÍDES DE CAMPOS – ENGENHO CENTRAL, PIRACIBABA – SP..... | 43 |
| CAPITULO 04: CONCEPÇÃO PROJETUAL | 53 |
| CONCEITO E PARTIDO..... | 54 |
| TERRENO..... | 56 |
| ANÁLISES..... | 65 |
| Uso e ocupação do solo | 65 |
| Equipamentos | 66 |
| Zoneamento | 68 |
| Topografia | 69 |
| Sistema viário | 70 |
| Análise de ventilação e insolação | 72 |
| PROJETO FINAL | 73 |
| REFERÊNCIAS..... | 82 |

| | |
|---|----|
| Figura 1: vista aérea de Orlandia. Fonte: Renato Rezende Drones, 2021..... | 16 |
| Figura 2: Localização de Orlandia na região nordeste do Estado de São Paulo. Fonte: Wikipédia..... | 17 |
| Figura 3: “Planta da Villa Orlando”. A quadra da área de intervenção está representada, destacada em vermelho. Fonte: Paiva, 2017. Intervenção feita pela autora | 18 |
| Figura 4: Biblioteca Municipal. Fonte: Paiva, 2017 e Prefeitura Municipal, respectivamente..... | 18 |
| Figura 5: Estação Coronel Orlando do Ramal da Cia. Mogiana, em 1908. Fonte: Paiva, 2017 e Prefeitura Municipal, respectivamente..... | 18 |
| Figura 6: distribuição das áreas industriais. Fonte: Paiva, 2017. Intervenção feita pela autora | 19 |
| Figura 7: Núcleo Urbano de Orlandia entre 1938 / 1940. Nota-se o traçado ortogonal que acompanha a linha ferroviária, em primeiro plano. Na foto, também é possível notar os edifícios da estação (1), do fórum e cadeia (2), da igreja matriz (3), bem como da formação de alguns galpões industriais próximos à ferrovia (4) e os galpões da área de intervenção (5). Fonte: Paiva, 2017. Intervenção feita pela autora..... | 20 |
| Figura 8: Evolução da área urbanizada. Fonte: Paiva, 2017..... | 21 |
| Figura 9: Mapa da cidade de Orlandia em 2024. Fonte: Google Earth | 22 |
| Figura 10: Antiga estação ferroviária, atual biblioteca municipal. Fonte: Google Earth. | 23 |
| Figura 11: Avenida do Café. Fonte: Google Earth | 23 |
| Figura 12: Capela Santa Genoveva. Fonte: Google imagens | 24 |
| Figura 13: sede Prefeitura Municipal de Orlandia. Fonte: Google Earth. | 25 |
| Figura 14: vista superior do antigo edificio do Grupo Escolar de Orlandia. Fonte: Google Maps..... | 25 |
| Figura 15: vista superior do antigo edificio do Grupo Escolar de Orlandia. Fonte: Google Maps..... | 25 |
| Figura 16: Sesc Pompeia. Fonte: www.sescsp.org.br | 27 |

| | |
|---|----|
| Figura 17: elementos estruturantes da cidade de Kevin Lynch. Disponível em: < https://urbanidades.arq.br/2008/03/14/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/ >. Acesso em: janeiro de 2023..... | 30 |
| Figura 18: SESC Pompeia. Fonte: Google imagens | 31 |
| Figura 19. Lina Bo Bardi. Fonte: Google imagens | 32 |
| Figura 20: Fábrica da IBESA – Industria Nacional de Embalagens que instala a fábrica de carcaças de geladeiras à querosene Gelomatic onde, hoje, está o Sesc Pompeia. Disponível em: < https://www.saopauloinfoco.com.br/sesc-pompeia-lina-bo-bardi/ >. Acesso em: dez de | 33 |
| Figura 21: trabalhadores da antiga fábrica de tambores. Disponível em: < https://www.saopauloinfoco.com.br/sesc-pompeia-lina-bo-bardi/ >. Acesso em: dez de 2022 | 33 |
| Figura 22: Fábrica, onde hoje funciona o Sesc Pompéia, abandonada em 1972. Disponível em: < https://www.saopauloinfoco.com.br/sesc-pompeia-lina-bo-bardi/ >. Acesso em: dez de 2022..... | 34 |
| Figura 23: implantação SESC Pompeia. Fonte: Google Earth. Intervenções feita pela autora | 34 |
| Figura 24: relação do SESC Pompeia no terreno. Disponível em: < https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia >. Acesso em: dezembro de 2022. | 35 |
| Figura 25 : à esquerda, retirada do reboco das paredes originais do galpão de atividades gerais e à direita, calha de concreto e alvenaria revestida com seixos rolados. Disponível em: < https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/08.093/1897 >. Acesso em dezembro de 2022..... | 36 |
| Figura 26: rua interna do SESC Pompeia. Fonte: Pinterest..... | 37 |
| Figura 27: planta baixa e circulação. Fonte: autora | 38 |
| Figura 28: programas do SESC Pompeia. Disponível em: < https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia >. Acesso em: dezembro de 2022. | 38 |

- Figura 29:** à esquerda, passarelas dos blocos de concreto e à direita, blocos de concreto. Disponíveis em: < <https://www.archdaily.cl/cl/02-90181/clasicos-de-arquitectura-sesc-pompeia-lina-bo-bardi>> e < https://www.archdaily.com.br/br/01-153205/classicos-da-arquitetura-sesc-pompeia-slash-lina-bo-bardi?ad_medium=gallery>. **Acesso em:** dezembro de 2022..... 39
- Figura 30:** interno dos blocos de concreto. Disponíveis em: < <https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. **Acesso em:** dezembro de 2022. 40
- Figura 31:** aberturas dos blocos de concreto Disponíveis em: < <https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. **Acesso em:** dezembro de 2022. 40
- Figura 32:** desenho das quadras representando as cores das estações. Disponível em: < <https://pt.slideshare.net/AdmFranoisUrban/sesc-pompeia-lina-bo-bardi-estudo-de-caso>>. **Acesso em:** dezembro de 2022..... 40
- Figura 33:** Luís Barragán, cidade do México. **Fonte:** Pinterest 41
- Figura 34:** abertura do bloco esportivo. **Fonte:** Sesc Pompeia..... 41
- Figura 35:** modelo 3D da área de convivência. Disponível em: Pinterest e < <https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. **Acesso em:** dezembro de 2022. 41
- Figura 36: área de convivência. Fonte: Sesc Pompeia..... 41
- Figura 37:** 3D Galpão de Oficinas. Disponível em: sescsp.gov.br e < <https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. **Acesso em:** dezembro de 2022. 42
- Figura 38:** Galpão de Oficinas. Disponível em: sescsp.gov.br e < <https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. **Acesso em:** dezembro de 2022. 42
- Figura 39:** fachada do teatro e à direita, Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022 43

- Figura 40:** Foto antiga do Engenho Central. Disponível em: <<https://dajanela.com.br/locations/engenho-central/>>. **Acesso em:** dezembro de 2022.....44
- Figura 41: complexo do Engenho Central às margens do rio Piracicaba. Foto: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022. 45
- Figura 42: implantação do complexo do Engenho Central de Piracicaba. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/gesicatarnoski/o-teatro-ertides-de-campos-e-a-carta-de-veneza-1964>>. **Acesso em:** dezembro de 2022. Intervenção feita pela autora45
- Figura 43:** planta baixa térreo do Teatro Erotídes de Campos. **Disponível em:** revista Projeto Design nº 390. **Intervenções** feita pela autora46
- Figura 44:** planta baixa pavimento superior do Teatro Erotídes de Campos. **Disponível em:** revista Projeto Design nº 390. **Intervenções** feita pela autora47
- Figura 45: corte BB do Teatro Erotídes de Campos. Disponível em: revista Projeto Design nº 390.....48
- Figura 46: corte AA do Teatro Erotídes de Campos. Disponível em: revista Projeto Design nº 390.....48
- Figura 47:** vista por dentro da fachada (foyer). Fotos: Nelson Kon. **Disponível em:** <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022.....49
- Figura 48: corte CC do Teatro Erotídes de Campos. Disponível em: revista Projeto Design nº 390.....49
- Figura 49:** telhado revestido com tapeçaria acústica. Fotos: Nelson Kon. **Disponível em:** <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022.50
- Figura 50:** corpo de concreto que dá acesso ao teatro. Fotos: Nelson Kon. **Disponível em:** <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022.50
- Figura 51: palco e cortina que sobe dando vista para a praça central. Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022.....50
- Figura 52: plateia. Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022.50

| | |
|---|----|
| Figura 53: extensões em estrutura metálica pintadas de vermelho (escada de acesso aos camarins e ampliação do palco). Fotos: Nelson Kon. Disponível em: < http://brasilarquitectura.com/# >. Acesso em: dezembro de 2022. | 51 |
| Figura 54. Uma das tipologias de portas existentes nos armazéns. Fonte: autora | 52 |
| Figura 55: área de cada galpão. Fonte: autora | 55 |
| Figura 56: proposta de estudo. Fonte: autora..... | 56 |
| Figura 57: área de intervenção e principais pontos do projeto. Fonte: autora, 2023 | 59 |
| Figura 58: conjunto de imagens externas do complexo. Em ordem: porta de entrada da casa que é o escritório (1), a placa localizada na fachada indicando o estabelecimento (2), vista externa de um dos armazéns às margens da Av. do Café e que possuem a calçada mais larga (3), a fachada da sede administrativa/casa (4), visão da esquina para o restante da calçada no sentido da Av. do Café (5) e por fim, perspectiva mostrando o alongamento da calçada nesse ponto (6). Fonte: autora, 2021..... | 60 |
| Figura 59: conjunto de imagens da rua interna. Em ordem: vista da entrada do complexo (1), vista do fundo da rua interna (2), uma das tipologias de portas dos armazéns (3), vista do interior da rua para a cidade (4). Fonte: autora, 2021. | 61 |
| Figura 60: interiores dos galpões. Fonte: autora, 2021..... | 62 |
| Figura 61: conjunto de imagens do silo e corredor entre galpões. Em ordem: silo no pátio (1), cobertura do silo mostrando as marcas das formas de madeira no concreto (2), corredor entre os galpões (3), galpões (4). Fonte: autora, 2021. | 63 |
| Figura 62: conjunto de imagens dos corredores dos fundos. Em ordem: muro de arrimo (1), muro de arrimo com passagem (2), destaque para muda de orquídea (3), corredor que forma uma cascata quando chove (4). Fonte: autora, 2021. | 64 |
| Figura 63: mapa de uso e ocupação do solo. Fonte: autora, 2022. | 65 |
| Figura 64: equipamentos. Fonte: autora, 2022..... | 67 |
| Figura 65: zoneamento. Fonte: Prefeitura de Orlandia. Intervenções feitas pela autora. | 68 |
| Figura 66: topografia. Fonte: Topographic. Intervenções feita pela autora..... | 69 |
| Figura 67: topografia do entorno. Fonte: Prefeitura Municipal de Orlandia, 2010 | 70 |

| | |
|--|-----------|
| Figura 68: sistema viário e ciclovia. Fonte: autora | 71 |
| Figura 69: análise ventilação. Fonte: autora | 72 |
| Figura 70. Vista superior complexo. Fonte: autora..... | 73 |
| Figura 71. Vista interna Administração. Fonte: autora | 74 |
| Figura 72. Vista interna Galpão multiuso. Fonte autora | 75 |
| Figura 73. Vista interna galpão cinema. Fonte: autora | 76 |
| Figura 74. Vista interna galpão restaurante. Fonte: autora | 77 |
| Figura 75. Vista interna galpão exposição. Fonte: autora..... | 79 |
| Figura 76. Vista pátio. Fonte: autora..... | 80 |

INTRODUÇÃO

Com o objetivo de criar espaços que colaborem com a dinâmica da cidade e ao mesmo tempo repensar o uso de espaços inutilizados, o seguinte trabalho buscou a requalificação de galpões da antiga Cia Mogiana - na cidade de Orlandia – SP - atualmente em desuso. Para que assim a região tenha um espaço que conte através da edificação um pouco da evolução urbana e se faça ainda mais presente na paisagem e no cotidiano das pessoas. Preservando a tipologia arquitetônica industrial original da edificação.

A relação entre o antigo e o novo estará presente no programa, um novo uso destinado ao local. A Avenida do Café, onde está localizado, terá uma nova dinâmica e centralidade, ampliando o espaço de lazer e cultura e criando um eixo de interesse. Considerando que, o antigo traçado da linha ferroviária deu lugar a Avenida do Café (ou, Anel Viário), e nela ainda está presente o uso industrial, algumas casas da época e galpões, comercial e de lazer.

Dessa forma, seguindo a análise com um olhar mais poético, o Complexo Sociocultural Mogiana é tomado por formas, cores e vida. O nome escolhido para o conjunto sociocultural faz referência à região que a cidade se encontra. A Alta Mogiana é conhecida mundialmente pela excelência na qualidade de cafés especiais certificados pelo INPI (Instituto Nacional da Propriedade Industrial).

Em um primeiro momento, este trabalho teve orientação da Prof.^a Dr.^a Maria Elisa Guerra, onde pudemos iniciar as análises, e compreender o funcionamento do espaço, enquanto proposta. Por questões administrativas, a Prof.^a Dr.^a Denise Fernandes Geribello assume a continuação deste trabalho e assim pudemos trabalhar a concepção final do projeto, atrelado aos conhecimentos acadêmicos sobre arquitetura industrial, da mesma.

A estrutura do trabalho foi definida de forma a considerar quatro capítulos. O primeiro capítulo tem como objetivo discorrer sobre a origem, contexto histórico e o estado atual da cidade de Orlandia. Orlandia é um município da região metropolitana de Ribeirão Preto interior do estado de São Paulo. Com uma população de pouco mais de 38 mil pessoas, segundo o censo IBGE de 2022. Recebe o título de “cidade empreendedora” devido à grande concentração de indústrias em seu território. Com maior ênfase na área de intervenção do presente trabalho, que é um conjunto de armazéns localizado as margens da Avenida do Café. As edificações em seu uso original, serviam para suprir a demanda de carga e descarga de mercadorias e pessoas ao

longo da antiga linha ferroviária da FEPASA (Ferrovia Paulista S/A). Após a transposição trilhos para a região oeste da cidade, os armazéns perdem o uso, e passam a ser ressignificados.

Já no capítulo dois, buscou-se entender sobre os surgimentos os patrimônios industriais e a importância da preservação desses espaços, a importância de olhar-se para as edificações antigas com cuidado, buscando respeitar sua história. É feita a reflexão sobre as transformações de uso dos patrimônios industriais das cidades, em particular, Orlândia. Trazendo através de referenciais teóricos quais abordagens conceituais guiaram a concepção do projeto.

No capítulo três foi feito o levantamento de duas edificações de sucesso para fins de entendimento e referência, sendo essas de extrema relevância para o contexto em que estão inseridas. E que seguindo o conceito de ressignificação da arquitetura industrial, são grandes norteadores na execução do projeto. Sendo o primeiro, o Sesc Pompeia - projeto de Lina Bo Bardi inaugurado em 1982 na cidade de São Paulo -, e o segundo, o Teatro Erotides de Campos – engenho central – projetado pelo escritório Brasil Arquitetura, na cidade de Piracicaba, interior de São Paulo. Os seguintes projetos contribuíram para que pudesse ter referências na proposta de execução da rua interna, manutenção da linguagem arquitetônica dos galpões, o tipo de material a ser utilizado, a distribuição do programa de necessidades a fim de garantir uma boa dinâmica de usos das áreas externa e interna, possibilidades do uso de palco dupla face, entre outras soluções discutidas ao longo do texto.

E por último, o capítulo quatro traz o desenvolvimento do projeto em si. Através de reflexões sobre o conceito e as discussões levantadas nos capítulos anteriores. São feitas também levantamentos e análises referente ao local para entendimento de como a nova ocupação poderia influenciar ou ser influenciada pelo seu entorno imediato. E por fim, o discorrimento sobre o novo programa de necessidades inserido na edificação, indicando o seu estado final, pós intervenções.



Figura 1: vista aérea de Orlandia. Fonte: Renato Rezende Drones, 2021.

CAPÍTULO 01: ORLÂNDIA

Orlandia é um município da região metropolitana de Ribeirão Preto interior do estado de São Paulo. Com uma população de pouco mais de 38 mil pessoas, segundo o censo IBGE de 2022. Recebe o título de “cidade empreendedora” devido à grande concentração de indústrias em seu território.

Este capítulo terá como foco o entendimento de como surge a cidade do nordeste do Estado, entendendo o seu contexto histórico. E para que seja possível entender a sua evolução, analisar como se encontra hoje, dando maior ênfase a região central.

CONTEXTO HISTÓRICO



Figura 2: Localização de Orlandia na região nordeste do Estado de São Paulo. Fonte: Wikipédia.

A cidade surge em um contexto de migração dos mineiros que começam a se deslocar da região de Ouro Preto, com o enfraquecimento das minas de ouro, no início do século XIX. Vindos da cidade de Cruzília, em Minas Gerais, Francisco Antônio Junqueira e sua família, se instalaram na região. Tendo construído a sua sede por volta de 1864, um conjunto que contava com o edifício principal, a casa grande, senzalas e demais dependências de serviços. De nome fazenda Invernada, foi considerada o principal núcleo político, social e de produção de café da região.

Já na década de 90 oitocentista, foi construída a sede da Fazenda Boa Vista, pelo Coronel Orlando Diniz Junqueira, filho de Francisco Junqueira, que a partir disso decide fundar um povoado, em terras antes pertencentes ao município de Divino Espírito Santo de Batatais, junto aos trilhos de trem da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro recebendo o nome de Espírito Santo de Batatais.

O café foi uma das grandes riquezas da região. O período de 1830 a 1930 é chamado de Ciclo do Café, com a necessidade de deslocamento da produção do Rio de Janeiro para Campinas e posteriormente oeste do estado de São Paulo, houve uma demanda de construção de um meio de locomoção para transportar os grãos surgindo assim a estrada de ferro da companhia Mogiana em 1872.

Em 1900 o coronel doa terras a Companhia Mogiana para a construção de uma estação, que viria a beneficiar o desenvolvimento local. Inaugurada em 1901 a Estação Coronel Orlando trouxe as primeiras moradias, e o povoado passou a se chamar Vila Orlando. Em 1910 é

finalizada a construção da igreja Santa Genoveva, com nome em homenagem a falecida esposa do Coronel, recebendo também oficialmente o título de município com o nome de Orlândia, ainda homenageando seu fundador.

Com o desmembramento da Fazenda Boa Vista, partes das terras foram destinadas à formação do Município. O planejamento do traçado foi encomendado ao engenheiro Luiz de Mello Marques. O desenho previa uma malha ortogonal em largas avenidas no sentido Norte-Sul e ruas menores no sentido Leste-Oeste. Partindo da localização da estação ferroviária e acompanhando os trilhos, foram construídas 28 quadras contendo 80 metros por 100 metros, contendo 10 lotes cada. No total foram distribuídos 270 lotes, e uma quadra reservada à Igreja Matriz.

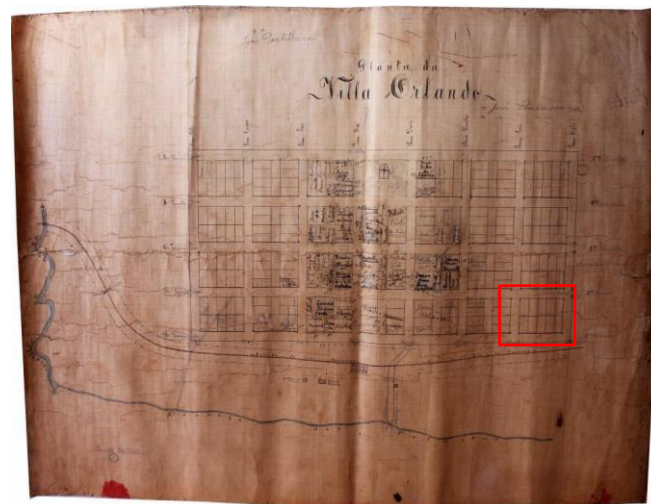


Figura 3: “Planta da Villa Orlando”. A quadra da área de intervenção está representada, destacada em vermelho. Fonte: Paiva, 2017. Intervenção feita pela autora.



Figura 5: Estação Coronel Orlando do Ramal da Cia. Mogiana, em 1908. Fonte: Paiva, 2017 e Prefeitura Municipal, respectivamente.



Figura 4: Biblioteca Municipal. Fonte: Paiva, 2017 e Prefeitura Municipal, respectivamente.

Com o surgimento da demanda do eixo rodoviário, o setor comercial e industrial, em sua grande maioria, acompanhou a mudança de rota, passando a se encontrar distribuídas ao longo das marginais da rodovia Anhanguera. A única instalação industrial que permaneceu no mesmo local e que era abrangida pela linha ferroviária e com um acesso fácil com a rodovia foi a empresa Brejeiro, de 1944. Localizada às margens da Avenida do Café, é produtora óleo de soja, arroz e sementes e é reconhecida internacionalmente desde 2011.

Algumas outras indústrias também se destacam por promover a economia e o fluxo local. A Fabrizio O. R. Junqueira, 1933, é considerada a pioneira da cidade, fechada há mais de

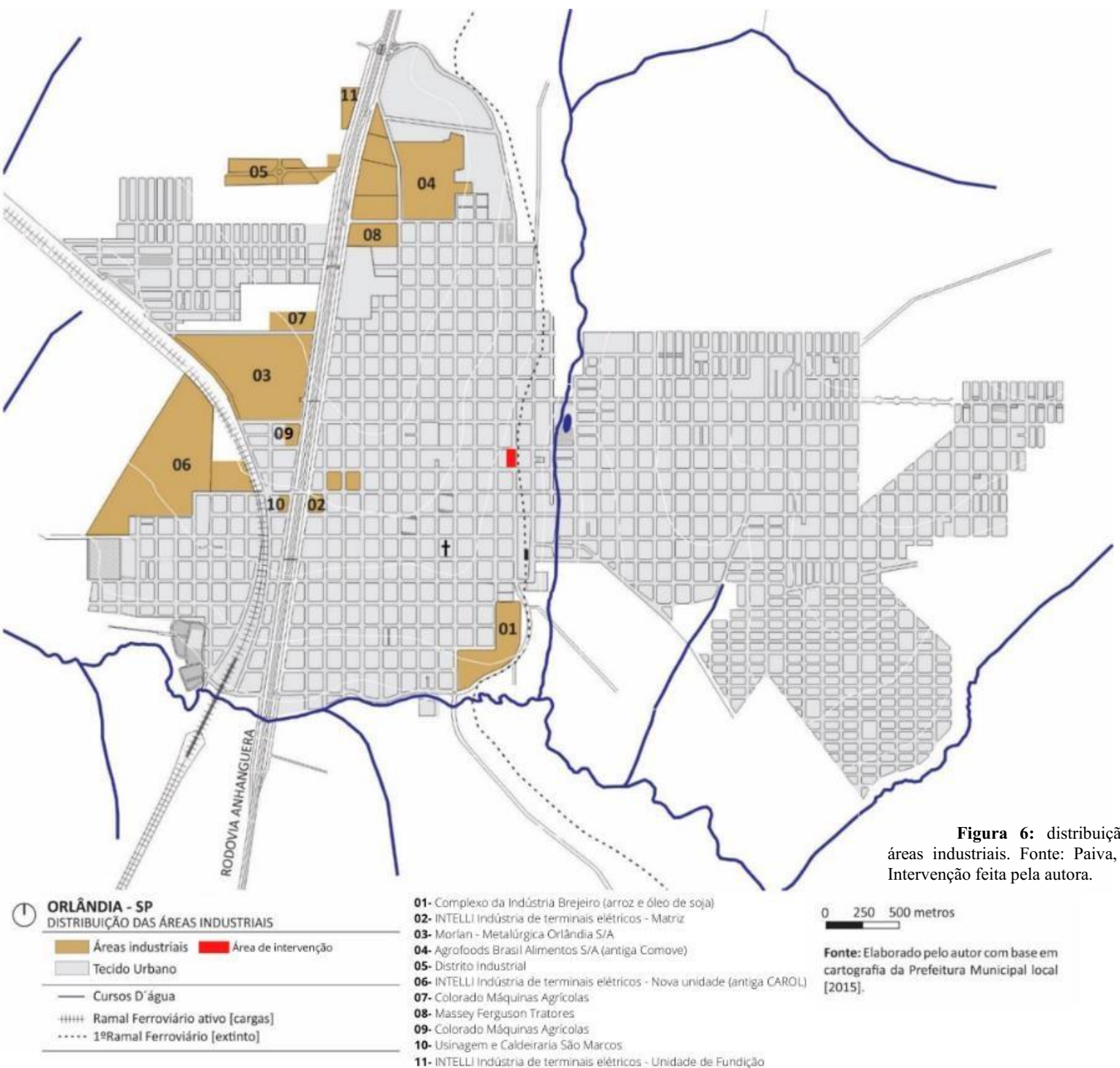


Figura 6: distribuição das áreas industriais. Fonte: Paiva, 2017. Intervenção feita pela autora.

duas décadas, a indústria era fabricante de torrador de café e artefatos de aço e ferro. Já a antiga Companhia Mogiana de Óleos Vegetais – COMOVE, 1950, foi a maior empresa da cidade e geradora de empregos por muitos anos. Com a vinda da companhia para a cidade, logo foi construída a vila operária para abrigar os trabalhadores e a criação de um centro de lazer para eles. As casas preservam as fachadas até os dias atuais. Atualmente o espaço da indústria é sede para a empresa Agrofoods Brasil Alimentos S/A. E por último, temos as empresas Morlan, 1954, e o Grupo INTELLI – Indústria de terminais Elétricos Ltda, 1973, ambas são grandes geradoras de vagas de emprego na cidade, auxiliando na economia da cidade e localizando -se as margens da rodovia BR-050.



Figura 7: Núcleo Urbano de Orlandia entre 1938 / 1940. Nota-se o traçado ortogonal que acompanha a linha ferroviária, em primeiro plano. Na foto, também é possível notar os edifícios da estação (1), do fórum e cadeia (2), da igreja matriz (3), bem como da formação de alguns galpões industriais próximos à ferrovia (4) e os galpões da área de intervenção (5). **Fonte:** Paiva, 2017. Intervenção feita pela autora.

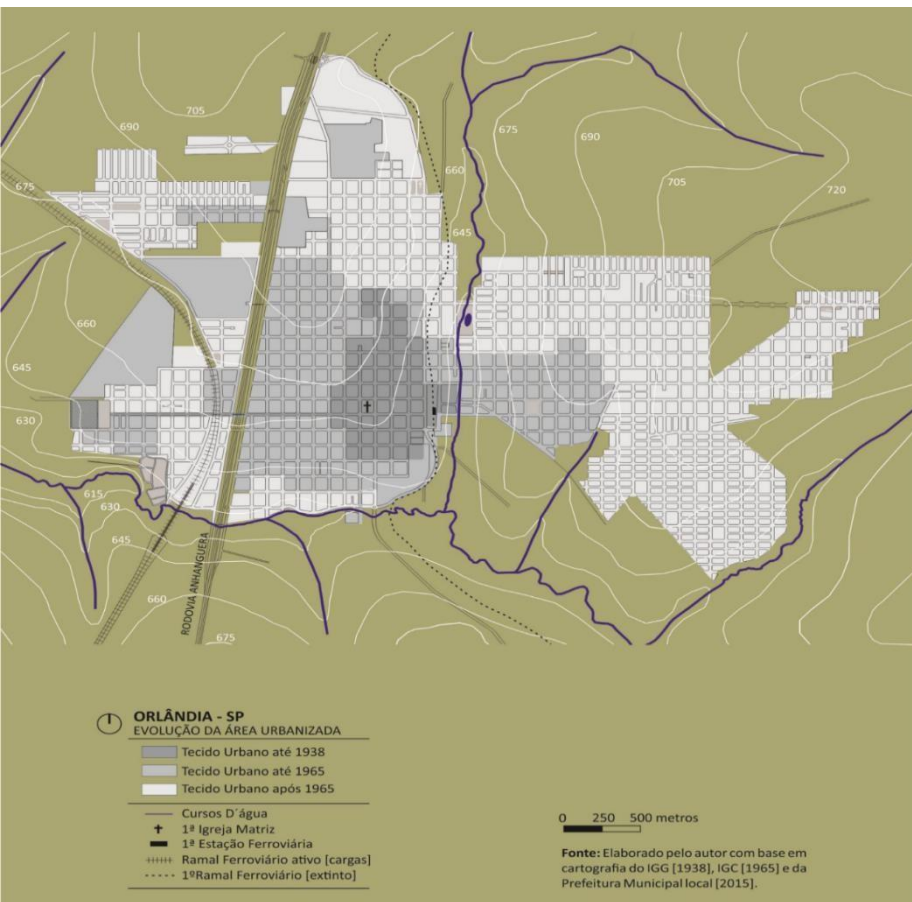


Figura 8: Evolução da área urbanizada. Fonte: Paiva, 2017.

O crescimento da cidade, respeita o planejamento da malha ortogonal inicial, tendo sofrido alterações nos loteamentos mais recentes, como é possível ver na imagem ao lado, os novos bairros próximos ao Córrego dos Palmitos. A cidade tem forte crescimento na região leste com casas dos programas de conjuntos habitacionais como o CDHU e COHAB-RP. Já para a região oeste possui predominância do setor industrial. Houve a realocação da linha férrea. A antiga linha ferroviária da FEPASA deu lugar à Avenida do Café, o Anel Viário, já a nova linha está a oeste próximo ao setor industrial.

Quando ao seu gabarito, a cidade mantém uma paisagem horizontal, tendo poucos edifícios verticais de maior altura. Na imagem abaixo é possível ver como se encontra a cidade na atualidade.

ATUALIDADE



Figura 9: Mapa da cidade de Orlandia em 2024. Fonte: Google Earth

Para entender o contexto em que o objeto a ser estudado está inserido, neste tópico, foi feito o levantamento das características atuais da região central e originária da cidade.

Como mencionado anteriormente, a antiga linha ferroviária Mogiana deu lugar ao anel viário, também intitulado Avenida do Café, em homenagem à antiga rota do café. Sendo historicamente uma avenida de grande importância para a região, abriga edifícios municipais, públicos e de relevância para a população, como a Vigilância Sanitária Municipal, Ministério do trabalho, a Câmara Municipal, o Instituto Oswaldo Ribeiro de Mendonça - que promove a democratização do acesso a arte e a cultura, através do desenvolvimento de crianças e adolescentes. Se destaca a Biblioteca Municipal, abrigada pela antiga edificação da estação ferroviária, como é possível ver na imagem abaixo, o prédio ainda mantém as características da época. O logradouro também abriga a feira livre da cidade, que ocorre sempre aos domingos e

atrai uma grande parte da população da cidade para o evento, que além da venda de produtos alimentícios e artesanatos, conta com apresentações e ações culturais.



Figura 10: Antiga estação ferroviária, atual biblioteca municipal. **Fonte:** Google Earth.

A Avenida do Café, mesmo tendo grande relevância para a população da região, ela acaba tendo um fluxo baixo para moderado em seu dia-a-dia. Com a desconcentração do setor industrial e comercial da área para outras regiões, a avenida passa a ter muitos galpões inutilizados ou subutilizados, que alinhados a problemas de infraestrutura, tornam a ambiência urbana deficiente.



Figura 11: Avenida do Café. **Fonte:** Google Earth

Não só a Avenida do Café sofre transformações com as mudanças da dinâmica da cidade. Sendo uma região central, há a concentração de comércios e serviços de pequeno porte, nas ruas e avenidas adjacentes. Outra rua que acaba por ter destaque, é a Rua Um. Que tem uma grande concentração comercial, em toda a sua extensão, mas com uma característica particular que nota-se ser comum, no centro da cidade, mesmo com mudança de uso os imóveis, em sua maioria, mantém as tipologias arquitetônicas originais, com alguma ou nenhuma modificação. No cruzamento da Rua Um com a Avenida Quatro está localizada a praça Mário Furtado, que abriga a Capela de Santa Genoveva, construída ainda nos princípios da cidade, acompanhada de um coreto e outros equipamentos urbanos, o que torna a praça um dos espaços públicos mais importantes da região central.



Figura 12: Capela Santa Genoveva. **Fonte:** Google imagens

Ainda nesta avenida, está localizado o edifício da Prefeitura Municipal da cidade, localizado no edifício que originalmente servia como teatro municipal, inaugurado em 1931, mantém as características ainda hoje. Frente a segunda praça, que recebe o nome de Coronel Francisco Orlando. Está para assim, como a praça Mário Furtado, possui infra-estrutura e equipamentos urbanos para uso da população e também abriga o edifício do Ministério Público do Estado de São Paulo.



Figura 13: sede Prefeitura Municipal de Orlândia. Fonte: Google Earth.

Um último edifício de destaque na região, a ser mencionado, é o Edifício da Escola Municipal Coronel Francisco Orlando, projetado pelo engenheiro-arquiteto belga José Van Humbeeck e Mauro Álvaro, com auxílio de outros arquitetos. Inaugurado em 1914, teve seu tombamento realizado em 2002 pelo Conselho do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico, e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT). Hoje ainda tem funcionado como instituição de ensino pelo município, oferecendo aulas para o ensino fundamental II.

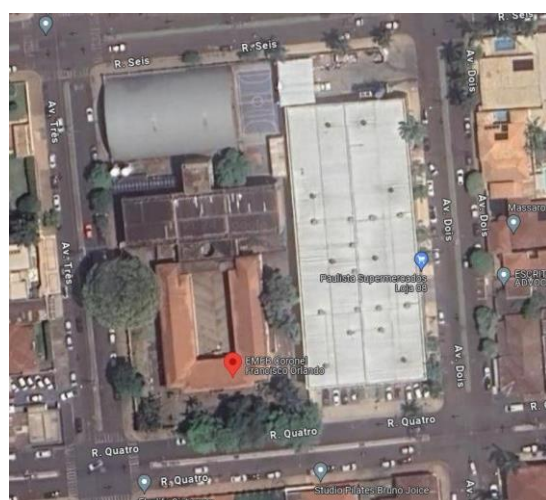


Figura 15: vista superior do antigo edifício do Grupo Escolar de Orlândia. Fonte: Google Maps.



Figura 14: vista superior do antigo edifício do Grupo Escolar de Orlândia. Fonte: Google Maps.

É possível concluir através destas considerações que, a região envolta ao objeto de estudo, também região central da cidade, sofreu grandes transformações quanto a sua distribuição setorial, de acordo com as adaptações que foram sendo realizadas visto o seu crescimento. A paisagem, de forma geral, cria uma mistura de estilos arquitetônicos, uma vez que edifícios do início do século XX, se mesclam com construções novas e outras de algumas décadas passadas.

Quando a ambiência urbana, é possível constatar que as ruas e avenidas, no geral, possuem pouca infraestrutura que permita uma boa caminhabilidade. Ruas estreitas com somente uma faixa de rolamento, com calçadas estreitas e ou em estado de má conservação. Arborização pouco densa e equipamentos públicos somente um pontos como praças.

Esse conjunto de características, tornam o centro uma região de passagem, tendo uma boa movimentação durante o horário comercial, mas que não se sustenta noturnamente. Gehl (2013) coloca que "cidades convidativas devem ter um espaço público cuidadosamente projetado para sustentar os processos que reforçam a vida urbana". Também afirma que, "uma boa cidade pode ser reconhecida pela quantidade de pessoas que não estão andando". A partir disso entende-se a necessidade de se pensar o espaço de forma a garantir a qualidade de vida da população local e a população que transita no espaço para consumo das atividades e serviços oferecidos na região.

"Quando os urbanistas ambicionam mais do que simplesmente garantir que as pessoas caminhem e pedalem nas cidades, o foco se amplia de simplesmente proporcionar espaço suficiente para circulação, para o desafio, muito mais importante, de possibilitar que as pessoas tenham contato direto coma sociedade em torno delas. Por sua vez, isso significa que o espaço público deve se vivo, utilizado por muitos e diferentes grupos de pessoas." (GEHL, 2013)



Figura 16: Sesc Pompeia. **Fonte:** www.sescsp.org.br

CAPÍTULO 02: ABORDAGENS CONCEITUAIS E TEÓRICAS

A área de intervenção do presente trabalho, é um conjunto de armazéns localizado às margens da Avenida do Café. As edificações em seu uso original, serviam para suprir a demanda de carga e descarga de mercadorias e pessoas ao longo da antiga linha ferroviária da FEPASA (Ferrovia Paulista S/A). Após a transposição dos trilhos para a região oeste da cidade, os armazéns perdem o uso, e passam a ser ressignificados.

Entendendo a importância de olhar-se para as edificações antigas com cuidado, buscando respeitar sua história, neste Capítulo, é feita a reflexão sobre as transformações de uso dos patrimônios industriais das cidades, em particular, Orlândia. Trazendo através de referenciais teóricos quais abordagens conceituais guiaram a concepção do projeto.

Para iniciar a reflexão, primeiro é necessário entender os termos, entende-se patrimônio industrial como, segundo dos *princípios de Dublin*:

“sítios, estrutura, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo, das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas.” (ICOMOS; TICCIH, 2011)

O patrimônio industrial passou a ser considerado um bem cultural a partir de 1950, na Inglaterra, quando importantes construções foram demolidas. Para os patrimônios não tombados, foram definidas três espécies de intervenções: a renovação urbana, a requalificação e a revitalização. Para a requalificação, o intuito é promover uma melhoria urbana capaz de atribuir nova qualidade de vida à população daquele ambiente. Implica a recuperação dos equipamentos e da infraestrutura existente, bem como a valorização do espaço público, por meio da dinamização social e econômica (MOURA, et. al., 2006).

A cidade de Orlândia foi construída às margens da linha ferroviária, e suas primeiras edificações surgiram para atender a Estação de trem, recém inaugurada. Com o crescimento da cidade e também das demandas ferroviárias, começam a surgir edificações industriais e galpões que serviam como depósito e ou carga e descarga das mercadorias. A Avenida do Café ainda guarda maiores marcas desse período, através da preservação de alguns desses edifícios, como a mencionada biblioteca municipal que ocupa o espaço da antiga estação. A ressignificação do espaço exemplifica como é possível, respeitar a história daquele edifício e ao mesmo ter um uso correspondente às necessidades contemporâneas.

A área de estudo, localizada na mesma avenida, originalmente servia como infraestrutura de transporte para suprir a demanda de carga e descarga de mercadorias e pessoas ao longo da antiga linha ferroviária da FEPASA (Ferrovia Paulista S/A). O conjunto conta com cinco

galpões e um edifício administrativo. O espaço hoje possui subutilização. O intuito do projeto é, através da resignificação do espaço, trazer para a população maior acesso à cultura e sociabilidade, de forma a incentivar os moradores a conhecer a própria história. Reconhecendo a importância de tornar as cidades mais vivas, e com mais urbanidade. Ou seja, buscar maior urbanidade e fomento a cultura, através da revitalização de um espaço de extrema importância para a comunidade em que está inserido.

Para que o projeto atinja o seu objetivo de forma sustentável, é importante seguir alguns pontos, como é colocada pelos *princípios de Dublin* ICOMOS; TICCIH, 2011), no tópico:

10. O uso original ou sua adequação é o modo mais frequente e geralmente mais sustentável de assegurar a conservação de estruturas e sítios de patrimônio industrial. Os novos usos devem respeitar os materiais significativos, componentes e padrões de circulação e atividade. É necessário um conhecimento especializado para assegurar que o significado patrimonial seja considerado e respeitado na gestão do uso sustentável de estruturas e sítios de patrimônio industrial. As normas de construção, exigências de segurança, normas ambientais ou industriais e outras regulamentações devem ser adequadamente implementadas nas intervenções físicas, levando em consideração as dimensões patrimoniais.

A Carta de Nizhny Tagil (2003), segue o mesmo princípio sobre o que é o patrimônio industrial: possui um testemunho histórico tanto pela tipologia arquitetônica tecnológica de materiais e solução quanto valor social de registro de vidas.

Segundo Lynch (1999) existem cinco elementos que estruturam a imagem da cidade: os caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos. A percepção desses pontos se dá com o tempo conforme conhecemos a cidade, os elementos podem ser reaplicados e variam conforme seu entorno, as memórias e significados. Dentro desses conceitos, os pontos que serão trabalhados dentro do projeto serão o marco e o ponto nodal.

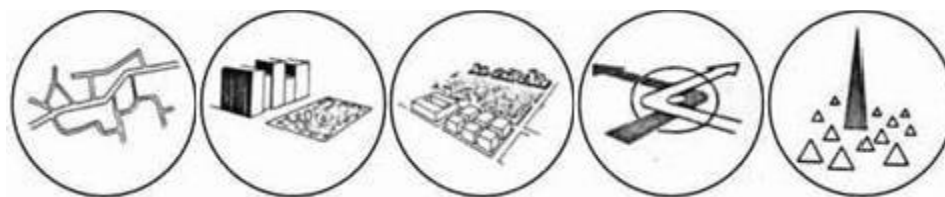


Figura 17: elementos estruturantes da cidade de Kevin Lynch. Disponível em: <<https://urbanidades.arq.br/2008/03/14/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>>. Acesso em: janeiro de 2023

O edifício acaba por se caracterizar como um elemento estrutural de marco tanto pela sua localização, que ocupa aproximadamente metade da quadra em que está inserido, quanto por questões de linguagem arquitetônica, que contrasta com o entorno em que está inserido. Como ponto nodal será dado pelas atividades do novo uso que serão implementadas permitindo o ir e vir e servirá como ponto de referência no contexto urbano. Tendo caráter de valor histórico e econômico, e agora através da sua ressignificação alcançar também valores cotidianos, culturais, sociais e estéticos.

Sobre a preservação do espaço, é possível elencar através da Carta de Veneza¹ (1964), conforme o:

Artigo 5.º A conservação dos monumentos é sempre favorecida pela sua afetação a uma função útil à sociedade. Tal afetação é desejável, mas não pode, nem deve alterar a disposição e a decoração dos edifícios. É dentro destes limites que se devem conceber, e que se podem autorizar, as adaptações exigidas pela evolução dos usos e dos costumes. (Carta de Veneza, 1964)

Ou seja, a conservação do espaço e o novo uso estarão interligados, a intervenção no local deverá ser utilitária para que a comunidade possa usufruir do espaço de forma íntegra, sem que as edificações sejam descaracterizadas.

¹ Segundo o IPHAN, Carta de Veneza é a Carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios, que trata sobre a preservação das obras com valores históricos que possam ser vistas por gerações futuras

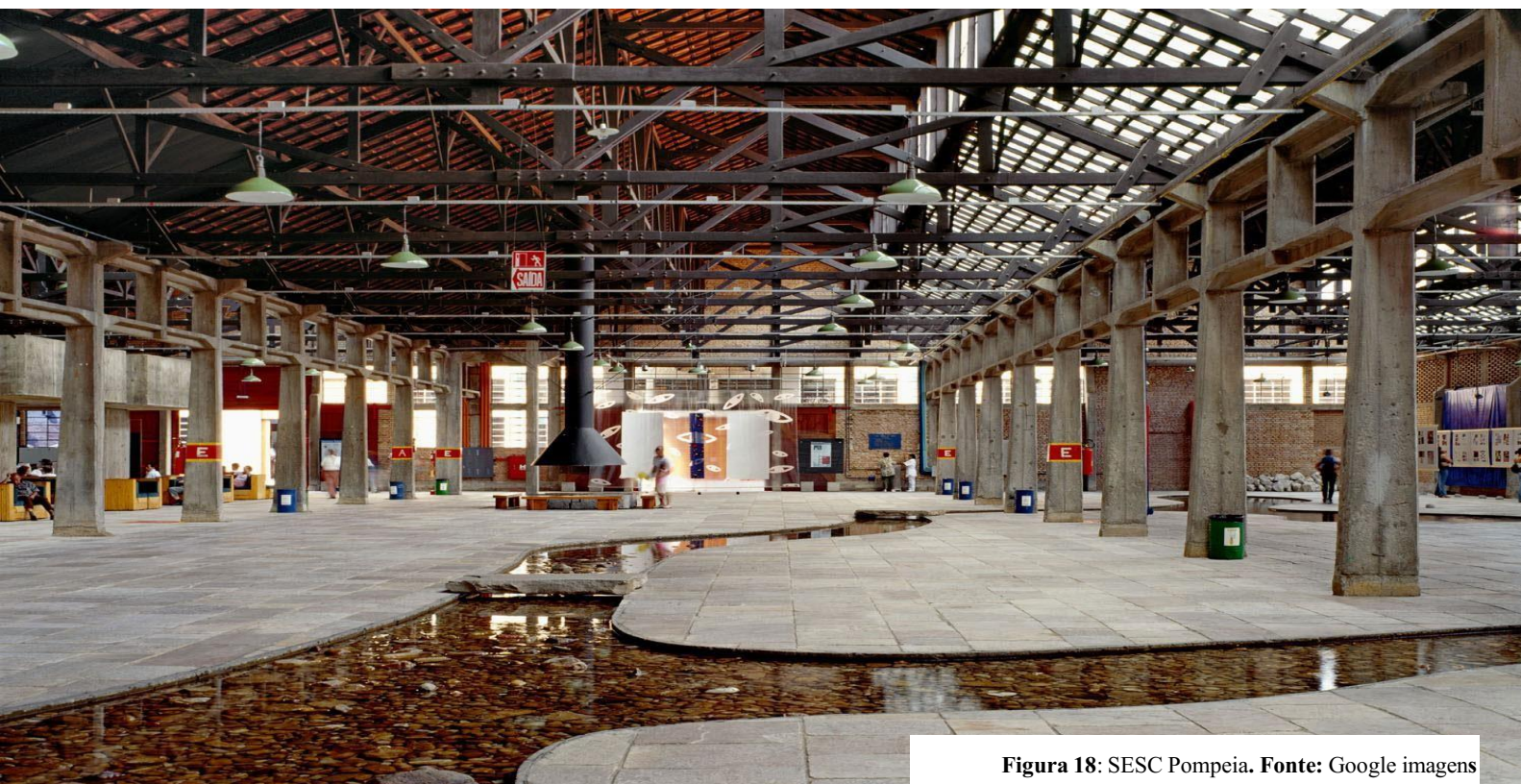


Figura 18: SESC Pompeia. Fonte: Google imagens

CAPÍTULO 03: ESTUDOS DE CASO

Para fins de entendimento e referência, foi realizado o estudo de caso de duas edificações de extrema relevância para o contexto em que estão inseridas. E que seguindo o conceito de ressignificação da arquitetura industrial, são grandes norteadores na execução do projeto. Sendo o primeiro, o Sesc Pompéia - projeto de Lina Bo Bardi inaugurado em 1982 na cidade de São Paulo -, e o teatro Erotides de Campos – Engenho Central – projetado pelo escritório Brasil Arquitetura, na cidade de Piracicaba, interior de São Paulo. Os seguintes projetos contribuíram para que pudesse ter referências na proposta de execução da rua interna, manutenção da linguagem arquitetônica dos galpões, o tipo de material a ser utilizado, a distribuição do programa de necessidades a fim de garantir uma boa dinâmica de usos das áreas externa e interna, possibilidades do uso de palco dupla face, entre outras soluções discutidas no texto.

SESC POMPEIA – SP

O bairro Pompéia surge no final do século XIX, com o desmembramento da região conhecida como Chácara Bananal, seguido pelo processo de urbanização e chegada da industrialização. Ficava em um ponto estratégico devido à proximidade da linha de ferro Santos – Jundiaí e às margens do Rio Tietê permitindo a chegada de grandes massas de trabalhadores imigrantes e migrantes.

Em 1911, a Companhia Urbana Predial comprou nessa região um terreno que mais tarde foi vendido para a empresa alemã de tambores de óleo, Mauser & Cia Ltda., construir em 1938 sua fábrica. Durante a Segunda Guerra Mundial, a família retorna para a Europa e a fábrica é embargada e leiloada e, em 1945 a Indústria Brasileira de Embalagens (Ibesa) adquire o edifício e o destina para montagem de geladeiras da marca Gelomatic, extinta.

Na década de 70, o Sesc adquiriu a antiga fábrica e a convite de Renato Requiça e Gláucia Amaral, diretores do Sesc na época, chamaram a arquiteta, ítalo-brasileira Lina Bo Bardi, para projetar o novo ambiente a fim de abrigar o programa pré-estabelecido do Sesc que era um Centro Cultural e Desportivo. A primeira inauguração de 1982 contou com a reforma e requalificação dos antigos galpões da fábrica e em 1986, na segunda inauguração, foi apresentado dois volumes prismáticos retangulares que são destinados às áreas esportivas e de serviços e uma torre cilíndrica (caixa d'água) brutalistas de concreto aparente.

O SESC Pompeia teve seu tombamento realizado em 2009 Pelo CONPRESP – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo, e que considerou importante a permanência de tipologias arquitetônicas e estruturais do SESC e de algumas outras construções para representar toda a evolução urbana e preservar a identidade da paisagem urbana paulista que compõe a formação histórica da Lapa



Figura 19. Lina Bo Bardi. Fonte: Google imagens

| FICHA TÉCNICA | |
|----------------|--------------------------------|
| Responsável: | Lina Bo Bardi |
| Colaboradores: | André Vainer Marcelo Ferraz |
| Endereço: | Barra funda, São Paulo – SP |
| A. terreno: | 16573,00m ² |
| A. construída: | 27288,00m ² |
| Projeto: | 1977 a 1986 |
| Inauguração | 1982 e 1986 |
| Materialidade | Concreto |

características de um bairro fabril. Já em 2015 houve o tombamento pelo IPHAN, devida a sua importância enquanto uma referência na arquitetura brasileira.



Figura 21: trabalhadores da antiga fábrica de tambores. Disponível em: <<https://www.saopauloinfoco.com.br/sesc-pompeia-lina-bo-bardi/>>. Acesso em: dez de 2022



Figura 20: Fábrica da IBESA – Indústria Nacional de Embalagens que instala a fábrica de carcaças de geladeiras à querosene Gelomatic onde, hoje, está o Sesc Pompeia. Disponível em: <<https://www.saopauloinfoco.com.br/sesc-pompeia-lina-bo-bardi/>>. Acesso em: dez de



Figura 22: Fábrica, onde hoje funciona o Sesc Pompéia, abandonada em 1972. Disponível em: <<https://www.saopauloinfoco.com.br/sesc-pompeia-lina-bo-bardi/>>. Acesso em: dez de 2022.

O terreno está situado em um entorno diversificado quanto aos usos de comércio, serviço e institucional, e conta com uma futura estação de metrô SESC Pompéia, bem posicionado, para atender essa demanda de usos como: o Shopping Bourbon e o Shopping West Plaza, o Estádio Palestra Itália (Allianz Parque), a unidade UNIP Pompeia e o próprio SESC.



Figura 23: implantação SESC Pompeia. Fonte: **Google Earth**. Intervenções feita pela autora.



Figura 24: relação do SESC Pompeia no terreno. Disponível em: <<https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. Acesso em: dezembro de 2022.

“Entrando pela primeira vez na então abandonada Fábrica de Tambores da Pompéia, em 76, o que me despertou curiosidade, em vista de uma eventual recuperação para transformar o local num centro de lazer, foram aqueles galpões distribuídos racionalmente conforme os projetos ingleses do começo da industrialização europeia, nos meados do século XIX. Todavia, o que me encantou foi a elegante e precursora estrutura de concreto. Lembrando cordialmente o pioneiro Henebique, pensei logo no dever de conservar a obra. Foi assim o primeiro encontro com aquela arquitetura que me causou tantas histórias, sendo consequência natural ter sido um trabalho apaixonante. Na segunda vez que lá estive, um sábado, o ambiente era outro: não mais a elegante e solitária estrutura Henebiqueana, mas um público alegre de crianças, mães, pais, anciãos passava de um pavilhão a outro. Crianças corriam jovens jogavam futebol debaixo da chuva que caía dos telhados rachados, rindo com os chutes da bola na água. As mães preparavam churrasquinhos e sanduíches na entrada da Rua Clélia; um teatrinho de bonecos funcionava perto da mesma, cheio de crianças. Pensei: isto tudo deve continuar assim, com toda esta alegria. Voltei muitas vezes, aos sábados e domingos, até fixar claramente aquelas alegres cenas populares.” (OLIVEIRA, 2006a, p. 203).

O conceito é definido a partir das visitas da Lina Bo Bardi no espaço, a relação entre programa e projeto. Através desse contato, a arquiteta se depara com vários pontos norteadores

para o projeto: os galpões com a estrutura de concreto armado hennébiqueanna, talvez a única no Brasil, e o uso que a comunidade já dava para o local.

Para executar o programa, Lina Bo Bardi partiu da ideia de requalificar a antiga fábrica. O complexo passou por um processo da retirada de rebocos e a aplicação de jatos de areia nas paredes, segundo Ferraz “um processo de desnudamento dos edifícios segundo a la Matta Clarck”.

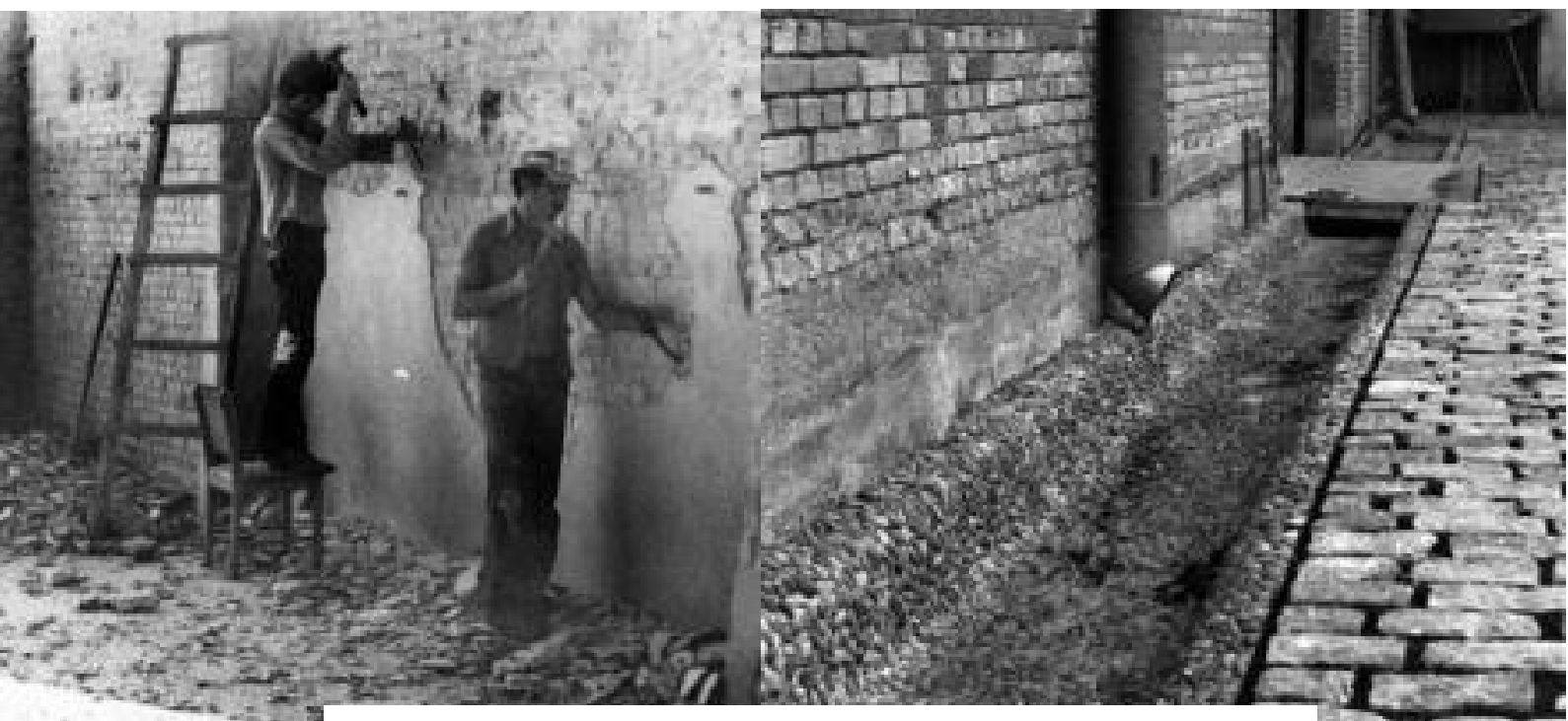


Figura 25 : à esquerda, retirada do reboco das paredes originais do galpão de atividades gerais e à direita, calha de concreto e alvenaria revestida com seixos rolados. Disponível em: < <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/08.093/1897>>. Acesso em dezembro de 2022

Outro partido do projeto foi fazer um espaço democrático, inclusivo e acessível.

A “rua principal” que antes era de uso dos caminhões na fábrica foi transformada em uma via para os pedestres, permitindo que os direcionem para as atividades no complexo. O grande fluxo interno e o uso trazem vitalidade para o projeto. A permeabilidade, a rua interna, os espaços coletivos, atividades ao ar livre e a tipologia característica do bairro presente dentro do complexo, formam a cidade da liberdade.



Figura 26: rua interna do SESC Pompeia. **Fonte:** Pinterest

O programa do SESC Pompeia conta com: área de convivência, biblioteca, bicicletário com 30 vagas, central de atendimento, espaço de brincar, tecnologias e artes, espaço para eventos, galpão multiuso, loja, pavilhão de exposições, piscina, salas multiuso, quadras poliesportivas, consultórios odontológicos, oficinas culturais, restaurante e bar, vestiários e um teatro com capacidade para 782 pessoas, sendo 8 lugares destinados a PCD.

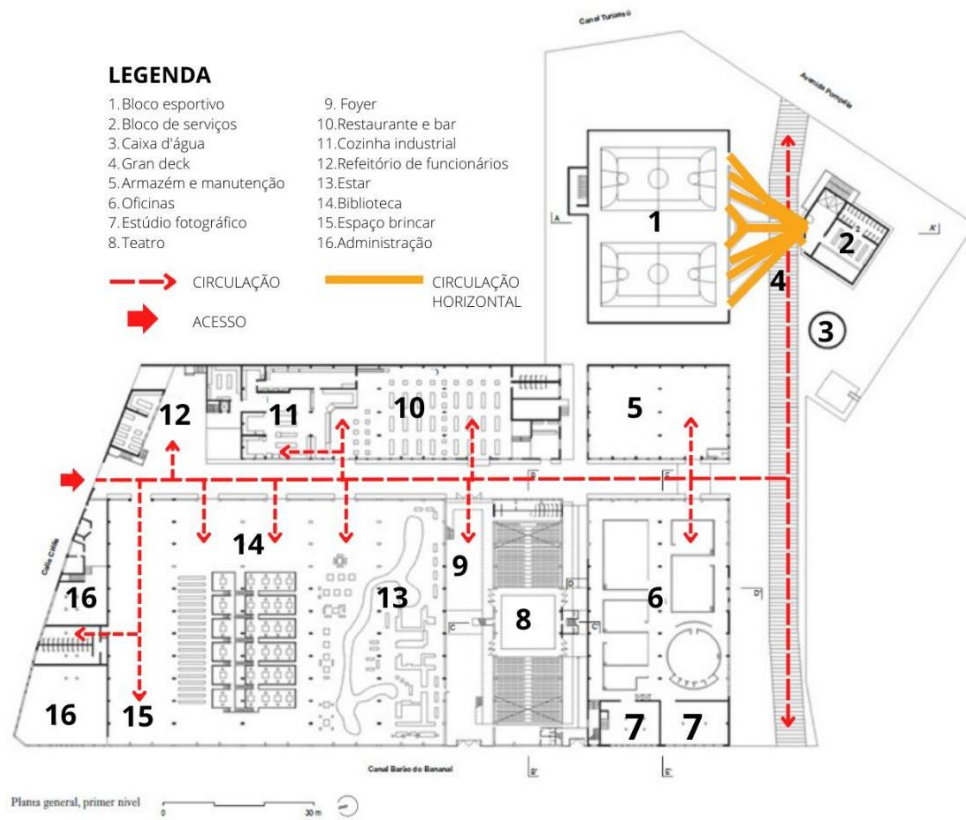


Figura 27: planta baixa e circulação. Fonte: autora.



Figura 28: programas do SESC Pompeia. Disponível em: <<https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. Acesso em: dezembro de 2022.

Cada espaço do SESC Pompeia parte de diversas referências. Começamos pela relação do novo e antigo no projeto, que ao manter a história da fábrica requalificando os galpões e implantando o programa, conseguiu fazer um marco importante na arquitetura e abrir novos conceitos para o espaço.

Temos a rua como eixo norteador que prioriza o pedestre e prolonga o espaço da cidade. Os blocos brutalistas destinados ao programa de esporte e de serviços, que são interligados por passarelas de concreto protendido que abraçam os edifícios, cada com sua abertura que formam um belo desenho de sobreposição olhando de cima pra baixo ou vice-versa.

Tanto a solução “aérea” das passarelas quanto o gran deck surgiram devido a área “non aedificandi” do percurso do córrego canalizado da Água da Pedra.



Figura 29: à esquerda, passarelas dos blocos de concreto e à direita, blocos de concreto. Disponíveis em: < <https://www.archdaily.cl/cl/02-90181/classicos-de-arquitectura-sesc-pompeia-lina-bo-bardi>> e < https://www.archdaily.com.br/br/01-153205/classicos-da-arquitetura-sesc-pompeia-slash-lina-bo-bardi?ad_medium=gallery>. Acesso em: dezembro de 2022.

As aberturas do bloco esportivo partiram de dois conceitos: os irregulares são como as aberturas das cavernas por terem sido o primeiro abrigo do homem, que possibilitam o ver a cidade de forma diferente de uma janela convencional e, as aberturas livres para a entrada de luz e água, a justificativa era para que sentissem como se estivessem jogando à céu aberto. A altura dos vãos das quadras teve o mesmo partido: são menores que as permitidas nas práticas desportivas para que fosse voltado para o lazer. Cada quadra é pintada com cores que representam cada uma das 4 estações.



Figura 32: desenho das quadras representando as cores das estações. Disponível em: < <https://pt.slideshare.net/AdmFranoisUrban/sesc-pompeia-lina-bo-bardi-estudo-de-caso>>. Acesso em: dezembro de 2022.

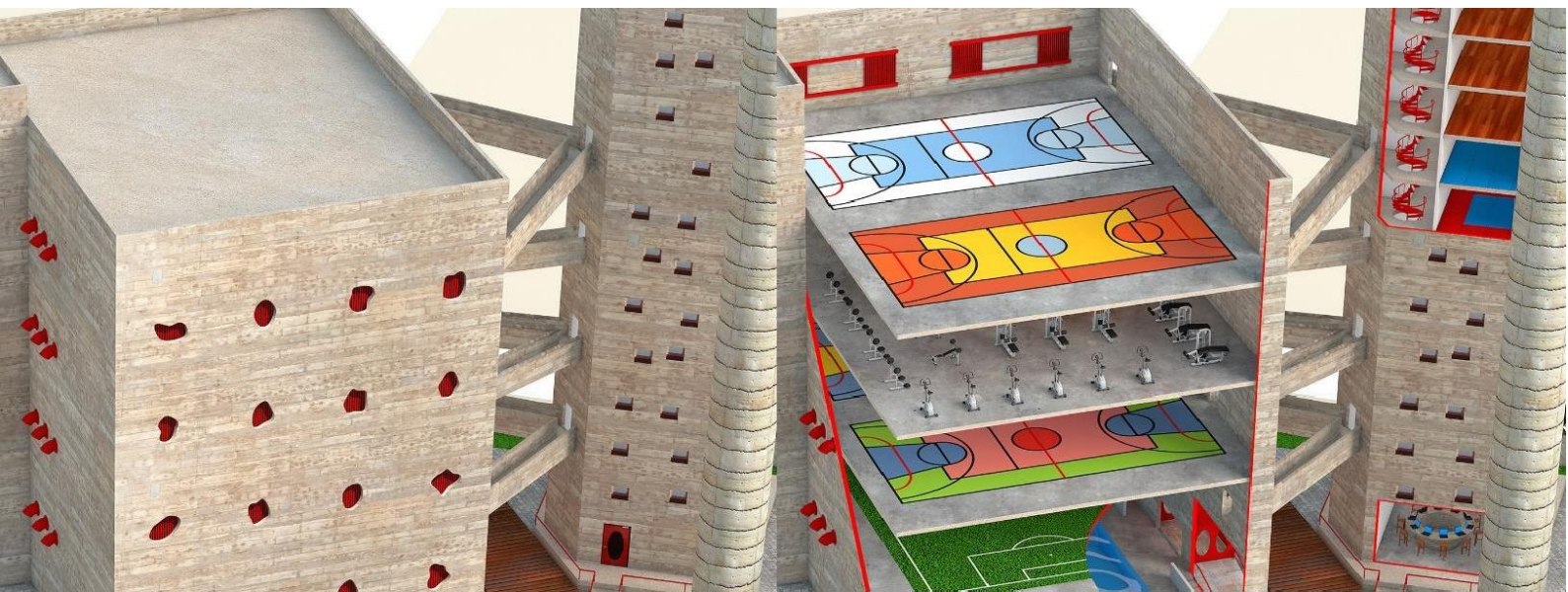


Figura 31: aberturas dos blocos de concreto. Disponível em: < <https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. Acesso em: dezembro de 2022.

Figura 30: interno dos blocos de concreto. Disponível em: < <https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. Acesso em: dezembro de 2022.



Figura 34: abertura do bloco esportivo.
Fonte: Sesc Pompeia



Figura 33: Luís Barragán, cidade do México. Fonte: Pinterest

Ainda nos blocos de concreto, a textura utilizada no cilindro da caixa d'água foi uma homenagem que Lina Bo Bardi fez ao arquiteto mexicano Luís Barragán e as Torres Satélite da cidade do México.

Na área de convivência, que abriga exposições, biblioteca, espaços de leitura e de brincar e o ócio, foi disposto os mobiliários desenhados pela própria arquiteta, uma lareira e um riacho sinuoso e seixos que é uma referência ao Rio São Francisco.



Figura 36: área de convivência.
Fonte: Sesc Pompeia

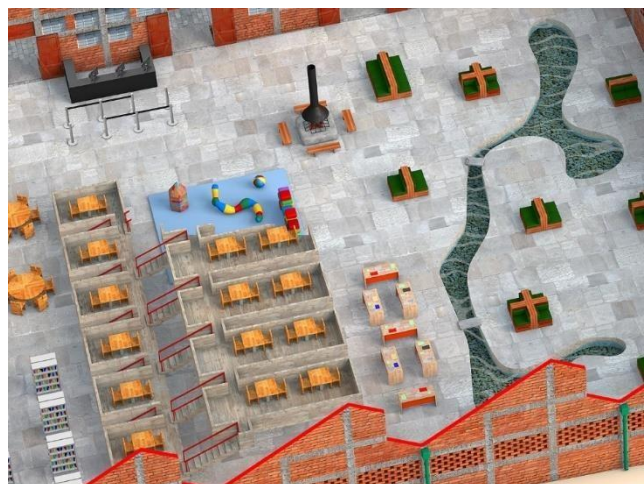


Figura 35: modelo 3D da área de convivência.
Disponível em: Pinterest e <
<https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>.
Acesso em: dezembro de 2022.

No Galpão de Oficinas Lina Bo Bardi faz uma homenagem para o arquiteto holandês Aldo van Eyck, com blocos de concreto aparente em meias paredes. Ela traz referência do projeto do pavilhão de escultura na Holanda. Além desse motivo, as meias paredes são justificadas por permitirem um espaço mais “recluso” e ao mesmo tempo integrado com o restante por não fazer grandes segregações.

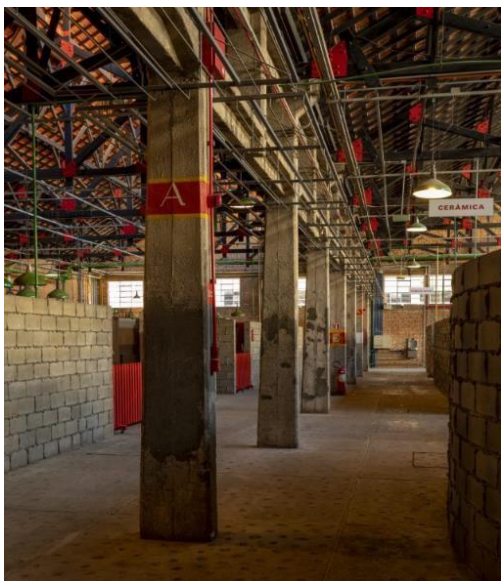


Figura 38: Galpão de Oficinas. Disponível em: sescsp.gov.br e <<https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. Acesso em: dezembro de 2022.



Figura 37: 3D Galpão de Oficinas. Disponível em: sescsp.gov.br e <<https://www.behance.net/gallery/40359473/Sesc-Pompeia>>. Acesso em: dezembro de 2022.

TEATRO EROTÍDES DE CAMPOS – ENGENHO CENTRAL, PIRACIBABA – SP

Durante o período Imperial surge os engenhos centrais, a fim de substituir a mão de obra escrava pela assalariada, além da modernização da produção açucareira que era um dos incentivos da política da época. Localizado à margem direita do rio Piracicaba, o Engenho Central de Piracicaba é fundado em 19 de janeiro de 1881 por Estevão Ribeiro de Souza Rezende, o Barão de Rezende. Em novembro do mesmo ano, chegam os maquinários importados da indústria francesa e no ano seguinte, em 1882, iniciou-se a produção no Engenho Central.

De modo geral, a iniciativa dos engenhos teve o mesmo problema perante o mercado e a economia brasileira, devido as inúmeras dificuldades por não encontrar mão-de-obra especializada e capacitada para manutenção e trabalho do maquinário, além da falta de obra-prima que atrapalhou o nível de produção e, em abril de 1887, o Engenho Central entra em concordata.

No intuito de salvar seu negócio, o Barão de Rezende tenta reativar o Engenho Central de Piracicaba com o nome de Companhia Niágara Paulista, porém em 1889, foi vendido para a Societè de Sucrèrie Brèsilienne (SSB) incorporando a outras seis usinas do grupo no Estado de São Paulo e passa a ser a mais importante do país devido sua alta produção. Desde 1903, o Engenho Central é abastecido pelos trilhos ferroviários da Cia. Sorocabana e Ytuana, as quais transportavam o açúcar e o álcool, além de uma linha interna do próprio Engenho.

Podemos citar dois grandes acontecimentos históricos que favoreceram o aumento de produção do açúcar e plantio da cana de açúcar no lugar no cultivo do café, que era uma das principais riquezas na época no Estado de São Paulo: a Primeira Guerra Mundial (1914-1919)

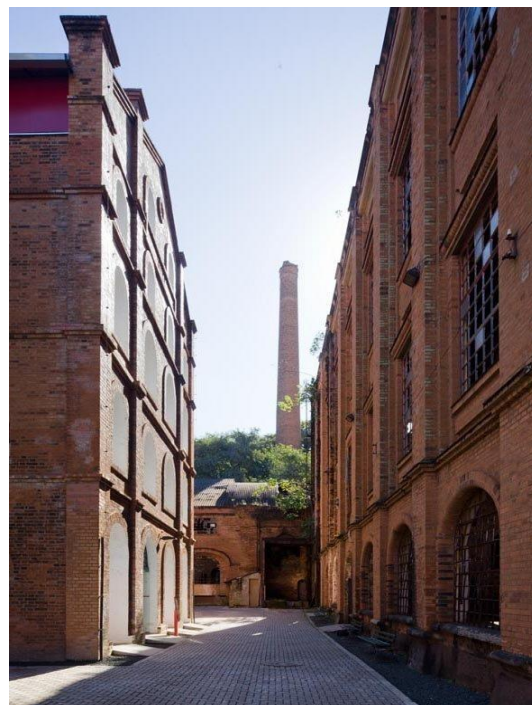


Figura 39: fachada do teatro e à direita, Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitectura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022

| FICHA TÉCNICA | |
|--------------------|-------------------------------------|
| Responsável: | Brasil Arquitetura |
| Endereço: | Teatro do Engenho Piracicaba Brasil |
| A. de intervenção: | 2,850 m ² |
| Projeto: | 2009 a 2012 |
| Materialidade | Tijolo |
| Tipo de projeto | Cultural |

em que o mercado internacional de açúcar cresceu, favorecendo o aumento da produção. Outro acontecimento foi a crise econômica da cultura do café, devido à quebra da Bolsa de Valores de Nova York em 1929. Devido a esse crescimento foi criado o Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA) que estimulava a produção do álcool. Em novembro de 1970, O Engenho Central foi vendido para as Usinas Brasileiras de Açúcar S/A – Ubasa, que mantiveram seu funcionamento até 1974, quando foram desativados definitivamente os trabalhos no local.

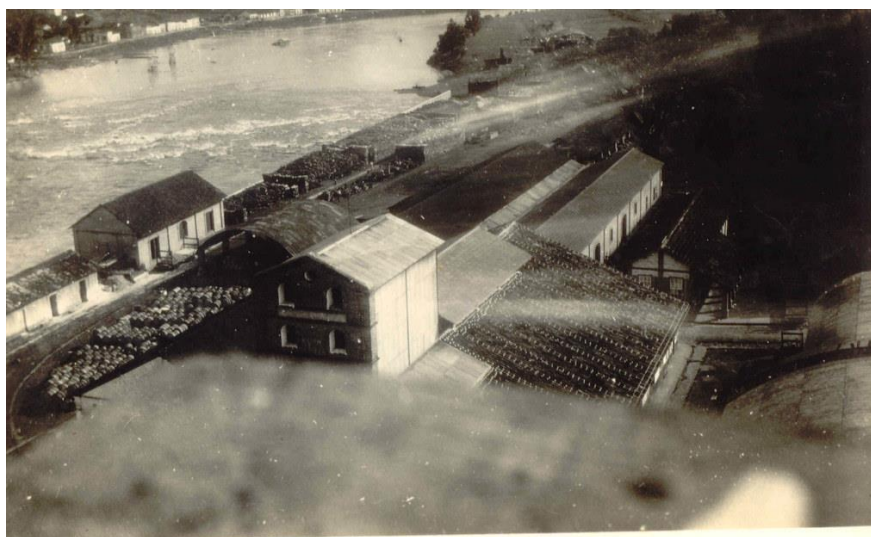


Figura 40: Foto antiga do Engenho Central. Disponível em: < <https://dajanela.com.br/locations/engenho-central/>>. Acesso em: dezembro de 2022.

Foi elaborado em 2002, um plano diretor para toda a área do Engenho Central de Piracicaba, a proposta inicial para o espaço seria a de cinemas e restaurantes. A obra aconteceu de 2009 a 2012. Antes da intervenção, o teatro Erotides de Campos era conhecido como “Armazém 6”, sendo um dos mais antigos galpões, de tamanho mediano, dividida em três partes longitudinais correspondentes à cobertura, sendo a parte central com maior altura de quatro pés-direitos e as laterais menores, com altura de dois pés-direitos.

O projeto tem partido do interior, foyer e teatro, para o exterior no qual se transforma em espaços vazios para abrigar salas de ensaio, bar e restaurante, halls e salas de ensaio. Com um pé direito alto e estreito, a solução foi de fazer as aberturas nessas laterais para que ele não fosse tão comprido e por onde ocorre a circulação do público. A entrada conta com o foyer e a totalidade do pé direito do armazém, com todo o telhado revestido de tapeçarias acústicas, além da parede de concreto que delimita esse espaço e é acesso para a plateia. O palco “dupla face” se abre através de uma cortina, dando vista para a praça central que abrange todo o conjunto e que serve como uma expansão para as apresentações, além de permitir dar suporte para as festas

ao ar livre tornando-o um espaço multiuso contemporâneo. Com isso, a entrada é feita pela parte de trás do galpão para que houvesse essa interação das paredes do palco com a praça. O teatro conta com capacidade em seu interior para 422 pessoas, sendo acessível para os portadores de necessidades especiais.



Figura 42: implantação do complexo do Engenho Central de Piracicaba. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/gesicatarnoski/o-teatro-ertides-de-campos-e-a-carta-de-veneza-1964>>. Acesso em: dezembro de 2022. Intervenção feita pela autora

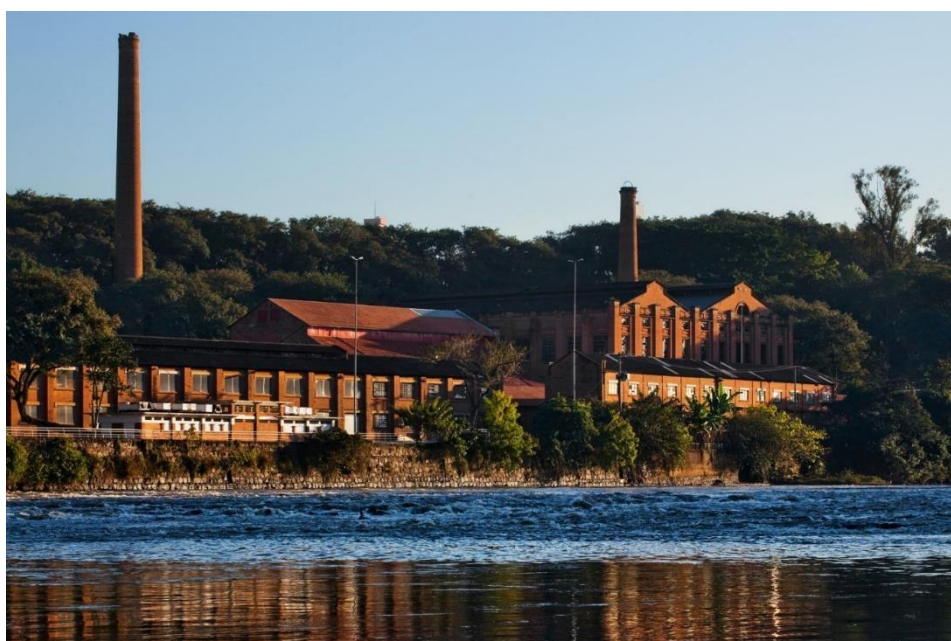


Figura 41: complexo do Engenho Central às margens do rio Piracicaba. Foto: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitectura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022.

As novas estruturas e paredes de concreto servem para delimitar os espaços das salas e para abrigar a plateia no andar superior.

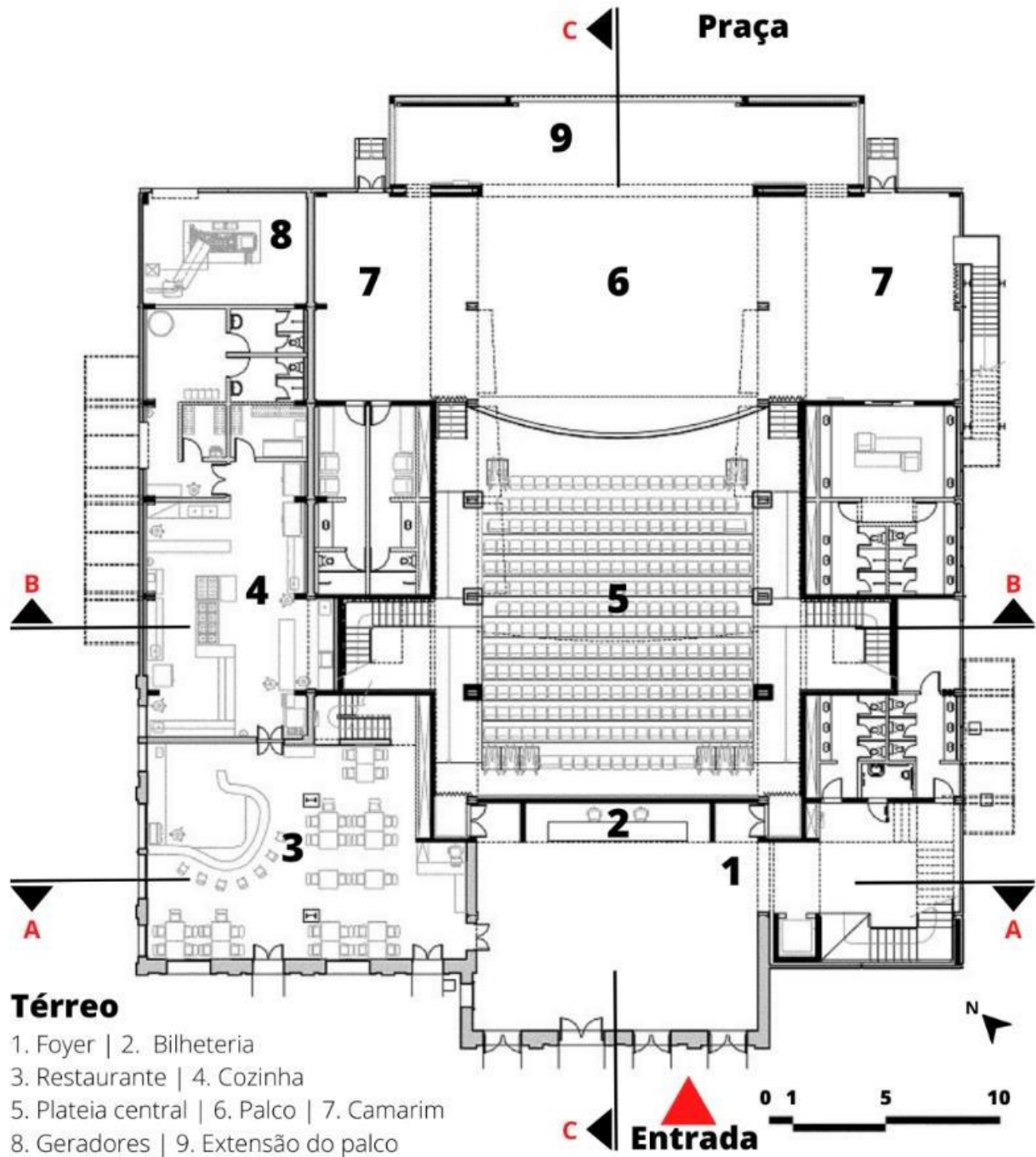


Figura 43: planta baixa térreo do Teatro Erotides de Campos.
Disponível em: revista Projeto Design nº 390. Intervenções feita pela autora.

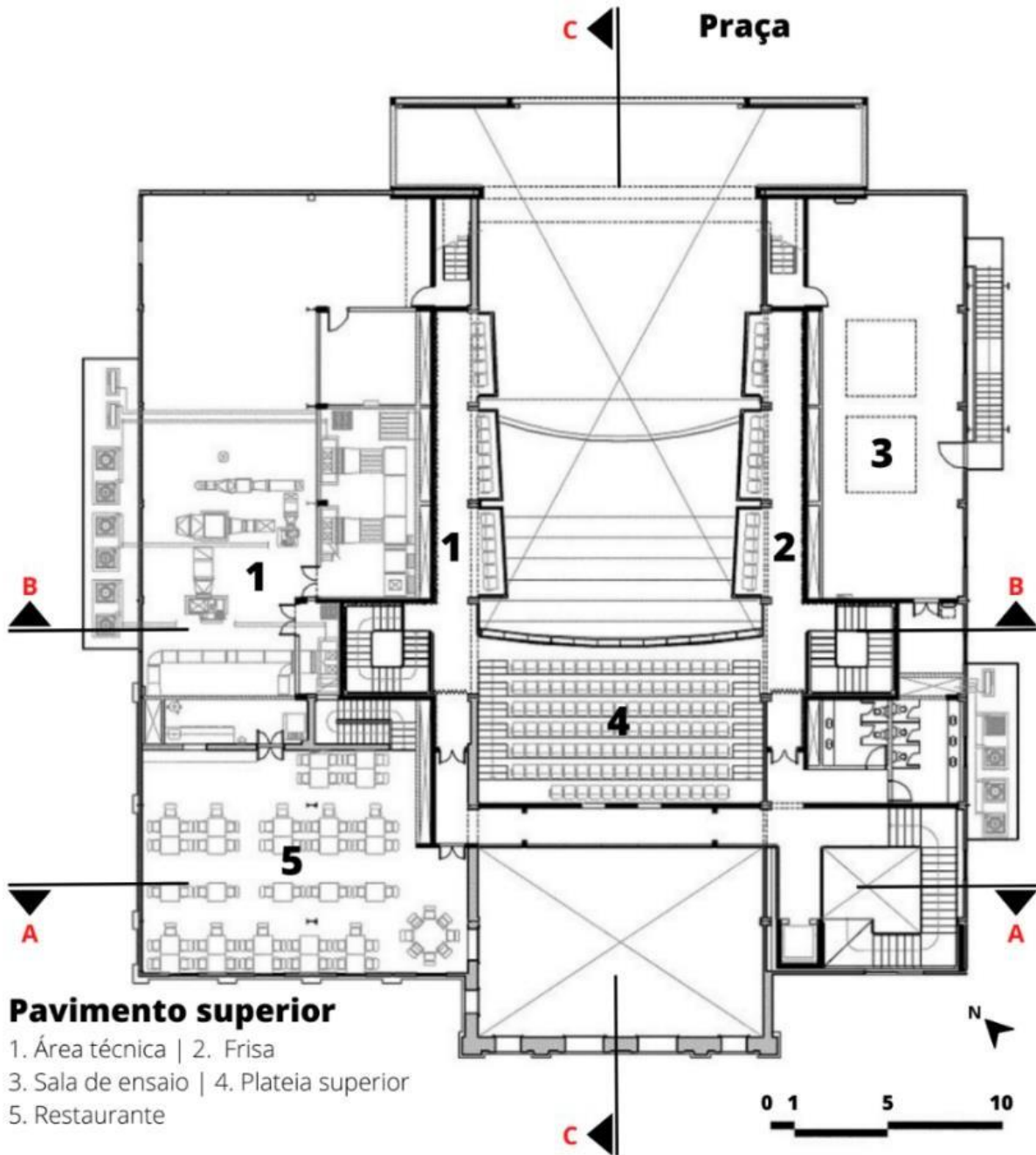
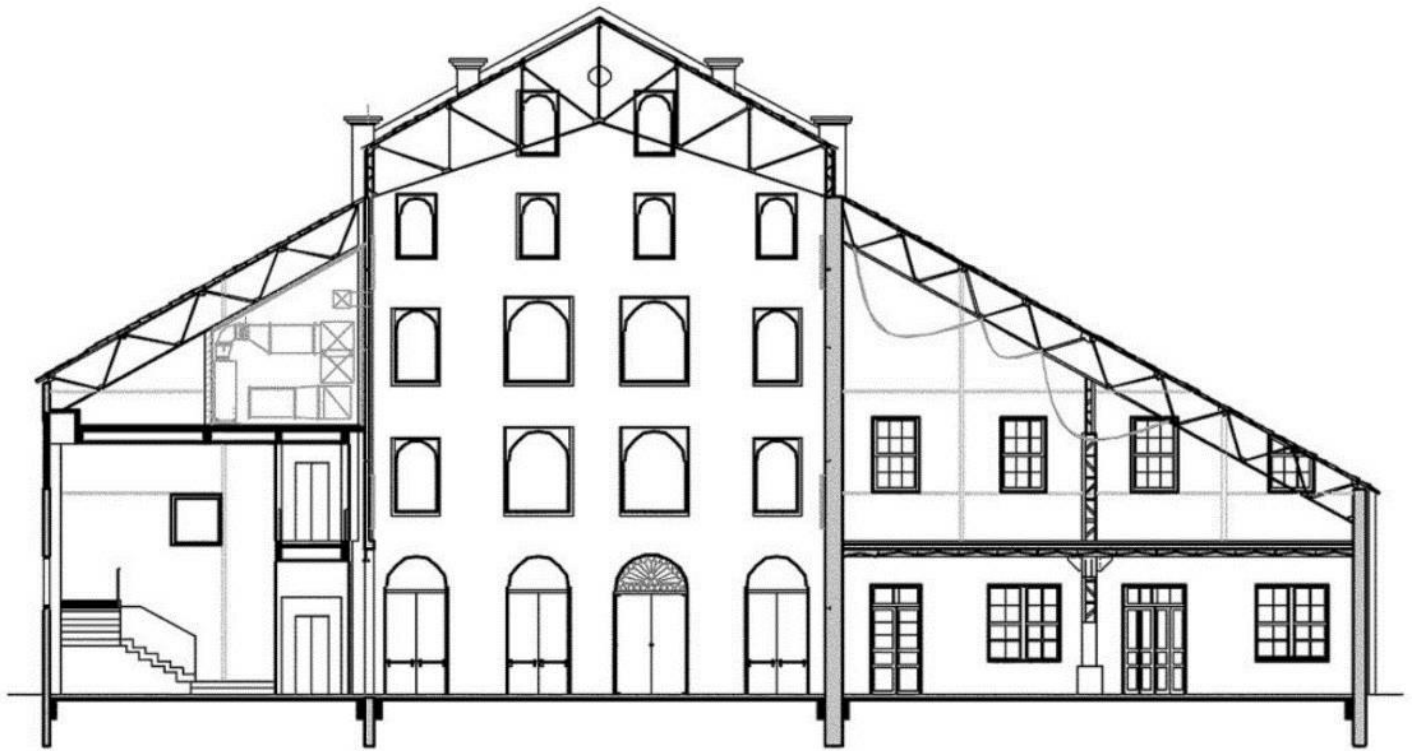
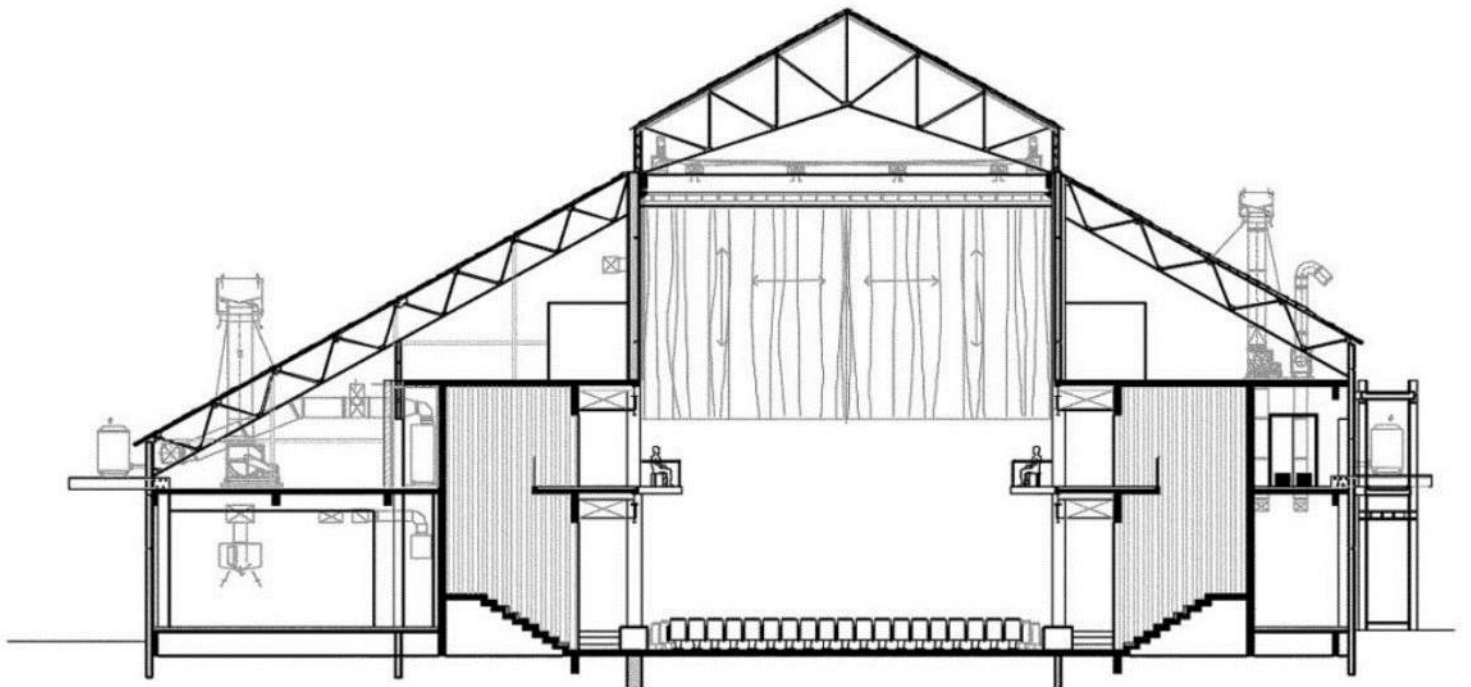


Figura 44: planta baixa pavimento superior do Teatro Erotídes de Campos. Disponível em: revista Projeto Design nº 390. Intervenções feita pela autora.



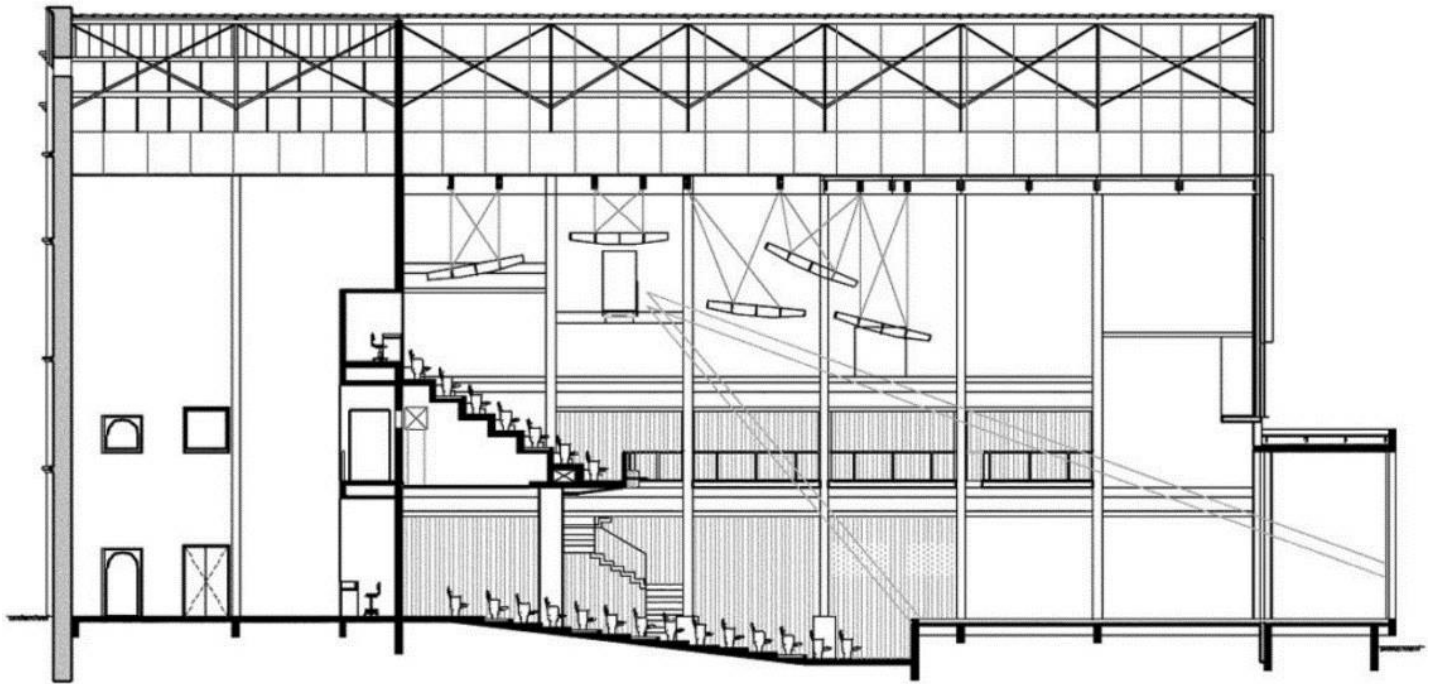
Corte AA

Figura 46: corte AA do Teatro Erotídes de Campos. Disponível em: revista Projeto Design nº 390.



Corte BB

Figura 45: corte BB do Teatro Erotídes de Campos. Disponível em: revista Projeto Design nº 390.



Corte CC

Figura 48: corte CC do Teatro Erotides de Campos.
Disponível em: revista Projeto Design nº 390.



Figura 47: vista por dentro da fachada (foyer). Fotos: Nelson Kon. **Disponível em:** <<http://brasilarquitectura.com/#>>. **Acesso em:** dezembro de 2022.

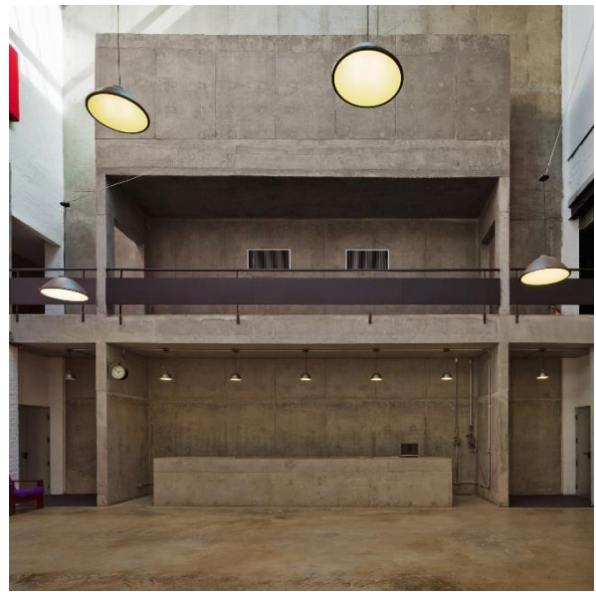
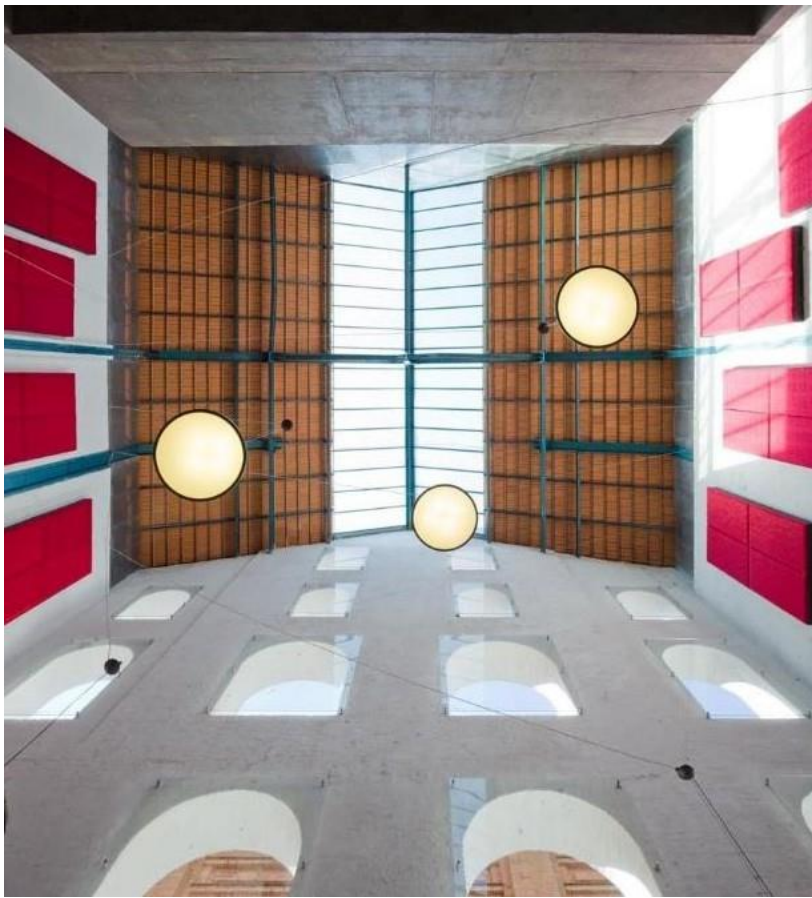


Figura 50: corpo de concreto que dá acesso ao teatro. Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022.

Figura 49: telhado revestido com tapeçaria acústica. Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022.



Figura 51: palco e cortina que sobe dando vista para a praça central. Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022.

Figura 52: plateia. Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022.

Figuras 55 e 56: à esquerda, plateia e à direita, palco e cortina que sobe dando vista para a praça central. Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022.

É importante lembrar que assim como o SESC Pompeia, a Brasil Arquitetura transforma o ambiente de trabalho da antiga fábrica em um espaço de lazer e cultura, que celebra a vida e convivência sem apagar seu contexto histórico. Possui estrutura de linguagem industrial do século XIX: de tijolos à vista, telhas de barro, vigas de ferro e de concreto. Outro destaque que aparece nos dois projetos é a marcação do “novo” presente nas novas paredes de concreto que são distintas dos tijolos aparentes e nas intervenções no material metálico vermelho, localizados na escada na lateral externa que dá acesso aos camarins e na ampliação do palco.



Figura 53: extensões em estrutura metálica pintadas de vermelho (escada de acesso aos camarins e ampliação do palco).
Fotos: Nelson Kon. Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#>>. Acesso em: dezembro de 2022.



Figura 54. Uma das tipologias de portas existentes nos armazéns. Fonte: autora

CAPITULO 04: CONCEPÇÃO PROJETUAL

O presente capítulo tratará sobre a concepção projetual desde trabalho, reunindo os estudos realizados nos capítulos anteriores as análises complementares sobre o objeto de estudo. Apresentando o projeto final.

CONCEITO E PARTIDO

A proposta é a requalificação dos galpões localizados na cidade de Orlandia. O intuito é de preservar a tipologia arquitetônica industrial da época em que foram construídos e fazer um espaço que conte através da edificação um pouco da evolução urbana e se faça ainda mais presente na paisagem e no cotidiano das pessoas.

A relação entre o antigo e o novo estará presente no programa, um novo uso destinado ao local. A Avenida do Café terá uma nova dinâmica e centralidade, ampliando o espaço de lazer e cultura e criando um eixo de interesse.

Outro ponto importante a ser citado, é o de reconectar uma história e área marcante que são a ferrovia e a rodovia. Com a evolução, todo o eixo de movimento da cidade que era através da antiga linha ferroviária se transportou às margens da rodovia. Dessa forma, a intenção é a de trazer um novo uso para o antigo local.

O antigo traçado da linha ferroviária deu lugar a Avenida do Café (ou, Anel Viário), e nela ainda está presente o uso industrial, algumas casas da época e galpões. Em cada ponta de sua extremidade, sentido norte-sul, há duas grandes indústrias: a Brejeiro e Agrofoods, ao longo dela, temos usos comerciais e de lazer.

Dessa forma, seguindo a análise com um olhar mais poético, o Complexo Sociocultural Mogiana é tomado por formas, cores e vida. O nome escolhido para o conjunto sociocultural faz referência à região que a cidade se encontra. A Alta Mogiana é conhecida mundialmente pela excelência na qualidade de cafés especiais certificados pelo INPI (Instituto Nacional da Propriedade Industrial).

A cidade de Orlandia e mais 42 cidades próximas às margens ou que são cortadas pela Rodovia Anhanguera, pertencem à Região Mogiana, são cidades que se reinventaram no setor industrial ou agropecuário.



Figura 55: área de cada galpão. Fonte: autora.

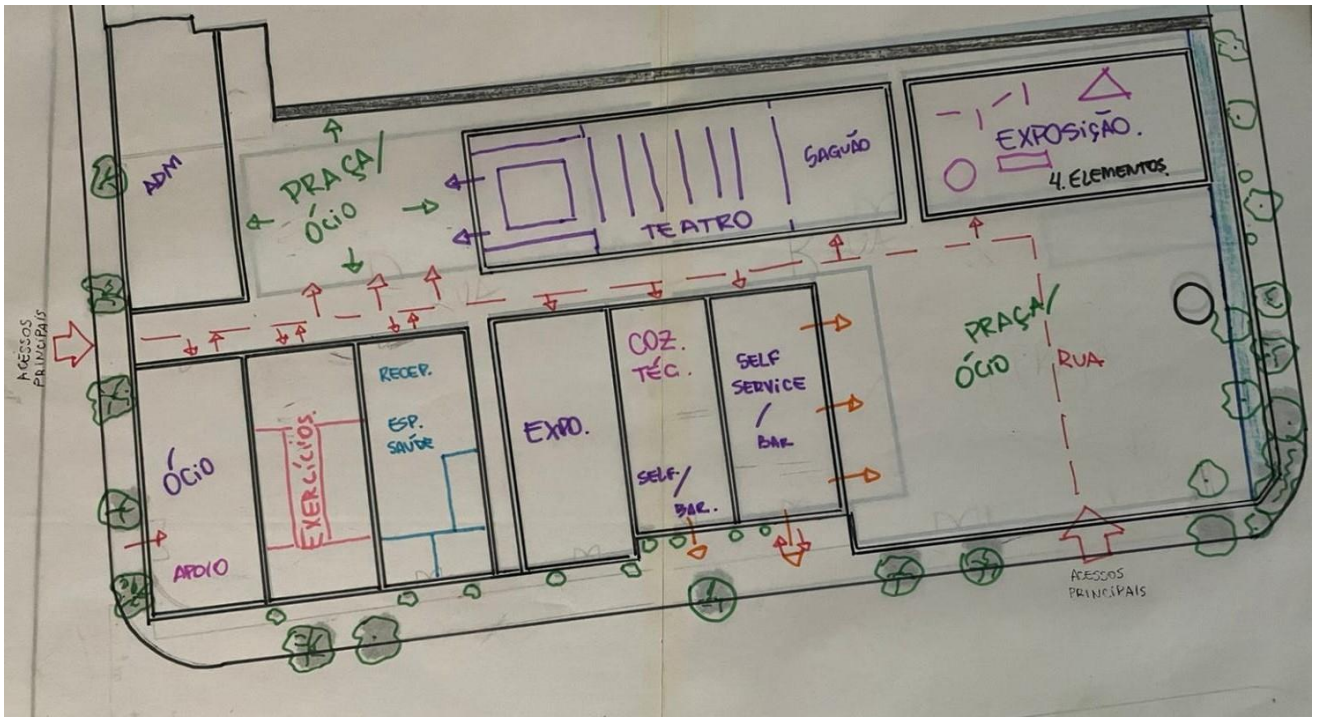


Figura 56: proposta de estudo. Fonte: autora.

TERRENO

Localizado próximo ao centro da cidade, implantado em uma área que ocupa quase a metade da quadra em um lote privilegiado por duas esquinas e que faz uso completo de uma das faces do quarteirão. No entorno há escolas de ensino fundamental e médio, comércios e equipamentos públicos.

O complexo foi escolhido pelo valor arquitetônico e seu potencial que está escondido entre os muros que o cercam, a intenção é de que seja um lugar não apenas de passagem, mas que as pessoas possam vivenciá-lo no dia a dia. Nesse trajeto há diferentes públicos com perfis sociocultural e econômico diferentes.

Por meio de conversas com moradores mais antigos da cidade e uma visita in loco guiada pelo então funcionário sr. Alexandre Gullo, Engenheiro Agrônomo, foi possível saber um pouco mais sobre a história do local. Atualmente o edifício está em desuso, não se sabe e não há registros de quando os galpões foram construídos, a Figura 8 vista no primeiro capítulo, é a foto mais antiga encontrada com os edifícios. No local ainda funciona o escritório antigo do “Edson Leite de Moraes, Machina de Beneficiar Algodão” e que atende outras demandas de terras e negócios da família, cujo responsável é o entrevistado.

A área de intervenção é bem localizada, possui boa arborização e tem fluxo constante de pessoas que passam pela Avenida do Café.

O conjunto possui 4 galpões que eram destinados ao armazenamento de sacos de algodão transportados pela antiga linha de trem da FEPASA. Além da mercadoria ainda era ponto para embarque e desembarque de pessoas, tendo um trecho da calçada mais largo para tal. A outra edificação do complexo é uma casa que atende um dos escritórios da família. A linha do trem passava na quadra da frente, do outro lado da Avenida do Café.

O telhado dos galpões está comprometido, principalmente, o galpão que era alugado para uma empresa de marcenaria. Ao longo dos anos, foi ponto para diversos fins. Para ter acesso ao terreno, as entradas são pela rua 08 ou pela Avenida do Café, a primeira é uma rua interna entre os armazéns, e a segunda um pátio interno.

Atualmente, o primeiro galpão (esquina da rua 8 com a Av. do Café), é utilizado como depósito de maquinários e garagem para os carros do proprietário do imóvel.

Durante a visita guiada e as conversas, o sr. Alexandre falou um pouco sobre a convivência que ele tem com o espaço e mostrou alguns pontos que o encantam. Foi através da caminhada e conhecendo pessoalmente o complexo, além das falas do entrevistado, que pude perceber o potencial sensorial que o espaço possui remetendo à várias experiências, importante enfatizar que mesmo em desuso, há muita vida lá dentro.

A rua interna com as disposições dos galpões me lembrou muita a sensação de estar no SESC Pompeia de Lina Bo Bardi, a vista e a estética encantam, é como se voltasse no tempo, imaginando e sentindo a energia das pessoas transitando no local. O chão todo em paralelepípedos intertravados com as gramas crescendo e, ao fundo da rua, uma vegetação. Conforme você vai caminhando por essa viela, algo parece te invadir, aguçando a curiosidade em saber o interior desses armazéns e quais surpresas mais nos esperam.

Quando você chega no final da rua, ao olhar para a sua direita e à frente, há um pátio enorme com árvores de diversos tipos e algumas frutíferas, um silo é o destaque no local, a porta, sua estrutura em tijolinhos à vista, toda a plasticidade estimulam a adentrar o ambiente e por mais que seja pequeno, há várias sensações que o interior dele desperta: você se sente confortável, ao olhar para cima, o fechamento do silo com as marcas das formas no concreto e o recorte central, permitindo ver o céu e galhos da árvore, traz uma sensação de aconchego, começa imaginar várias situações que podem ser vividas naquele pequeno espaço, você se sente

seguro, é como se estivesse dentro de um sala com um grande telescópio e pudesse criar seu universo particular.

Já olhando para o lado esquerdo, você se depara com um corredor alto e esbelto entre dois galpões que dá para o fundo de um muro de arrimo, feito de pedras. A sensação de passar por esse corredor é indescritível pois é como se você chegasse em uma outra atmosfera, a visão que temos do corredor, muro de arrimo, com vegetação nascendo entre elas, os entroncamentos das pedras feito à época para que houvesse a sustentação, é como se estivesse em uma floresta. O encanto desse muro está presente no cuidado que o sr. Alexandre têm ao local: para aproveitar as pedras ele começou a colocar mudas de orquídeas.

No fundo do último galpão, no muro da divisa voltado para a rua 10, como há um desnível grande da rua para o interior do lote, fizeram umas canaletas na altura da calçada para que quando chova a água escorra para dentro do terreno, formando assim uma cascata em tempos.

Esses são um dos pequenos prazeres e vivências que quero que a comunidade possa sentir, cada um à sua forma, trazendo experiências únicas ao percorrer pelo complexo.

A seguir, apresento uma vista superior do terreno indicando os locais citados acima e suas respectivas fotos para que possamos compartilhar um pouco dessa experiência sensitiva e conhecer melhor o local.

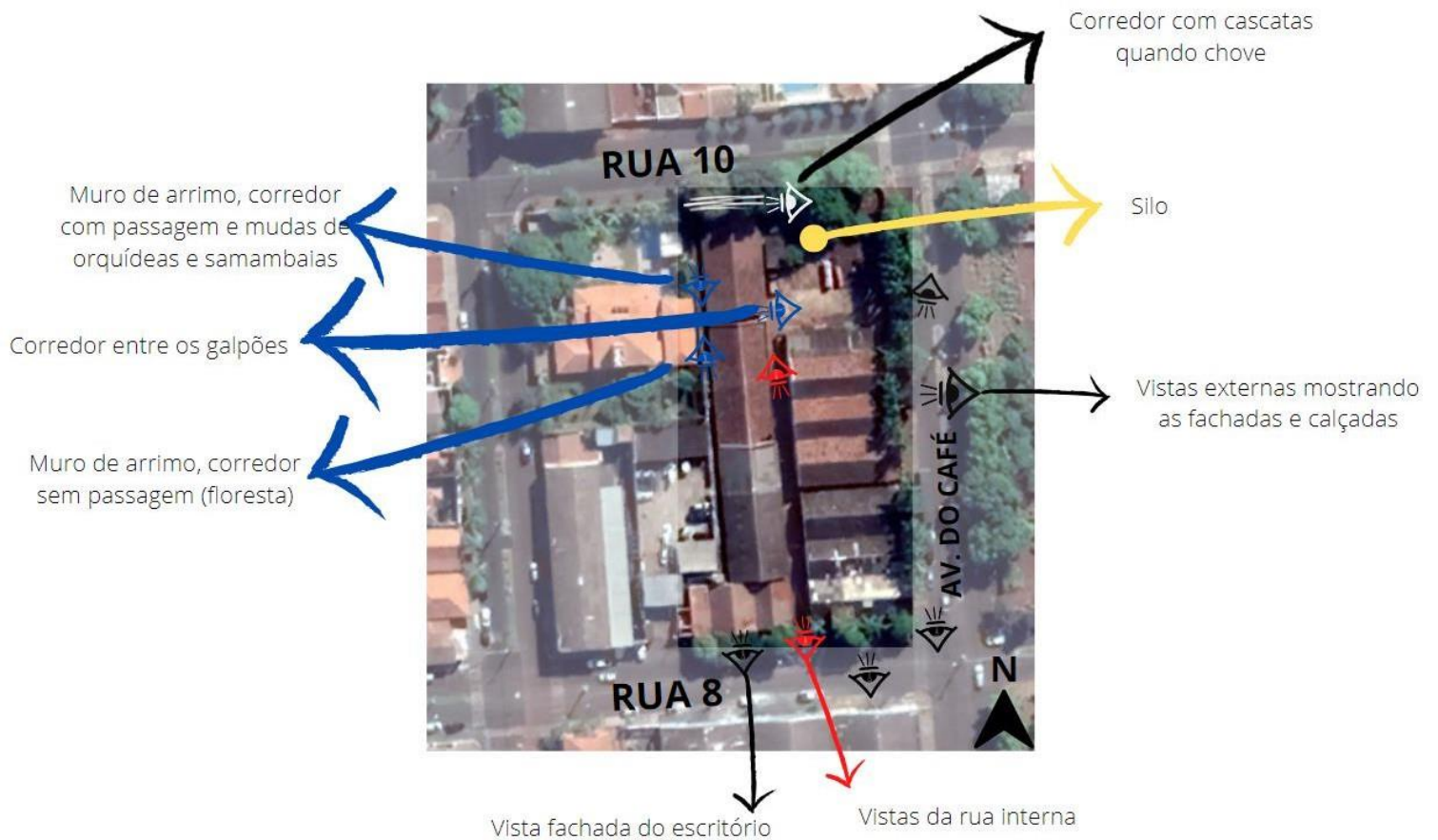


Figura 57: área de intervenção e principais pontos do projeto. **Fonte:** autora, 2023



Figura 58: conjunto de imagens externas do complexo. Em ordem: porta de entrada da casa que é o escritório (1), a placa localizada na fachada indicando o estabelecimento (2), vista externa de um dos armazéns às margens da Av. do Café e que possuem a calçada mais larga (3), a fachada da sede administrativa/casa (4), visão da esquina para o restante da calçada no sentido da Av. do Café (5) e por fim, perspectiva mostrando o alongamento da calçada nesse ponto (6).
Fonte: autora, 2021.



Figura 59: conjunto de imagens da rua interna. Em ordem: vista da entrada do complexo (1), vista do fundo da rua interna (2), uma das tipologias de portas dos armazéns (3), vista do interior da rua para a cidade (4). **Fonte:** autora, 2021.



Figura 60: interiores dos galpões. Fonte: autora, 2021.

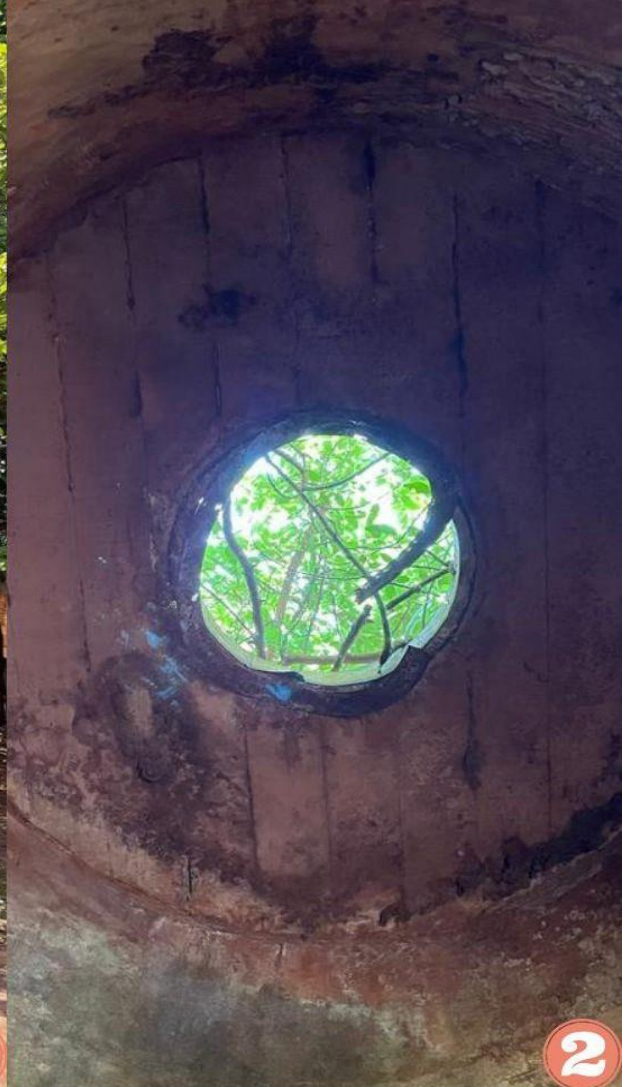


Figura 61: conjunto de imagens do silo e corredor entre galpões. Em ordem: silo no pátio (1), cobertura do silo mostrando as marcas das formas de madeira no concreto (2), corredor entre os galpões (3), galpões (4). **Fonte:** autora, 2021.



Figura 62: conjunto de imagens dos corredores dos fundos. Em ordem: muro de arrimo (1), muro de arrimo com passagem (2), destaque para muda de orquídea (3), corredor que forma uma cascata quando chove (4). **Fonte:** autora, 2021.

ANÁLISES

Uso e ocupação do solo

Conforme a análise do mapa de uso e ocupação do solo (figura 61) o que predomina é o uso misto no sentido da rua 14 para a rua 2 enquanto na rua 14 para cima é de predominância uso residencial. A área de intervenção está localizada quase dentro da zona central da cidade. Há alguns espaços vazios, instituições de rede pública e privada, áreas de serviços como bancos, sede da Prefeitura e praças.

As residências localizadas da Avenida do Café para a esquerda são de médio e alto padrão, predominando o mais elevado por situarem no centro da cidade ou nas proximidades, já da Avenida do Café para a direita, padrão de médio e baixo, com predominância do primeiro. Quanto ao gabarito, a predominância da cidade é de paisagem horizontal contando apenas com 4 prédios na cidade, sendo 2 deles visíveis em alguns pontos por quem passa pela BR-050.

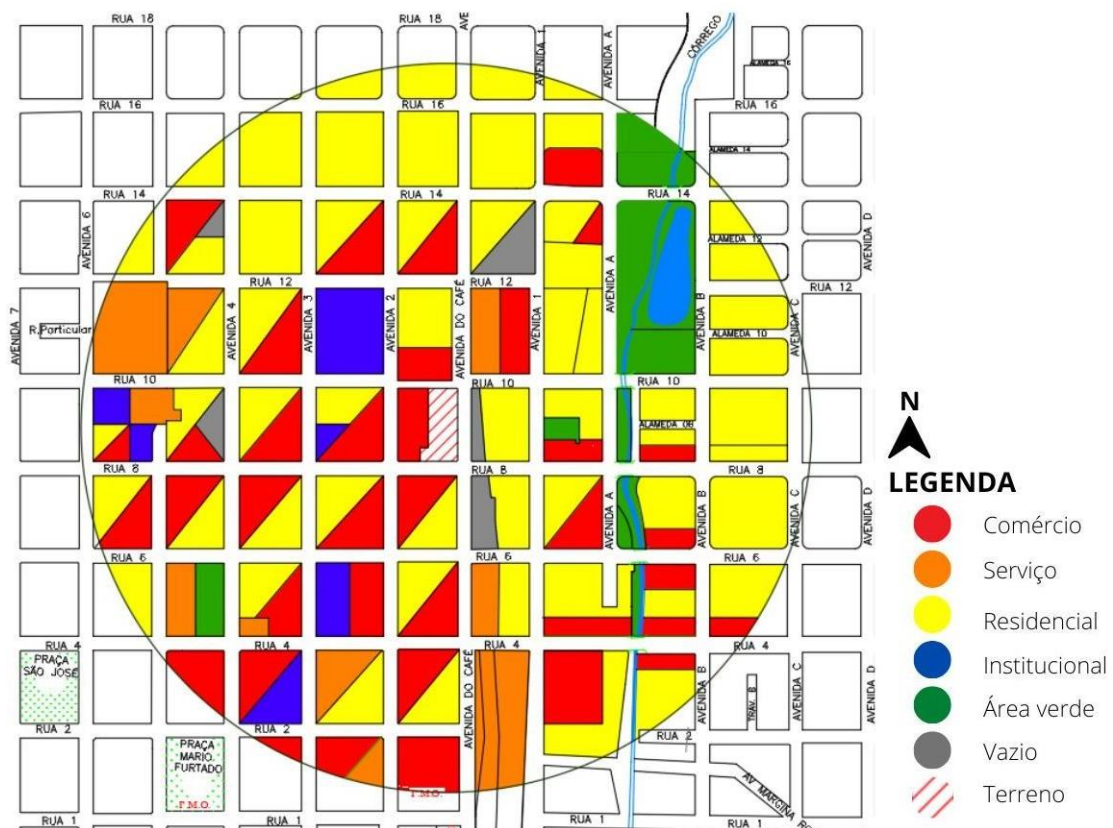


Figura 63: mapa de uso e ocupação do solo. Fonte: autora, 2022.

Equipamentos

Dentro do raio de entorno de 500 metros, existem alguns equipamentos importantes a serem citados. O terreno que será trabalhado é o que está destacado com tracejado branco e vermelho.

A Avenida do Café é um importante via arterial que liga diversos pontos da cidade que vai desde seu traçado que corta toda a cidade e que se inicia e termina nas entradas e saídas da cidade e disponibiliza alguns equipamentos importantes ao longo dela como o cinema e a biblioteca da cidade, a Câmara Municipal, uma das unidades de Delegacia, o Núcleo Cultural Oswaldo Ribeiro de Mendonça e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo.

A Rua Um (destacado por uma linha pontilhada vermelha, figura 62) é uma via muito importante pois ao longo dela encontra-se vários comércios e há movimento constante, durante o dia e noite. Nessa rua temos a praça com a igreja matriz (Santa Genoveva), farmácias, lojas, banco, restaurantes e bares.

A Praça dos Imigrantes compõe um espaço com o cinema e a biblioteca (antiga Estação Ferroviária). O cinema Municipal atualmente está passando por reformas e é palco das apresentações de balé das academias no final de ano. Nos fundos dessas construções (pintado de amarelo no mapa) temos uma rua que gera muito movimento à noite devido os carrinhos de lanche presentes no local.

De escolas temos dentro do entorno a Escola Estadual Oswaldo Ribeiro Junqueira de ensino médio, e a Escola Municipal Coronel Francisco Orlando de ensino fundamental. A Escola Coronel é Tombada pelo CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) por ser exemplo tipológico de edificações escolares que foram implantadas durante a Primeira República e dentre os programas estabelecidos, a evolução educacional do Estado de São Paulo. Além delas ainda contamos com uma escola privada e uma creche.

A sede da Prefeitura localiza-se no centro da cidade, em frente o quarteirão da praça Coronel Francisco Orlando e o Ministério Público do Estado de São Paulo (Fórum). O contorno conta ainda com o antigo Estádio Municipal Virgílio Ferreira Jorge que está em desuso há anos.

E localizado na Rua 08, temos alguns galpões que têm serviços de empresa como por exemplo o da esquina, que é uma empacotadora de açúcar local.

O Parque Municipal Homero Vieira, popularmente conhecido como Espelho d'Água, já foi um ponto muito forte de encontro de pessoas para a prática de atividades físicas e para o lazer, atualmente o espaço está passando por reformas dos espaços já existentes e a construção de duas quadras ao ar livre e uma arquibancada. Há um percurso dentro da quadra para caminhada e corridas, uma brinquedoteca, academia ao ar livre e parquinho para crianças.



Figura 64:equipamentos. Fonte: autora, 2022.

Zoneamento

Segundo dados do Plano de Zoneamento da cidade, o entorno que a área de intervenção se localiza possui diferentes zonas de uso e ocupação do solo. O terreno pertence à Zona Habitacional 1 (ZH1), segundo o Plano as características de cada zona são:

Zona Habitacional 1 (ZH1) é de uso misto podendo haver uso vertical desde que siga a legislação de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência. Já na Zona Habitacional 2 (ZH2) as construções verticalizadas poderão ter comércio e serviço apenas no térreo, a única exceção são os hotéis, é considerada uma área nobre da cidade com lotes grandes.

A Zona Central (ZC) permite a implantação de múltiplas atividades que atenda a nível urbano regional, exceto indústrias e conta com a presença de 2 edifícios sendo 1 residencial e o outro comercial Já a Zona de Setores Estruturais (ZSE) presentes nos eixos das vias principais, permite o uso de atendimento a nível urbano e regional, exceto as indústrias de grande porte ou desde que possa poluir de alguma forma.

E por fim, a Zona Especial (ZE), que no entorno é ao lado de um pedaço do córrego, é destinada à Zona de Proteção e Preservação (ZE-1).

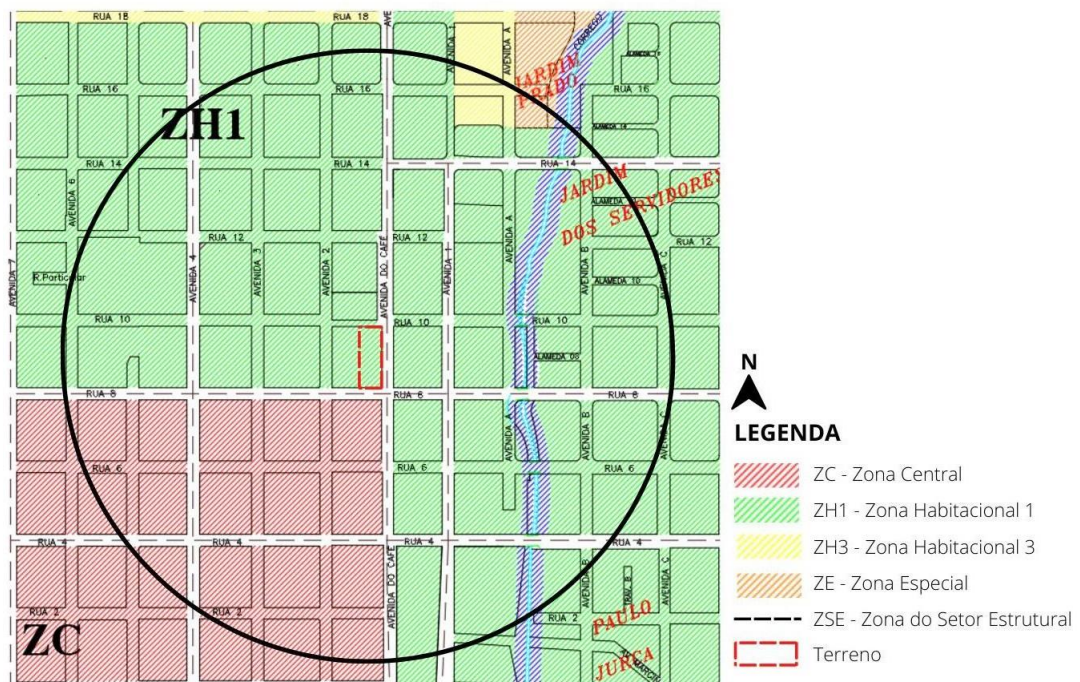


Figura 65: zoneamento. **Fonte:** Prefeitura de Orlandia. Intervenções feitas pela autora.

Topografia

Através de análises feitas pelo Topographic e os estudos de elevação do Google Earth, nota-se que a construção é inserida no terreno com uma proposta praticamente plana tendo pouco desnível que acaba sendo quase imperceptível ao caminhar. Em relação à quadra em que é inserido, principalmente na rua 10, há um grande desnível e que afeta o caminhar na calçada devido a inclinação em que existe uma diferença de aproximadamente 12 m de altura de uma esquina até a outra. Quanto o nível no sentido da Av. do Café, a calçada possui quase 2 m de desnível, no sentido de caminhar pela calçada independente do sentido, é como se estivesse andando em um solo plano.

Para acessar o lote, as pessoas que moram no sentido leste da cidade possuem um pouco de dificuldade vindo a pé pois, com o fundo de vale do córrego, a subida das ruas 14 e 10 são as mais íngremes. Do setor oeste para o terreno, é praticamente plano a cidade, existe um desnível, mas que não cansa tanto o pedestre mesmo que seja uma pessoa mais sedentária. Quanto às direções de norte e sul, pode-se considerar plano também tendo alguns pontos com um desnível.

Segundo os dados das curvas de nível disponibilizado pelo arquivo da Prefeitura Municipal, “Nivelamento Orlândia 13-10-2010”, o terreno fica no final da curva de nível de 680m e a quadra, dentro das curvas que variam de 670m a 690m.



Figura 66: topografia. Fonte: Topographic. Intervenções feita pela autora



Figura 67: topografia do entorno. Fonte: Prefeitura Municipal de Orlandia, 2010

Sistema viário

As vias as quais o terreno está localizado, possuem movimento mais elevado nas horas de pico dos trabalhadores, na rua 10 há ainda um fluxo com ônibus de estudante devido a Escola Estadual que se encontra na proximidade. Quanto a Av. do Café, via arterial, também com fluxo intenso nas horas de pico, após às 18h recebe uma movimentação de pedestres e ciclistas.

A Av. do Café que corta a cidade, é uma continuação da Rodovia Francisco Marcos Junqueira Neto que conecta com a cidade de Sales Oliveira e, vai até a outra ponta que é uma rotatória com saída e entrada pra cidade que liga à BR-050, nesse trecho se torna o Rodoanel Amaury Galvão Junqueira. Ao longo do seu trajeto, temos as indústrias Brejeiro e Agrofoods, nas extremidades opostas da avenida, comércios, edifícios da Prefeitura e de serviços.

Ainda sobre a avenida e seus usos, da rua 16 até a rotatória de entrada e saída da cidade, há uma ciclofaixa com uso destinado ao pedestre e ciclista das 19h às 21h. A via que já era destinada para prática de esportes, e conta com uma academia ao ar livre no percurso, ganhou mais destaque e uso durante a pandemia, com as academias fechadas e o incentivo à prática de exercícios físicos, houve um grande aumento de pessoas que utilizavam e a utilizam, assim

novas rotas dentro da cidade foram criadas pelos próprios usuários. O trecho que está inserido a área de intervenção, recebe esse fluxo de pessoas no início da noite.

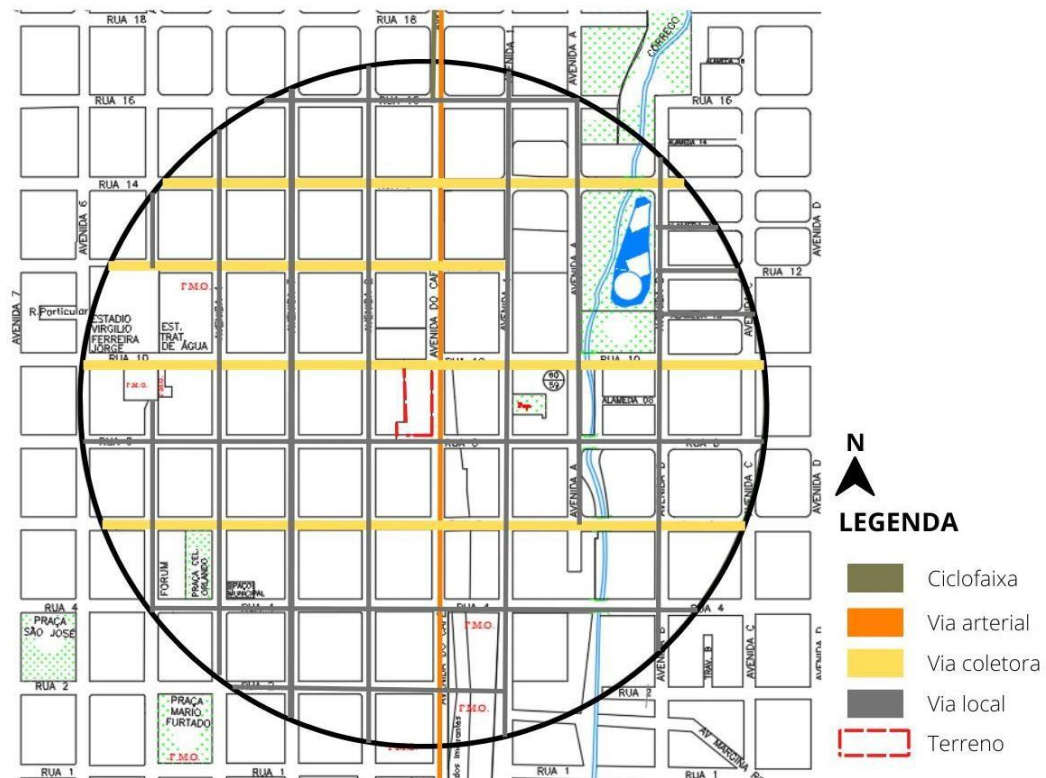


Figura 68: sistema viário e ciclovia. Fonte: autora

Baseado na Lei Municipal nº3.547, de 05 de dezembro de 2007, no Art 62º, a localização e a hierarquia das vias destinadas à cidade serão de acordo com as funções e definidas em 4 tipos de vias: a arterial (estrutural) que liga as principais áreas urbanas e serve de eixo prioritário para o transporte coletivo, a via coletora que liga as vias estruturas aos loteamentos, as vias locais que são secundárias e possuem tráfego lento e interno, e por último, a de pedestres.

Por se tratar de um traçado planejado e de malha ortogonal, as quadras ficaram divididas em uma dimensão de 80,00 m de frente para as ruas por 100,00 m de frente as avenidas, com ruas largas divididos por um canteiro e vias de mão dupla.

Análise de ventilação e insolação

Os ventos predominantes na cidade de Orlandia, SP variam durante os meses de fevereiro a novembro que predomina os ventos que vem do Leste e nos meses de dezembro e janeiro, que são os que vem do Norte.

Quanto à arborização, nas calçadas do terreno são bem arborizadas e varia a tipologia, já na esquina da Av. do Café com a rua 10, há uma massa arbórea densa que conta com algumas árvores dentro do terreno. Ao caminhar por esse trajeto da área de intervenção percebe-se que a sensação térmica agradável.

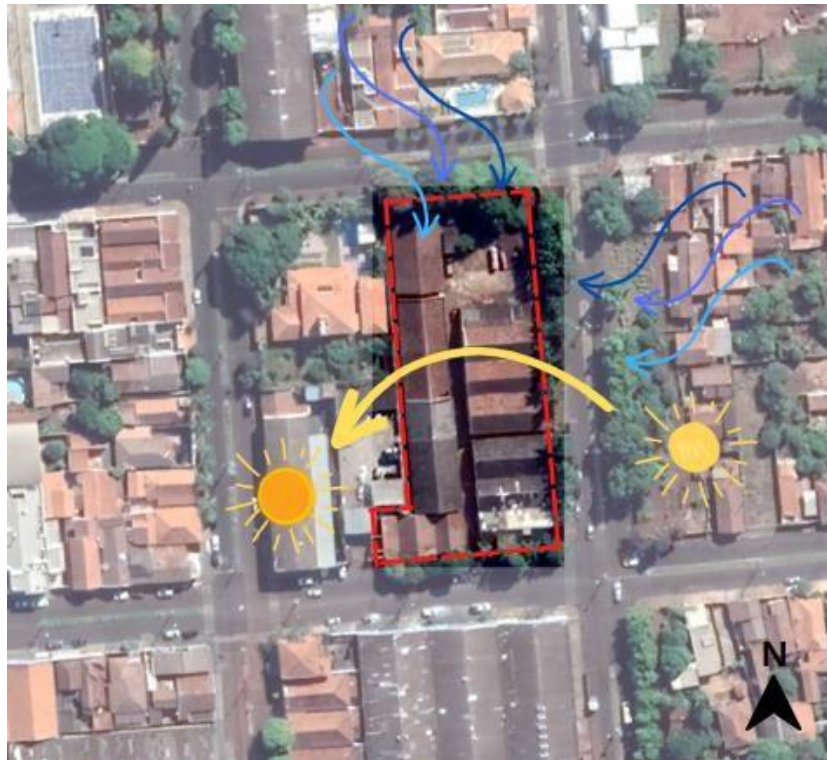


Figura 69: análise ventilação. **Fonte:** autora.

PROJETO FINAL

Após os estudos e análises, o projeto foi tomando forma a partir da preservação da arquitetura fabril/ industrial preexistente e a demanda que a cidade necessita. O programa de necessidades visa abranger a cidade como um todo e principalmente as pessoas que estão mais presentes no entorno: estudantes de diferentes faixas etárias e classes sociais, trabalhadores e moradores.

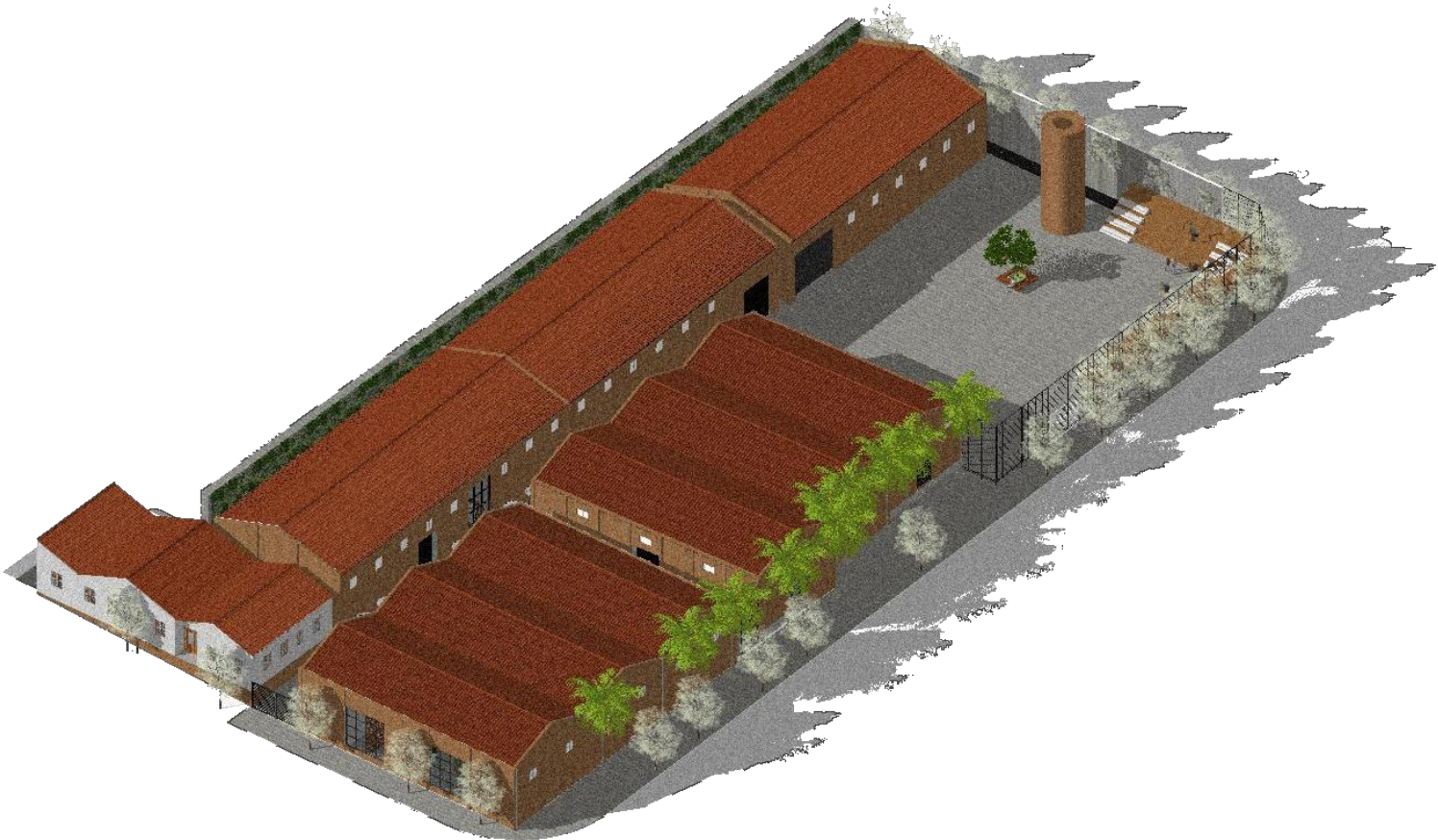


Figura 70. Vista superior complexo. Fonte: autora

Os dois acessos principais do complexo são o da rua 8, entre o galpão 1 e a administração, sendo ponto de partida e norteador do projeto, a rua interna, uma continuação da cidade, através dela e da disposição dos galpões foi sendo alocado às atividades preservando a estrutura existente. O outro acesso será pela entrada da Av. do Café que dá direto para um grande pátio interno com elementos vegetativos.



Figura 71. Vista interna Administração. Fonte: autora

A administração continuará onde hoje já é utilizado como escritório, tendo dois acessos, sendo um já existente pela calçada e a criação de uma rampa seguindo as Normas da ABNT 9050 no corredor entre a administração e o galpão do restaurante para que tenha um acesso interno.

O layout foi distribuído a partir da rampa: ao adentrar na construção o primeiro espaço de coworking, indo pelo corredor as duas portas à direita são duas salas de reuniões e à esquerda, são duas salas de diretoria, banheiros feminino e masculino, a copa e sala de arquivos. O grande saguão é tanto um espaço de recepção quanto de descanso para os colaboradores.



Figura 72. Vista interna Galpão multiuso. Fonte autora

O galpão 1, denominado como espaço multiuso, será destinado para o público em geral. O espaço terá a abertura de duas grandes portas de metal de correr com trilho aparente, um generoso espaço livre para atividades de descanso, brincadeiras e leituras, para aproveitar os pilares a locação das estantes servirá para criar pequenos ambientes, e as salas ao fundo, foram dimensionadas conforme os pilares internos e externos. O espaço entre o banheiro e a sala do canto, foi pensado como uma área mais privativa, caso alguma atividade precise de um espaço um pouco maior e além da dimensão da sala. Para diferenciar o novo do antigo, por todo o complexo, as portas e janelas novas serão pintadas na cor preto sendo as portas internas de madeira e as externas em metal de correr com trilho aparente, as janelas serão de grandes vãos. As novas paredes serão de alvenaria e pintadas na cor de cimento queimado. Para acessar o galpão ao lado, foi proposto a ampliação da abertura da porta para uma grande porta de correr.

Entre o galpão 1 e o 2, o corredor tem a proposta de conectar um ambiente ao outro, criando um pequeno jardim.

Tanto as atividades propostas para as salas quanto o espaço em si foram pensados a partir dos moradores da região, nas crianças, nos trabalhadores, entre eles caminhoneiros que trabalham no galpão da frente e nas indústrias (Intelli, Morlan, Agrofoods e/ou Brejeiro). Como a cidade tem um grande desnível devido o fundo de vale que a corta e a precariedade do transporte urbano, muitas vezes no intervalo de almoço muitos ficam utilizando a praça da Igreja Santa Genoveva ou alguma sombra próximo ao trabalho para descansarem durante o horário de almoço pois não têm como voltarem para suas casas.

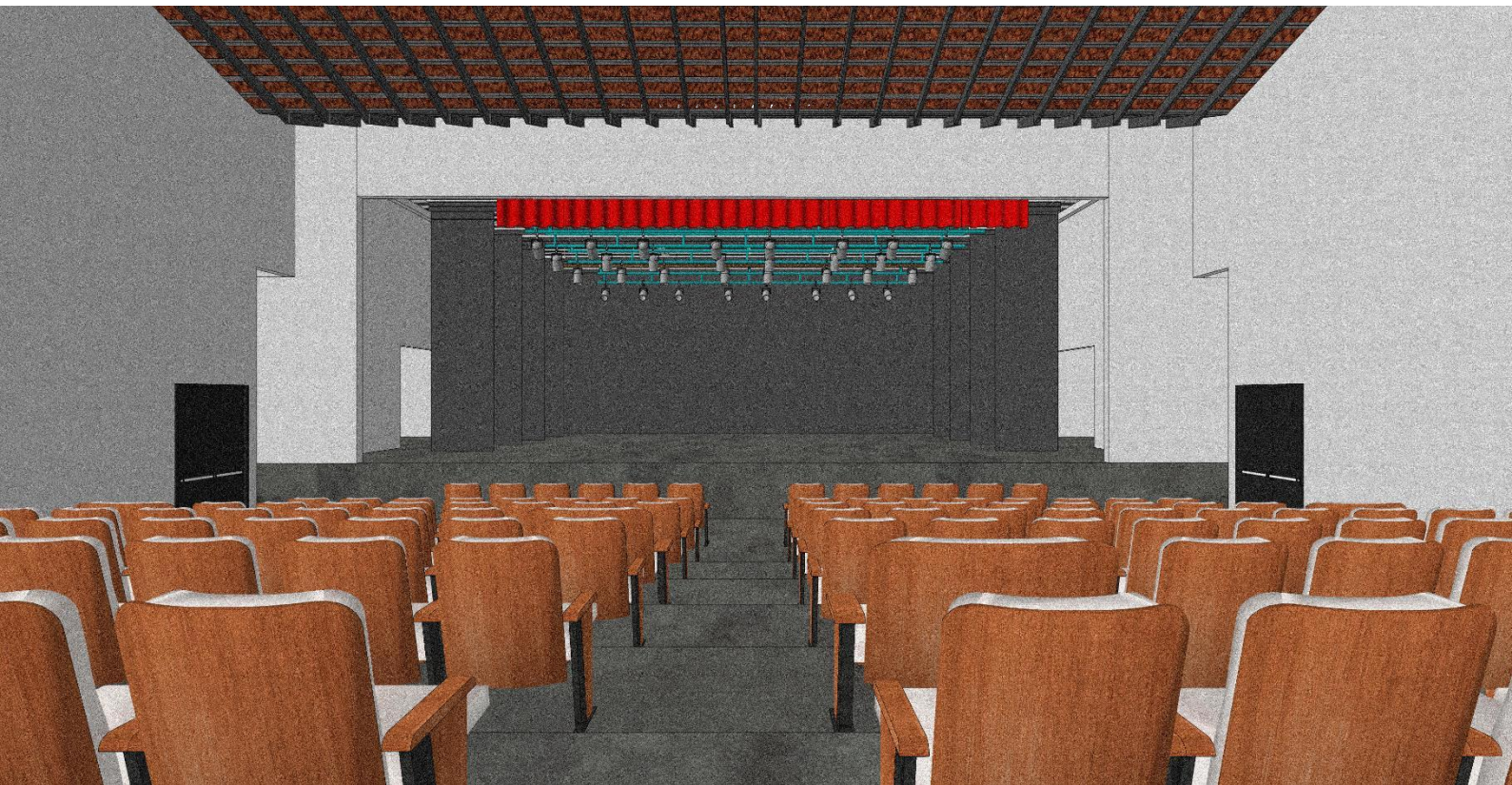


Figura 73. Vista interna galpão cinema. Fonte: autora

Já no galpão 2, será um espaço destinado totalmente ao uso cultural. Novamente, os pilares existentes conduziram o desenho do espaço: abertura de portas para a rua interna e as que são voltadas para a calçada são as saídas de emergência. A entrada principal acontece pela

abertura da nova porta no corredor entre os galpões 1 e 2, esse espaço conta com a recepção e os dois corredores laterais que acessam o recinto do cinema. Após a recepção, em cada extremidade temos os banheiros e no meio, uma escada e um depósito que dá acesso à sala de projeção que fica acima do banheiro.

Os corredores laterais em declive dão acesso à sala de cinema. Para acessar o palco da plateia, há as escadas laterais, os assentos são mais baixos para que o palco e os camarins fiquem no nível da calçada e da praça. Apesar da tipologia do teatro ser italiano, o palco de “dupla-face” se abre para a praça para que possam ter outros tipos de apresentações prestigiando pelo lado externo.



Figura 74. Vista interna galpão restaurante. Fonte: autora

O galpão 3, o restaurante e bar, é dividido em duas partes, sendo assim, seguindo a ideia de preservar ao máximo a estrutura existente, a ideia é de ter em um único galpão dois espaços diferentes: um voltado mais para o restaurante e o outro com uso mais despojado de bar.

Para que fosse possível criar esses ambientes, as aberturas das portas e a parede que dividem ao meio o galpão foram decisivas no layout. Todo o equipamento privado e a cozinha ficaram centralizados, a porta central é de uso restrito dos funcionários, o hall dá acesso tanto ao DML, banheiros e vestiário de um lado e do outro a cozinha, nela temos um pequeno escritório e duas salas de estoque de alimentos. Ao passar pela cozinha, o próximo local é o de lavar os pratos com uma saída para a área comum.

Do lado esquerdo, temos o ambiente do bar com banheiros, sendo de uso geral desses ambientes. Ao lado do bar, a abertura da janela foi pensada para atender tanto os usuários internos quanto os que estão passando pela rua interna ou quem está no cinema/ teatro. Do outro lado temos o restaurante, com mesas e uma recepção e caixa. O banheiro desse lado do galpão possui acesso apenas do lado de fora, para atender as pessoas que estiverem utilizando a praça do complexo ou outro equipamento, caso haja festas particulares e que precise fechar a passagem de um lado para o outro do galpão, os usuários do restaurante conseguem acessar de modo fácil e rápido o banheiro.

As aberturas das janelas para o lado oeste são para que o ambiente tenha mais iluminação e ventilação, como há o muro de arrimo nessa vista, a ideia é de que seja feito um trabalho de paisagismo dando continuidade na ideia de fazer um jardim vertical. Além das questões de conforto ambiental, o elemento paisagístico irá complementar e trazer vida para dentro do galpão.

As mesas postas na rua interna são na intenção de além chamar o público para o ambiente quanto para dar uma maior vivência aquele ambiente que não será apenas de passagem.

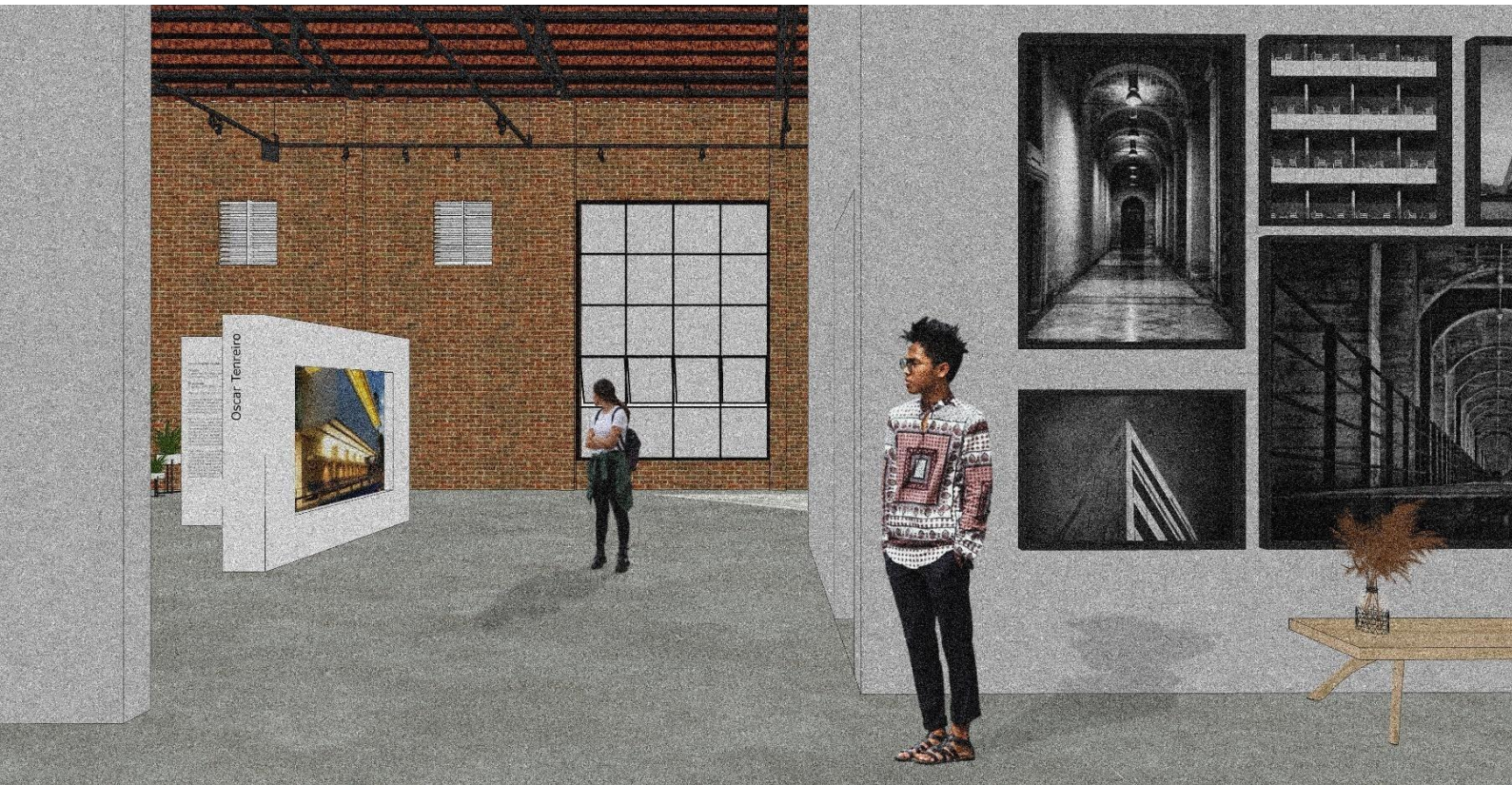


Figura 75. Vista interna galpão exposição. Fonte: autora

O quarto galpão será um espaço de exposições interativas. O espaço terá grandes aberturas de janelas de vidro para que as pessoas possam admirar do interior o seu entorno: o corredor do muro de arrimo que permite transitar, com jardim vertical, e o corredor do fundo, que é o da cascata da água de chuva. Aproveitando esse feito da cascata - em tempos de chuva, será aberto um jardim de chuva em toda a face do lote da rua 10 para atender essa demanda.

O ambiente terá um pequeno saguão de recepção e uma sala técnica para guardar obras, expositores e equipamentos. A iluminação do espaço conta com trilhos elétricos para o posicionamento da luz conforme as exposições.

Quanto à exposição permanente fotográfica sobre a evolução urbana da cidade e de pontos importantes, ao longo de todas as paredes dos galpões voltados para a importante rua interna, receberão quadros emoldurados e impermeáveis, com vidros e iluminação direta.



Figura 76. Vista pátio. Fonte: autora

E por último temos a praça principal do complexo. Um espaço amplo, trabalhado com vegetações e o silo que ali se encontra. No silo, foi pensado a execução da caixa d'água para o complexo, alimentando cada galpão com encanamentos subterrâneos, de forma poética nada melhor do que trazer uma das principais fontes de vida para a forma cilíndrica.

O galpão 4, a praça e o silo são os que mais trabalharão com a arquitetura poética, experiência sensorial e social. Com um olhar mais sensível podemos perceber que o galpão 4 possui os quatro elementos da natureza, a intervenção feita no espaço será para que as pessoas possam senti-los enquanto apreciam a exposição. O elemento água estará presente na cascata e no jardim de chuva, os elementos terra e fogo nos muros de arrimo e no jardim vertical, respectivamente, e por fim, o elemento ar nos ventos dos corredores e no balançar das folhas.

A praça e sua arborização serão convidativas para o descanso durante o dia ou uma atividade a céu aberto. A arquibancada será tanto para descanso quanto para assistir os espetáculos que acontecerão na praça, além disso, trazer para o complexo a feira livre que

acontece aos domingos e que precisam fechar parte dessa avenida, atrapalhando quem chega ou sai da cidade pelo setor sul. A feira nesse ambiente ajudará a trazer e mesclar os usos.



REFERÊNCIAS

ARCHDAILY. Disponível em: <www.archdaily.com.br/br>. Acesso em: out de 2022 a jan. de 2023.

BARDI, Lina Bo. **Instituto Lina Bo e P.M. Bardi**. 1993. Org. Marcelo Carvalho Ferraz.

Carta de Niznny Tagil – PATRIMÔNIO INDUSTRIAL -TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, Julho 2003.

Carta de Veneza sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios. Tradução: Flávio Lopes e Miguel Brito Correia ICOMOS, Veneza. 1964

CASTORE, M. Elena. **O reuso do patrimônio industrial. O caso da antiga fábrica São Braz em plataforma**, Dissertação (Mestranda em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal da Bahia. Salvador. 2013.

FÉLIX, S.R. **Orlândia: cidade das avenidas**. São Paulo: Noovha América, 2012.

FILHO, José Odilo de Caldas Brandão; FRANÇA, Eduardo. **Rito de intervenções em Bens Culturais Afetados por Proteção Legal**. Tribunal de Contas de Pernambuco. 2012

ICOMOS. **Carta de Veneza**, 1964. Disponível em:

<https://www.icomos.pt/images/pdfs/2021/11%20Carta%20de%20Veneza%20-%20ICOMOS%201964.pdf> . Acesso em: jan. de 2023.

GENH, jan. **Cidade para pessoas**. Tradução Anita Di Marco, 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013

GERIBELLO, Denise Fernandes. **A patrimonização de estruturas industriais: o caso da Usina de Itatinga**. 330 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

INOUE, Luciana Massami. **Paisagem cultural ferroviária, patrimônio industrial e órgãos de preservação: sessão temática: paisagem como construção coletiva: um projeto inclusivo**. São Paulo: USP, 2016.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
<<http://portal.iphan.gov.br/>> Acesso em: jan. de 2023.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**: problemas teóricos do restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

LYNCH, K. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MAIA, Lourdes Regina Galvão; DIAS, Reinaldo. **Patrimônio: Lazer & Turismo**, v.76, n. 9, jan.-fev.-mar./2010, p.01-16

PAIVA, Kauê Felipe. **Urbanização e Planejamento: a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rodoferroviário da Alta Mogiana-Triângulo Mineiro**. 2017. 376 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

OLIVEIRA, Olívia de. **Lina Bo Bardi: Sotis Substâncias da Arquitetura**. São Paulo: Romano Guerra; Barcelona: Gustavo Gili, 2006a, 400p.

REVISTA PROJETO, nº390.

SABOYA, Renato. **Kevin Lynch e a imagem da cidade**. Disponível: <https://urbanidades.arq.br/2008/03/14/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>. 2008

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). ISBN 978-85-7334-279-6.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luísa Howard. **Intervenções em centros urbanos: Objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Editora Manole Ltda. 2016.

VITRUVIUS. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: dez. de 2022.