

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO

LARA FRANCISCO NUNES

O CORPO EM MOVIMENTO NO CENÁRIO URBANO: RESTAURO E
CONSERVAÇÃO DO PÁTIO FERROVIÁRIO DE BAURU COMO CENTRO DE
ARTES PERFORMÁTICAS

BAURU

2022

LARA FRANCISCO NUNES

O CORPO EM MOVIMENTO NO CENÁRIO URBANO: RESTAURO E
CONSERVAÇÃO DO PÁTIO FERROVIÁRIO DE BAURU COMO CENTRO DE
ARTES PERFORMÁTICAS

Trabalho Final de Graduação apresentado ao
Centro de Ciências Exatas e Sociais aplicadas do
Centro Universitário Sagrado Coração, como parte
dos requisitos para obtenção do título de Bacharel
em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Me.^a Lilian Massumie
Nakashima.

BAURU

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com
ISBD

N972c

Nunes, Lara Francisco

O corpo em movimento no cenário urbano: restauro e conservação do pátio ferroviário de Bauru como centro de artes performáticas / Lara Francisco Nunes. -- 2022.
143f. : il.

Orientadora: Prof.^a M.^a Lilian Massumie Nakashima

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO - Bauru - SP

1. Requalificação Urbana. 2. Restauro Patrimônio Ferroviário. 3. Bauru. 4. Centro Cultural. 5. Artes Performáticas. I. Nakashima, Lilian Massumie. II. Título.

LARA FRANCISCO NUNES

O CORPO EM MOVIMENTO NO CENÁRIO URBANO: RESTAURO E
CONSERVAÇÃO DO PÁTIO FERROVIÁRIO DE BAURU COMO CENTRO DE
ARTES PERFORMÁTICAS

Trabalho Final de Graduação apresentado ao
Centro de Ciências Exatas e Sociais aplicadas do
Centro Universitário Sagrado Coração, como parte
dos requisitos para obtenção do título de Bacharel
em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Me.^a Lilian Massumie
Nakashima.

Aprovado em:

Banca examinadora:

Prof.^a Me.^a Lilian Massumie Nakashima
Centro Universitário Sagrado Coração

Prof.^a Me.^a Fabiana Padilha Montanheiro
Centro Universitário Sagrado Coração

Dedico este trabalho à minha mãe, que foi a minha fortaleza nos momentos difíceis; ao meu pai, que nunca me permitiu desistir e me ensinou sobre resiliência, e à minha irmã, que é o meu porto seguro.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me permitir viver esta oportunidade e por me iluminar em toda a minha trajetória;

Aos meus pais, Évelyn e André Nunes, que me acompanharam e me fortaleceram durante todo o processo, e foram a calma em meio a tempestade;

A minha irmã, Luiza Nunes, por ser minha amiga confiante;

Ao meu namorado, Gabriel Malagutti, por sempre me enxergar como a pessoa que sempre quis ser e não me deixar desistir;

A todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Sagrado Coração, que me ensinaram tanto;

A minha orientadora Prof. Ma. Lilian Massumie Nakashima, a quem tenho imenso respeito e admiração. Obrigada pelos direcionamentos e pela oportunidade de crescimento acadêmico e pessoal ao seu lado. Afirmo sem medo de errar que a minha formação, pessoal e profissional, não seriam as mesmas sem você;

Aos meus amigos, Marcos Vinicius Sanches, Maria Victória Sampaio, Thainara Correa, Lorry Lima, Laura Mozardo e Andre Santos, que viveram a faculdade comigo e tornaram-se essenciais para mim;

A Bateria Primateria, que foi meu ponto de paz em tantos momentos;

A todos os meus familiares, avós, tios e primos por sempre estarem presente na minha vida. Em especial ao meu avô Osmar Francisco, que apesar de não estar fisicamente presente, está no meu coração todos os dias;

Ao Centro Universitário do Sagrado Coração – UNISAGRADO, por toda a experiência que vivi em todos esses anos. Agradeço imensamente pelos ensinamentos e histórias que sempre levarei comigo.

“Se se entende a arquitetura como uma arte, vale a pena dedicar a ela a vida inteira.” (SANTIAGO CALATRAVA)

RESUMO

O presente trabalho fundamenta-se na recuperação e revitalização da área do Pátio Ferroviário de Bauru, São Paulo, em conjunto com o restauro dos galpões das Oficinas Gerais. O local teve origem através do desenvolvimento das linhas ferroviárias que passaram a cortar o país como forma de circulação de pessoas e bens. O entroncamento ferroviário gerado pelos trilhos de três diferentes companhias de transporte passou a ser considerado o maior de todo o território brasileiro. Agregado às Oficinas Gerais, que possibilitavam a constante manutenção dos maquinários, o Pátio Ferroviário de Bauru incorpora a importância histórica e cultural do espaço urbano. A substituição gradual do transporte ferroviário pela indústria automobilística teve como consequência a conversão da área em um resíduo em estado decadente, um grande vazio urbano. Além da perda da vitalidade urbana e segurança de sua época fabril, hoje a área ainda funciona como um segregador dos bairros do entorno. A proposta projetual visa a promover a recuperação deste espaço com a instalação de um centro de cultura voltado para as artes performáticas e cenográficas, agregado a um parque urbano, de forma a promover qualidade de vida para a população do entorno e de toda a cidade. A elaboração desta pesquisa compreendeu pesquisa bibliográfica como livros, revistas, jornais, artigos, dissertações e testes de mestrado e doutorado, estudos de caso e visitas técnicas no SESC 24 de Maio e SESC Pompéia, e levantamento fotográfico e análise da área.

Palavras-chave: Requalificação Urbana. Restauro Patrimônio Ferroviário. Bauru. Centro Cultural. Artes Performáticas.

ABSTRACT

The present work is based on the recovery and revitalization of the area of the Pátio Ferroviário de Bauru, São Paulo, in conjunction with the restoration of the sheds of the Oficinas Gerais. The site originated through the development of the railway lines that started to cut the country as a way to circulate people and goods. The railroad junction generated by the tracks of three different transport companies became the largest in the entire Brazilian territory. Together with the General Workshops, which enabled the constant maintenance of the machinery, the Railroad Yard of Bauru incorporates the historical and cultural importance of the urban space. The gradual substitution of the railroad transport by the automobile industry had as a consequence the conversion of the area into a residue in a decadent state, a great urban void. Besides the loss of the urban vitality and safety of its factory days, today the area still functions as a segregator of the surrounding neighborhoods. The project proposal aims to promote the recuperation of this space with the installation of a cultural center for the performing and scenographic arts, aggregated to an urban park, in order to promote quality of life for the surrounding population and the city as a whole. The elaboration of this research comprised bibliographic research such as books, magazines, newspapers, articles, master's and doctorate dissertations and tests, case studies and technical visits to SESC 24 de Maio and SESC Pompéia, and photographic survey and analysis of the area.

Keywords: Urban Requalification. Railway Heritage Restoration. Bauru. Cultural Center. Performing Arts.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Centro Histórico de Paraty (RJ)	21
Figura 2 - Desfile de Carnaval	22
Figura 3 - Memorial da Resistência de São Paulo (SP)	24
Figura 4 - Estação Central de Bauru tombada em 1999	26
Figura 5 - Hotel Milanese no Centro de Bauru tombado em 2003	28
Figura 6 - Centro histórico de Bolonha na Itália	29
Figura 7 - Arco de Constantino em Roma, Itália	30
Figura 8 - Torre Eiffel de 1889	32
Figura 9 - Pavilhão Alemão de 1929	32
Figura 10 - Teatro de Herodion de Atenas, Grécia	34
Figura 11 - Anfiteatro Coliseu de Roma	35
Figura 12 - Teatro Medieval	36
Figura 13 - Teatro Olímpico de Vicenza	37
Figura 14 - Teatro Barroco	38
Figura 15 - Teatro Olímpico de Vicenza	39
Figura 16 - Perspectiva idealizada de Fun Palace	40
Figura 17 - Stand de exposição Deca	41
Figura 18 - Cenário de um evento	41
Figura 19 - Flávio de Carvalho em experimento com sociedade católica (1956)	43
Figura 20 - Fachada do antigo armazém de tabaco	44
Figura 21 - Fachada atual do St. Ann's Warehouse	45
Figura 22 - Implantação da atual localidade do St. Ann's Warehouse	46
Figura 23 - Max Family Garden	46
Figura 24 - Diferentes layouts proporcionados	47
Figura 25 - Teatro flexível	47
Figura 26 - Vestíbulo de entrada com tijolos aparentes	48
Figura 27 - Revestimento em madeira compensada nas paredes	49
Figura 28 - Volume de tijolos de vidro que se ilumina a noite	50
Figura 29 - Antiga extensão do teatro Bristol Old Vic	51
Figura 30 - Implantação do Bristol Old Vic	52
Figura 31 - Foyer/bar	53
Figura 32 - Teatro de Estúdio	53
Figura 33 - Fachada atual do Bristol Old Vic	54
Figura 34 - Mezaninos e escadarias para circulação	55
Figura 35 - Implantação do Open Air Theatre	56
Figura 36 - Elevação volumétrica da edificação	56
Figura 37 - Fachada do Regent's Park Open Air Theatre	57
Figura 38 - Materialidade da edificação	57
Figura 39 - Sala de ensaio	58
Figura 40 - Esquema volumétrico da edificação	58
Figura 41 - Corte volumétrico do The Mercury Store	59
Figura 42 - Estrutura interna do edifício	60
Figura 43 - Escada/ arquibancada	61
Figura 44 - Grande sala de ensaio	61

Figura 45 - Portas dobráveis (grande sala tornando-se salas menores)	62
Figura 46 - Preservação dos tijolos e das treliças	62
Figura 47 - Fachada do The Mercury Store	63
Figura 48 - Fachada do New Comédie de Genève	64
Figura 49 - Implantação do teatro	64
Figura 50 - Oficina de Cenografia	65
Figura 51 - Sala de ensaio	65
Figura 52 - Sala maior	66
Figura 53 - Sala menor	67
Figura 54 - Relação entre a estação Eaux-Vives e o teatro	67
Figura 55 - Relação interior e exterior do edifício	68
Figura 56 - Fachada noturna	68
Figura 57 - Letreiro do teatro	69
Figura 58 - Implantação do SESC 24 de Maio	70
Figura 59 - Circulação vertical de rampas do edifício	71
Figura 60 - Diagrama do programa de atividades por pavimento	72
Figura 61 - Piscina descoberta na cobertura do prédio	73
Figura 62 - Cafeteria	73
Figura 63 - Ginástica	74
Figura 64 - Quadra esportiva	74
Figura 65 - Centro de exposição	75
Figura 66 - Biblioteca	76
Figura 67 - Espaço de convivência	77
Figura 68 - Corredor de acesso para os galpões	78
Figura 69 - Hall do teatro	79
Figura 70 - Biblioteca e espaços para leitura	80
Figura 71 - Comedoria	80
Figura 72 - Teatro flexível	81
Figura 73 - Oficina de criatividade	82
Figura 74 - Edifícios esportivos	83
Figura 75 - Diagrama do programa de atividades dos prédios esportivos	83
Figura 76 - Janelas irregulares do bloco esportivo	84
Figura 77 - Relação da área de intervenção com a cidade de Bauru	86
Figura 78 - Pirâmide Etária de Bauru	87
Figura 79 - Rua Araújo Leite em 1908	89
Figura 80 - Estação de Ferro Sorocabana	90
Figura 81 - Estação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1906 ..	91
Figura 82 - Estação de Ferro Paulista em 1910	91
Figura 83 - O entroncamento das três ferrovias	92
Figura 84 - Construção da Estação da NOB em 1938	93
Figura 85 - Esplanada do Pátio Ferroviário em 1950	95
Figura 86 - Oficinas Gerais década de 30/40	96
Figura 87 - Mapa dos edifícios do Pátio Ferroviário	97
Figura 88 - Almoxarifado na década de 80	98
Figura 89 - Rotunda em 1937	99
Figura 90 - Ferraria em 1980	100
Figura 91 - Fundação na década de 90	101

Figura 92 - Abrigo Compressor (número 18) atualmente	103
Figura 93 - Almoxarifado (número 08) atualmente.....	104
Figura 94 - Rotunda (número 04) atualmente.....	104
Figura 95 - Ferraria (número 19) atualmente	105
Figura 96 - Fundição (número 13) atualmente	105
Figura 97 - Oficina de Locomotivas (número 06) atualmente	106
Figura 98 - Mapa de localização do terreno.....	108
Figura 99 - Mapa de Zoneamento.....	110
Figura 100 - Mapa de Uso e Ocupação do Solo	112
Figura 101 - Mapa de cheios e vazios	113
Figura 102 - Mapa de Gabarito das Edificações	114
Figura 103 - Mapa Topográfico	115
Figura 104 - Mapa de Vegetação Existente	116
Figura 105 - Mapa de Acessos e Fluxos Existentes.....	117
Figura 106 - Implantação.....	119
Figura 107 – Tabela de necessidades	120
Figura 108 - Corte A.....	120
Figura 109 - Corte B.....	121
Figura 110 - Imagem 3D aérea 1	121
Figura 111 - Imagem 3D aérea 2	121
Figura 112 - Imagem 3D aérea 3	122
Figura 113 - Imagem 3D aérea 4	122
Figura 114 - Implantação e Tabelas.....	125
Figura 115- Regulação de Carros.....	126
Figura 116 - Regulação de Tornos	127
Figura 117- Fundição e Torno	128
Figura 118- Oficina de Locomotivas - Térreo.....	129
Figura 119- Oficina de Locomotivas – Subsolo	129
Figura 120- Rotunda - Térreo	130
Figura 121- Rotunda - Subsolo	130
Figura 122- Almoxarifado	131
Figura 123- Bateria e Garagem.....	131
Figura 124- Abrigo Compressor	131
Figura 125- Ferraria.....	132
Figura 126- Central de Ar Comprimido	132
Figura 127 - Corte A.....	133
Figura 128 - Corte A - Ampliação.....	133
Figura 129 - Corte B.....	133
Figura 130 - Corte B – Ampliação.....	134
Figura 131 - Corte C.....	134
Figura 132 - Imagem 01 - Vista Aérea	135
Figura 133 - Imagem 02 - Vista Aérea	135
Figura 134 - Imagem 03 - Fachada das Oficinas	136
Figura 135 - Imagem 04 - Fachada das Oficinas	136

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL – América Latina Logística

CEFNOB - Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IPHAN – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

NOB – Noroeste do Brasil

PRESERFE – Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário

RFFSA – Rede Ferroviária Federal

SESC – Conjunto Complexo de Instalações de Recreação e Serviço

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
1.1 JUSTIFICATIVA	17
1.2 OBJETIVOS	18
1.2.1 Objetivo Geral	18
1.2.2 Objetivos Específicos	18
1.3 MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA	19
2. REVISÃO DE LITERATURA	19
2.1 PATRIMÔNIO	20
2.1.1 Patrimônio Industrial	22
2.1.2 Patrimônio Ferroviário	24
2.2 CENTROS HISTÓRICOS DEGRADADOS	26
2.3 ARQUITETURA EFÊMERA	29
2.4 ARQUITETURA TEATRAL	33
2.4 CENOGRAFIA	38
2.5 ARTES PERFORMÁTICAS	42
3. ESTUDOS DE CASO	44
3.1 ST. ANN'S WAREHOUSE	44
3.2 BRISTOL OLD VIC	51
3.3 REGENT'S PARK OPEN AIR THEATRE	55
3.4 THE MERCURY STORE	59
3.5 NEW COMÉDIE DE GENÈVE THEATRE	63
4. VISITA TÉCNICA	70
4.1 SESC 24 DE MAIO	70
4.2 SESC POMPÉIA	77
5. CONTEXTUALIZAÇÃO URBANA	86
5.1 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA	86
5.2 HISTÓRICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	87
5.3 AS FERROVIAS EM BAURU	89
5.4 OFICINAS GERAIS	93
5.5 OS EDIFÍCIOS DAS OFICINAS	96
5.6 RFFSA, PRIVATIZAÇÃO, DESATIVAÇÃO E TOMBAMENTO	101
5.7 CULTURA PERFORMÁTICA DE BAURU	106
6. ESTUDO PRELIMINAR E LEVANTAMENTOS	108
6.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO	108

6.2 ZONEAMENTO.....	109
6.3 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	111
6.4 CHEIOS E VAZIOS	112
6.5 GABARITO DAS EDIFICAÇÕES.....	113
6.6 TOPOGRAFIA.....	114
6.7 VEGETAÇÃO EXISTENTE	115
6.8 HIERARQUIA DE FLUXOS E ACESSOS	116
7. PROJETO: MACROZONEAMENTO	118
7.1 CONCEITO E PARTIDO	118
7.1.1 Conceito.....	118
7.1.2 Partido.....	118
8. PROJETO: ANTEPROJETO	123
8.1 CONCEITO E PARTIDO	123
8.3 IMPLANTAÇÃO	124
8.4 PLANTAS.....	126
8.5 CORTES	133
8.6 IMAGENS HUMANIZADAS.....	135
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	137
REFERÊNCIAS	138

1. INTRODUÇÃO

O processo de expansão e urbanização de terras no Brasil foi possibilitada graças a distribuição de ferrovias por todo o território nacional. A então chamada “Era Ferroviária” permitiu o acesso à circulação, transporte de materiais e bens, e o crescimento contínuo do espaço urbano, influenciando constantemente a economia brasileira e o estilo de vida das cidades.

As ferrovias tornaram-se símbolo do desenvolvimento local e representam a importância de cada espaço urbano. A cidade de Bauru foi concebida, em sua maior parte, pela instalação das estradas de ferro, que permitiram o crescimento dos vilarejos e serviços urbanos. Além disso, a concepção das Oficina Gerais para manutenção constante desses maquinários possibilitou o reconhecimento nacional no ramo ferroviário. Atualmente, a cidade ainda guarda os trilhos de máquinas a vapor que constituíram o maior entroncamento viário do país, considerado uma testemunha histórica fundamental para a economia do estado de São Paulo e para a história do transporte ferroviário, até os dias atuais.

Com a tentativa de instauração da “modernidade” no Brasil no governo de Juscelino Kubitschek, as instalações ferroviárias passaram a segundo plano, dando lugar à indústria automobilística e ao transporte rodoviário. A priorização instantânea deste novo modo de circulação afetou negativamente o modal ferroviário, cujos trilhos e edificações passaram gradativamente por um processo de desativação e abandono lento e irreversível que conduziu ao estado de degradação.

As instalações ferroviárias, geralmente locadas nos centros urbanos, se transformam em grandes vazios, filhos do desuso e do desinteresse público e político. A intervenção nestes locais abandonados e os processos de reocupação dos centros históricos recuperam a vitalidade urbana, incrementam o setor econômico, cultural e social, combatem o espraiamento da cidade e, acima de tudo, permitem a conservação da memória e das histórias urbanas.

A presente pesquisa tem como finalidade a recuperação e revitalização do Pátio Ferroviário de Bauru, conjunto tombado pela sua importância histórica e cultural para o país. O projeto apoia-se na instalação de um centro de cultura voltado para as artes performáticas e cenografia na área dos galpões das Oficinas Gerais, agregado a um parque urbano. O espaço se tornaria um integrador de diferentes bairros atualmente segregados por este vazio urbano: Vila Falcão, Jardim Bela Vista e Centro.

O programa encontrado na solução projetual abraça oficinas e espaços de disseminação da arte que retomam a vitalidade urbana, fabril e cultural do local dando de volta a população a vivência deste grande cenário urbano.

1. 1 JUSTIFICATIVA

O desenvolvimento urbano de Bauru sofreu enorme influência com a chegada das ferrovias: deu à luz ao maior entroncamento ferroviário do país e atualmente é reconhecida como importante polo do desenvolvimento do estado de São Paulo. O Pátio Ferroviário é uma área de relevância histórica nacional, patrimônio tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT – número 30367/92).

Apesar da grande significância e simbolismo históricos e territoriais, as instalações do Pátio encontram-se em estado de abandono constituindo um grande vazio na malha urbana da cidade, o que influencia diretamente na condição do seu entorno: segregação entre os bairros Vila Falcão, Jardim Bela Vista e Centro e edificações abandonadas ou subutilizadas, que induzem à falta de segurança no local e a falta de fluxos de carros e pessoas pela carência de atividades e funções.

O descaso com as construções das Oficinas Gerais e com o Pátio Ferroviário da Noroeste do Brasil é culturalmente inadmissível; para atribuir qualidade de vida urbana ao local, a área foi escolhida para a proposta urbana de intervenção deste trabalho.

Quanto ao tema, a cidade possui um programa cultural extremamente amador, que recebe pouquíssimo investimento e escassa valorização. Além do mais, existem raras edificações destinadas ao âmbito cultural e que possuem visibilidade tanto no município, como na região. As artes performáticas como dança, teatro, música, cenografia, cinema e circo, não possuem um espaço que abriga todas essas atividades e que permita a multidisciplinaridade necessárias para as manifestações e montagens.

O presente projeto propõe a recuperação e reutilização da área e do conjunto edificado das Oficinas Gerais do Pátio Ferroviário através da proposta de implantação de um centro de cultura e parque urbano, visando o acolhimento de atividades voltadas à realização e execução de todas as formas de artes performáticas, além do desenvolvimento educacional, cultural e social na cidade de Bauru.

1.2 OBJETIVOS

A fim de conduzir a pesquisa e a proposta projetual deste trabalho, foram especificados, como segue, os objetivos gerais e específicos, que estruturam e direcionam os conteúdos esquadrihados pelo trabalho conforme os tópicos supra indicados.

1.2.1 Objetivo Geral

O presente trabalho tem como objetivo geral a pesquisa histórica, o levantamento atual da situação e a elaboração de uma proposta de recuperação e revitalização do Pátio Ferroviário e das Oficinas Gerais da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, localizados em Bauru, importantes referências históricas de patrimônio industrial ferroviário do país. A proposta projetual tem como finalidade a reintegração do espaço com a atual malha urbana, promovendo atividades sociais, culturais e de lazer que atribuem qualidade de vida da cidade.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Levantar o material de pesquisa bibliográfico sobre os temas abordados no decorrer do trabalho como respaldo teórico para a estruturação da proposta;
- Realizar uma análise do desenvolvimento de Bauru trazido pelo patrimônio ferroviário e industrial;
- Estudar a definição e os conceitos de Patrimônio, Patrimônio Industrial e Ferroviário;
- Analisar a história dos centros urbanos e entender o porquê de sua degradação;
- Realizar o estudo sobre Cenografia, Teatros e Arquitetura Efêmera;
- Estabelecer as necessidades ambientais e sociais através das diretrizes de recuperação urbana;
- Estudar obras de referência sobre projetos de restauro relacionados a cultura, cenografia e teatro;

- Realizar as visitas técnicas e análise da área do Pátio Ferroviário e nas Oficinas Gerais da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil;
- Propor o restauro dos galpões e do Pátio Ferroviário;
- Desenvolver proposta do projeto de um espaço de caráter funcional público cultural, educacional e de lazer.

1.3 MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Como metodologia para estruturação e desenvolvimento desta pesquisa foi utilizado, primeiramente, a técnica da documentação indireta, realizada por meio de artigos, livros, revistas, jornais e publicações em âmbito acadêmico como teses de mestrado e doutorado, trabalhos, artigos e dissertações.

Além deste método, o estudo apoiou-se na utilização de arquivos audiovisuais, estudo de obras correlatas (para referência projetual de outros trabalhos) e ainda visita técnica, de modo a analisar e criticar, positiva ou negativamente, a edificação.

Em terceiro lugar, foram coletados dados sobre a área de intervenção através de visitas in loco e documentação indireta, a fim de compreender, analisar e pontuar as potencialidades e fragilidades do local e entender as oportunidades que este espaço disponibiliza para o projeto. Também foi realizado o levantamento fotográfico do Pátio Ferroviário e nas Oficinas Gerais para melhor compreensão da área de intervenção.

Estes levantamentos in loco e a análise de dados bibliográficos possibilitaram a total compreensão do espaço: o uso e ocupação do solo, a vegetação do local, o gabarito das edificações do entorno e fluxo de carros e pessoas, que foram representados textualmente e pela produção de mapas de análise.

Por fim, foram utilizados os programas AutoCad, Sketchup e Lumion para a representação gráfica projetual.

2. REVISÃO DE LITERATURA

A fundamentação teórica do trabalho acadêmico é uma etapa importante para a prática projetual de arquitetura e urbanismo, especialmente para propostas de grande impacto regional, visto que nos permite refletir sobre e compreender os conceitos relacionados à proposta e seus aspectos urbanos.

A revisão de literatura da presente pesquisa estrutura-se inicialmente na fundamentação do conceito de patrimônio, de modo geral, aprofundando-se nas vertentes do patrimônio industrial e ferroviário. Posteriormente, um breve estudo dos centros degradados e o que levou a este acontecimento. Depois, a concepção e exemplificação de arquitetura efêmera e sua relação com a arquitetura teatral e a cenografia. Por fim, apresentação das artes performáticas e suas atividades.

2.1 PATRIMÔNIO

O conceito atual de patrimônio tem origem na França, no final do século XVIII, com a Revolução Francesa. Com a nova posição política, foi promovido um sentimento de nacionalidade entre a população por meio, entre outros, da difusão do idioma nacional: o francês, anteriormente falado somente pela elite, passou a ser ensinado também nas escolas. O domínio comum do idioma no território pelas escolas promoveu a unificação, o sentimento de pertencimento e a transmissão do conceito de patrimônio religioso e privado para o de patrimônio relacionado à nacionalidade (FUNARI; PELEGRINI, 2009).

Com isso, as construções e os antigos bens que representavam antigas gerações passadas da sociedade começaram a ser denominadas como um termo genérico: Patrimônio Histórico. Por muitas vezes, se usava o apelativo de “Artístico” e, a expressão passou a caracterizar o termo Patrimônio Cultural, que compreende uma infinidade de bens de representação.

No Brasil, o conceito de Patrimônio Cultural nasce em 1937 através do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). No mesmo ano, em 30 de novembro, a Constituição Federal de 1988 amplia este conceito e substitui sua denominação para Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Pelo Decreto-lei nº 25 (1937), do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional:

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

§ 2º Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana (BRASIL, 1988)

De maneira a facilitar a organização e a gestão dos bens nacionais, diferentes grupos com características distintas foram criados: Patrimônio Material, Patrimônio Imaterial, Patrimônio Arqueológico e Patrimônio Mundial (IPHAN, c2014).

O patrimônio material é constituído por um conjunto de bens culturais classificados segundo a natureza: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico, belas artes; e artes aplicadas. Estes bens tombados podem caracterizar-se como imóveis (cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais) ou móveis (coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos) (IPHAN, c2014).

Figura 1 - Centro Histórico de Paraty (RJ)



Fonte: Ragozina (2019)

Já o patrimônio imaterial é composto por saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e em lugares como mercados, feiras e santuários (IPHAN, c2014). Segundo a UNESCO, os bens de natureza imaterial correspondem:

As práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos os indivíduos, reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

Figura 2 - Desfile de Carnaval



Fonte: Macieira (2022)

2.1.1 Patrimônio Industrial

O patrimônio cultural abrange várias formas de expressão, que encontram em si a multidisciplinaridade dos conceitos de história, memória e cultura. Entre essas formas de representação, o patrimônio industrial tem o seu lugar; interligado aos processos da industrialização, influenciou a sociedade e a economia do mundo todo (SILVA; LOPES, 2017).

O patrimônio industrial não se relaciona apenas ao patrimônio técnico e arquitetônico que busca a conservação e preservação:

Envolve princípios de proteção, reutilização, museística etc. com vistas à orientação, planificação e organização da memória industrial a partir das atuações de profissionais (arquitetos, historiadores, conservadores, museólogos, turismólogos, profissionais técnicos – químicos, físicos, engenheiros – dentre outros), gestores públicos (órgãos de preservação, patrimônio e cultura) e privados (empresas e associações e fundações empresariais), demais órgãos (museus, centros de cultura e de memória etc.) e profissionais e indivíduos. (SILVA e LOPES, 2017, p. 09)

A partir da metade do século XIX, a preocupação com o legado do processo de industrialização passou a ser mais forte. Nesta época, significativos edifícios foram destruídos, nitidamente a Bolsa de Carvão e a Estação Euston em Londres, no início dos anos 1960 buscam o Mercado Central de Paris, no início da década de 70. Essas demolições ampliam as discussões sobre iniciativas de preservação (KÜHL, 2010).

A arqueologia industrial passa a ser muito estudada, acaba ganhando força e respeito entre a comunidade científica. Em 1962, um membro da Inspetoria de

Monumentos Antigos na Grã-Bretanha elabora a sua primeira definição, como monumentos industriais as estruturas, especialmente provindas da Revolução Industrial, que ilustram processos industriais e meios de comunicação. Outra definição é a de Angus Buchaman (1972, p. 20 e 21 *apud* KÜHL, 2010, p.25):

[...] arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um 'monumento industrial' é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente [...].

Em 1964, o Patrimônio Industrial foi incluído timidamente na Carta de Veneza. Em 1978, uma mina de sal localizada em Wieliczka, na Polônia foi elevada a primeiro patrimônio industrial mundial pela UNESCO. Em julho de 2003, em Nizhny Tagil, na Rússia, foi firmada a Carta Patrimonial, que era voltada especialmente para a preservação do patrimônio industrial, demonstrando a necessidade de proteção dos vestígios da indústria. No mesmo ano, acontece a Conferência do TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - em português, Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (MENEGUELLO, 2011).

A carta de Nizhny Tagil sobre patrimônio industrial afirma a relevância da manutenção e proteção dos bens materiais ou imateriais, que devem sofrer impactos mínimos ao longo do tempo, assim como mínimas reconstruções:

VI - As intervenções realizadas nos sítios industriais devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo. Todas as alterações inevitáveis devem ser registadas e os elementos significativos que se eliminem devem ser inventariados e armazenados num local seguro. Numerosos processos industriais conferem um cunho específico que impregna o sítio e do qual resulta todo o seu interesse.

VII - A reconstrução, ou o retorno a um estado anteriormente conhecido, deverá ser considerada como uma intervenção excepcional que só será apropriada se contribuir para o reforço da integridade do sítio no seu conjunto, ou no caso da destruição violenta de um sítio importante (TICCIH, 2018).

As discussões sobre arqueologia industrial começaram a ganhar visibilidade a partir do ano de veiculação do Journal of Industrial Archaeology na Inglaterra. No Brasil, o órgão de preservação federal promoveu o tombamento da Real Fábrica de

Ferro São João do Ipanema, localizado em Iperó, São Paulo, do complexo funcionante de exploração e fabricação de ferro no país. Este acontecimento influenciou outras ações de reconhecimento, como o tombamento da Fábrica de Ferro Patriótica de São Julião, nas proximidades de Ouro Preto, fundada em 1812, associada ao progresso proporcionado pela extração do ouro (MENEGUELLO, 2011).

Kühl (2010) nota em seus estudos como as intervenções realizadas pela valorização do patrimônio industrial são pouco discutidas na sociedade. O conhecimento sobre as formas de intervenção e preservação desses bens e sobre os processos de manutenção, conservação e restauro das edificações, baseados nos referenciais teórico metodológicos e técnico-operacionais é necessário e urgente para a restauração correta desses bens.

O patrimônio industrial está desta forma relacionado a um criterioso estudo e fundamentação que visa a respeitar e valorizar os bens em sua melhor forma, permitindo às gerações futuras e presentes o acesso constante a esse meio.

Figura 3 - Memorial da Resistência de São Paulo (SP)



Fonte: Leoci (2021)

2.1.2 Patrimônio Ferroviário

Após a extinção da Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007 nomeou o IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - como responsável pela administração de bens móveis e imóveis de valor

artístico, histórico e cultural e pela guarda e manutenção destes bens (IPHAN, c2014). Desta forma o Art. 9º da lei 11.483/2007 especifica as atribuições que:

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

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - Conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

O patrimônio ferroviário proveniente da RFFSA compreende edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos, trechos de linha e material rodante (locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinários). Além disso, são incluídos bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Ao todo, segundo o inventário da ferrovia, são 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis classificados como valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), desenvolvido pelo Ministério do Transporte (IPHAN, c2014).

O Instituto recebe apenas os bens não operacionais, provenientes da antiga RFFSA. Os bens operacionais ficam sob responsabilidade do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte), que trabalha em parceria com o IPHAN de modo a preservá-los (IPHAN, c2014).

Figura 4 - Estação Central de Bauru tombada em 1999



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru (2017)

2.2 CENTROS HISTÓRICOS DEGRADADOS

As cidades são uma manifestação viva e orgânica das sociedades, que foram se desenvolvendo ao longo do tempo. Em todos os seus períodos, foram marcadas pelas características sociais, econômicas, patrimoniais, habitacionais e cívicas, de suas populações sendo a área mais central da cidade a mais densa das estratificações históricas. Segundo Salgueiro (2005), estes centros históricos, além de serem “as partes mais antigas da cidade”, representam uma “sucessão de testemunhos de várias épocas, monumento que nos traz vivo o passado, nos dá a dimensão temporal com a sequência dos fatos que estruturam as identidades” (Salgueiro; 2005 *apud* SEBASTIÃO, 2010. p. 20).

A Recomendação de Nairóbi, de 1976, foi uma declaração de princípios de comportamento e responsabilidade sobre o Meio Ambiente Humano, prevendo as decisões concernentes a questões ambientais. Desta, utiliza-se a terminologia “conjunto histórico” para nomear os centros históricos ou centros antigos, retratando que os mesmos “constituem através das idades os testemunhos mais tangíveis da riqueza e da diversidade das criações culturais, religiosas e sociais da humanidade e que a sua salvaguarda e integração” são “elementos fundamentais na planificação

das áreas urbanas e de planejamento físico-territorial” (NAIRÓBI, 1976). Considera-se, portanto:

conjunto histórico ou tradicional todo agrupamento de construções e de espaços, inclusive os sítios arqueológicos e paleontológicos, que constituam um assentamento humano, tanto no meio urbano quanto no rural e cuja coesão e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetônico, pré-histórico, histórico, estético ou sócio-cultural. Entre esses “conjuntos” que são muito variados, podem-se distinguir especialmente os sítios pré-históricos, as cidades históricas, os bairros urbanos antigos, as aldeias e lugarejos, assim como os conjuntos monumentais homogêneos, ficando entendido que estes últimos deverão, em regra, ser conservados em sua integridade (NAIRÓBI, 1976. p. 03).

Os núcleos históricos, são entendidos como “conjuntos urbanos com interesse histórico cuja homogeneidade permite considerá-los como representativos de valores culturais, nomeadamente históricos, arquitectónicos, urbanísticos ou simplesmente afectivos, cuja memória importa preservar” (DGOTDU; 2005). Essa memória coletiva, segundo Salgueiro (1999), representa a necessidade de revitalização desses espaços pelos valores culturais que transportam. Estes testemunhos vivos, de épocas passadas, são uma expressão da cultura e um dos fundamentos da identidade do grupo social, vector indispensável face os perigos da homogeneização e despersonalização que caracterizam a civilização urbana contemporânea” (Salgueiro; 1999, *apud* SEBASTIÃO, 2010).

No entanto, a mudança no Brasil de uma sociedade agrícola e industrial para uma cidade focada no comércio e no serviço, a partir da década de 1960, acarretou diversas transformações para a estrutura urbana até então conhecida. A tecnologia contribui para a aceleração das transformações do modo de vida urbano, mudando as organizações dos espaços centrais da cidade. O esvaziamento dessas áreas centrais é decorrente deste novo crescimento industrial e tecnológico, aliado à expansão da malha urbana e ao aumento populacional (SILVA, 2002).

Como consequência da descentralização urbana, os investimentos privados nessa região diminuem e os imóveis passam a ser sublocados ou abandonados, o que acelera o processo de evasão dos centros. Além disso, o setor de transporte e o crescimento do número de automóveis facilitou o deslocamento populacional para áreas mais periféricas e afastadas do centro da cidade (SEBASTIÃO, 2010)

No Brasil, o período de declínio econômico das áreas centrais aconteceu entre as décadas de 1950 e 1970 quando, segundo Villaça, “ocorreu o ‘abandono’ dos

centros pelas camadas de mais alta renda” (VILLAÇA, 1998, p. 274 *apud* SILVA, 2002) e a ocupação destes pela população de baixa renda, pois as condições de degradação dos imóveis resultaram em um gradativo decréscimo do valor imobiliário.

Figura 5 - Hotel Milanese no Centro de Bauru tombado em 2003



Fonte: (PRÉDIOS..., 2019)

No ano de 1960 acontece uma revisão do Plano Diretor de Bolonha, na Itália, com a intenção de promover melhorias nas habitações de classes trabalhadoras de baixa renda, localizadas nas áreas centrais da cidade; buscava a preservação do patrimônio cultural nessa região (FREIRE; VANANCIO, 2008). Na formulação do Plano de Recuperação do Centro Histórico, de Pier Luigi Cervellati, o centro histórico agia como peça principal do planejamento de recuperação do centro e na tentativa de conter a expansão urbana. No ano de 1970, começa uma implementação do método de Conservação Integrada.

Figura 6 - Centro histórico de Bolonha na Itália



Fonte: Melo (2015)

Em 1992, a ECO-92, primeira Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, é realizada no Rio de Janeiro; a produção do documento chamado Agenda 21 determinou que cada país participante ficaria responsável por um plano de ação. O Brasil se ocupa de consciência ambiental e como o desenvolvimento econômico atrelado a essa consciência. Em 2003, o país criou o Ministério das Cidades, que deveria garantir o direito à cidade e proporcionar benefícios e espaços mais humanizados para a estrutura urbana (FREIRE; VANANCIO, 2008).

Deste momento em diante, toma corpo uma preocupação crescente com os centros históricos e com a bagagem que carregam junto à malha urbana e seus edifícios. A recuperação da vitalidade urbana destes locais passa a ser meta cada vez mais importante dos projetos urbanos, a fim de ocupar os vazios urbanos e frear o fenômeno do espraiamento, tão comum nas cidades contemporâneas

2.3 ARQUITETURA EFÊMERA

A arquitetura efêmera é um importante e pouco conhecido âmbito do projeto arquitetônico. O termo “efêmero” é utilizado para tudo aquilo que é concebido para ser passageiro. Em 2016, durante a Bienal de Arquitetura de Veneza, com a temática “Reporting from the front”, que em português significa Reportagem de frente, vinculado

a um projeto de pesquisa dos arquitetos Rahul Mehrotra e Felipe Vera, com intitulação de “Urbanismo efêmero: cidades em constante fluxo” (BIANCHI, 2019).

Arquitetura efêmera pode ser definida como “a arte ou técnica de projetar e edifícios transitórios, que duram pouco tempo” (HISOUR, 2017); responde às necessidades específicas e temporárias, permitindo uma maior liberdade de criação e frequente alteração da imagem do espaço.

No contexto social, a efemeridade está incluída no ramo arquitetônico de diferentes formas: para eventos específicos (arquitetura efêmera tradicional); como estilo de vila (arquitetura nômade, caracterizada pela arquitetura doméstica portátil); como exigência de uma sociedade que venera a mudança (arquitetura obsoleta, que é efêmera pela temporalidade e produzida para ser desmembrada e reaproveitada) e como uma necessidade (arquitetura emergencial, efêmera pela economia de recursos e necessidade de construções imediatas) (HISOUR, 2017).

A arquitetura efêmera é um tema muito atual e que está sendo cada vez mais utilizada. No entanto, a efemeridade esteve presente na arquitetura desde a antiguidade, principalmente em cerimônias públicas, nas comemorações de vitórias dos militares e celebrações de reis e imperadores. O Arco de Constantino, por exemplo, foi construído como forma comemoração dos dez anos de reinado de Constantino I, o Grande, e à vitória do rei sobre Maxêncio na Batalha da Ponte Mílvia, em 312 d.C (HAAC1, 2017).

Figura 7 - Arco de Constantino em Roma, Itália



Fonte: Albuquerque (2015)

O auge da arquitetura efêmera aconteceu na era moderna: no Renascimento e, principalmente, no Barroco, época da consolidação da monarquia absoluta e exaltação de atos de poder em cerimônias políticas ou religiosas, que demonstrassem a excelência do governo (HISOUR, 2017). Portanto, estes aparatos efêmeros eram projetados sob medida para a celebração e sedução por meio de símbolos visuais:

Arquiteturas em madeira e papel machê e decorações temporárias foram aplicadas em palácios e igrejas; decorações efêmeras transformaram os interiores de residências suntuosas e depois sons, máquinas de alegria, efeitos de luz criaram um jogo de enganos e enganos ópticos. Os artistas trabalharam novas linguagens a cada vez, misturando diferentes técnicas para quebrar as restrições das regras formais da arte. Com a ilusão e contaminação um novo mecanismo da imaginação foi se configurando que levou à mudança da antiga relação entre o espaço do espectador e o espaço da obra, obtendo-se assim o envolvimento emocional, característica fundamental da arte do século XVII: a cidade vira teatro e o espectador vira ator em cena. (BRIGHT FESTIVAL, 2019)

A arte barroca criava uma realidade alternativa buscando a ficção e a ilusão, trazendo à perspectiva do escorço e do ilusionismo que se manifestavam, em sua maioria, nas festas lúdicas, “onde edifícios como igrejas ou palácios, ou um bairro ou uma cidade inteira tornou-se os teatros da vida, em cenários onde realidade e ilusão se misturavam, onde os sentidos eram subvertidos ao engano e ao artifício.” (HISOUR, 2017).

A Idade Contemporânea viu o surgimento das exposições universais e grandes feiras de amostras de avanços científicos, tecnológicos e culturais em várias cidades do mundo, a fim de produzir espetáculos em massa e gerar grandes vitrines publicitárias para empresas ou países. Essas exposições aconteciam em locais onde estes países ou empresas pudessem construir edifícios ou estruturas efêmeras, que durassem apenas o necessário para o tempo da mostra. A primeira exposição universal foi projetada por Joseph Paxton e aconteceu em 1851, em Londres, sendo nomeada como Palácio de Cristal. Desde então, inúmeras exposições foram realizadas. Uma das mais famosas no mundo é a Torre Eiffel de Paris, construída em 1889 e o Pavilhão Alemão de Barcelona, de Mies van der Rohe em 1929 (HISOUR, 2017).

Figura 8 - Torre Eiffel de 1889



Fonte: Lynch (2017)

Figura 9 - Pavilhão Alemão de 1929



Fonte: Valencia (2018)

Atualmente, a arquitetura efêmera é exemplificada frequentemente em exposições, galerias de arte, eventos, stands, vitrines de lojas, desfiles de moda, jogos olímpicos, jogos universitários, shoppings e até mesmo na rua. É um campo muito particular da arquitetura que permite a fuga dos projetos convencionais e a criação sem limitações. Ainda assim, é uma área pouco conhecida e que merece ter um

destaque no ramo cultural e um desenvolvimento propício para o crescimento desta especialidade.

2.4 ARQUITETURA TEATRAL

A arquitetura teatral é uma especialidade arquitetônica muito peculiar; trabalha com diversas áreas performáticas e sempre esteve presente durante o desenvolvimento da sociedade e das cidades. Os edifícios teatrais evoluem de acordo as mudanças sociais e estruturais, e a partir daí, contam histórias e refletem a cultura de uma determinada região ou época. Segundo Serroni (2002, p. 21):

Importância do edifício teatral como signo da cultura urbana ia bastante além de seus limites físicos – sua tipologia arquitetônica – e de sua tipologia cênica – sua função como teatro -, e avançava pelo seu entorno, dentro da cidade, determinando importantes relações dos cidadãos com sua história, suas tradições e sua cultura.

Esta arquitetura teatral é conhecida desde os primórdios da história: “desde o momento no qual uma comunidade se reuniu em volta de alguém – para que esse alguém falasse ou fosse ouvido – a ideia de teatro definiu-se como algo eterno”. O desenvolvimento e formação completa de uma cidade depende, segundo Serroni, de um hospital, uma igreja, uma praça, uma cadeia, um mercado e para finalizar, um teatro (SERRONI, 2002, p.17). Mas antes mesmo disso, o teatro primitivo já existia:

O teatro dos povos primitivos assenta-se no amplo alicerce dos impulsos vitais, primários, retirando deles seus misteriosos poderes de magia, conjuração, metamorfose- dos encantamentos de caça dos nômades da Idade da Pedra, das danças de fertilidade e colheita dos primeiros lavradores dos campos, dos ritos de iniciação, totemismo e xamanismo e dos vários cultos divinos. (BERTHOLD, 2001, p. 02)

O teatro nos primórdios já utilizava acessórios externos para desenvolvimento de suas atividades. Máscaras, figurinos, acessórios de contra-regragem, cenários e orquestras, apesar de serem bem mais simples que os dias atuais, já tinham funcionalidade ligada à desenvoltura das pessoas no palco. De acordo com Berthold (2001, p. 01) “do ponto de vista da evolução cultural, a diferença essencial entre formas de teatro primitivas e mais avançadas é o número de acessórios cênicos à disposição do ator para expressar sua mensagem”.

Na Grécia se dá início a arquitetura teatral ocidental; a cidade de Atenas torna-se o berço da arte dramática e das ações recíprocas entre homens e deuses: festivais de adoração e sacrifício com danças e cultos eram realizados no semicírculo do teatro como forma de honrar os deuses. Além disso, a Grécia foi berço da criação dos Jogos Olímpicos, evento que também pousa suas origens na arquitetura efêmera. Segundo Berthold (2001, p. 103 e 104) o teatro grego:

é uma obra de arte social e comunal; nunca isso foi mais verdadeiro do que na Grécia antiga. Em nenhum outro lugar, portanto, pôde alcançar tanta importância como na Grécia. A multidão reunida no *theatron* não era meramente espectadora, mas participante, no sentido mais literal. O público participava ativamente do ritual teatral, religioso, inseria-se na esfera dos deuses e compartilhava o conhecimento das grandes conexões mitológicas. (grifo do autor)

Figura 10 - Teatro de Herodion de Atenas, Grécia



Fonte: Fragkou (2021)

O teatro romano é herança da cultura grega, no seu desenvolvimento estava apoiada a política do pão e circo, de modo que os teatros e anfiteatros eram destinados ao entretenimento da população da época: “o anfiteatro não pertencia aos poetas. Servia de palco aos jogos de gladiadores e às lutas de animais, para combates navais, espetáculos acrobáticos e de variedades” (BERTHOLD, 2001, p. 140). De acordo com o mesmo autor, a arquitetura teatral, assim como muitas edificações romanas, servia como espelho para o poder do império.

Figura 11 - Anfiteatro Coliseu de Roma

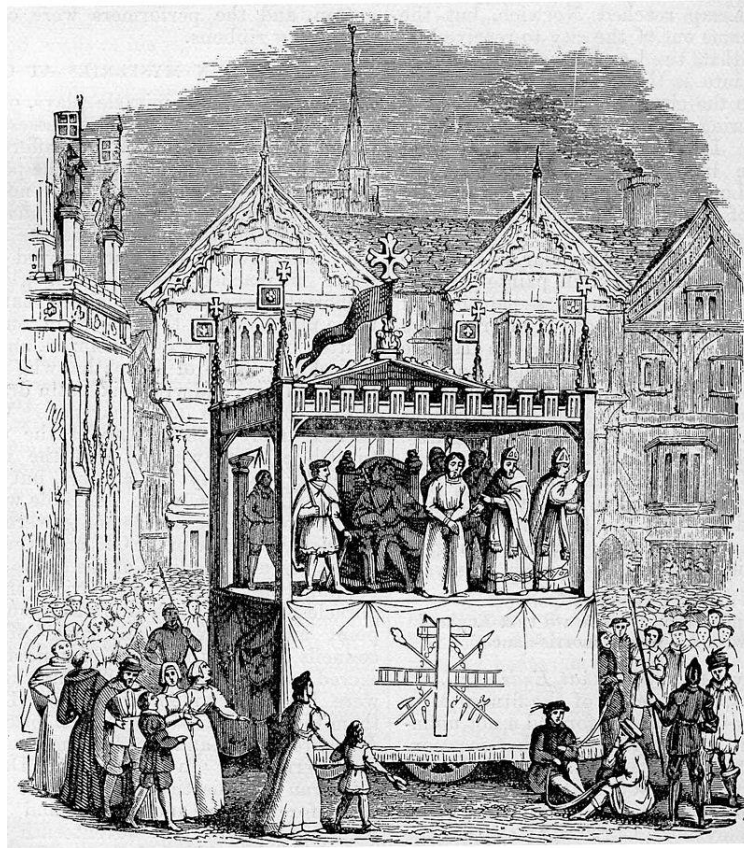


Fonte: (COLISEU...,2021)

Na Idade Média, o teatro se desenvolveu como manifestação atrelada sobretudo ao cristianismo. As apresentações começaram a acontecer no altar das próprias igrejas e mais tarde, foram destinadas à plataforma e tabladros de madeira que eram locadas no pátio da igreja ou em praças. O espetáculo tinha como temática celebrações da Páscoa, encenações da Paixão de Cristo e da ressurreição de Jesus, cenas do Natal e conceitos morais, religiosos ou políticos. Mais tarde, o teatro medieval passou a ser construído sobre um carro, chamado de “carro-palco”:

Originalmente as representações eram estritamente associadas à celebrações de Corpus Christi, com a simples recitação de textos razoavelmente curtos, relacionados ao mistério do Sacramento; logo, porém, esse tablado móvel para as representações passou a ser utilizado em vários outros países e também na celebração de outras festividades. (BERTHOLD, 2001, p. 209)

Figura 12 - Teatro Medieval



Fonte: Chambers Book of Days (1864)

O Renascimento iniciou suas atividades teatrais em 1486, ano em que foi montada a primeira tragédia pelos humanistas. Quando os “Dez Livros sobre a Arquitetura”, de Vitrúvio foi republicado, colaborou na concepção do palco e do teatro da época. No início, a arquitetura era simples, focada no conteúdo da apresentação mais do que na estrutura teatral em si, e, portanto, era comum que acontecessem em locais abertos, como praças. Com o passar do tempo, o teatro passou a fazer sucesso na corte francesa e “o princípio do palco elevado, com uma fileira de casas – uma adaptação reduzida da clássica *scenae frons* romana – tornou-se característica dos teatros humanistas.” (BERTHOLD, 2001, p. 276, grifo do autor). Os palácios tornaram-se palcos dessas atividades e a perspectiva passa a ser uma importantíssima característica dos cenários utilizados.

Figura 13 - Teatro Olímpico de Vicenza



Fonte: (INAUGURADO...,2019)

No barroco, a arquitetura teatral é marcada pela transformação. A linha clássica seguida pelos renascentistas deu lugar aos ornamentos e à abundância alegórica. As salas de espetáculos dos palácios ganhavam cada vez mais importância:

Partindo da improvisada sala de espetáculos dos patronos da arte, o passo seguinte levou à casa de ópera independente e autônoma; o teatro arquitetonicamente ornamentado, com seu auditório de fileiras e galerias, com um camarote do soberano e articulado de acordo com a hierarquia áulica dos espectadores. O palco assumiu a forma de lanterna mágica, emoldurado por um esplêndido arco no proscênio. Cariátides suportavam arquitraves, querubins seguravam cortinas de estuque. O recém-desenvolvido sistema de bastidores laterais alternados possibilitava a ilusão de profundidade e as frequentes trocas de cena. (BERTHOLD, 2001, p. 324)

Figura 14 - Teatro Barroco



Fonte: (TEATRO...,2016)

No entanto, apesar da rica e importante história da arquitetura teatral como representação dos povos, os teatros atualmente não são mais projetados como algo essencial para o espaço urbano. Com o crescimento das cidades, a degradação de seus centros históricos fez com que também os teatros caíssem no esquecimento. Além disso, as constantes trocas de governantes, prefeituras e órgãos federais, dificulta a aplicação de investimento necessário para muitos edifícios teatrais, permanecendo inacabados de uma gestão para outra (SERRONI, 2002). Uma arquitetura tão singular e relevante como a teatral deve receber toda a atenção e espaços necessários para o desenvolvimento desta cultura.

2.4 CENOGRRAFIA

A cenografia é a arte do processo criativo cênico, que engloba todo tipo de construção estético-espacial como espetáculos teatrais, artes visuais, arquitetura e design (URSSI, 2006). Suas ambientações e representações são consideradas uma forma de arquitetura efêmera, devido ao seu tempo limitado de exposição. Esse tipo de projeto cenográfico é considerado essencial para o suporte visual dos eventos mencionados, especialmente a dramaturgia:

Quanto ao espetáculo cênico, decerto que é o mais emocionante, mas também é o menos artístico e menos próprio da poesia. Na verdade, mesmo sem representação e sem atores, pode a tragédia manifestar seus efeitos; além disso, a realização de um bom espetáculo mais depende do cenógrafo que do poeta. (Aristóteles, 330 a.C., p.207 apud Urssi, 2006, p. 22)

A origem do termo cenografia veio de *skenographie*, de textos gregos como “A poética”, de Aristóteles. A palavra é uma composição de *skené* (cena) + *graphein* (escrever, desenhar). Mais tarde, o termo *scenographia* é encontrado em latim no livro “De architectura”, de Vitruvio, e após sua tradução na época do Renascimento, passou a ser usado, principalmente, para desenhos que possuíam noção de profundidade e perspectiva no espetáculo teatral (MANTOVANI, 1989).

Figura 15 - Teatro Olímpico de Vicenza



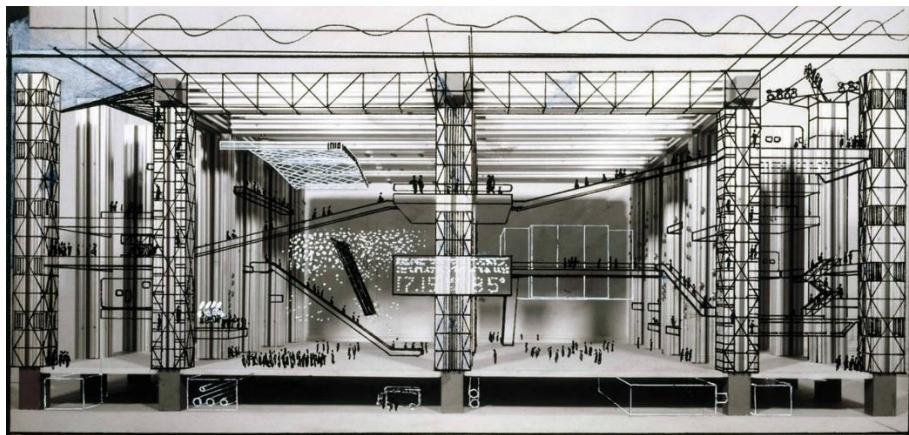
Fonte: Oliveira (2015)

A idealização da cenografia existe desde a Grécia Antiga e foi sendo representada de diferentes formas durante o passar dos séculos. Na Antiguidade, os cenários eram fixos e possuíam poucos elementos em cena. Na Idade Média, abraçam um caráter religioso e místico, representando geralmente o céu, a terra e o inferno, e aconteciam nas igrejas e praças da cidade (MANTOVANI, 1989).

O Renascimento traz consigo o cenário permanente, com elementos cênicos que pertenciam às encenações. No Barroco, a perspectiva e a exuberância de detalhes passam a ser fundamentais para o desenvolvimento dos cenários, que a cada dia mais tinham como função impressionar o público que assistia ao espetáculo. A Revolução Industrial muda o olhar cênico dos produtores, que adquirem mais técnica quanto a luz artificial e o panorama artístico devido ao surgimento da fotografia.

No século XX, a idealização de uma cenografia formada por padrões e seguindo regras começa a ser flexibilizada. Um exemplo disso é o projeto Fun Palace, de Cedric Price de 1960. A construção dessa proposta projetual nunca chegou a ser concretizada, mas apenas a intenção de sua concepção já demonstra a transformação de pensamentos da época. O espaço tinha um conceito social e totalmente público, voltado para a dança, música, arte e teatro. Sua arquitetura foi proposta de forma a promover a flexibilidade de ambientes, o que seria permitido pela sua malha tridimensional, escadas radiais, passarelas portáteis e guindastes. Além disso, tinha como objetivo principal a participação pública nas atividades propostas pelo espaço, onde o público poderia ter controle sobre o local (NOMADS USP, s/ ano).

Figura 16 - Perspectiva idealizada de Fun Palace



Fonte: (LONDRES...,2015)

A cenografia é idealizada por profissionais especializados nessa arte: os cenógrafos, podendo ser formados na área de audiovisual, artes cênicas ou arquitetura. Existe ainda uma equipe de produção que auxilia na execução dos cenários e ambientações. São conhecedores das teorias e técnicas específicas e sabem expressar um sentimento ou uma história pela linguagem visual.

Criar e projetar um cenário é fazer cenografia; apesar de ser um âmbito de arquitetura não é muito conhecido, está presente diariamente na nossa rotina. Atualmente, este ato criativo está relacionado com a produção de shows; peças de teatro, dança e música; Jogos Olímpicos; jogos universitários; novelas; filmes; eventos; stands de exposição; vitrines de lojas e festas.

Figura 17 - Stand de exposição Deca



Fonte: Frasnelli (2017)

Figura 18 - Cenário de um evento



Fonte: (O QUE...,2019)

2.5 ARTES PERFORMÁTICAS

A palavra performance tem sua origem no francês antigo – parformer – que significa conseguir, concluir, cumprir ou fazer uma tarefa realizada com êxito. A expressão vem do latim, pelo prefixo per + formáre, representando a execução de qualquer tipo de tarefa.

Essa expressão, muito utilizada no ramo artístico, é um segmento que abraça diferentes elementos que compõem a arte. As performances são divididas em campos distintos: musicais (concerto e recital); teatrais (teatro musical, dança moderna, ballet, operetta, ópera e teatro); mágica; leitura de poesia; arte viva; performance arte; apresentação circense e leituras de histórias (ARAÚJO, 2021).

A arte performática, possui características singulares que classificam as atividades de movimento corporal. Entre elas, encontra-se a linguagem híbrida, que representa a mistura de elementos da arte como o teatro, artes visuais, dança e música. Além disso, não possui um local definido para acontecer: pode ocorrer em museus, galerias, instituições e até mesmo em lugares públicos e ambientes urbanos. As obras são efêmeras, podendo ser registradas através de fotografia e vídeos. Por fim, o instrumento de ação artística dos performers (como eram chamados nos EUA, durante o século XX) é o próprio corpo desses artistas (AIDAR, 2019).

O termo performance passou a fazer parte do universo das artes a partir da segunda metade do século XX, como consequências dos desdobramentos da pop art e da arte conceitual nos anos 60 e 70. A performance parte da relação com movimentos modernistas mais antigos, como o dadaísmo e a Escola Bauhaus, que acreditavam na arte contemporânea como uma nova maneira de produção e apreciação (AIDAR, 2019).

A partir deste momento, instalações, happenings - apresentação que exige a participação do espectador dentro da cena - e performances passam a ser realizados com muita frequência, afirmando as novas orientações da arte: tentativa de criação artística baseada nas coisas do mundo, na natureza e na realidade urbana (ARTE REF, 2020).

No Brasil, a arte da performance começou a dar sinais a partir da década de 50, com Flávio de Carvalho, precursor do momento e integrante do modernismo brasileiro e que, desde 1931, antes mesmo da performance na arte ganhar fama, já a

experimentava como expressão, realizando experimentos sociais e psicológicos com a população.

Figura 19 - Flávio de Carvalho em experimento com sociedade católica (1956)



Fonte: (HISTÓRIAS...,2019)

3. ESTUDOS DE CASO

A construção de um repertório de soluções arquitetônicas e urbanísticas é etapa obrigatória para o percurso de um bom desenvolvimento projetual. Os estudos de caso apresentados neste item são tomados como base para a elaboração da proposta de restauro e requalificação dos galpões das Oficinas Gerais na NOB e do Pátio Ferroviário.

3.1 ST. ANN'S WAREHOUSE

Dados técnicos:

Projeto: Marvel Arquitetos

Localização: Nova Iorque, Estados Unidos.

Área construída: 2.400m²

Ano: 2015

Concebido por Marvel Arquitetos, o St. Ann's Warehouse fica localizado ao lado da Ponte de Brooklyn, em Nova Iorque, Estados Unidos. O projeto teve como objetivo restaurar um antigo armazém de tabaco de 1860, como espaço para atividades culturais. (MARVEL DESIGNS, 2018)

Figura 20 - Fachada do antigo armazém de tabaco



Fonte: Sundberg (2019)

Figura 21 - Fachada atual do St. Ann's Warehouse



Fonte: Sundberg (2019).

Antigamente a Igreja do Marco Histórico Nacional de St. Ann, em Brooklyn Heights, era a sede original da casa de Artes de St. Ann's. Concertos e apresentações teatrais eram realizados no santuário da igreja neogótica, que foi ganhando merecida reputação com o passar dos anos. (ST. ANN'S WAREHOUSE, 2016)

A partir de 2015, o St. Ann's Warehouse passou à sua nova localidade. O projeto possui 2400m², incluindo um teatro com capacidade de 300 a 700 pessoas; um estúdio multiuso, para eventos menores; e o Max Family Garden, um jardim ao ar livre localizado na parte triangular da construção, com livre acesso ao público. (ST. ANN'S WAREHOUSE, 2016)

Figura 22 - Implantação da atual localidade do St. Ann's Warehouse



Fonte: Archdaily (2019)

Figura 23 - Max Family Garden



Fonte: Sundberg (2018)

A proposta projetual dos arquitetos tinha como intenção principal gerar um local que abraçasse diferentes tipos de performance teatral. Para tanto, foi desenvolvido um espaço aberto e flexível, que possibilita diversas configurações de ambientações, assim como assentos removíveis, que permitem layouts apropriados para cada tipo de apresentação. (MAGGIORA, 2019)

Figura 24 - Diferentes layouts proporcionados



Fonte: Marvel Designs (2018)

Figura 25 - Teatro flexível



Fonte: Sundberg (2018)

Além disso, a edificação deveria homenagear a história do Armazém do Tabaco, dos outros armazéns próximos e da igreja onde o St. Ann teve origem. (MAGGIORA, 2019)

Para a execução do projeto, foram restaurados os tijolos nas paredes de alvenaria existentes em respeito a aparência do armazém e de seus antigos

ambientes; tijolos de vidro na parte alta do edifício, permitem a entrada de luz natural nas apresentações; foi proposto o revestimento do painel interior em aço enegrecido, e das paredes em madeira compensada. (MAGGIORA, 2019)

Figura 26 - Vestíbulo de entrada com tijolos aparentes



Fonte: Sundberg (2018)

Figura 27 - Revestimento em madeira compensada nas paredes



Fonte: Sundberg (2019)

O espaço foi considerado “Uma adição bem-vinda ao rico legado cultural de Nova York, este projeto prova que estratégias inovadoras de reutilização podem transformar um espaço antigo, mas histórico, em um destino moderno e eficiente.” (AIA, 2017). Além disso, recebeu também outras críticas positivas:

O St. Ann's Warehouse agora tem uma casa permanente no Tobacco Warehouse no Brooklyn Bridge Park - transformando o edifício sem telhado do século 19 em um teatro espetacular do século 21, erguendo-se em sua localização majestosa ao longo da orla do East River. (DUMBO, 2018)

Figura 28 - Volume de tijolos de vidro que se ilumina a noite



Fonte: Sundberg (2018)

O St. Ann's Warehouse é um excelente projeto de restauro e revitalização da edificação e do espaço em que o prédio está inserido. A flexibilidade dos layouts do teatro é uma característica muito positiva que o destaca entre outros. Além disso, certamente influencia positivamente na comunidade, ao valorizar a região em sua qualidade cultural e ambiental. Portanto, o projeto torna-se uma grande referência para o atual trabalho na requalificação da área degradada e no uso de espaços flexíveis, que permitem diversos usos pela população.

3.2 BRISTOL OLD VIC

Dados técnicos:

Projeto: Haworth Tompkins

Localização: Bristol, Inglaterra.

Área construída: 2.135m²

Ano: 2018

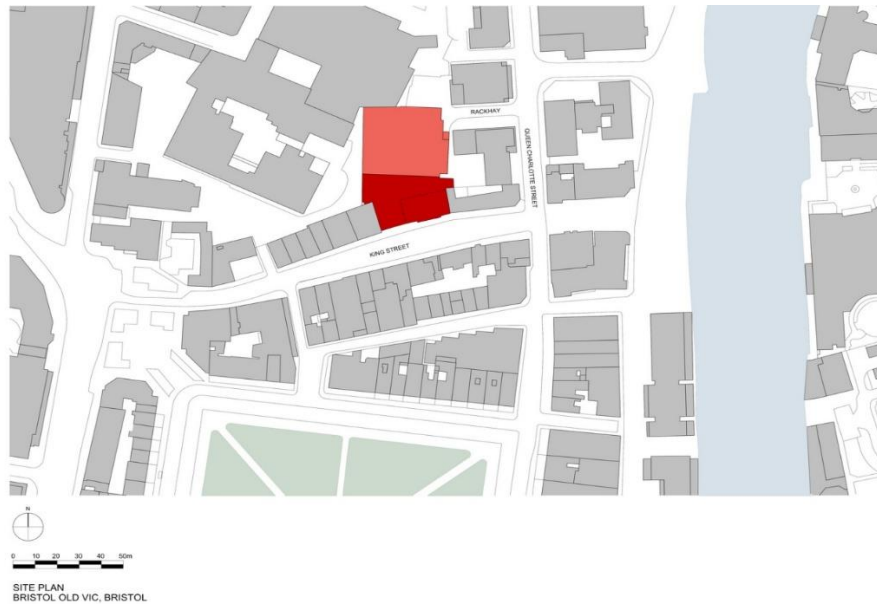
O escritório de Haworth Tompkins concluiu, em 2018, uma revitalização para o espaço de casa e teatro de estúdio para o Bristol Old Vic, na Inglaterra. O teatro é o mais antigo em funcionamento contínuo no mundo de língua inglesa (TOMPKINS, 2020). Essa extensão foi projetada em 1972 pelo arquiteto Peter Moro para tornar-se um grande espaço público em relação ao teatro. No entanto, a disposição dessa extensão acabou dividindo o público em dois foyers desconectados, e a edificação não cumpriu seu propósito. Portanto, em 2018, sofreu a revitalização por Tompkins (ASTBURY, 2019).

Figura 29 - Antiga extensão do teatro Bristol Old Vic



Fonte: Howarth; Vile (2019)

Figura 30 - Implantação do Bristol Old Vic

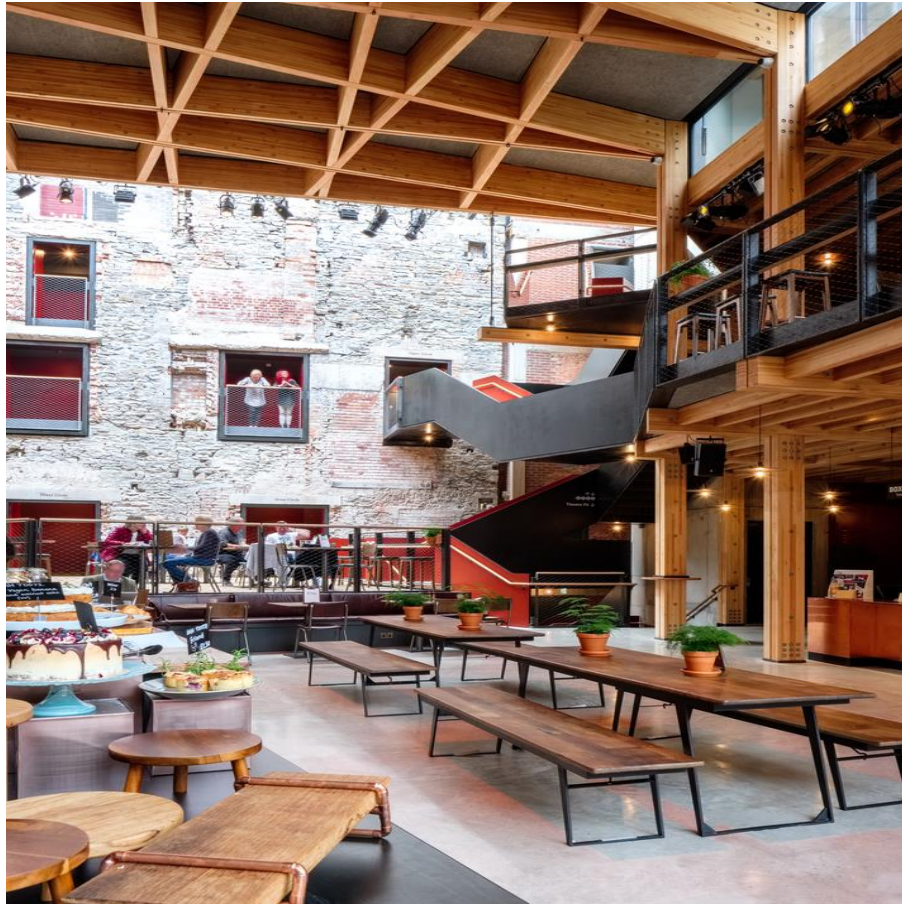


Fonte: Archdaily (2019)

O projeto de Tompkins de 2.135m² tinha como intenção gerar um espaço que abrisse as portas para um público mais amplo e diversificado, transformando o foyer em uma extensão informal da rua, como uma praça pública coberta.

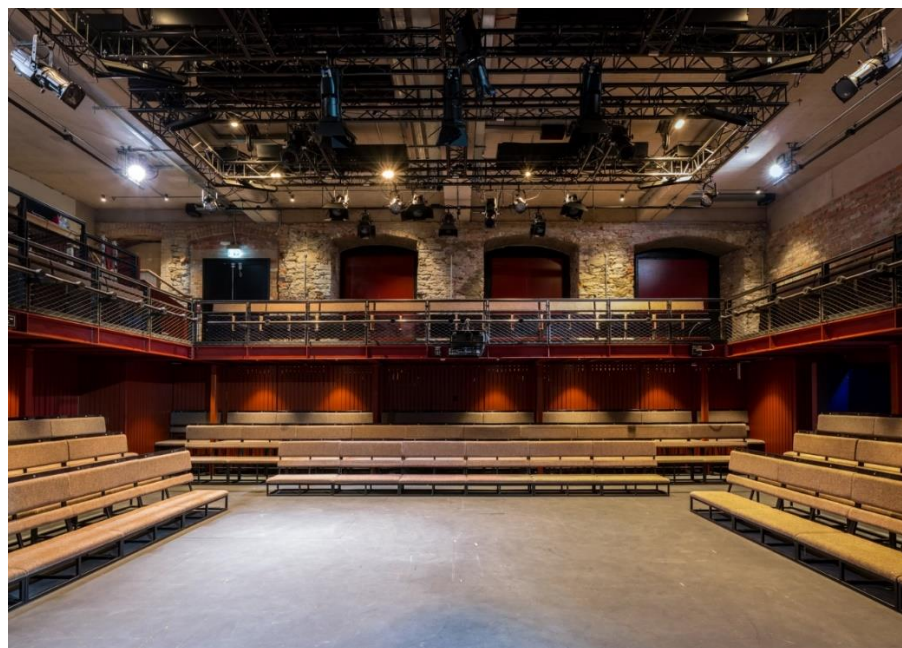
A edificação ocupa um foyer/bar, vestiários, salas de ensaio, estúdio, cozinha e espaços para workshop (TOMPKINS, 2020). Além disso, o foyer também funciona como uma sala de eventos independente. Galerias de mezanino, escadaria e plataformas de observação possibilitam a circulação vertical do público e ao redor do espaço de convívio do foyer/bar (PINTOS, 2019).

Figura 31 - Foyer/bar



Fonte: Howarth; Vile (2019)

Figura 32 - Teatro de Estúdio



Fonte: Howarth; Vile (2019)

O ponto principal do projeto é a fachada dessa nova extensão, que contradiz totalmente com o antigo teatro Bristol Old Vic, que possui um estilo georgiano. O espaço usa madeira estrutural e vidro, que permite a entrada da luz do dia para dentro do foyer. Além disso, persianas de proteção solar são utilizadas na fachada sul, para otimizar o sombreamento no verão e o aquecimento no inverno. Elas possuem uma característica muito singular: incorporam o texto do discurso inaugural do Bristol em 1766 (PINTOS, 2019).

Figura 33 - Fachada atual do Bristol Old Vic



Fonte: Howarth; Vile (2019)

Para Moore (2018), o projeto possui características positivas: “O redesenho inteligente de Haworth Tompkins do Bristol Old Vic faz uma virtude de seu passado e injeta algum drama no foyer.”

Figura 34 - Mezaninos e escadarias para circulação



Fonte: Howarth; Vile (2019)

O Bristol Old Vic foi redigido segundo um excelente programa de restauro e recuperação da vida pública na edificação. As atividades que o espaço proporciona trazem novas possibilidades à área e convida a população a participar, tanto no espaço de extensão, como do teatro. A materialidade e a conservação da estrutura original são características positivas do projeto, que repercutem como referência para este trabalho.

3.3 REGENT'S PARK OPEN AIR THEATRE

Dados técnicos:

Projeto: Reed Watts Arquitetos

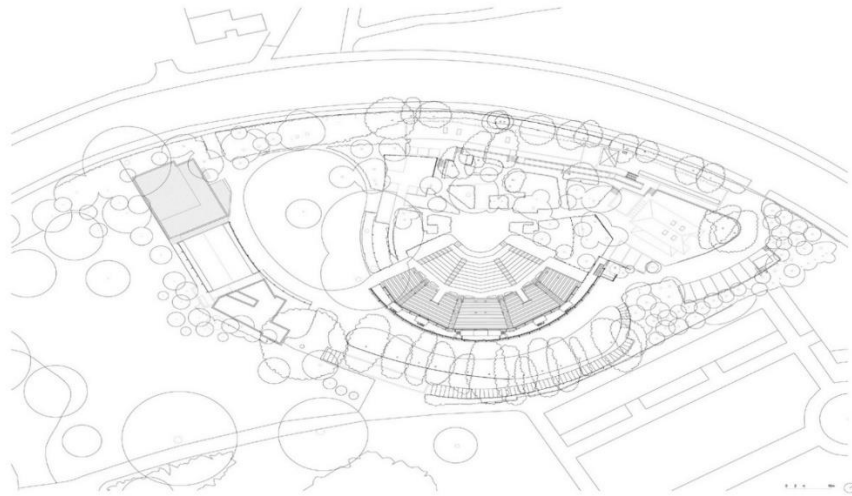
Localização: Londres, Inglaterra.

Área construída: 480m²

Ano: 2018

O Open Air Theatre fica localizado no Regent's Park em Londres, Inglaterra. É um teatro ao ar livre que teve sua fundação em 1932 e a cada verão recebe 1.200 espectadores todas as noites (REED WATTS, 2018).

Figura 35 - Implantação do Open Air Theatre



Fonte: Archdaily (2018)

Em maio de 2018, o Reed Watts Arquitetos concluiu um novo projeto no Regent's Park, que abrangeria todas as necessidades do Open Air Theatre em apenas uma edificação, como salas de ensaio e cozinha (GONZÁLES, 2018).

Figura 36 - Elevação volumétrica da edificação



Fonte: Archdaily (2018)

A estrutura da edificação fica localizada na parte mais distante do terreno e é envolvida por toda a floresta do parque. É construída com um sistema de painéis pré-fabricados de madeira laminada cruzada, e nas fachadas, é revestido por uma faixa de lariço tingido de escuro na base da edificação e um revestimento texturizado nas partes mais altas (GONZÁLES, 2018).

Os detalhes foram desenvolvidos para reforçar a magia do cenário em que as árvores, as plantas e o céu envolvem o visitante. Eles ajudam a desfocar a distinção entre edifício e paisagem enquanto criam uma extensão natural para os edifícios existentes ao longo da borda do terreno. (REED WATTS, 2018)

Figura 37 - Fachada do Regent's Park Open Air Theatre



Fonte: Kennedy; Jensen (2018)

Figura 38 - Materialidade da edificação



Fonte: Kennedy; Jensen (2018)

O novo estúdio de ensaio é adaptável a todas as produções do teatro, incluindo dançarinos, atores e acrobatas e a cozinha, devidamente equipada, permite melhorar a oferta de alimentos ao público (GONZÁLES, 2018).

Figura 39 - Sala de ensaio



Fonte: Kennedy; Jensen (2018)

Este é o segundo projeto no local feito por Reed Watts Arquitetos. O primeiro aconteceu no ano de 2016, com a construção de uma loja seca, uma cobertura para a doca do cenário e conexões da paisagem para a área do bar. (REED WATTS, 2018)

Este foi um malabarismo de um cliente que desejava aproveitar cada centímetro do espaço, uma série de restrições difíceis do local e o desejo de criar um edifício que fosse simpático, mas não completamente desprovido de sua própria expressão arquitetônica. (ASTBURY, 2018)

Figura 40 - Esquema volumétrico da edificação



Fonte: Archdaily (2018)

O Regent's Park Air Open Theatre possui uma inteligente solução projetual em relação à área em que está inserido e apresenta uma fachada que abraça e envolve o seu entorno, o que torna a ambientação e o propósito do projeto muito mais harmônicos. Os espaços destinados às atividades de teatro também são pontos positivos e importantes, o que certamente serão levados em conta na definição do programa de necessidades do presente trabalho.

3.4 THE MERCURY STORE

Dados técnicos:

Projeto: CO Adaptive Arquitetura

Localização: Nova Iorque, Estados Unidos.

Área construída: 1.180m²

Ano: 2019

O The Mercury Store situa-se atualmente em um antigo edifício de Nova Iorque, nos Estados Unidos, reformado pelo CO Adaptive Arquitetura. A edificação tinha anteriormente como função a fundição de metal em 1902, e a partir do ano de 2019, funciona como um espaço dedicado às artes cênicas. (BRILLON, 2022).

Figura 41 - Corte volumétrico do The Mercury Store



Fonte: CO Adaptive (2021)

Para tanto, o projeto foi pensado de modo a equipar um local para apresentações de teatro, dança e música: reforçando a estrutura de aço original, restaurando e reparando a alvenaria existente; montando uma cobertura reforçada para receber os equipamentos mecânicos e substituindo as janelas e claraboias. (YORKE CONSTRUCTION, s/ano)

A CO Adaptive Arquitetura trabalhou com a preservação do maior número de materiais possíveis, usando o conceito de “reutilização adaptativa” pela primeira vez na cidade de Nova Iorque (BRILLON, 2022).

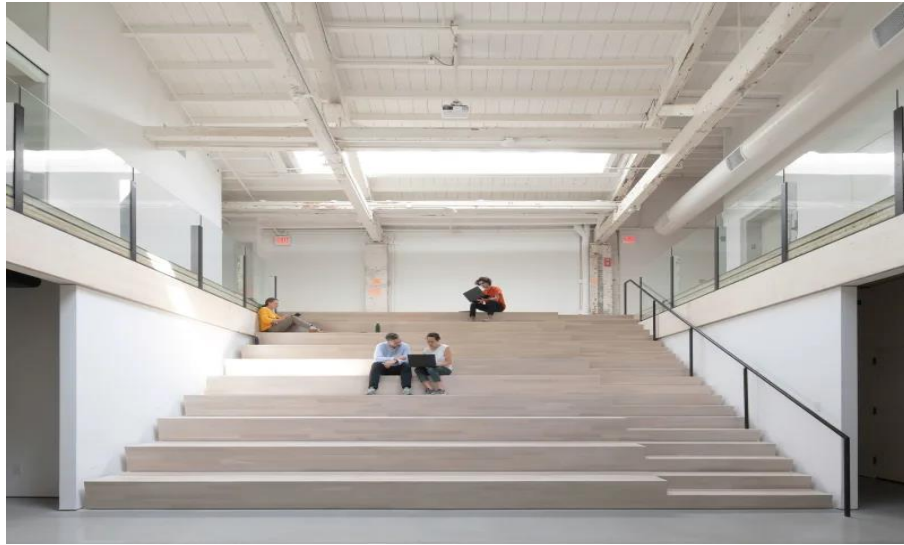
Foi tomado o cuidado de reaproveitar, em vez de apagar, os materiais e o caráter do edifício de tijolos e madeira pesada. As vigas de madeira removidas foram adaptadas em postes de guarda-corpo emoldurando o átrio central e divisórias de painéis acústicos nos estúdios principais. (CO ADAPTATIVE, 2021)

Figura 42 - Estrutura interna do edifício



Fonte: Kubota (2021)

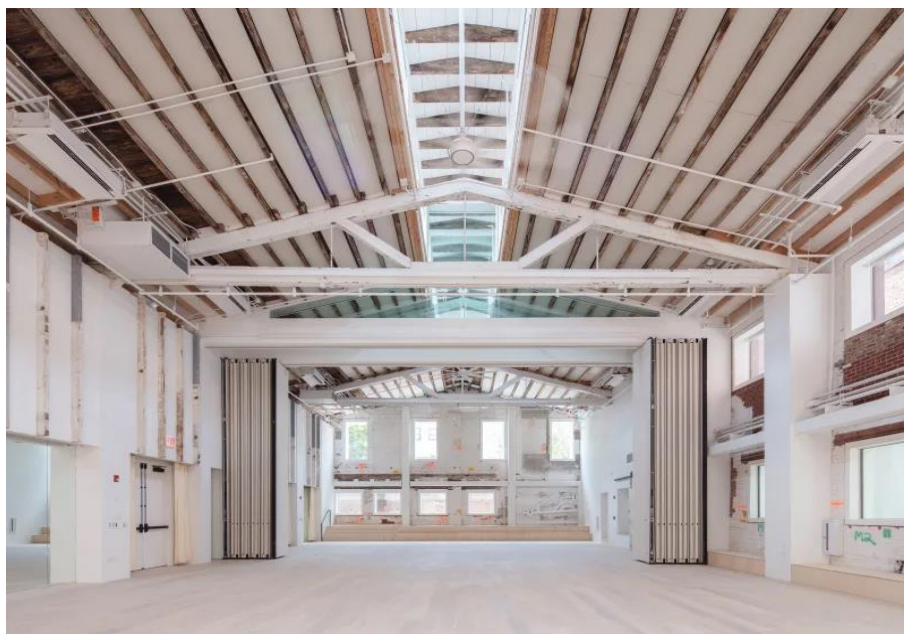
Figura 43 - Escada/ arquibancada



Fonte: Kubota (2021)

O projeto proposto teve como primeira decisão a abertura de todas as pequenas salas existentes para a fundição do metal, formando um espaço amplo e iluminado. Além disso, uma parte do edifício teve a laje cortada, criando um ambiente com pé direito duplo, perfeito para uma grande sala de ensaio, que pode ser dividida em outras salas menores, devido as portas dobráveis e deslizantes que foram instaladas. (BRILLON, 2022)

Figura 44 - Grande sala de ensaio



Fonte: Kubota (2021)

Figura 45 - Portas dobráveis (grande sala tornando-se salas menores)



Fonte: Kubota (2021)

As outras atividades do programa como salas de ensaio adicionais e escritórios, foram destinadas a volumes menores, construídos com madeira laminada cruzada. (BRILLON, 2022)

Em todo o edifício, optou-se por preservar os tijolos originais nas paredes e as treliças de madeira, e na fachada, foram escolhidos painéis de alumínio, de modo a homenagear e respeitar o entorno industrial em que se encontra. (BRILLON, 2022)

Figura 46 - Preservação dos tijolos e das treliças



Fonte: Kubota (2021)

Figura 47 - Fachada do The Mercury Store



Fonte: Kubota (2021)

O The Mercury Store propõe um projeto de restauro extremamente viável, ao utilizar o conceito de “reutilização adaptativa” nos materiais já existentes no antigo edifício, trazendo um novo uso aos mesmos. Além disso, a solução projetual das portas dobráveis e deslizantes na espaçosa sala de ensaio, de modo a tornar o grande espaço em outras salas menores é uma característica muito forte e positiva. Portanto, o projeto torna-se referência para o atual trabalho na requalificação da área degradada e no uso de espaços e fechamentos flexíveis.

3.5 NEW COMÉDIE DE GENÈVE THEATRE

Dados técnicos:

Projeto: FRES Arquitetos

Localização: Genf, Suíça.

Área construída: 16.060m²

Ano: 2021

O New Comédie de Genève é um projeto do escritório FRES Arquitetos, vencedores de um concurso internacional em 2009, escolhido entre 80 propostas. (COMÉDIE DE GENÈVE, 2021) O trabalho era chamado “Skyline” e tinha como

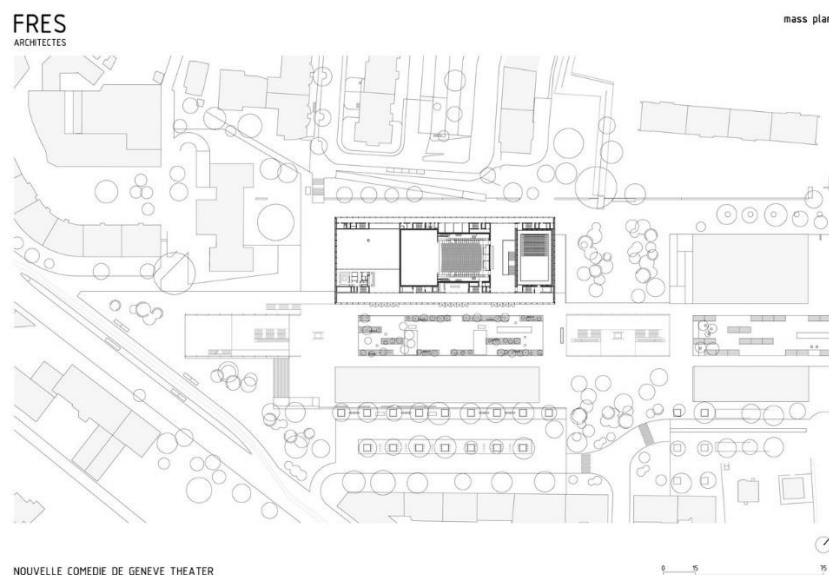
objetivo abrigar o antigo Comédie de Genève, fundado desde 1913, e apresentar o caráter de “fábrica de espetáculos”: um local hiper funcional em um edifício único. (PINTOS, 2021)

Figura 48 - Fachada do New Comédie de Genève



Fonte: André (2021)

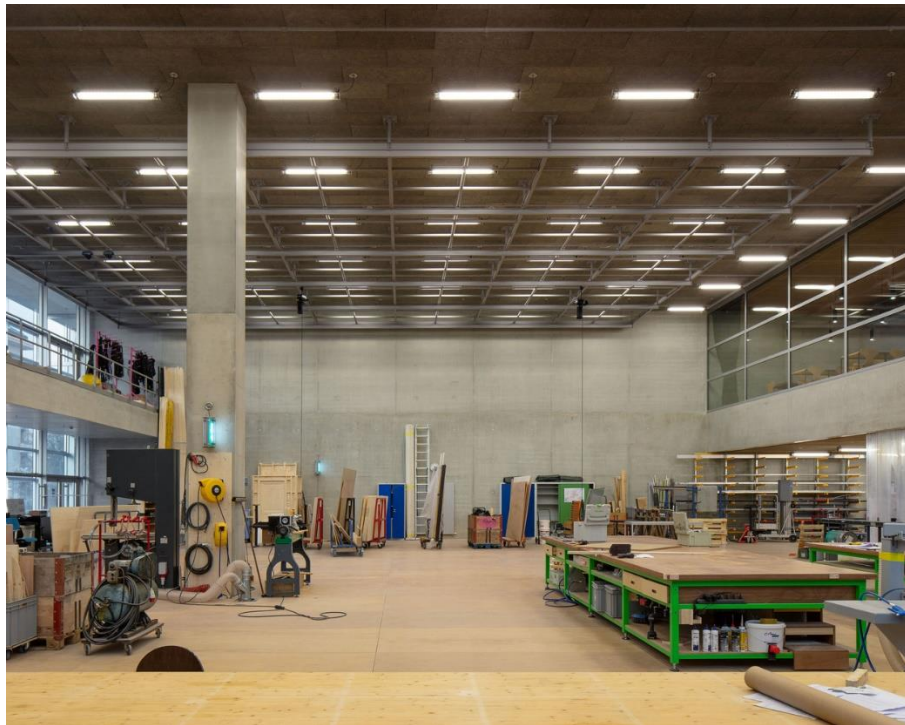
Figura 49 - Implantação do teatro



Fonte: Archdaily (2021)

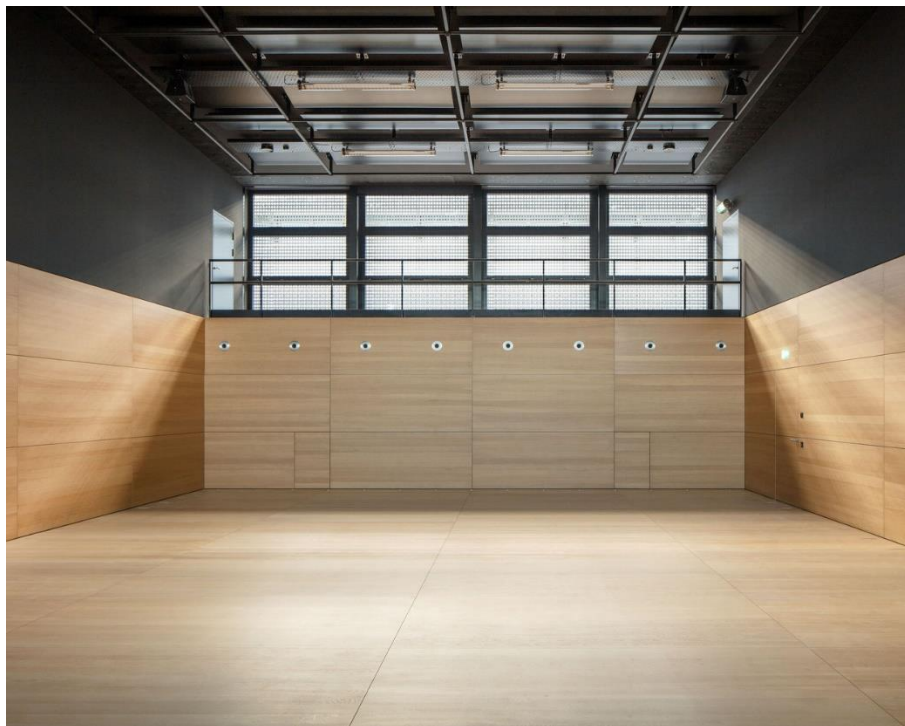
O espaço é um centro de criação artística, que engloba todas as profissões do teatro no mesmo local: salas de ensaio, oficinas de construção, pintura, costura e cenografia, alojamentos e duas salas de espetáculo. (COMÉDIE DE GENÈVE, 2021)

Figura 50 - Oficina de Cenografia



Fonte: André (2021)

Figura 51 - Sala de ensaio

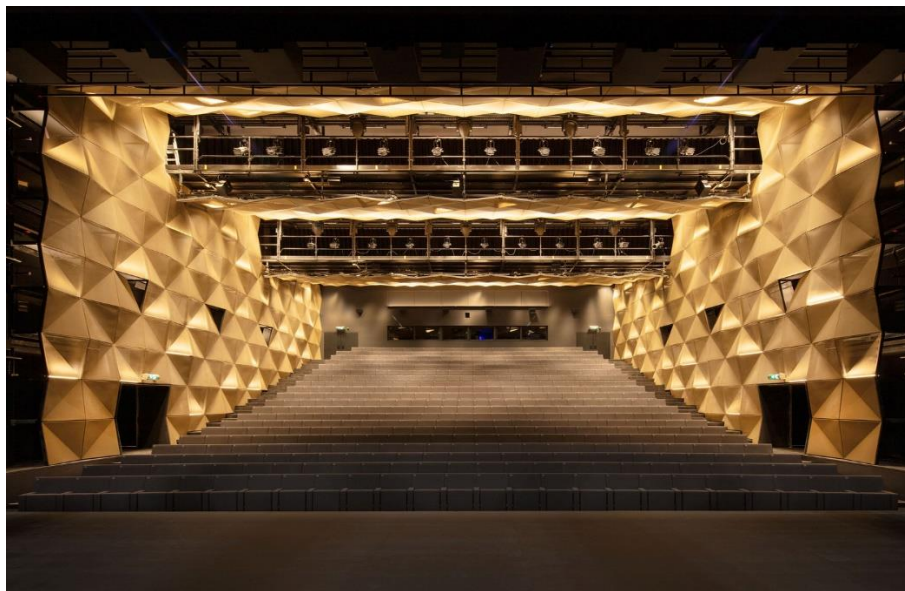


Fonte: André (2021)

Essas duas salas são espaços projetados a partir do ponto de vista cenográfico, mesclando arquitetura e poesia, capaz de acolher o espectador. A sala maior possui capacidade para 500 pessoas e se apropria de um estilo italiano, com uma relação frente palco-salão. Ela é envelopada com uma malha de aço dobrada e facetada, como um origami, o que melhora a acústica e a iluminação do espaço. (PINTOS, 2021)

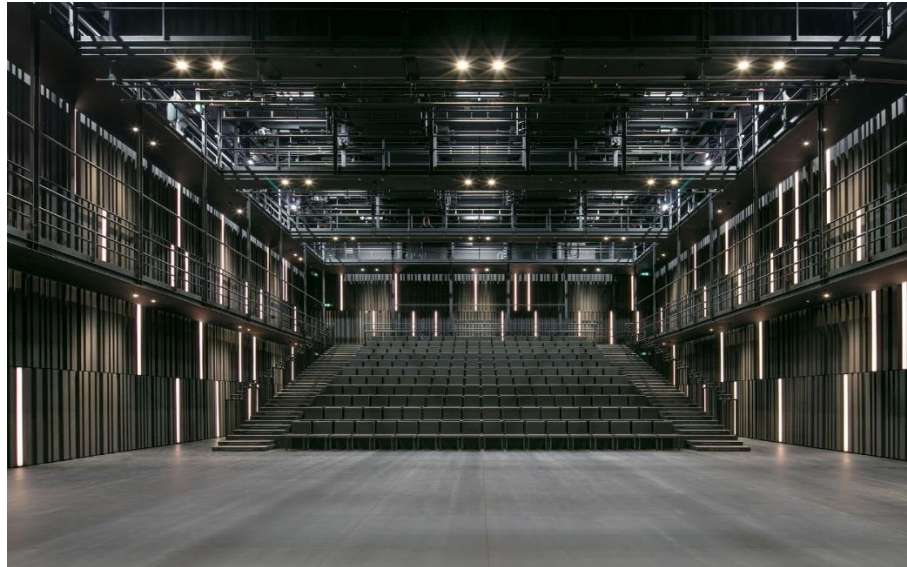
A sala menor é do tipo modular e é dedicada a experimentação. Acomoda até 250 pessoas e possui arquibancadas retráteis, que permitem mudar a configuração e o número de pessoas no espaço. Nas paredes, ripas de concreto reforçado com fibra revestem o local, permitindo uma acústica excelente. (COMÉDIE DE GENÈVE, 2021)

Figura 52 - Sala maior



Fonte: André (2021)

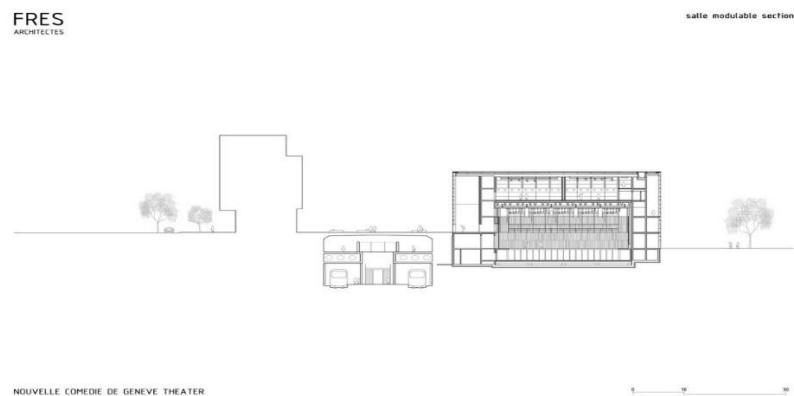
Figura 53 - Sala menor



Fonte: André (2021)

O novo teatro fica localização no novo bairro da estação Eaux-Vives, o que facilita o acesso da população ao local. Além disso, o projeto é materializado de uma maneira que permite a relação interior e exterior a todo o momento. (COMÉDIE DE GENÈVE, 2021)

Figura 54 - Relação entre a estação Eaux-Vives e o teatro



Fonte: Archdaily (2021)

Figura 55 - Relação interior e exterior do edifício

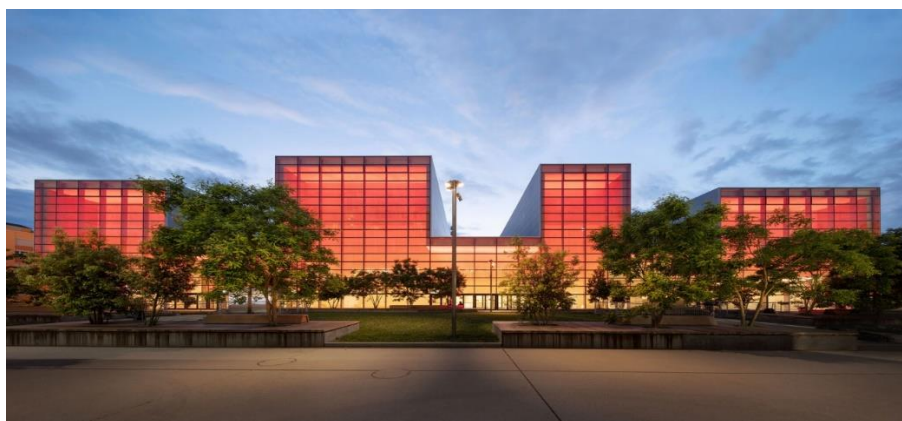


Fonte: André (2021)

A arquitetura é discreta durante o dia, como uma forma de mostrar que o local é de caráter produtivo e criativo. Já durante a noite, luzes tomam conta da fachada do edifício, convidando a população para assistir ao espetáculo. (PINTOS, 2021)

O edifício Comédie cria uma silhueta imponente em concreto, vidro e metal na esplanada pedonal no coração do novo bairro urbano na estação de Genève-Eaux-Vives. O novo teatro representa uma arquitetura poderosa, contemporânea e icônica. (VILLE DE GENÈVE, 2021)

Figura 56 - Fachada noturna



Fonte: André (2021)

Figura 57 - Letreiro do teatro



Fonte: André (2021)

O New Comédie de Genève apresenta uma arquitetura muito imponente e pertinente com o objetivo do projeto. Os jogos de luzes que acontecem a noite e a interação entre o interno e o externo do edifício permitido pela materialidade escolhida são características marcantes e positivas. Além disso, o programa de atividades escolhidos pelos FRES Arquitetos é completo e convida o público a participar do espaço, seja durante a noite, com as apresentações, ou durante o dia, com as oficinas e os ensaios. Definitivamente é um projeto relevante do ponto de vista arquitetônico e cenográfico, e, portanto, referência ao trabalho proposto.

4. VISITA TÉCNICA

Com a finalidade de vivenciar espaços já construídos, relacionados às temáticas abordadas pelo presente, foram realizadas duas visitas técnicas na cidade de São Paulo. Os projetos escolhidos, SESC 24 de Maio e SESC Pompéia, foram selecionados pela sua importância nacional e internacional e pela colaboração para melhor percepção do funcionamento de um centro cultural.

4.1 SESC 24 DE MAIO

A visita técnica no SESC 24 de Maio foi realizada em um sábado, dia 07 de maio de 2022, durante o período matutino. Este centro cultural fica localizado na Rua 24 de Maio, número 109, no Centro da cidade de São Paulo, próximo à Praça da República, Teatro Municipal de São Paulo, Viaduto do Chá e ao edifício Copan. A entrada ao centro cultural acontece por uma praça coberta, com acesso direto pela rua 24 de Maio. A partir desta praça inicial, tem-se as circulações verticais, que permitem o trânsito pelas atividades setorizadas pelos pavimentos. O espaço funciona de terça a sábado das 9 às 21hrs, e de domingo das 9 às 18hrs. Às segundas feiras, o centro cultural não abre.

Figura 58 - Implantação do SESC 24 de Maio



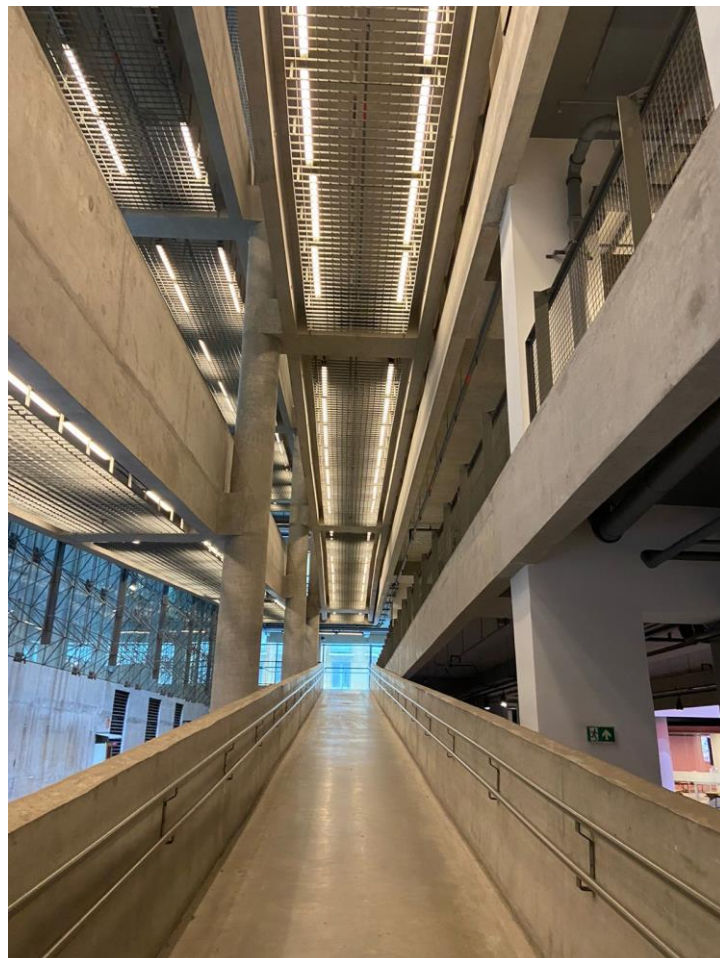
Fonte: Archdaily (2018)

O SESC 24 de maio – conjunto complexo de instalações de recreação e serviço - ocupa o edifício da antiga loja de departamentos Mesbla e foi revitalizado pelo

renomado arquiteto Paulo Mendes da Rocha em conjunto com MMBB Arquitetos, tendo sua reforma finalizada em 2017.

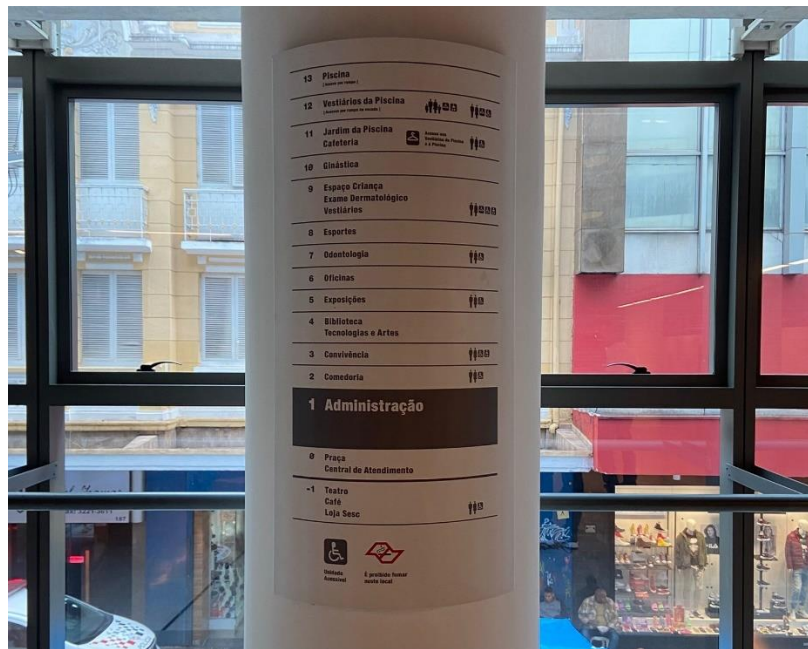
O projeto preservou ao máximo a estrutura existente do prédio original, demolindo apenas partes posteriores ao edifício quem eram usadas como acréscimo e substituindo por um local para abrigo das instalações técnicas e um complexo de serviços e máquinas. Além disso, alguns recursos tiveram de ser usados para que o prédio fosse considerado funcional e abraçasse todo o programa planejado: foi organizado um sistema de circulação vertical de acordo com as normas de acessibilidade, que transforma a visita em um grande passeio lúdico; a construção de uma estrutura nova de pilares para a sustentação da piscina na cobertura; o rebaixo do subsolo para as instalações do teatro e a abertura de um vazio no interior do prédio para a criação de um espaço público vazio (VADA, 2018). O programa de atividades proporcionado pelo SESC 24 de Maio é setorizado através de seus 13 pavimentos, onde cada andar é destinado a uma atribuição diferente.

Figura 59 - Circulação vertical de rampas do edifício



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 60 - Diagrama do programa de atividades por pavimento



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

A piscina a céu aberto está localizada no 13º andar e possui uma vista panorâmica para o centro da cidade de São Paulo. De tamanho semi-olímpico, permite o uso recreativo e de nado livre para pessoas credenciadas no SescSP. A cafeteria está localizada no 11º andar e conta com um mirante voltado para o skyline da cidade e espelhos d'água. A sala de ginástica situa-se no 10º pavimento e é equipada com diversos aparelhos e objetos esportivos para uso livre e permite o uso de aulas específicas de ginástica. O espaço criança no 9º pavimento é composto por salas de brincar e espaços de recreação (SESC SP, 2022).

O 8º pavimento é voltado para os esportes de diversas modalidades, contando com quadras, salas de luta, ginástica e ainda uma parede de escalada. O 7º pavimento conta com as salas de atendimento odontológicas. As oficinas funcionam no 6º pavimento e são compostas por quatro salas que disponibilizam cursos e aulas nas áreas de artes visuais, manuais, meio ambiente, sustentabilidade e valorização social. No 5º pavimento está localizado o centro de exposições de 1.300m². As exposições são temporárias e mudam com o passar do tempo. No momento da visita, a exposição atual era “Raio-que-o-parta: ficções do moderno no Brasil”, representando a arte moderna brasileira na década de 1920. No 4º pavimento encontra-se a biblioteca e

espaço de leitura, contando com jornais, revista, gibis, livros e periódicos (SESC SP, 2022).

No 3º pavimento acontece o espaço de convivência, um local extenso com mobiliários projetados pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha que induzem a interação entre o público. No 2º pavimento encontra-se a comedoria, que disponibiliza diariamente serviços de prato porcionado. No 1º pavimento e térreo ficam as áreas mais administrativas e a central de atendimento, onde são realizadas as emissões de credenciais e inscrições em cursos. No térreo, situa-se a praça coberta com acesso direto a Rua 24 de Maio. Por fim, no subsolo encontra-se o teatro, um café e a própria loja do SESC (SESC SP, 2022).

Figura 61 - Piscina descoberta na cobertura do prédio



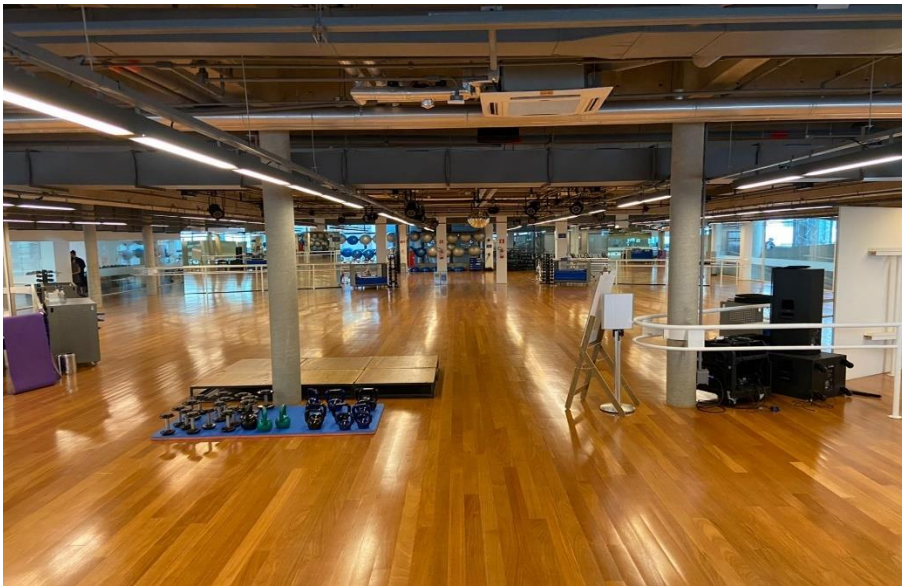
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 62 - Cafeteria



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 63 – Ginástica



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 64 – Quadra esportiva



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 65 - Centro de exposição



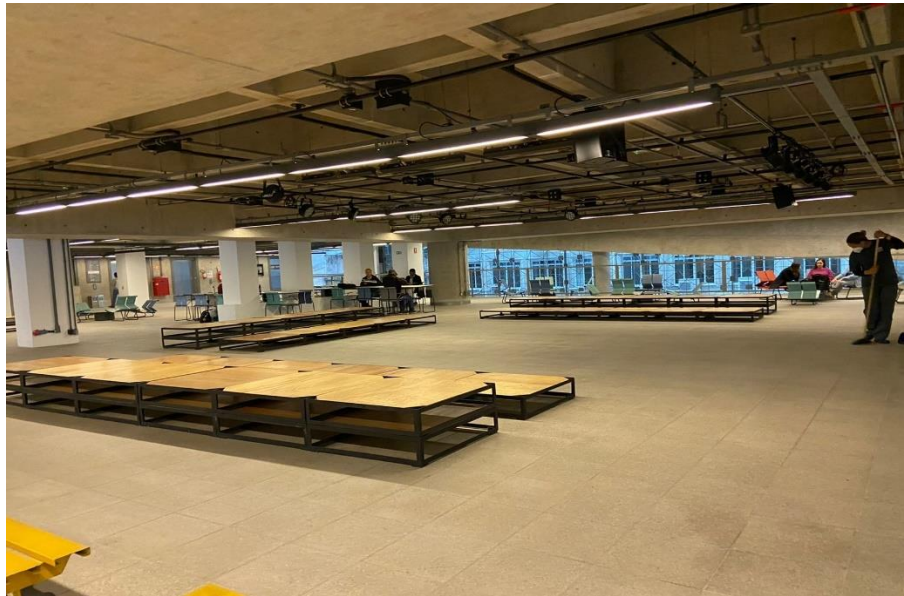
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 66 – Biblioteca



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 67 - Espaço de convivência



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

O projeto de revitalização deste edifício, realizado por Paulo Mendes da Rocha e MMBB Arquitetos é sem sombra de dúvidas uma referência nacional no campo do restauro e da cultura. O programa de atividades culturais e a interação da população com os mobiliários e as estruturas do edifício tornam a visita ainda mais prazerosa. O ambiente é acolhedor e induz o público a participar das atividades. Além disso, a estruturação de serviços do centro é extremamente bem desenvolvida, com funcionários atenciosos e ambientes higienizados, em perfeito estado. Definitivamente, uma solução arquitetônica de revitalização que trouxe de volta qualidade de vida para o espaço e para a população que usufrui dele.

4.2 SESC POMPÉIA

A visita técnica no SESC Pompéia foi realizada em um sábado, dia 07 de maio de 2022, no período da tarde. Este centro cultural fica localizado na Rua Clélia, número 93, no bairro Água Branca, na cidade de São Paulo, próximo ao Allianz Parque, Shopping Bourbon e Espaço das Américas. O acesso ao centro de lazer acontece diretamente pela rua Clélia, ingressando em um corredor que permite a

aproximação aos galpões. O espaço funciona de terça a sábado das 10 às 22hrs e domingo das 10 às 19hrs. Às segundas-feiras o centro cultural não abre.

Figura 68 - Corredor de acesso para os galpões



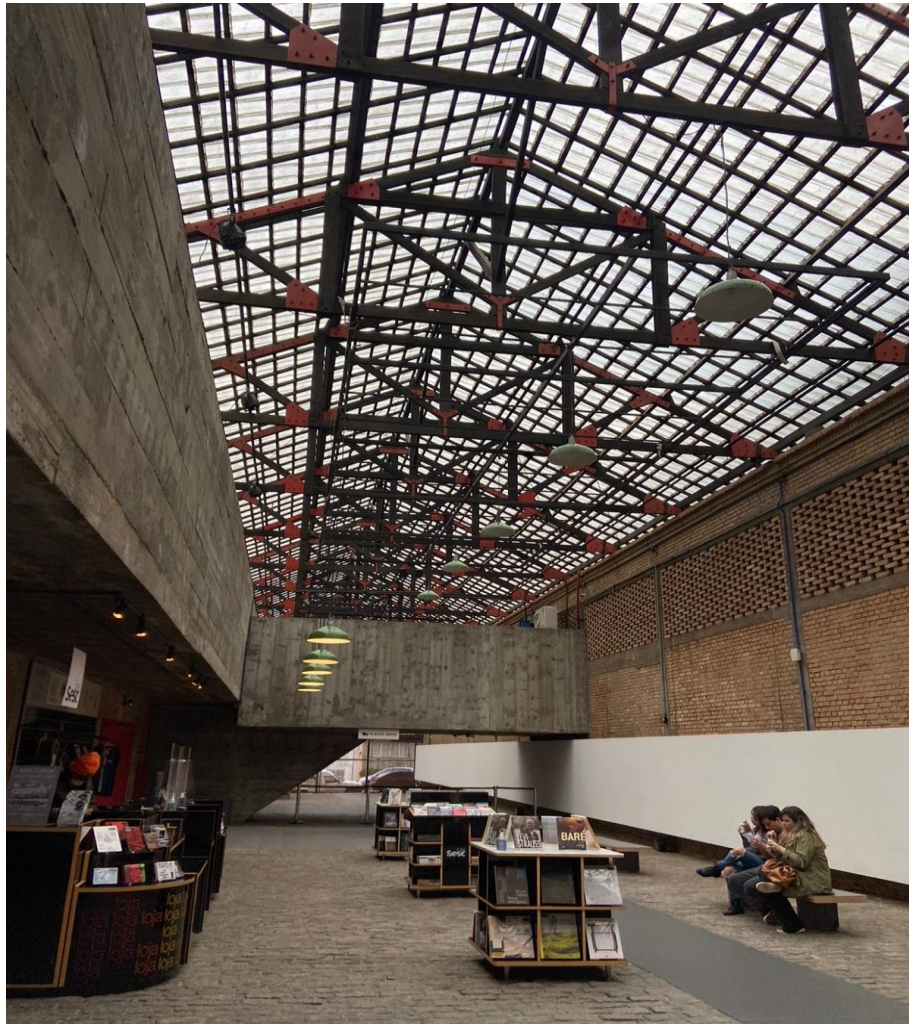
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

O SESC Pompéia – conjunto complexo de instalações de recreação e serviço - ocupa uma antiga fábrica de tambores construída em 1938 pela empresa alemã Mauser & Cia LTDA. Em 1973, os edifícios passaram a ser domínio do SESC, e em 1976 a arquiteta Lina Bo Bardi deu início à nova proposta projetual. O complexo original terminou de ser restaurado no ano de 1982 e em 1986 é inaugurado os dois novos edifícios voltados para o esporte (BORGES, c2020).

Para a revitalização dos galpões, a estrutura dos prédios foi conservada. As paredes tiveram os rebocos retirados e passaram a receber jatos de areia. Os edifícios mantiveram a característica industrial com tijolos não revestidos, tubulações

aparentes, detalhes em ferro e o mantimento das treliças nos tetos, sem adição de forro (BORGES, c2020).

Figura 69 - Hall do teatro



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

À estas edificações foram destinadas a área de convivência, onde se encontram mobiliários urbanos para permanência da população, biblioteca e espaços para leitura, uma bilheteria para compra de shows e cursos disponibilizados pelo espaço e uma exposição chamada “Amazônia”, de Sebastião Salgado; a comedoria, com uso mediante agendamento; bar/café, contando com opções de café, bebidas, salgados e doces; clínicas odontológicas equipadas em cinco consultórios; um teatro flexível que permite diferentes layouts de apresentação e palco, aberto apenas em horários de apresentações; e por fim, oficinas de criatividade voltadas para a arte:

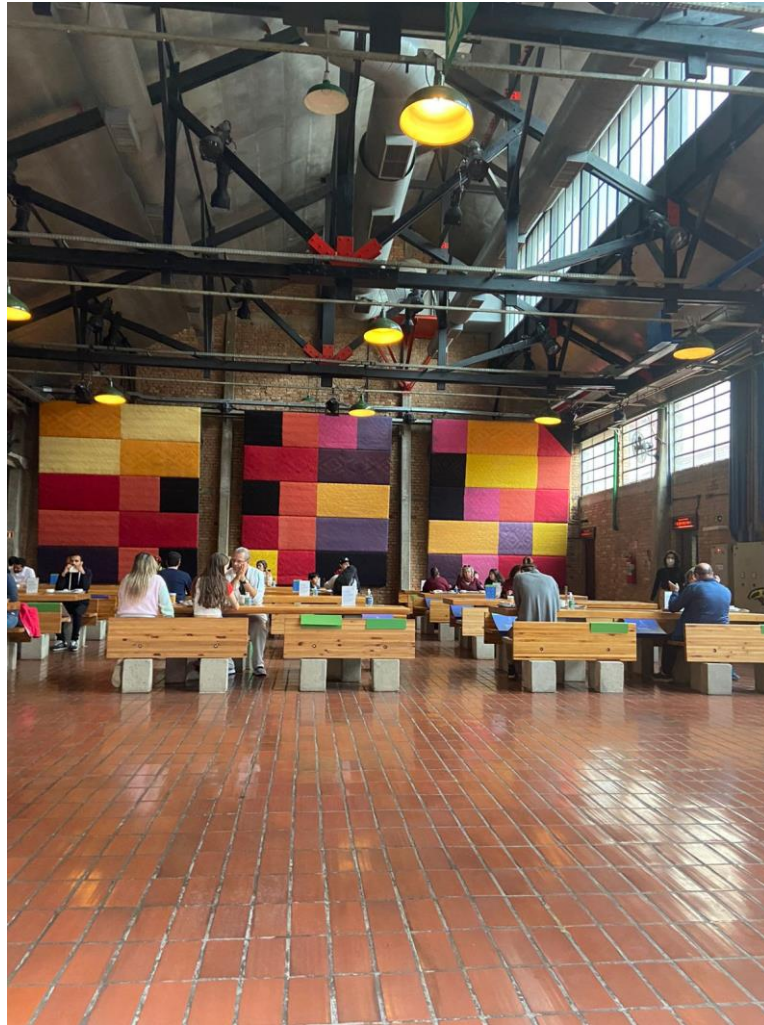
ateliê de gravura, cerâmica, arte têxtil, técnicas mistas, fotografia, marcenaria e artemídia.

Figura 70 - Biblioteca e espaços para leitura



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 71 – Comedoria



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 72 - Teatro flexível



Fonte: Veja São Paulo (2019)

Figura 73 - Oficina de criatividade



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Já para os dois novos edifícios verticais do complexo, foram destinadas as atividades esportivas. Na primeira torre, encontram-se três ginásios com cinco quadras e um ginásio multifuncional, designado para diversas atividades físicas. Além disso, o prédio possui uma piscina com capacidade para 600 pessoas. Na segunda torre, ficam locados os vestiários, áreas técnicas, ambulatório médico, salas multifuncionais, salas para práticas corporais e salas para lutas. Este projeto é pensado de forma a evitar o uso de ar-condicionado, promovendo a ventilação cruzada pelos espaços abertos das janelas irregulares. Os dois prédios de conectam por grandes passarelas, que conectam os edifícios externamente. Infelizmente, esta

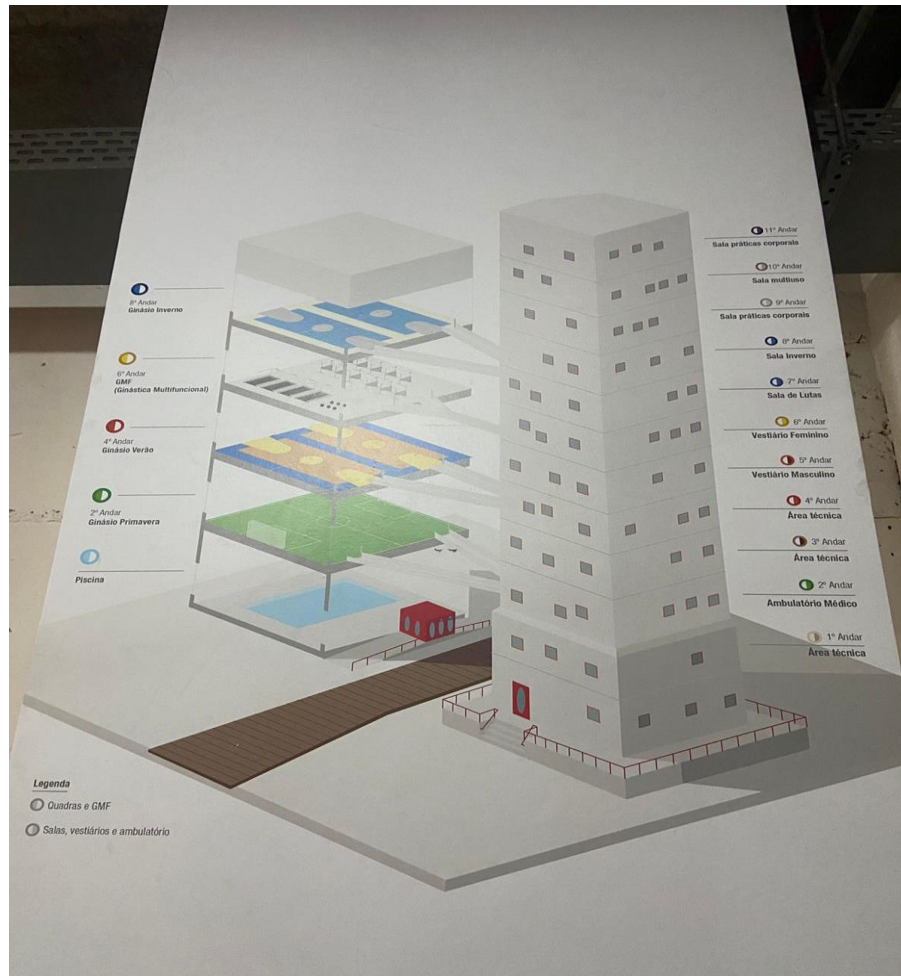
área do complexo é destinada apenas a pessoas credenciadas pelo SESC, e a visita para levantamento fotográfico pessoal não foi permitida (SESC SP, 2021).

Figura 74- Edifícios esportivos



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 75 - Diagrama do programa de atividades dos prédios esportivos



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 76 - Janelas irregulares do bloco esportivo



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

O projeto de revitalização desta antiga fábrica por Lina Bo Bardi é um marco para a revitalização cultural nacional e uma identidade da cidade de São Paulo. O programa de atividades culturais e sociais apresentadas pelo complexo é de suma importância para o respiro da população em meio ao caótico espaço urbano. O ambiente induz o público a participar das atividades e a interagir uns com os outros. Além disso, a estruturação de serviços é extremamente bem desenvolvida, com funcionários atenciosos e ambientes higienizados, em perfeito estado. O SESC Pompéia é um projeto necessário quanto à importância da revitalização nos grandes centros urbanos.

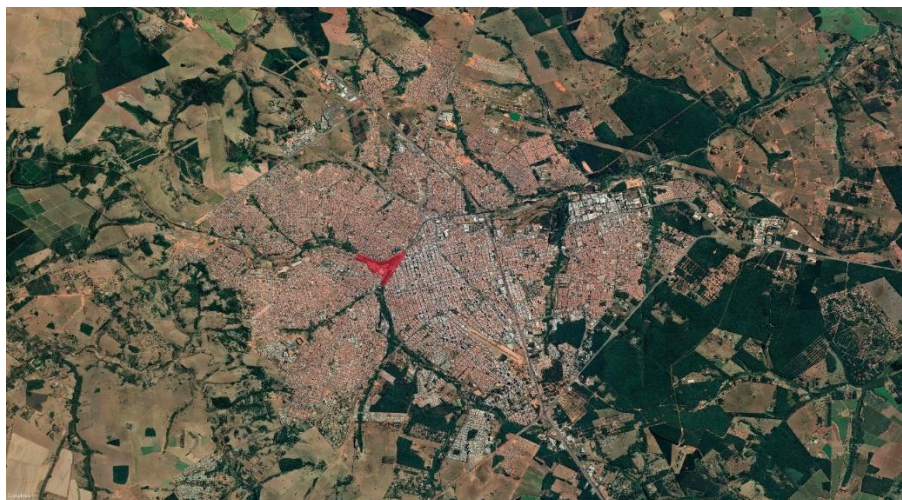
5. CONTEXTUALIZAÇÃO URBANA

A intervenção projetual deste Trabalho Final de Graduação está localizada na cidade de Bauru. Para se elaborar um projeto, é necessário compreender e analisar o local onde este estudo vai se desenvolver: sua história, seus costumes, suas influências e todas as características morfológicas da região. Para tanto, faz-se necessário este breve estudo sobre a cidade e a área escolhida: o Pátio Ferroviário de Bauru, importante patrimônio arquitetônico industrial para o município.

5.1 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA

Segundo o site da Prefeitura Municipal de Bauru (c2021), a cidade localiza-se no estado de São Paulo, a 326 km da capital e faz divisa com os municípios de Arealva, Reginópolis, Piratininga, Agudos, Pederneiras, Duarte e Avaí. Seus principais acessos acontecem através das rodovias Marechal Rondon, Cmt. João Ribeiro de Barros, Eng. João Batista Cabral Renno e Cesário José Castilho. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Bauru possui uma área territorial de 667,684 km² e uma população de aproximadamente 381.706 pessoas (IBGE, 2021).

Figura 77 - Relação da área de intervenção com a cidade de Bauru



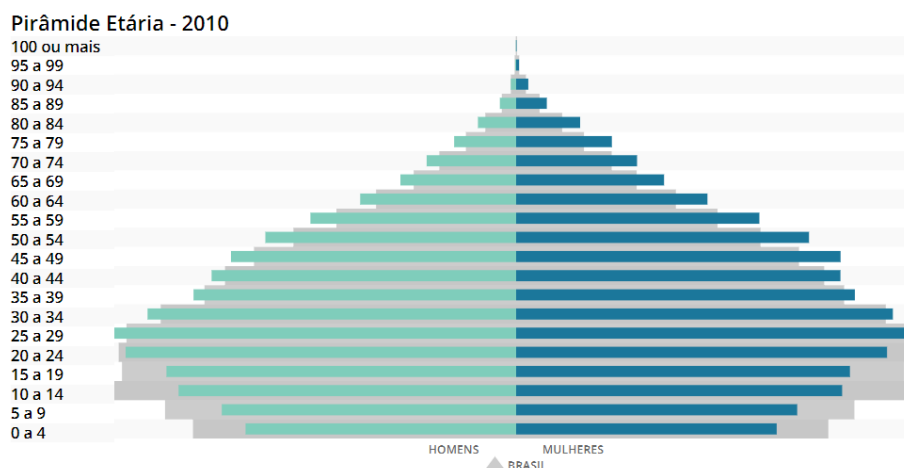
Fonte: Google Earth – modificado pela autora (2022)

De acordo com o IBGE (c2017), a cidade apresentou, no último censo de 2010, uma densidade demográfica de 515,12 hab/km² e um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,801. A economia predominante é o setor agropecuário, seguido pelo setor de serviços e em seguida, o industrial. O PIB per capita do município é de R\$40.668,42 (IBGE, 2019).

A cidade possui 526 metros de altitude e possui clima Tropical de Altitude. Como hidrografia, possui os rios Bauru e Batalha, e apresenta o Cerrado e a Mata Atlântica como vegetações predominantes. As chuvas são mais intensas no mês de janeiro e mais fracas no mês de agosto. Além disso, o vento predominante da região acontece do Sudeste (SE) para Noroeste (NO) (BAURU, c2021).

Bauru é conhecida como uma cidade universitária, tendo 39 instituições de ensino superior, distribuídas entre faculdades, centros universitários, universidades, institutos federais e escolas do governo (BAURU, 2019). Isso influencia diretamente a faixa etária predominante do município. Segundo o IBGE (c2017), a maioria da população da cidade de Bauru concentra-se em pessoas de 20 a 34 anos, e, portanto, deve abranger atividades e usos que abracem principalmente essa faixa de idade.

Figura 78 - Pirâmide Etária de Bauru



Fonte: IBGE (c2017)

5.2 HISTÓRICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

Até meados do século XIX, a cidade de Bauru era considerada apenas uma passagem para as vilas que se constituíam nessa região: Botucatu e Jaú (LONASK, 2004). A partir de 1850, devido à baixa produção aurífera e de pedras preciosas em

Minas Gerais, os mineiros se dirigem para o estado de São Paulo, em busca de novas oportunidades (GHIRARDELLO, 2001).

Em 1856, é registrada a primeira ocupação rural da cidade, no nome de Felicíssimo Antonio de Souza Pereira. A partir daí, outros imóveis que já existiam também começaram a ser registrados.

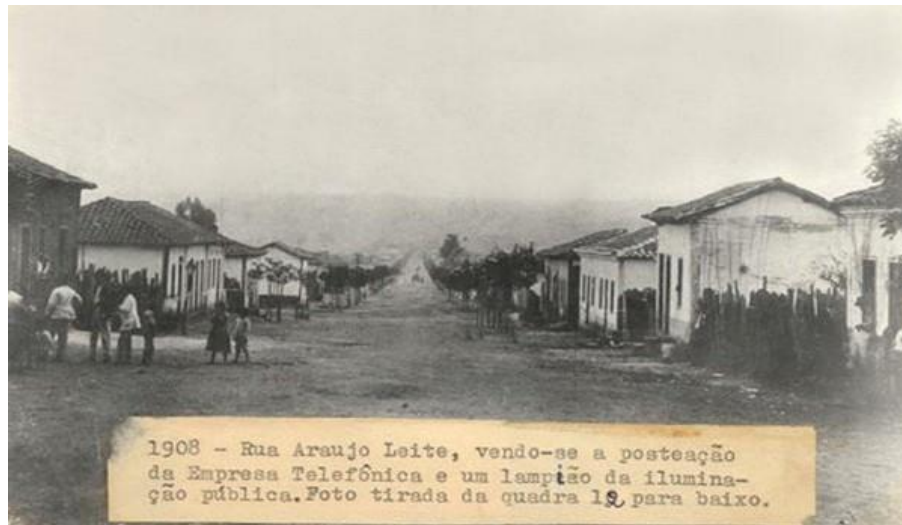
No início de 1880, a ocupação na região começa a ser chamada de bairro de Bauru, composto por sítios e fazendas em volta do Rio Bauru. Em 1884, Antonio Teixeira do Espitiro Santo e sua mulher fazem uma doação de uma gleba de terra de sua fazenda, com área de 57 hectares para a formação do patrimônio de São Sebastião de Bauru (VAM HAM, 2011).

Em 1888, essa área sofre o arruamento, e nela é estabelecida uma população fixa. Esse povoado cresce rapidamente devido à proximidade da cidade com grandes lavouras de café (GHIRARDELLO, 2001). Este arruamento tinha como base a estrada de Lençóis: “demarcadas em traçado de tabuleiro de xadrez” (VAM HAM, 2011, p. 10).

Durante a década de 1890, as redondezas de Bauru acabam recebendo novas fazendas, novas famílias mineiras e uma grande quantidade de famílias estrangeiras como italianos, espanhóis, portugueses e sírios, que trazem consigo o comércio para a região. Esta ação começa a se instalar na rua Araújo Leite, apresentando comércio de artigos de consumo básico, itens para manutenção de lavouras, pousadas, capela, cemitério, posto de correio e distrito policial. Além disso, deu-se início ao desenvolvimento dessa população na política, que formaria os influentes do local (VAM HAM, 2011).

Em 1893 ocorre a segunda doação de terras, de 134 hectares de fazenda para o patrimônio de Bauru por Verissimo Antonio (PELEGRINA; BASTOS, 2015). E por fim, em 1896, o vilarejo do Espírito Santo de Fortaleza passa a ser chamado de Bauru.

Figura 79 - Rua Araújo Leite em 1908



Fonte: Prefeitura de Bauru (c2021)

5.3 AS FERROVIAS EM BAURU

A produção de café na região de Bauru trouxe um grande crescimento para o município. No entanto, a cidade passou a se desenvolver ainda mais com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, no ano de 1905, vinda da região de Botucatu. A partir deste momento, inicia-se o período ferroviário de Bauru. No mesmo ano, foi criada pelo Governo Federal, no Rio de Janeiro, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) como uma forma de conexão entre o município de Bauru à Corumbá, no Mato Grosso (VAM HAM, 2011).

Figura 80 - Estação de Ferro Sorocabana



Fonte: Estações Ferroviárias (2021)

A Estrada de Ferro Sorocabana é inaugurada na cidade em 1º de julho de 1905. Em 15 de novembro do mesmo ano, as obras da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil dão início. A estação, os escritórios, as oficinas e o canteiro central das obras de ambas se localizavam muito próximas uma da outra (GHIRARDELLO, 2001). Em 27 de setembro de 1906 é inaugurado o primeiro trecho da CEFNOB com 48 km de extensão (VAM HAM, 2011).

Figura 81 - Estação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1906



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru (2018)

O município de Bauru, que até 1904 era considerado um local com expressão política e econômica quase inexistente, passou a ser compreendida como um polo comercial e prestador de serviços, devido a instalação da Estrada de Ferro Sorocabana (1905), Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906) e Estrada de Ferro Paulista (1910) (GHIRARDELLO, 2001).

Figura 82 - Estação de Ferro Paulista em 1910



Fonte: Estações Ferroviárias (2018)

Esse entroncamento ferroviário torna-se o maior do interior paulista e do país. Dessa forma, Pelegrina e Zanlochi (1991, p. 15) definem que “O maior entroncamento

ferroviário da América Latina, garantiu a Bauru um rápido crescimento e o status de uma cidade altamente privilegiada por se localizar nessa rica região do Estado”. Além disso, transforma a cidade em um ponto muito procurado por trabalhadores em busca de ocupação nas obras.

Figura 83 - O entroncamento das três ferrovias



Fonte: Estações Ferroviárias (2021)

A ligação entre a chegada das ferrovias e a modernização da cidade de Bauru ficou muito evidente: grandes investimentos, mão de obra qualificada e as novas tecnologias transformaram o município e permitiram desenvolvimentos importantes, como a instalação de telefones em 1907, de iluminação elétrica em 1911, o abastecimento de água em 1913 e o primeiro grupo escolar (VAM HAM, 2011).

Graças às ferrovias, a cidade sofreu um direcionamento mais acentuado de seu perfil econômico, com a predominância do setor terciário da economia. Mudanças aceleradas tiveram início: chegada de trabalhadores da construção da linha e das instalações, e, depois, de funcionários das ferrovias (...), ampliando o mercado local com a intensificação e a diversificação do comércio e serviços (...). (LONASK, 2004, p. 62)

Em 1º de setembro de 1914, é inaugurada a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que liga Bauru a Corumbá com 1.272 quilômetros e 36 estações construídas. No entanto o estado da ferrovia, mesmo após a sua inauguração, era decadente. A estrada apresentava vários problemas técnicos e de conservação, como curvas mal desenhadas e problemas de abastecimento de água. Além disso, a ferrovia era empreendida por uma construtora privada, que tinha a sede da administração no

Rio de Janeiro, o que dificultava a comunicação e o controle do que acontecia em Bauru (VAM HAM, 2011).

Portanto, devido aos problemas de infraestrutura, o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e o governo federal formalizam em 1917 a Companhia, que agora passaria a se chamar Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), com sede em Bauru. A partir disso, a estrada passou por uma reestruturação, tanto nos trilhos como administrativa. Passou a ser foco de diversos investimentos públicos e de construção das Oficinas Gerais, que promoveriam o aprimoramento dos serviços ferroviários da NOB e sua nova estação.

Figura 84 - Construção da Estação da NOB em 1938



Fonte: Estações Ferroviárias (2021)

5.4 OFICINAS GERAIS

A ferrovia funciona como uma indústria de transporte, e para tanto, diversos serviços e materiais são necessários para movimentar uma locomotiva. Todo esse material precisa regularmente de uma manutenção, demandando constantemente setores ligados a mecânica e reparação de locomotivas, vagões e carros. Dessa necessidade, nasce as Oficinas Gerais de Bauru para suprir a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (VAM HAM, 2011).

As obras das Oficinas tiveram início em 1919, durante a gestão de Arlindo Luz como diretor da Noroeste. A construção ficou disposta em um complexo à esquerda da estrada de ferro, totalizando 35.150 metros quadrados, que expandem o pátio ferroviário. Teve como responsável a 5ª Divisão Provisória até junho de 1920 e a conclusão do galpão teve a L. Serva & Cia e Costa, Campos & Malta como construtoras e instaladoras de sistemas industriais (VAM HAM, 2011).

De acordo com o diretor Arlindo Luz, as Oficinas:

Compõe-se o edifício de seis galpões de 100 metros de comprimento por 16 de largura, situado três de cada lado da área central de igual comprimento e frente de 17 metros, onde corre o carretão e cuja parte anterior é ocupada por um corpo avançado do edifício, tendo instalado, em sobrado, o escritório da Locomoção. Dispõe cada galpão do telhado independente, com tesouras de madeira e ferro, com lanternim, sendo a cobertura de telhas francesas com duas fachas de vidro fosco proporcionando ampla iluminação pelo alto. São as tesouras sustentadas por colunas de concreto armado de 0,40 x 0,40 m de seção e 7 m de pé direito, que também existem embebidas nas paredes laterais, cujos panos de alvenaria repousam sobre fortes alicerces de concreto. Nessas paredes são rasgadas grandes janelas com caixilhos fixos de ferro e bandeiras móveis. Cada galpão tem nas fachadas anterior posterior uma grande porta, com cortina de aço ondulado e uma janela no oitão. As oficinas são assim profusamente iluminadas. As águas pluviais descem dos telhados em condutores de folha ao longo de colunas e seguem em canalizações de manilhas de barro por um coletor central de alvenaria, que corre transversalmente ao edifício e cuja máxima seção é de 0,4 x 0,5 m (RELATÓRIO ANUAL, 1921 apud VAN HAM, 2011. p. 25 e 26).

O complexo teve sua inauguração em 12 de outubro de 1921 e contou com uma grande comitiva de políticos, jornalistas, empresários, o governador do estado de São Paulo e o ministro da Viação e Obras Públicas Pires do Rio (VAM HAM, 2011).

As Oficinas, desde sua concepção, são divididas em três seções: seção A (Ajustagem), B (Eletricidade) e C (Carpintaria). Além destas 3 principais, também havia a Oficina Diesel, que incluía necessidades específicas, como Seções de Fundação, Serralheria, Casa de Força, Equipamentos Hidráulicos e os depósitos (VAM HAM, 2011).

A seção A conta com a Ajustagem. Portanto, se coloca como base para realizar qualquer serviço necessário quanto à construção e manutenção de locomotivas, vagões e carros. É composto por três dos seis galpões do complexo e conta com sete subdivisões: Seção de Máquinas Operatrizes (Frezas, Tornos, Plainas e Furadeiras); Seção de Ferramentaria; Seção de Caldeiraria (Ferro); Seção de Recuperação de Equipamentos Móveis e Fixos; Seção de Bombas; Seção de Reparação de Vagões Metálicos e por fim, a Seção de Eletricidade (VAM HAM, 2011).

A seção C foi destinada aos outros 3 galpões restantes e abrigava a Carpintaria, serviço que mais destacou a qualidade das Oficinas de Bauru, e administração das oficinas. No térreo, situava-se a Portaria, Escritório dos Chefes de Oficinas, Seção de Reparo de Vagões de Madeira, Seção de Carpintaria em Geral, Estofamento, Chefias, Serralheria, Seção de Máquinas Operatrizes da Marcenaria e Carpintaria de Carros, Estoque de Madeiras, Niquelação, Seção Pintura de Carros, Seção Reparação de Carros e Seção de Iluminação (VAM HAM, 2011).

No pavimento superior encontrava-se os Escritórios de Material, Expediente e Técnica, Escritório do Chefe do Departamento de Montagem, Setor de Contabilidade e Frequência e Estoque de Peças. E por fim, no terceiro pavimento, eram dispostas as instalações sanitárias. A seção C foi a que mais sofreu alterações ao longo do tempo. Em 1940, foi realizado uma troca de piso; em 1944 ocorreu um incêndio que destruiu parte da estrutura os escritórios, e, portanto, houve redivisão da seção através de divisórias e telas e em 1947 foi construído um ano para melhor instalação de algumas seções da carpintaria (VAM HAM, 2011).

Figura 85 - Esplanada do Pátio Ferroviário em 1950



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru (2018)

Figura 86 - Oficinas Gerais década de 30/40

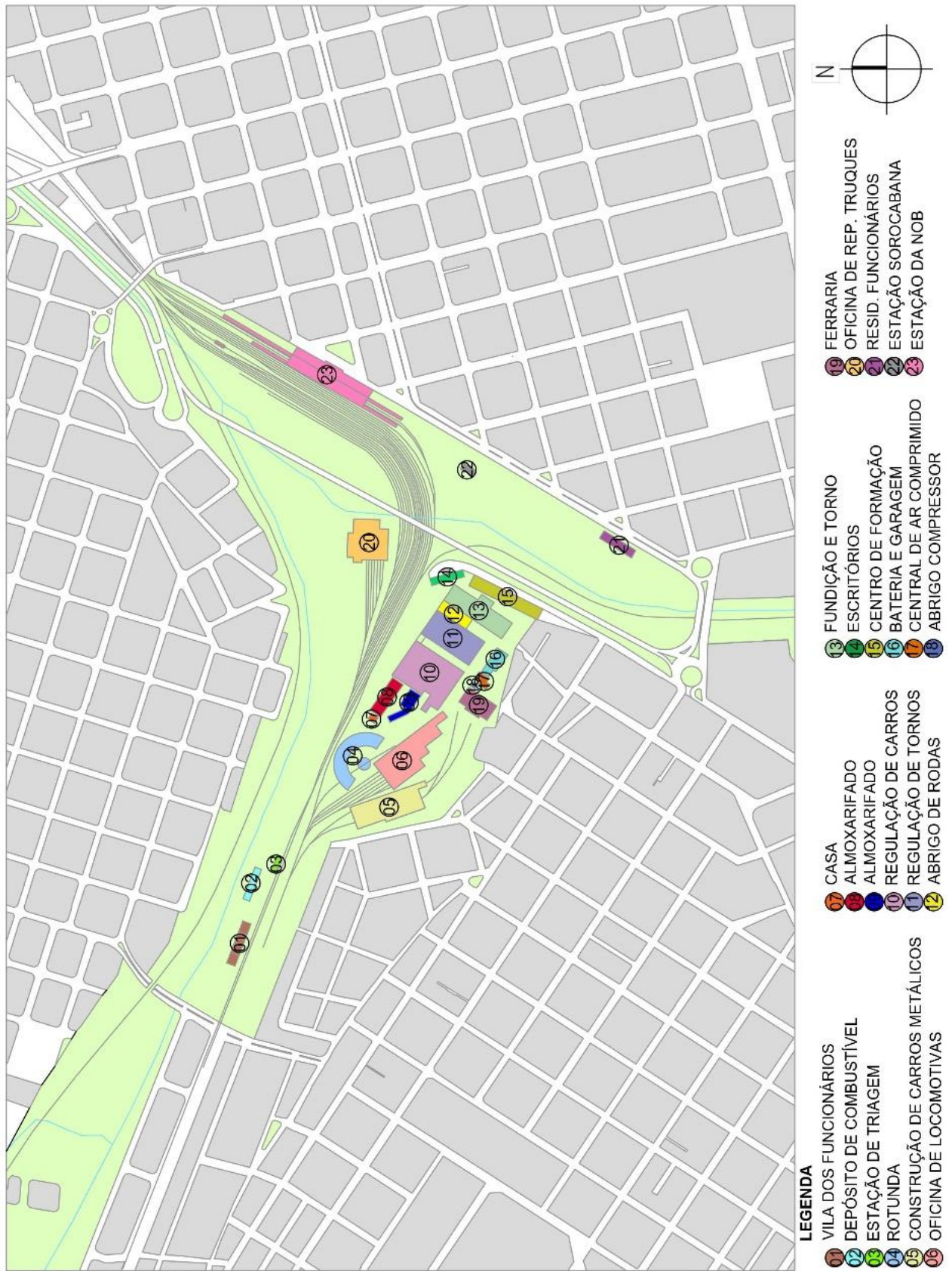


Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru (2019)

5.5 OS EDIFÍCIOS DAS OFICINAS

Neste tópico, será estudado e analisado alguns dos edifícios que constituem as Oficinas Gerais de Bauru.

Figura 87 - Mapa dos edifícios do Pátio Ferroviário



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

O edifício do Abrigo Compressor (número 18) abrigava o sistema de ar comprimido do complexo, “que era distribuído para numerosos aparelhos portáteis através de canalizações e registros de tomadas que se faziam presente por todos os edifícios, e que se dedicavam a proporcionar mais facilidade e rapidez ao trabalho” (VAM HAM, 2011, p. 43). Este compressor foi instalado pela empresa americana Ingersoll Rand. Co., com potência de comprimir 12,3m³ por minuto. O edifício do Abrigo Compressor é constituído por alvenaria de tijolos, piso em ladrilho hidráulico, janelas basculantes, forro ripado de madeira e cobertura em madeira.

O Almojarifado (número 08) foi construído em 1916, antes das Oficinas Gerais, num desenho retangular, composto por alvenaria de tijolos e apresentando a separação entre Almojarifado da 1ª divisão e Depósito do Almojarifado Central. O galpão possui 550 metros e possui um desenho arquitetônico bem elaborado em sua fachada, que foi transformada posteriormente em passagem coberta ao refeitório. Além disso, sofreu alterações também no espaço interno, para se adequar as necessidades do complexo (VAM HAM, 2011).

Figura 88 - Almojarifado na década de 80

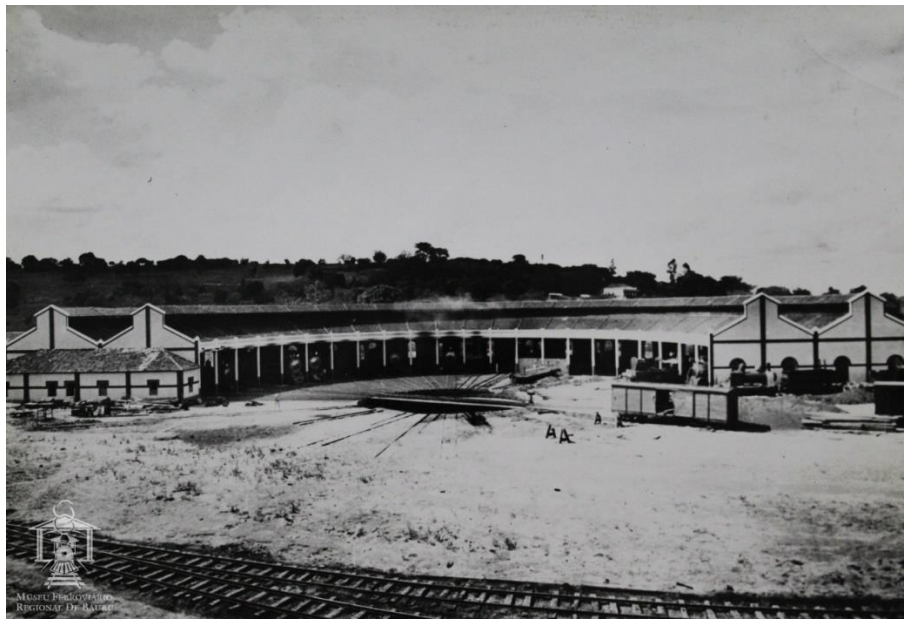


Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauri (2019)

A Rotunda (número 04) era o edifício que “se destinava a receber as locomotivas, prover o primeiro tratamento e encaminhá-las para os diversos processos de reparação” (VAM HAM, 2011, p. 47). Suas obras foram concluídas em 1927 e é considerada uma meia rotunda, com arco de 180 graus; podia receber e

inspecionar até 20 locomotivas ao mesmo tempo. É construída em concreto e alvenaria em 1937, sofreu uma reforma em seu telhado e suas divisões, passou a receber também outras atividades relacionadas aos serviços das oficinas e a administração da ferrovia, o girador permanece ativo até os dias atuais (VAM HAM, 2011).

Figura 89 - Rotunda em 1937



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru (2017)

A Ferraria (número 19) foi construída no ano de 1938 para abrigar em melhores condições a caldeiraria e as máquinas operatrizes, que auxiliavam na produção das peças e molas a partir do ferro fundido. Era atendida pelo sistema de escoamento, que trazia em canaletas de concreto a água necessária para as caldeiras e as demais atividades. O prédio é construído de concreto armado e alvenaria de tijolos, sua fachada é composta por oitão com vidraças foscas e é coberto com telhas metálicas (VAM HAM, 2011).

Figura 90 - Ferraria em 1980



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru (2019)

A Fundição (número 13) teve suas obras finalizadas em 1952. O barracão possui 4.103m² e foi construído com estrutura de concreto armado e alvenaria pela construtora “Módulo”. O edifício era dividido entre a Fundição de Ferro e a Fundição de Bronze, sendo que cada um possuía suas máquinas e espaços específicos. Além disso, o prédio segue o padrão das fachadas dos galpões de 1921, possuindo grandes aberturas e oitão, janelas de ferro, telhado em madeira e telhas metálicas, com algumas faixas translúcidas (VAM HAM, 2011).

Figura 91 - Fundição na década de 90



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru (2019)

A Oficina de Locomotivas (número 06), passou a ser chamada de Oficina Diesel a partir da década de 50, devido a substituição das locomotivas movidas a vapor para as movidas a motor diesel/elétrico. Para tanto, as oficinas foram remodeladas de modo a atender a nova necessidade. A planta é escalonada abrangendo 6.070m² e possui seis longas linhas para a reparação de locomotivas. O prédio foi construído com concreto armado e vedação de blocos de concreto, cobertura de aço e telhas de fibrocimento. Além disso, possui aberturas no alto das paredes para ventilação através de elementos vazados e plataformas de concreto onde eram realizadas a desmontagem das locomotivas. O edifício não segue a qualidade estética dos outros prédios (VAM HAM, 2011).

5.6 RFFSA, PRIVATIZAÇÃO, DESATIVAÇÃO E TOMBAMENTO

Por volta dos anos 50, o Brasil passou por um processo de instalações de empresas automobilísticas. Este ramo automotivo tornou-se um símbolo da modernidade e desenvolvimento do país e o rodoviarismo passou a ser uma forte concorrente com as ferrovias, já que começaram a dominar a circulação de passageiros a partir dessa época (LOSNAK, 2004).

Para tanto, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 16 de março de 1957, pelo então presidente da república, Juscelino Kubistchek. A Estrada de Ferro

Noroeste do Brasil se tornaria parte dessa nova empresa ferroviária, que funcionaria como “remodelação das linhas, modernização do material rodante e de tração, reestruturação tarifária, supressão dos ramais antieconômicos, diminuição de empregados.” (VENTURINI, 2005, p. 24)

Já no ano de 1958, a Noroeste começaria a passar por mudanças, como aumento do transporte de gado e cargas, implantação de locomotivas à diesel e redução dos trabalhadores das Oficinas. Além disso, houve políticas de aposentadoria do pessoal e a não substituição de mão de obra necessária (VAM HAM, 2011).

Nas décadas de 80 e 90 a diminuição do pessoal continua, principalmente pelas aposentadorias e não mais demissões, e o quadro não era reposto (...). Nas últimas décadas: foco em transporte de combustível, poucos clientes, diminuição em investimentos, Noroeste não era prioridade. (VENTURINI, 2005, p. 61)

Em 10 de março de 1992, a Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa Nacional de Desestatização que transferia a mesma para o setor privado, assumindo os bens operacionais e a preservação da RFFSA através do compromisso de responsabilidade patrimonial e financeira, mediante a concessão de serviços de transporte ferroviário (VENTURINI, 2005 *apud* VAN HAM, 2011).

Em 1996, a Noel Group, empresa norte-americana vencedora do processo de licitação, cria a Ferrovia Novoeste S.A., herdando, a partir daí, os 1800 funcionários da NOB e toda a infraestrutura industrial da ferrovia da RFFSA. Em novembro do mesmo ano, o quadro de funcionários da Novoeste S.A. já havia diminuído para 860 funcionários, e a antiga Noroeste do Brasil começou a ser desativada, no âmbito das Oficinas Gerais, estação ferroviária e deixando locomotivas, carros e vagões abandonados nos trilhos (VAM HAM, 2011).

No ano de 2006, a Novoeste S.A. é comprada pela América Latina Logística (ALL), a maior operadora de logística do continente especializada no ramo ferroviário. Com isso, herda a concessão do transporte e o arrendamento do patrimônio da antiga Noroeste. Ainda assim, o pátio industrial continuou em abandono e desuso, até que no ano de 2012, o complexo de material rodante e as antigas Oficinas Gerais foram oficialmente desativadas (VAM HAM, 2011).

Em 22 de março de 2018, o complexo ferroviário de Bauru passou a ser considerado patrimônio tombado pelo Órgão de Defesa do Patrimônio do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT), através da Resolução SC-22. O local foi considerado

como o maior entroncamento ferroviário da América do Sul pelo encontro das ferrovias Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e a Companhia Paulista de Estrada de Ferro em um único ponto na cidade de Bauru. (CONDEPHAAT, 2018).

Figura 92 - Abrigo Compressor (número 18) atualmente



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 93 - Almocharifado (número 08) atualmente



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 94 - Rotunda (número 04) atualmente



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 95 - Ferraria (número 19) atualmente



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 96 - Fundição (número 13) atualmente



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 97 - Oficina de Locomotivas (número 06) atualmente



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Atualmente, o pátio ferroviário está sob responsabilidade da RUMO Logística, empresa atuante do setor ferroviário, que mantém alguns poucos galpões em funcionamento e tenta, sempre que possível, revitalizar estes galpões. Ainda assim, a maioria está em estado de degradação, principalmente as Oficinas Gerais.

O pátio ferroviário possui uma enorme e importante história para a cidade de Bauru e para o país. Além disso, exerce grande influência sobre o entorno e sobre a paisagem urbana do município, traz fragmentos históricos sobre a linha férrea e sobre o desenvolvimento da comunidade. O local possui inúmeras possibilidades de restauro e merece uma recuperação que traga de volta a vida para este espaço, que já foi palco para tantas memórias na cidade de Bauru.

5.7 CULTURA PERFORMÁTICA DE BAURU

A Secretaria da Cultura de Bauru atua, principalmente, no setor de Ensino às Artes – Divisão de Ensino as Artes, que fica sediada no pavimento superior do Centro Cultural da Cidade “Carlos Fernandes de Paiva”, localizado no mesmo edifício do Teatro Municipal de Bauru “Celina Lourdes Alves Neves”, o único teatro da cidade.

Esta atividade atende em torno de 900 alunos, que podem usufruir de diversas áreas artísticas: música (violão, flauta doce e flauta transversal); dança (balé clássico, jazz, street dance e dança do ventre); teatro (artes do corpo, iniciação teatral, teatro de animação e projetos de pesquisa); circo (grupo de pesquisa do novo circo, corpo e manipulação e introdução à técnica da arte circense) e artes visuais (desenho de

observação, desenho em cartum, marchetaria, serigrafia, atelier de pintura contemporânea, desenho em HQ e grafite) (BAURU, c2021).

As aulas são ministradas por profissionais capacitados e especialistas técnicos em cada área de sua função. Além disso, o local possui uma estrutura adequada para cada atividade: nas salas de música, há o tratamento acústico; nas salas de dança, espelhos, barramento e piso específico; nos cursos de teatro e circo, há materiais cênicos e de pesquisa circense; e por fim, as salas de artes visuais são equipadas com as ferramentas necessárias para o bom desempenho das oficinas (BAURU, c2021).

Além deste programa voltado para a cultura performática, a cidade possui quatro edifícios que possuem caráter cultural: Museu da Imagem e do Som de Bauru, com coleções de fotografias, fiscos, filmagens e documentários; Museu Histórico Municipal de Bauru, que abriga objetos e documentos importantes para a história do município; Museu Ferroviário Regional de Bauru, narra a história da ferrovia da cidade e conta com uma exposição de objetos variados; e a Pinacoteca Municipal de Bauru, que funciona como um espaço de ensino, voltado para as Artes Visuais (OBA, 2018).

Outra importante atividade cultural de Bauru é o carnaval. As festas deste tema tiveram início nas ruas da cidade e eram realizados entre as ruas 1º de Agosto e Batista de Carvalho. Com o aumento da popularidade do carnaval, surgiram os blocos de rua, e a partir daí, o sambódromo, inaugurado em 1991, sendo o segundo sambódromo a ser construído no país. Nos anos 80, os desfiles da cidade chegaram a ser considerados patrimônio cultural (HERNANDES, 2021).

Apesar de possuir atividades culturais performáticas em seu município, a cidade de Bauru não possui um grande investimento na área cultural e um local que abrace todas as áreas performáticas: dança, teatro, música, cenografia, cinema e circo. Essa carência justifica a proposta projetual deste trabalho e faz-se necessário para a região.

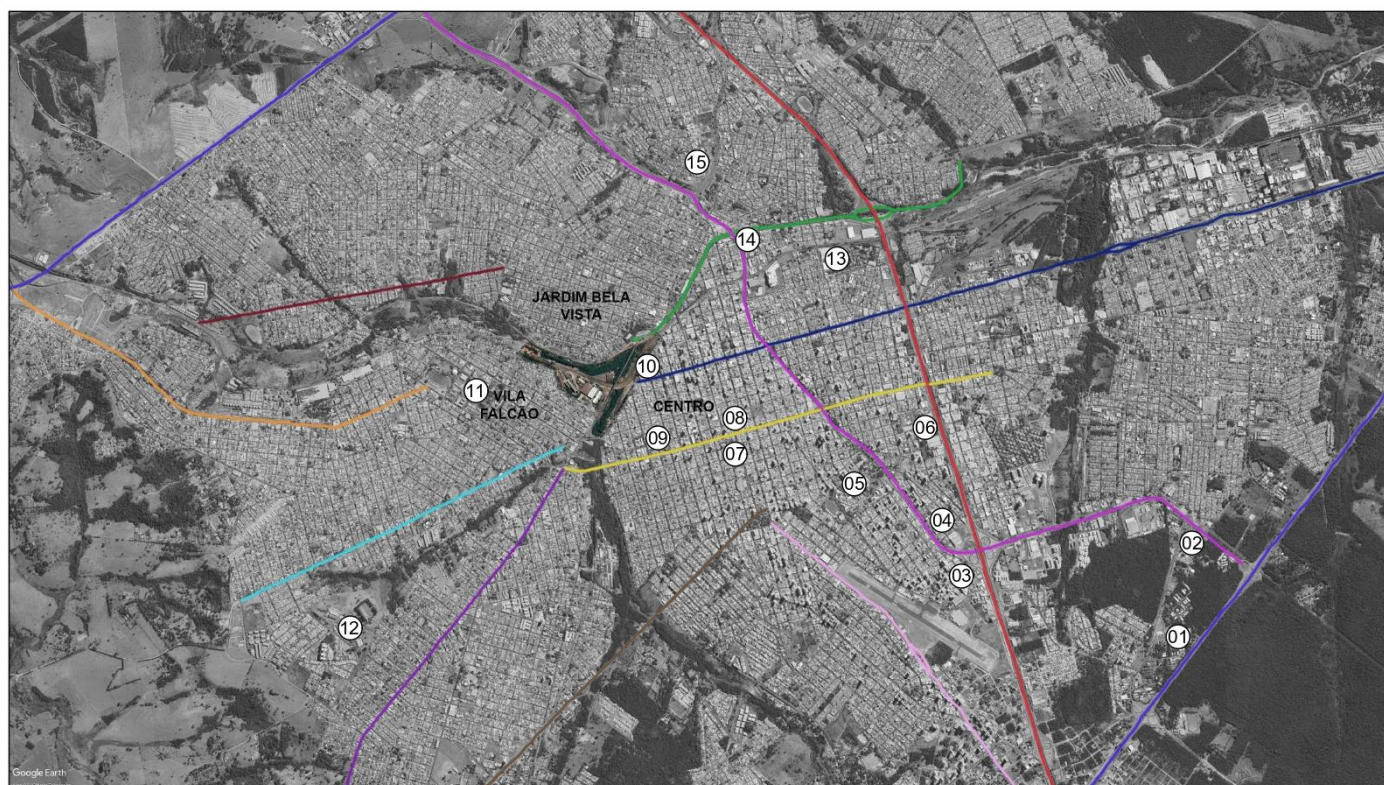
6. ESTUDO PRELIMINAR E LEVANTAMENTOS

A proposta projetual deste trabalho final de graduação localiza-se na cidade de Bauru. Para tanto, se faz necessário o estudo da região em que o terreno de intervenção selecionado se situa, de modo a compreender seu desenvolvimento, suas atividades e suas influências em seu entorno e no município como um todo. A partir deste levantamento, entende-se a necessidade do local e quais propostas são mais adequadas para este espaço, facilitando assim, a solução projetual.

6.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de intervenção escolhida situa-se na cidade de Bauru, no interior de São Paulo. É localizada entre os bairros Jardim Bela Vista, Vila Falcão e Centro. Constitui-se do Pátio Ferroviário de Bauru e tem grande importância histórico-cultural para a cidade e para a região. Possui importantes vias de circulação em seu entorno, sendo os principais Av. Rodrigues Alves, Av. Duque de Caxias, Av. Nuno de Assis, Av. Pinheiro Machado, Av. Castelo Branco, Rua Wenceslau Braz e Rua Bernardino Campos, que facilitam o acesso da população a este local.

Figura 98 - Mapa de localização do terreno



MAPA DE LOCALIZAÇÃO, PRINCIPAIS ACESSOS E GRANDES EQUIPAMENTOS URBANOS
SEM ESCALA

LEGENDA

ROD. CMTE. JOÃO RIBEIRO DE BARROS	AV. COMENDADOR JOSÉ DA SILVA MARTHA
ROD. MARECHAL RONDON	AV. CASTELO BRANCO
AV. NAÇÕES UNIDAS/ NAÇÕES NORTE	AV. GETÚLIO VARGAS
AV. NUNO DE ASSIS	AV. PINHEIRO MACHADO
AV. DUQUE DE CAXIAS	AV. ELÍAS MIGUEL MALUF
AV. RODRIGUES ALVES	RUA BERNARDINO CAMPOS

01 UNESP BAURU	09 HOSP. DE BASE DE BAURU
02 HOSP. ESTADUAL DE BAURU	10 ESTAÇÃO NOB BAURU
03 BAURU SHOPPING	11 ITE BAURU
04 UNINOVE BAURU	12 FIB BAURU
05 USP BAURU	13 BOULEVARD SHOPPING
06 UNISAGRADO	14 RODOVIÁRIA
07 PREFEITURA DE BAURU	15 ANHANGUERA BAURU
08 HOSP. BENEFICÊNCIA PORTUGUESA DE BAURU	



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

6.2 ZONEAMENTO

De acordo com o Plano Diretor de Bauru (2008), o terreno encontra-se na Zona de Interesse Histórico-Cultural (ZIHC) da cidade, e segundo o Art. 35, é caracterizada pela existência de significativo interesse histórico-cultural, com grande potencial turístico. A região em torno da área de intervenção apresenta as ZR3, ZR4, ZM, ZC1 e ZCC como zoneamentos.

Conforme o § 1º, são diretrizes para o desenvolvimento equilibrado da Zona de Interesse Histórico-cultural:

- I- Programas de preservação, recuperação e manutenção do patrimônio histórico-cultural;

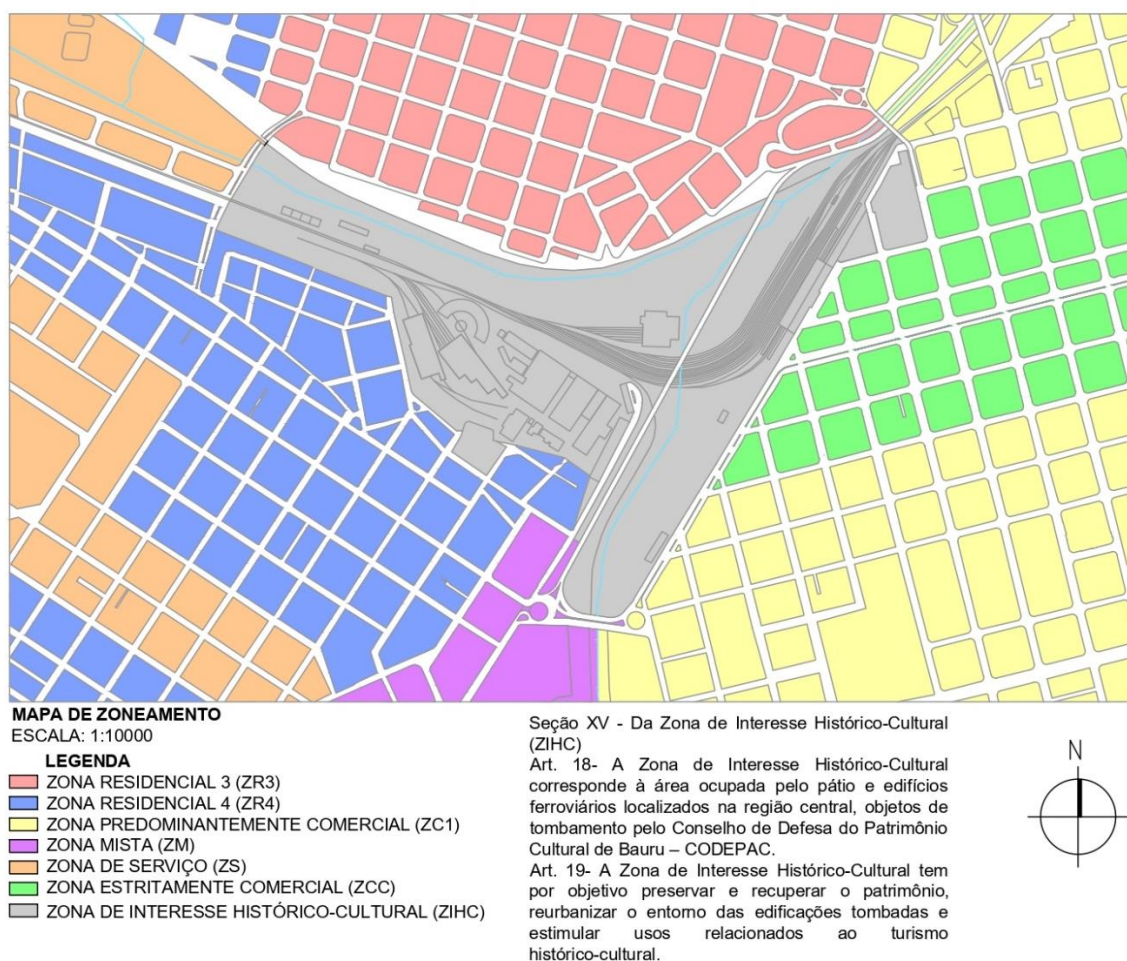
- II- Intervenção na área e prédio do pátio ferroviário e programa de revitalização do entorno, com possibilidade da utilização de operação urbana consorciada;
- III- Fomento das atividades turísticas. (BAURU, 2008, p. 12)

Segundo o § 2º, o Coeficiente de Aproveitamento para a Zona de Interesse Histórico-cultural será:

- I- C.A. Básico: 1,5 (um e meio)
- II- C.A. Máximo: para a Zona: 3,0 (três) mediante Outorga Onerosa, exceto para empreendimentos habitacionais, relacionados ao setor turístico e os previstos no artigo 95, §4º, deste Plano Diretor. (BAURU, 2008, p. 13)

De acordo com o § 3º, “A Outorga Onerosa e a Transferência do Direito de Construir poderão ser utilizadas até o limite da capacidade de adensamento, em função da infraestrutura existente.” (BAURU, 2008, p.13)

Figura 99 - Mapa de Zoneamento



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

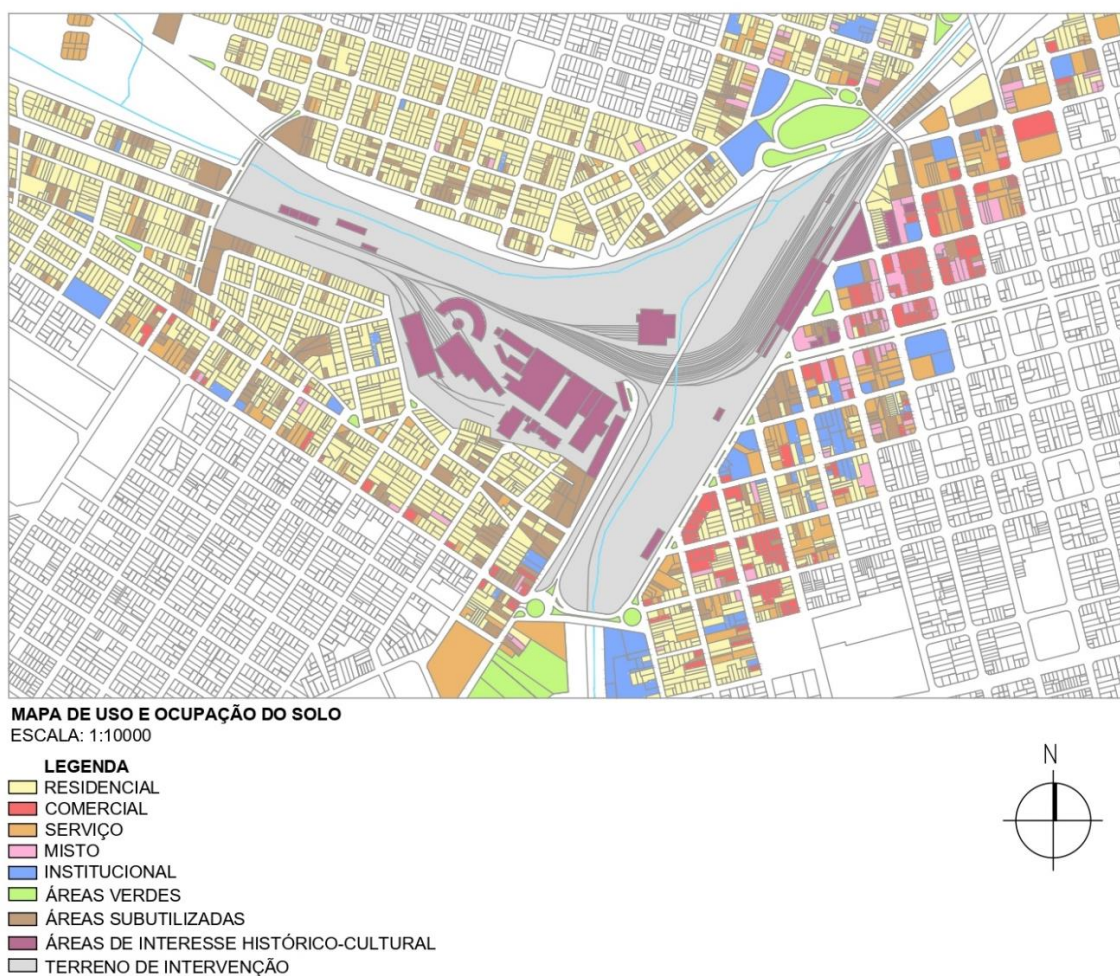
6.3 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A região em torno do terreno tem seus usos e ocupações do solo bem definidos de acordo com o bairro em que se encontram. O Jardim Bela Vista tem característica predominantemente residencial em toda a sua extensão, exceto pela região próxima a Av. Nuno de Assis, onde se encontram usos de serviços e institucionais mais frequentemente.

O bairro da Vila Falcão também apresenta caráter principalmente residencial, apesar de possuir alguns pontos de comércio, serviço e institucional localizados na Rua Campos Salles. No entanto, a região do Centro possui natureza completamente diferente: usos e ocupações voltados para o comércio e serviço predominantemente, com alguns pontos institucionais e usos mistos. O uso residencial é encontrado em poucas áreas dessa região, o que torna um local que é primordialmente vivenciado durante o dia, com pouca vida noturna.

A partir disso, nota-se que o projeto a ser proposto deve abranger atividades e ocupações que abracem as características desse entorno: espaços com atribuições de lazer, educação e serviços, para os moradores próximos do terreno de intervenção poderem utilizar durante o dia; e espaços com atribuições de vida noturna, para que a população do centro possa utilizar da região mesmo durante a noite.

Figura 100 - Mapa de Uso e Ocupação do Solo



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

6.4 CHEIOS E VAZIOS

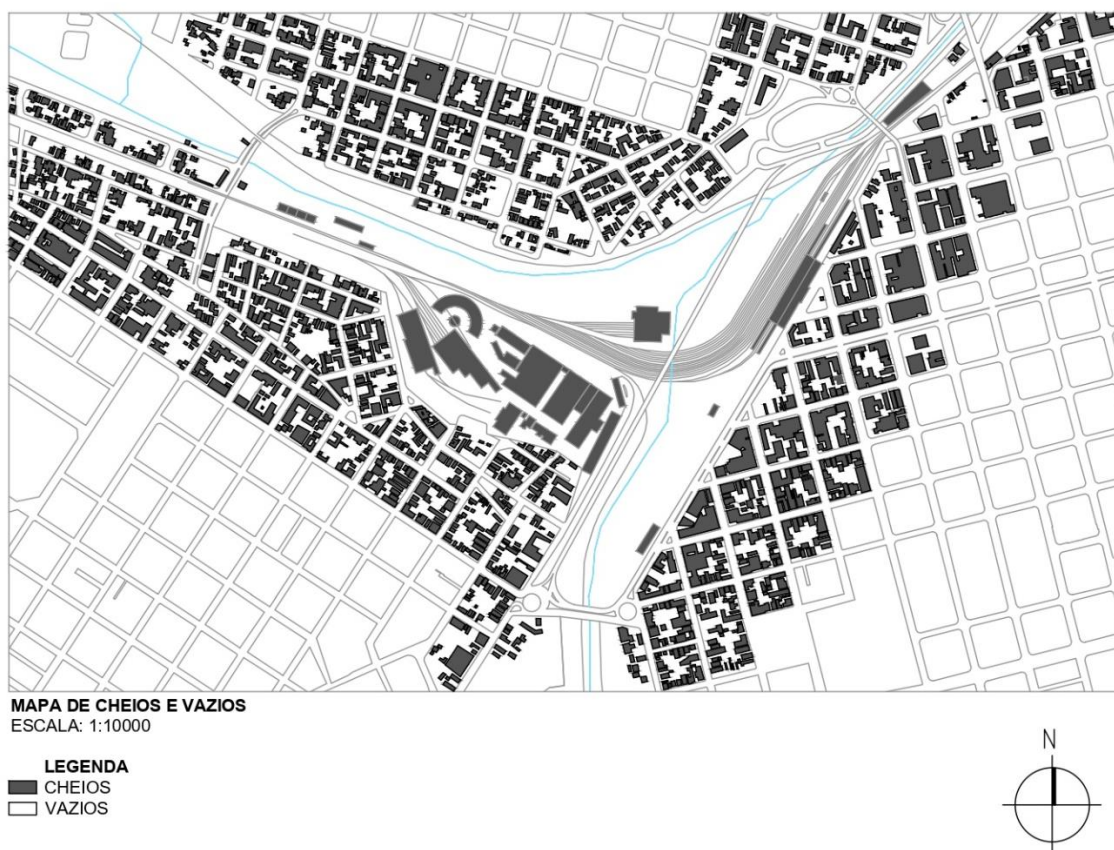
A região em torno do terreno possui alta densidade edificada, o que indica baixa permeabilidade do solo. Até mesmo as áreas que não possuem edificação, são pavimentadas e com pouca área verde, que só reforça a situação mencionada.

Entretanto, o terreno de intervenção é um local com pouquíssima densidade de edificação e com grandes áreas que não são pavimentadas e nem utilizadas. Isso

demonstra que a região é um vazio urbano, sem ocupações ou funções que tragam vitalidade para o local.

O projeto, portanto, deve revitalizar a área de maneira que ela potencialize a região, trazendo novos usos, atividades e fluxos.

Figura 101 - Mapa de cheios e vazios

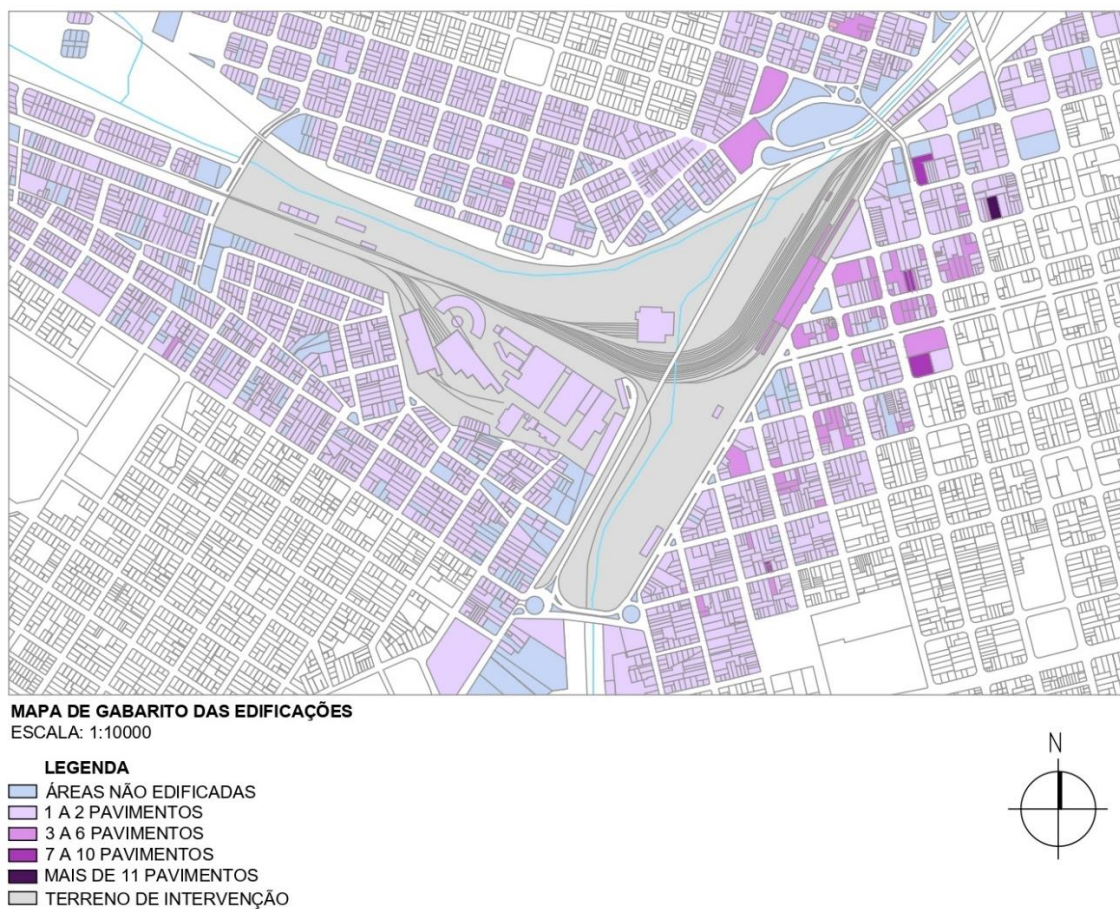


Fonte: Elaborado pela autora (2022)

6.5 GABARITO DAS EDIFICAÇÕES

O local de intervenção e as suas proximidades apresentam edificações, em sua grande maioria, de baixo gabarito: 1 a 2 pavimentos, principalmente nas regiões voltadas para o uso residencial. Os gabaritos com mais de 3 pavimentos são encontrados mais frequentemente nas regiões centrais, em pontos estratégicos e com maior fluxo. O skyline da região é harmônico, tendo poucas variações, que demonstra uma densidade populacional equilibrada no local. No entanto, a topografia da área deverá ser analisada em conjunto com o gabarito das edificações para o entendimento de como ambas podem influenciar na insolação e circulação do vento no terreno.

Figura 102 - Mapa de Gabarito das Edificações



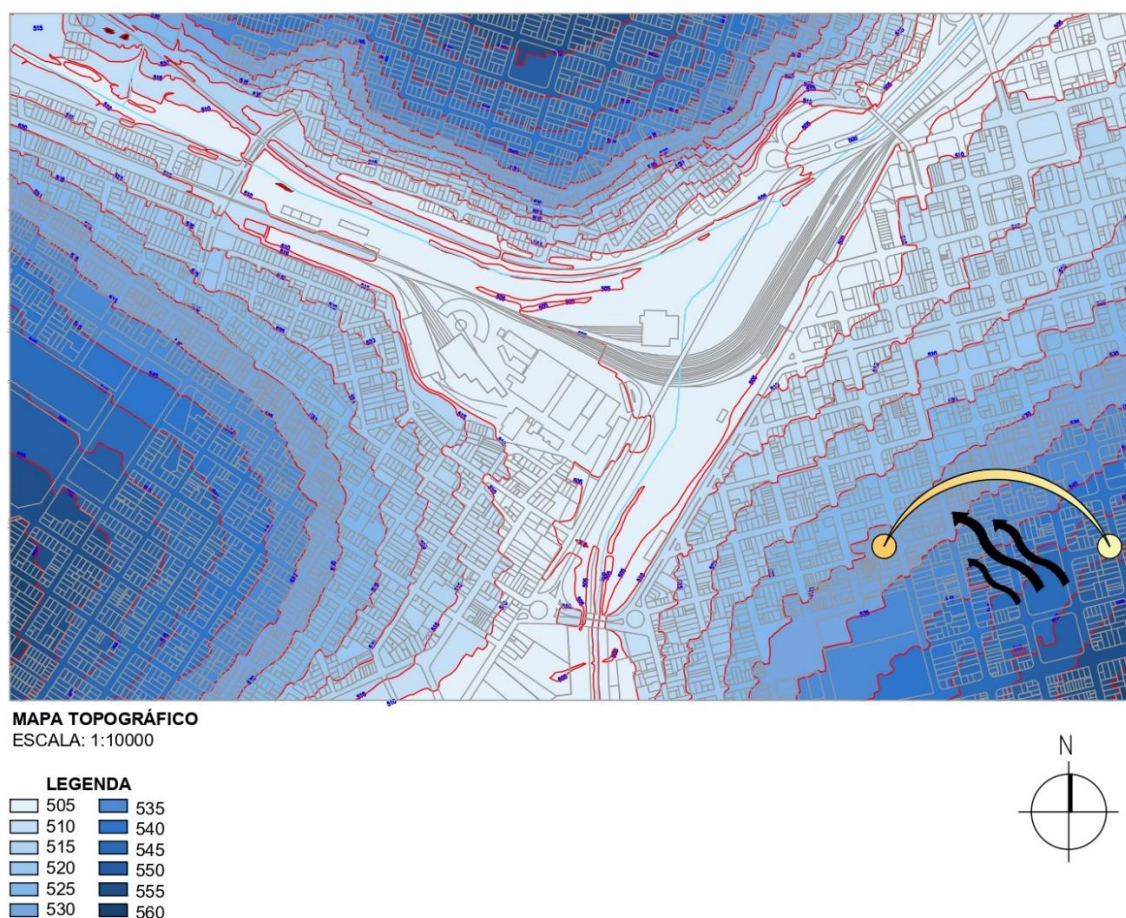
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

6.6 TOPOGRAFIA

A topografia no terreno de intervenção possui cerca de 10 metros de declive, começando no nível 515 e finalizando no nível 505, próximo ao Rio Bauru. Os desníveis, na maior parte territorial do terreno, não são acentuados, devido à grande expansão da área proposta.

No entanto, existem pontos em que a topografia passa a ser muito acentuada, principalmente nos encontros entre os bairros do entorno e a área do próprio terreno. Para isso, o projeto terá que trazer soluções adequadas e funcionais, que tragam um equilíbrio para estes pontos específicos.

Figura 103 - Mapa Topográfico



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

6.7 VEGETAÇÃO EXISTENTE

O terreno de intervenção, por se tratar de uma região de fundo de vale (Córrego da Grama e Rio Bauru), apresenta alta densidade de vegetação. No entanto, a vegetação é característica de locais não cuidados, sem projetos paisagísticos e que não condizem com um espaço de qualidade.

Além disso, nas quadras no entorno do terreno, encontra-se uma baixíssima densidade de vegetação, com poucas áreas sombreadas e que tragam um conforto para a região.

Para tanto, é necessário que o projeto tenha um foco importante no paisagismo da área, para que seja um local agradável para os usuários, com qualidades ambientais, visuais e climáticas.

Figura 104 - Mapa de Vegetação Existente

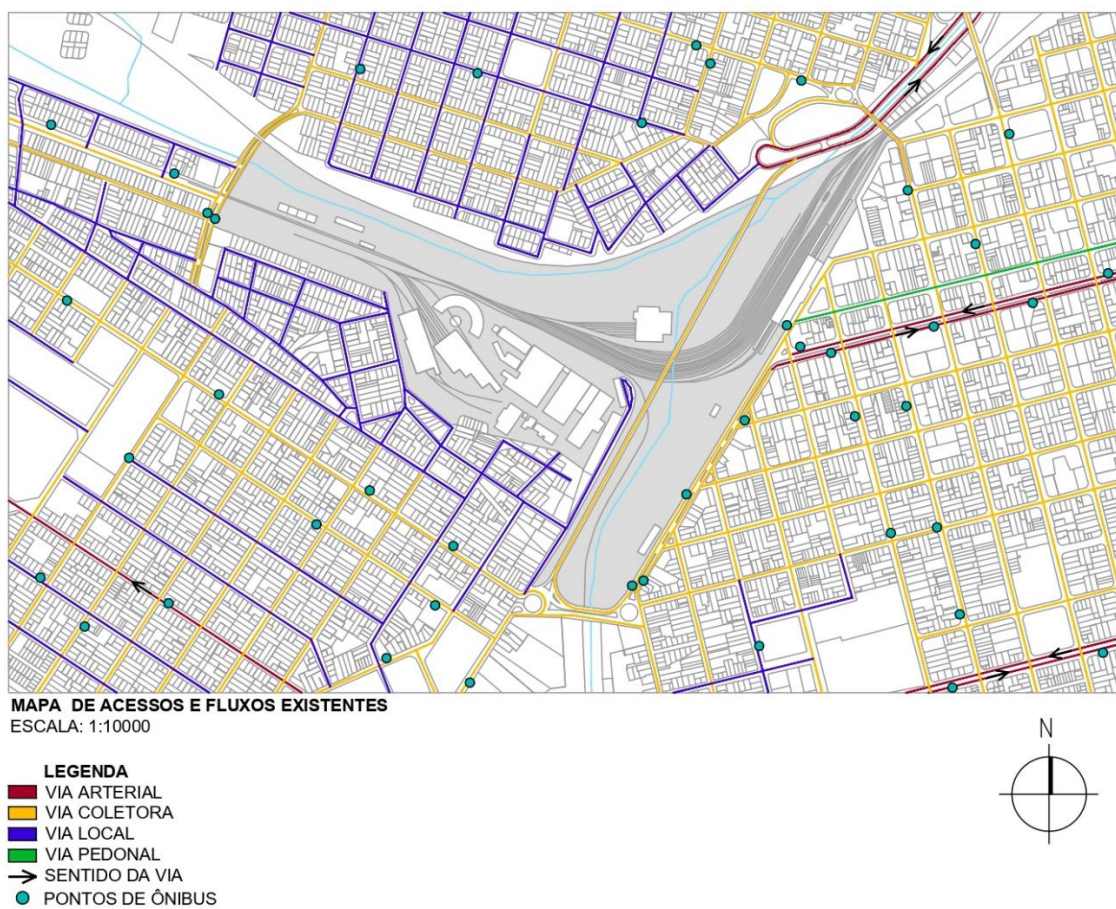


Fonte: Elaborado pela autora (2022)

6.8 HIERARQUIA DE FLUXOS E ACESSOS

O terreno, em sua maioria, possui acessos e fluxos majoritariamente por vias coletoras e locais. Pelos Bairros Vila Falcão e Jardim Bela Vista, predominam-se os acessos pelas vias locais, e pelo bairro do Centro, tem-se acesso a área de intervenção por vias coletoras, por ser uma região com mais fluxo de pessoas e de carros. A única via pedonal que dá acesso ao terreno é a rua Batista de Carvalho, calçadão comercial. A região possui um relevante número de pontos de ônibus, por situar-se em uma região central, que conecta todos os outros cantos da cidade.

Figura 105 - Mapa de Acessos e Fluxos Existentes



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

7. PROJETO: MACROZONEAMENTO

Como resultado dos estudos realizados neste trabalho, apresenta-se a proposta de intervenção ao terreno através do macrozoneamento.

7.1 CONCEITO E PARTIDO

A definição do conceito e do partido do projeto norteiam e conduzem o projeto de forma a alcançar o resultado e o objetivo desejado.

7.1.1 Conceito

“Fábrica de espetáculos”.

7.1.2 Partido

O programa de necessidades do projeto foi idealizado de forma a abraçar todos os ramos que, de alguma forma, estão relacionados com a arte do espetáculo. Atividades relacionadas a música, dança, teatro, circo, cinema, televisão, direção, cenografia e moda estão distribuídas em todo o percorrer do Pátio Ferroviário, tornando o local uma grande fábrica de espetáculos.

7.2 IMPLANTAÇÃO

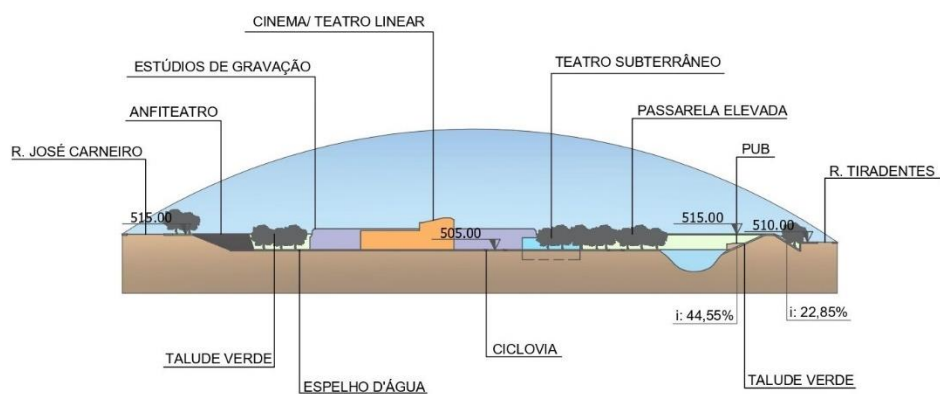
O projeto foi elaborado e desenvolvido de forma a abraçar todas as atividades relacionadas as artes performáticas: restaurante temático voltado para a área do cinema; galpão para montagem e fabricação de cenários; museu cinematográfico; infopoint/recepção para ingresso dos visitantes e alunos; local para eventos e exposições; salas de oficina para moda, fotografia, direção, cenografia, iluminação, filmagem, música e roteiros; salas de ensaio de dança, teatro, música, circo e ateliê de moda; videoteca e biblioteca; um teatro subterrâneo; estúdios de gravação; salas de cinema; teatro linear; anfiteatro; livraria, brechó e sebo, todos voltados às áreas performáticas. Além disso, espaços comunitários como horta urbana, praças e restaurantes também foram adicionadas às necessidades locais.

Figura 107 – Tabela de necessidades

PROGRAMA DE NECESSIDADES		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	HABITAÇÃO EXISTENTE	1.240m ²
02	RESTAURANTE TEMÁTICO	720m ²
03	PUB	270m ²
04	HORTA URBANA	9.295m ²
05	PRAÇA PÚBLICA EQUIPADA	5.855m ²
06	PRAÇA PÚBLICA EQUIPADA	3.345m ²
07	MONTAGEM DE CENÁRIOS	4.660m ²
08	MUSEU CINEMATOGRAFICO	7.660m ²
09	INFOPOINT/RECEPÇÃO	285m ²
10	HABITAÇÃO EXISTENTE	990m ²
11	EVENTOS/ EXPOSIÇÕES	4.400m ²
12	OFICINA DE MODA	550m ²
13	OFICINA DE FOTOGRAFIA	550m ²
14	OFICINA DE DIREÇÃO	550m ²
15	OFICINA DE CENOGRAFIA	550m ²
16	OFICINA DE ILUMINAÇÃO	550m ²
17	OFICINA DE FILMAGEM	550m ²
18	OFICINA DE MÚSICA	550m ²
19	OFICINA DE ROTEIROS	550m ²
20	SALA DE ENSAIO DANÇA	1.175m ²
21	SALA DE ENSAIO TEATRO	1.175m ²
22	SALA DE ENSAIO MÚSICA	1.175m ²
23	SALA DE ENSAIO CIRCO	1.175m ²
24	ATELIÊ DE MODA	1.175m ²
25	VIDEOTECA	760m ²
26	BIBLIOTECA	760m ²
27	TEATRO SUBTERRÂNEO	3.335m ²
28	ESTÚDIOS DE GRAVAÇÃO	1.545m ²
29	ADM. / SEGURANÇA	325m ²
30	DML/ ALMOXARIFADO	600m ²
31	SALAS DE CINEMA	1.590m ²
32	TEATRO LINEAR	4.215m ²
33	ANFITEATRO	3.850m ²
34	PRAÇA ALIMENTAÇÃO	1.970m ²
35	BHO/ VESTIÁRIOS	85m ²
36	LIVRARIA	445m ²
37	BRECHÓ	365m ²
38	SEBO	365m ²

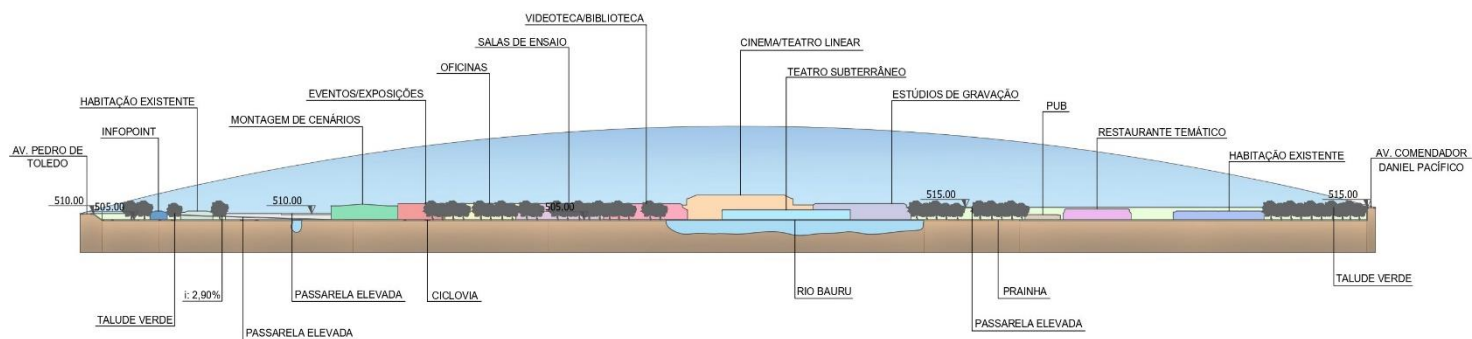
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 108 - Corte A



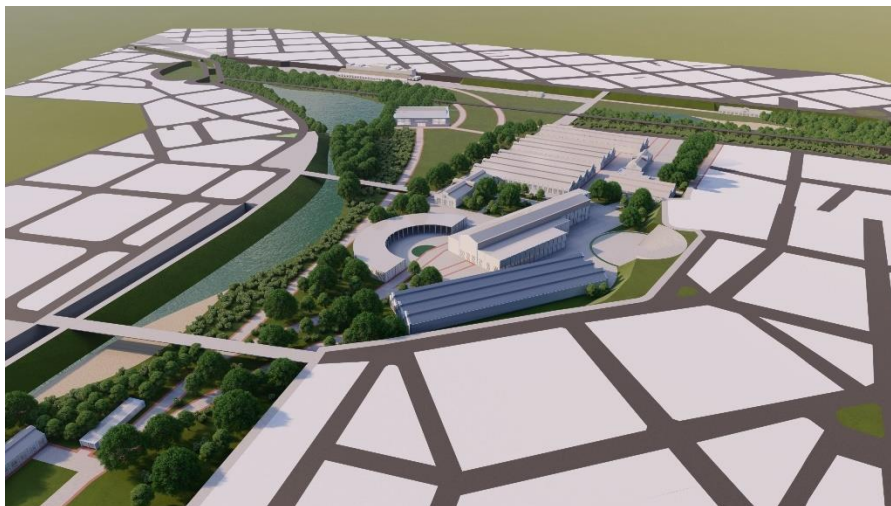
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 109 - Corte B



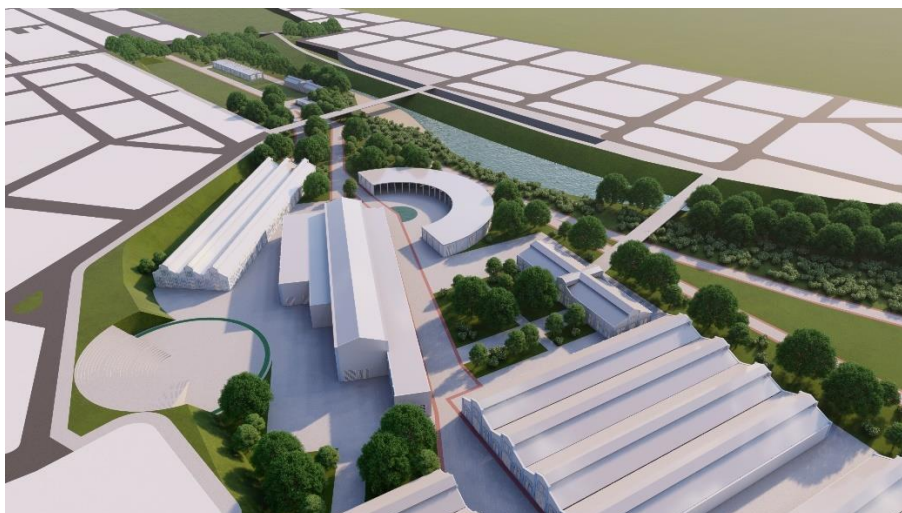
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 110 - Imagem 3D aérea 1



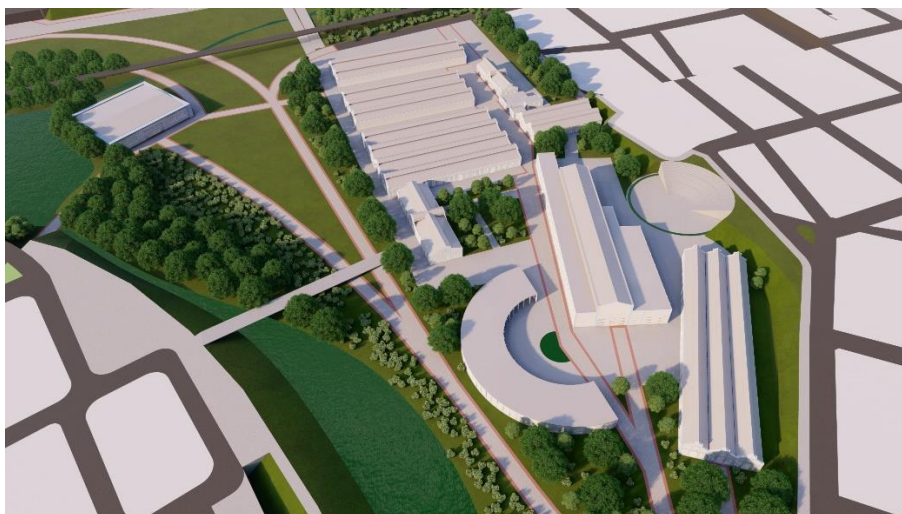
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 111 - Imagem 3D aérea 2



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 112 - Imagem 3D aérea 3



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Figura 113 - Imagem 3D aérea 4



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

8. PROJETO: ANTEPROJETO

Como resultado dos estudos desenvolvidos na segunda parte deste trabalho, apresenta-se a proposta de intervenção ao terreno através do anteprojeto.

8.1 CONCEITO E PARTIDO

A definição do conceito e do partido do projeto permaneceram os mesmos. O programa de necessidades do local foi pensado de modo a atender ao conceito “Fábrica de Espetáculos”. Atividades relacionadas a música, dança, teatro, circo, cinema, televisão, direção, cenografia e moda estão distribuídas em todo o percorrer do Pátio Ferroviário, tornando o local uma grande fábrica de espetáculos.

8.2 O PROJETO

O projeto foi desenvolvido e delineado de acordo com o programa de atividades que abraçava o conceito. As funções de muitos edifícios foram mantidas: galpão para montagem e fabricação de cenários; museu cinematográfico; infopoint/recepção para ingresso dos visitantes e alunos; local para eventos e exposições; salas de oficina para moda, fotografia, direção, cenografia, iluminação, filmagem, música e roteiros; salas de ensaio de dança, teatro, música, circo e ateliê de moda; biblioteca; teatros; estúdios de gravação; salas de cinema; livraria; brechó e sebo.

Além disso, alguns espaços foram repensados, de modo a cumprir a funcionalidade do local como um todo: espaços destinados a alimentação da população espalhados pelos edifícios; áreas livres e abertas para eventos; espaço destinado à foodtrucks; passeio panorâmico histórico Maria Fumaça; estacionamentos; galpão exclusivo para reciclagem dos materiais utilizados nas oficinas; espaço para camping e uma camping house, com toda a estrutura necessária para os campistas; atividades para o rio Bauru; espaço para educação ambiental; horta e pomares espalhados por todo o terreno.

O projeto trabalha muito com o acesso do terreno, criando conexões entre os três bairros em que está situado: Centro, Bela Vista e Vila Falcão. Esses acessos acontecem tanto por ciclovias, como por calçadas, escadas, passagens subterrâneas e passarelas elevadas. Essas circulações foram pensadas majoritariamente para o

pedestre. O automóvel particular chega apenas até uma parte do projeto, com um pequeno estacionamento logo na entrada. O baixo número de vagas de estacionamento é também uma forma de influenciar a população a usufruir do espaço a pé. No entanto, foi pensado um acesso para automóveis específicos, voltados para o serviço. Revestidos com piso intertravado, estas faixas permitem a circulação de caminhões, que podem funcionar tanto para a locomoção de cenários e figurinos, como para o recolhimento dos descartes e de recicláveis.

Os caminhos e as delimitações criadas seguiram muito o percurso dos trilhos do trem, dando continuidade à identidade da área. Com isso, os desenhos dos pisos nas partes principais também seguem formas orgânicas, que conversam com a linha férrea.

A arborização do local foi pensada de forma a seguir os caminhos criados, dando continuidade à limitação dos mesmos. Áreas com desníveis ou próximas ao rio Bauru receberam árvores de maior porte, enquanto lugares de maior fluxo de pessoas, menor porte. Além disso, foram criados diversos pomares ao longo do terreno, a fim de além de vegetação, serem um local de encontro, convívio e lazer.

8.3 IMPLANTAÇÃO

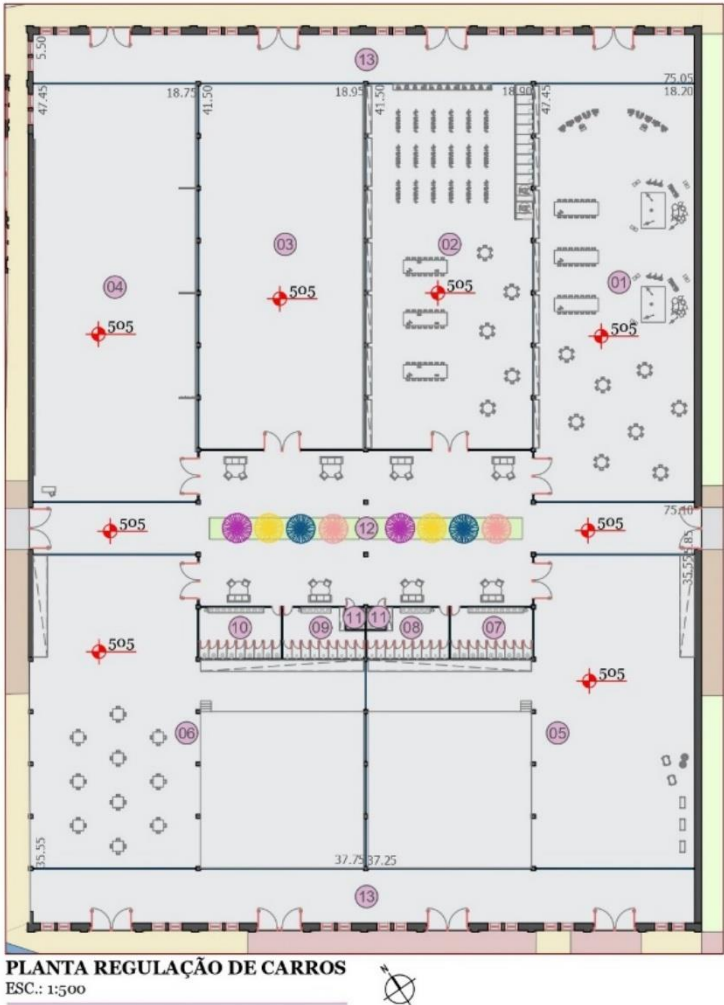
Figura 114 - Implantação e Tabelas



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

8.4 PLANTAS

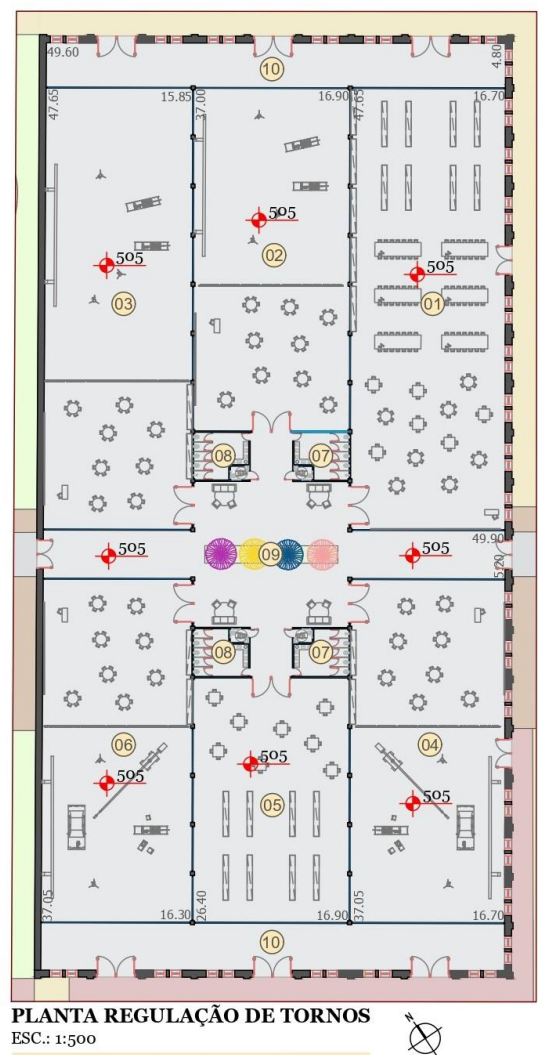
Figura 115- Regulação de Carros



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

REGULAÇÃO DE CARROS		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	SALA DE MÚSICA	863,45m ²
02	ATELIÊ DE MODA	783,70m ²
03	SALA DE ENSAIO LIVRE	783,70m ²
04	SALA DE DANÇA	888,05m ²
05	SALA DE CIRCO	1.097,35m ²
06	SALA DE TEATRO	1.115,10m ²
07	WC FEMININO	54,20m ²
08	VESTIÁRIO FEMININO	48,00m ²
09	VESTIÁRIO MASCULINO	48,00m ²
10	WC MASCULINO	54,20m ²
11	BHO PCD	5,45m ²
12	HALL SOCIAL	886,75m ²
13	CIRCULAÇÃO	460,65m ²

Figura 116 - Regulação de Tornos



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

REGULAÇÃO DE TORNOS		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	SALA DE CENOGRAFIA	760,25m ²
02	SALA DE FOTOGRAFIA	624,10m ²
03	SALA DE ILUMINAÇÃO	760,25m ²
04	SALA DE DIREÇÃO	617,30m ²
05	SALA DE ROTEIRO	444,95m ²
06	SALA DE FILMAGEM	617,30m ²
07	WC FEMININO/PCD	30,75m ²
08	WC MASCULINO/PCD	30,75m ²
09	HALL SOCIAL	460,90m ²
10	CIRCULAÇÃO	238,35m ²

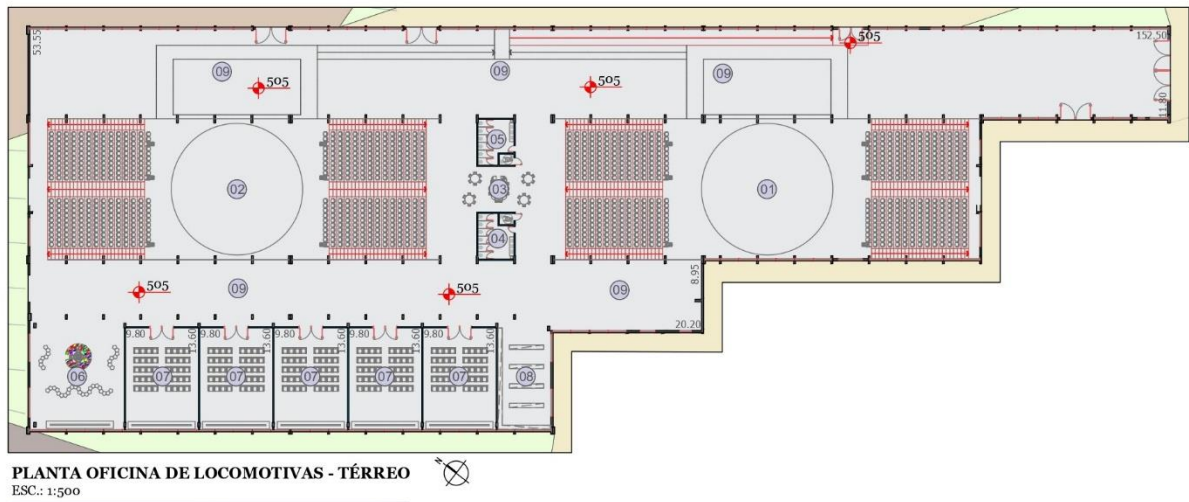
Figura 117- Fundação e Torno



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

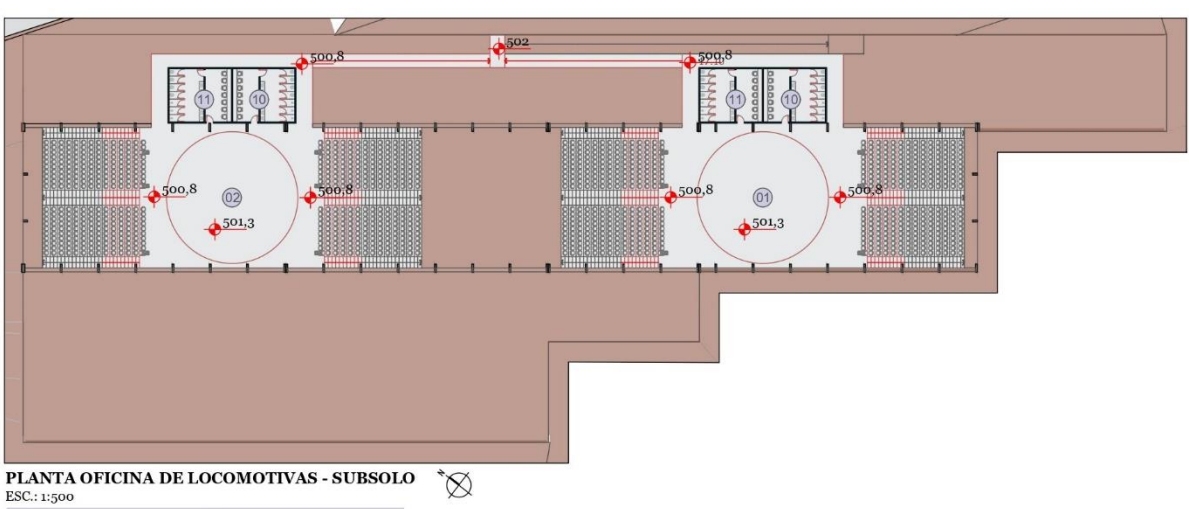
FUNDIÇÃO E TORNO		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	HALL/ RECEPÇÃO	1.048,60m ²
02	WC FEMININO/PCD	25,40m ²
03	WC MASCULINO/PCD	25,40m ²
04	EVENTOS	1.622,30m ²
05	EXPOSIÇÕES	1.624,15m ²

Figura 118- Oficina de Locomotivas - Térreo



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

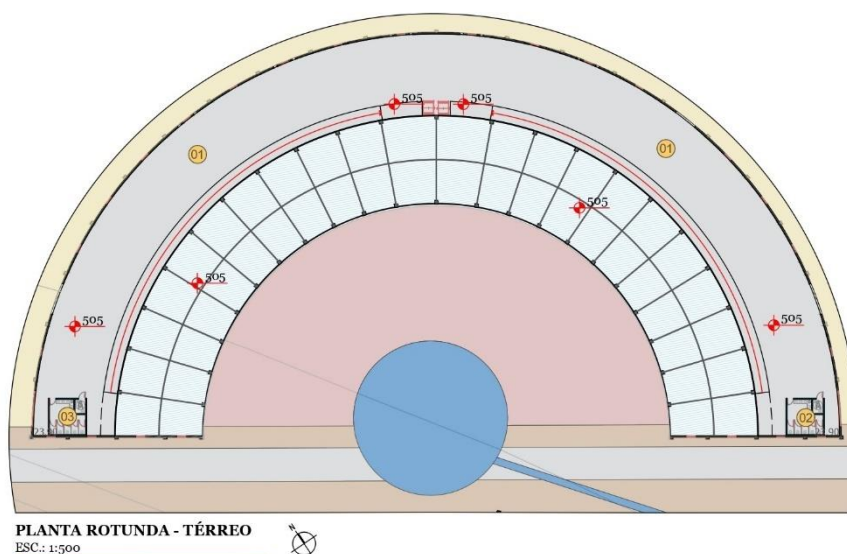
Figura 119- Oficina de Locomotivas – Subsolo



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

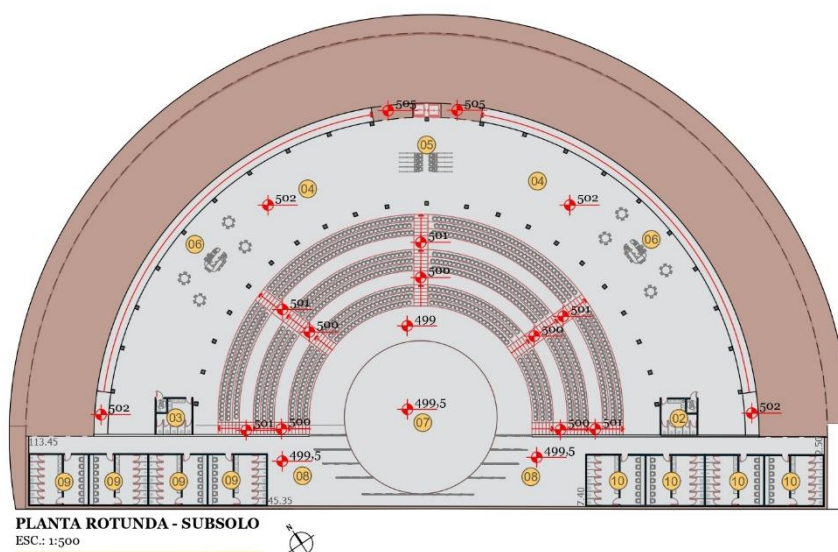
OFICINA DE LOCOMOTIVAS		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	TEATRO 01	1.004,95m ²
02	TEATRO 02	972,20m ²
03	BOMBONIERE	31,60m ²
04	WC FEMININO/ PCD	32,75m ²
05	WC MASCULINO/ PCD	32,75m ²
06	CINEMA KIDS	172,20m ²
07	SALA DE CINEMA	133,65m ²
08	VIDEOTECA	94,90m ²
09	CIRCULAÇÃO	2.915,30m ²
10	CAMARIM MASCULINO	59,30m ²
11	CAMARIM FEMININO	59,30m ²

Figura 120- Rotunda - Térreo



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

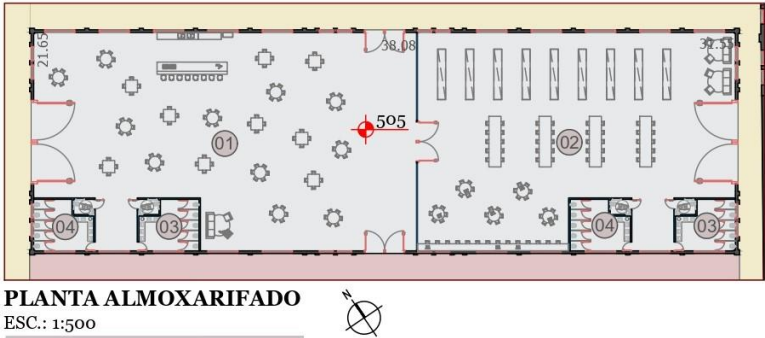
Figura 121- Rotunda - Subsolo



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

ROTUNDA		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	HALL SOCIAL	1.789,00m ²
02	WC FEMININO/ PCD	26,15m ²
03	WC MASCULINO/ PCD	26,15m ²
04	FOYER	901,05m ²
05	BILHETERIA	135,00m ²
06	BOMBONIERE	134,05m ²
07	TEATRO	1.584,75m ²
08	COXIA	490,95m ²
09	CAMARIM FEMININO	59,30m ²
10	CAMARIM MASCULINO	59,30m ²

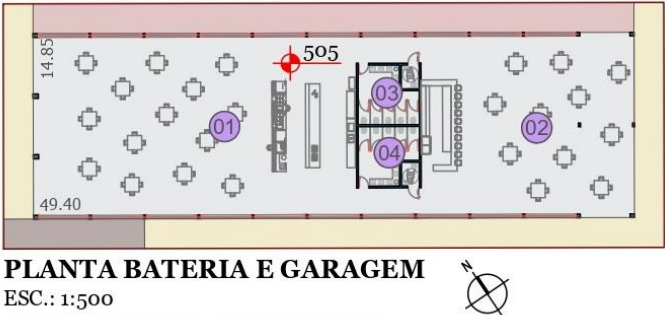
Figura 122- Almoxarifado



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

ALMOXARIFADO		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	CAFETERIA	761,30m ²
02	BIBLIOTECA	684,55m ²
03	WC FEMININO/ PCD	30,50m ²
04	WC MASCULINO/ PCD	30,50m ²

Figura 123- Bateria e Garagem



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

BATERIA E GARAGEM		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	RESTAURANTE	394,30m ²
02	BAR	259,10m ²
03	WC FEMININO/ PCD	25,40m ²
04	WC MASCULINO/ PCD	25,40m ²

Figura 124- Abrigo Compressor



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

ABRIGO COMPRESSOR		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
01	LIVRARIA	73,35m ²

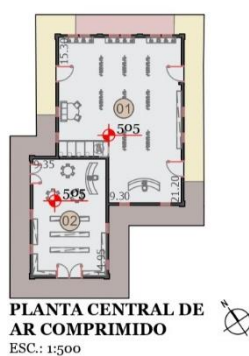
Figura 125- Ferrara



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

FERRARIA		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
o1	LANCHONETE/HALL SOCIAL	848,30m ²
o2	ESTÚDIO DE MÚSICA	35,20m ²
o3	WC FEMININO/ PCD	34,90m ²
o4	WC MASCULINO/ PCD	34,90m ²
o5	ESTÚDIO DE CINEMA	753,60m ²

Figura 126- Central de Ar Comprimido

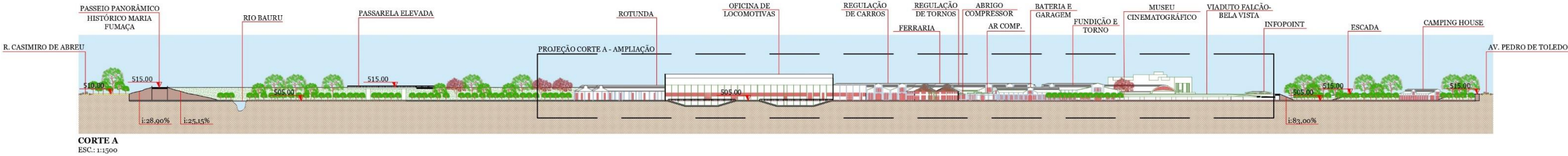


Fonte: Elaborado pela autora (2022).

CENTRAL DE AR COMPRIMIDO		
SIMBOLOGIA	AMBIENTE	METRAGEM
O1	BRECHÓ	295,40m ²
O2	SEBO	140,10m ²

8.5 CORTES

Figura 127 - Corte A



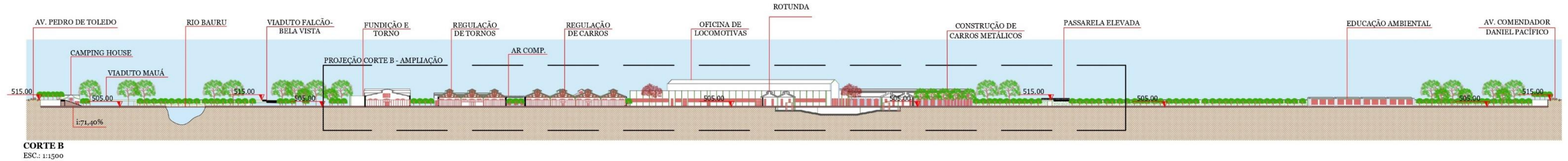
Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 128 - Corte A - Ampliação



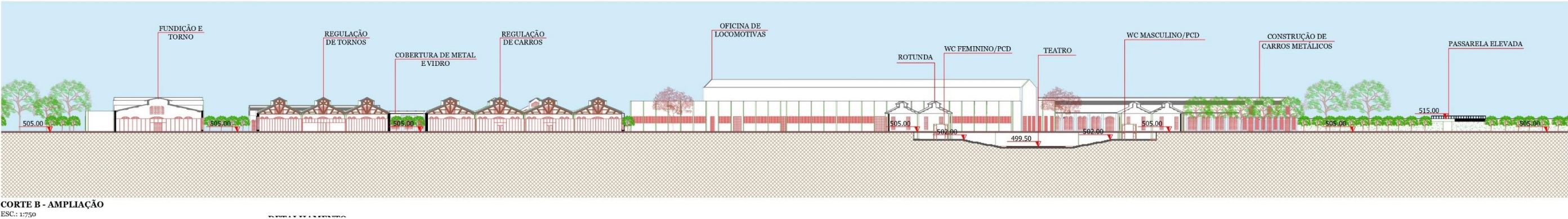
Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 129 - Corte B



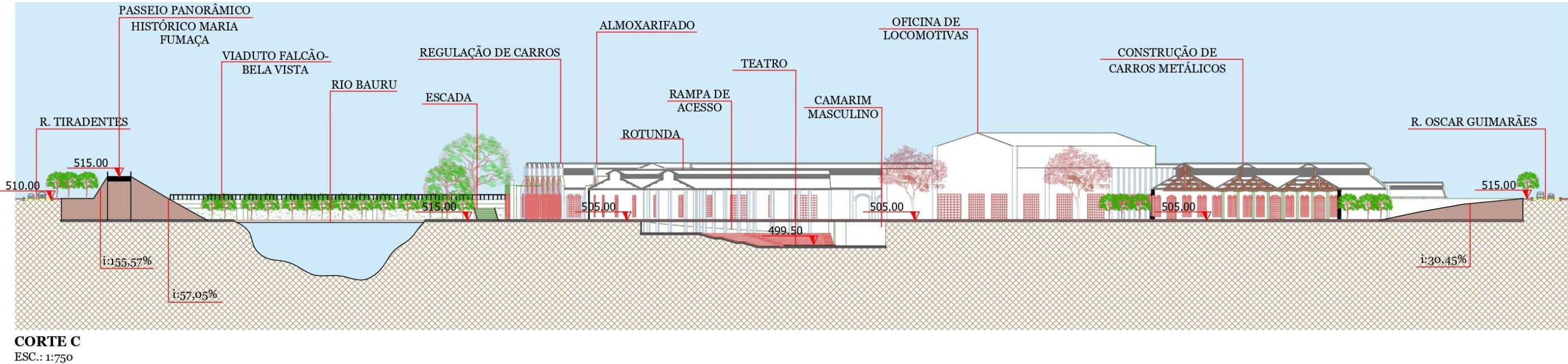
Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 130 - Corte B – Ampliação



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 131 - Corte C



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

8.6 IMAGENS HUMANIZADAS

Figura 132 - Imagem 01 - Vista Aérea



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 133 - Imagem 02 - Vista Aérea



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 134 - Imagem 03 - Fachada das Oficinas



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 135 - Imagem 04 - Fachada das Oficinas



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se, com frequência, a problemática da degradação e abandono de centros históricos nos espaços urbanos. Particularmente presente na cidade de Bauru, um descaso que compromete a memória ferroviária do município e do país, pela deterioração do Pátio Ferroviário e os galpões das Oficinas Gerais. Apesar de ser considerado patrimônio ferroviário, a área não recebe nenhuma atenção ou tentativa de revitalização.

A necessidade de preservação destes espaços e a atribuição de usos é de extrema importância para a qualidade de vida da população e da cidade como um todo. Os vazios urbanos gerados pelo abandono dos centros históricos trazem consigo apenas pontos negativos quanto ao urbanismo e a qualidade urbanística.

A ocupação dessa região e a atribuição de usos e atividades que integrem a população com o ambiente promovem a vitalidade urbana, a segurança, a junção de bairros antes desconectados, e principalmente, mantém sempre viva a memória de uma era tão fascinante e de edificações atemporais, que contam histórias e relembram culturas.

O projeto de restauro proposto neste trabalho traz consigo inúmeros atributos positivos. Além de revitalização de um patrimônio industrial de suma importância para a história, a solução projetual possibilita o enriquecimento de conhecimento cultural e social em diversas áreas artísticas, um ramo essencial para a vida, que nos permite olhar o mundo com outros olhos.

REFERÊNCIAS

- AIA. **St. Ann's Warehouse.** AIA, 2017. Disponível em: <https://www.aia.org/showcases/25846-st-anns-warehouse>. Acesso em: 20 mar. 2022.
- AIDAR, L. **Performance na Arte.** Toda Matéria, 2019. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/performance-na-arte/>. Acesso em: 25 abr. 2022.
- ARAÚJO, F. **Perfomance.** Infoescola, 2021. Disponível em: <https://www.infoescola.com/artes/performance/>. Acesso em: 25 abr. 2022.
- ARTE REF. **O que é performance?** Arte Ref, 2020. Disponível em: <https://arteref.com/performance/o-que-e-performance-saiba-tudo-aqui/>. Acesso em: 25 abr. 2022.
- ASTBURY, J. **Estudo de construção: adições ao Regent's Park Open Air Theatre por Reed Watts.** Architects' Journal, 2018. Disponível em: <https://www.architectsjournal.co.uk/buildings/building-study-regents-park-open-air-theatre-additions-by-reed-watts>. Acesso em: 25 mar. 2022.
- ASTBURY, J. **Haworth Tompkins cria foyer público para o Bristol Old Vic Theatre.** Dezeen, 2019. Disponível em: <https://www.dezeen.com/2019/01/15/haworth-tompkins-bristol-old-vic-theatre-extension/>. Acesso em: 21 mar. 2022.
- BAURU. (Prefeitura). **Conheça a cidade.** Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru, c2021. Disponível em: <https://www2.bauru.sp.gov.br/bauru.aspx?m=2>. Acesso em: 01 abr. 2022.
- BAURU. (Prefeitura). **Ensino às Artes Divisão de Ensino as Artes.** Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru, c2021. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/cultura/ensino_artes.aspx. Acesso em 10 abr. 2022.
- BAURU. (Prefeitura). **Plano Diretor Participativo Bauru de Todos,** Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru, 2008. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1G2uJvyfZ2LsJRjVhG6jnaUITpq0-tSqK/view>. Acessado em: 14 mar. 2022.
- BERTHOLD, M. **História Mundial do Teatro.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2001. Acesso em: 19 abr. 2022.
- BIANCHI, S. **Cidade Temporária: o efêmero no permanente.** Agora Magazine, 2019. Disponível em: <http://www.agora-magazine.com/2019/05/01/citta-temporanea/>. Acesso em: 27 abr. 2022.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Planalto, Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRIGHT FESTIVAL. **Aparelhos Efêmeros: a cenografia da “festa” na história.** Bright Festival, 2019. Disponível em: <https://www.brightfestival.com/apparati-effimeri-la-scenografia-da-festa-nella-storia/>. Acesso em: 27 abr. 2022.

BRILLON, J. **CO Adaptive Architecture converte a fundição Gowanus em espaços flexíveis de teatro.** Dezeen, 2022. Disponível em: <https://www.geneve.ch/en/actualites/nouvelle-comedie-opens-doors>. Acesso em: 23 mar. 2022.

BORGES, B. **Fábrica da Pompéia (Sesc Pompéia).** Arte Fora do Museu, c2020. Disponível em: <https://arteforadomuseu.com.br/sesc-pompeia/>. Acesso em: 10 mai. 2022.

CO ADAPTIVE. **E131 – Teatro de reutilização adaptável de madeira.** CO Adaptive, 2021. Disponível em: <https://coadaptive.co/E131>. Acesso em: 23 mar. 2022.

COMÉDIE DE GENÈVE. **Seu teatro em Eaux-Vives.** Comédie de Genève, 2021. Disponível em: <https://www.comedie.ch/fr/comedie-de-geneve>. Acesso em: 22 mar. 2022.

CONDEPAATH. **Complexo Ferroviário de Bauru.** Condephaat, 2018. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/complexo-ferroviario-de-bauru/>. Acessado em: 11 de abr. 2022.

DIVISARE. **CO Adaptive Architectura / The Mercury Store.** Divisare, 2021. Disponível em: <https://divisare.com/projects/452404-co-adaptive-architecture-naho-kubota-the-mercury-store>. Acesso em: 23 mar. 2022.

DGOTDU - Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (2005) Vocabulário de Termos e Conceitos do Ordenamento do Território, Lisboa.

DUMBO. **St. Ann’s Warehouse.** Dumbo, 2018. Disponível em: <https://dumbo.is/hometo/st-anns-warehouse>. Acesso em: 20 mar. 2022.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Cia Paulista de Estradas de Ferro.** Estações Ferroviárias, 2018. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru-cp.htm>. Acesso em: 04 abr. 2022.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Cia União Sorocabana e Ytuana.** Estações Ferroviárias, 2018. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru-efs.htm>. Acesso em: 04 abr. 2022.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **E. F. Noroeste do Brasil.** Estações Ferroviárias, 2021. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru.htm>. Acesso em: 04 abr. 2022.

FREIRE, Giovanna Garcêz; VENANCIO, Marluce W. de C. **Conservação Integrada: estudo sobre a participação popular no planejamento e na gestão urbana de São**

Luís. 2008. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/083.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2022.

FUNARI, Pedro; PELEGRINI, Sandra. **PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora Ltda., 2009. Acessado em: 22 abr. 2022.

GHIRARDELLO, N. **À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Bauru, Editora UNESP, 2001. Acesso em: 02 abr. 2022.

GONZÁLES, M. **Regent's Park Open Air Theatre / Reed Watts Arquitetos**. Archdaily, 2018. Disponível em: https://www.archdaily.com/898714/regents-park-open-air-theatre-reed-watts-architects?ad_medium=gallery. Acesso em: 25 mar. 2022.

HAAC1. **Arquitetura Romana: Arcos e Colunas Triunfais**. História da arte, arquitetura e cidade 1, 2017. Disponível em: <https://haac1.wordpress.com/2017/10/31/arquitetura-romana-arcos-triunfais/>. Acesso em: 27 abr. 2022.

HERNANDES, A. **Bauru e o Carnaval: como a folia surgiu em nossa cidade?** Social Bauru, 2021. Disponível em: <https://www.socialbauru.com.br/2021/02/16/bauru-e-o-carnaval-como-a-folia-surgiu-em-nossa-cidade/>. Acesso em: 10 abr. 2022.

HISOUR. **Arquitetura efêmera**. Hisour, 2017. Disponível em: <https://www.hisour.com/it/ephemeral-architecture-33950/>. Acesso em: 27 abr. 2022.

IBGE. **Bauru**. IBGE, c2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/bauru/panorama>. Acesso em: 01 abr. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Cultural**. IPHAN, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em: 22 abr. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Ferroviário**. IPHAN, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 20 abr. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Imaterial**. IPHAN, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>. Acesso em: 22 abr. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Material**. IPHAN, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/276/>. Acesso em: 22 abr. 2022.

KÜHL, Beatriz M. Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto. **Arq.urb Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n. 3, p. on line, 2010. Disponível em: <https://www.ufjf.br/lapa/files/2008/08/kuhl2.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2022.

LOSNAK, C. **Polifonia Urbana: imagens e representações – Bauru 1950/1980**. Bauru, EDUSC, 2004. Acesso em: 02 abr. 2022.

MAGGIORA, M. **St. Ann's Warehouse / Marvel Arquitetos**. Archdaily, 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/922739/st-anns-warehouse-marvel-architects>. Acesso em: 20 mar. 2022.

MANTOVANI, A. **Cenografia**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989. Disponível em: https://cenicasusc.files.wordpress.com/2014/02/cenografia_annamantovani.pdf. Acesso em: 03 mai. 2022.

MARVEL DESIGNS. **St. Ann's Warehouse**. Marvel Designs, 2018. Disponível em: <https://marveldesigns.com/work/st-ann-s-warehouse/110>. Acesso em: 20 mar. 2022.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio Industrial como tema de pesquisa. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 1., 2011, Florianópolis. **Anais eletrônicas [...]**. Santa Catarina: ANPUH-SC, 2011. Disponível em: <http://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/viewFile/313/234>. Acesso em: 22 abr. 2022.

MOORE, R. **Bristol Old Vic**. The Guardian, 2018. Disponível em: <https://www.theguardian.com/artanddesign/2018/sep/29/bristol-old-vic-haworth-tompkins-review-denise-scott-brown-wayward-eye-robert-venturi-riba>. Acesso em: 21 mar. 2022.

NAIROBI, 1976U. **Carta de Nairobi 1976** - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, 19ª Sessão - Nairobi, 1976. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2022.

NOMADS USP. **Fun Palace (1960-1961)**. Nomads USP, s/ ano. Disponível em: http://www.nomads.usp.br/pesquisas/cultura_digital/complexidade/CASOS/FUN%20PALACE/FUN%20PALACE.htm. Acesso em: 10 mai. 2022.

OBA, J. **4 museus em Bauru para aprender sobre a história e os artistas da cidade**. Social Bauru, 2018. Disponível em: <https://www.socialbauru.com.br/2018/02/23/conheca-4-museus-bauru/>. Acesso em: 10 abr. 2022.

PELEGRINA, G. R.; BASTOS, I. A. **Bauru: origens históricas**. Bauru, Canal 6, 2015. Acesso em: 02 abr. 2022.

PELEGRINA, G. R.; ZANLOCHI, T. S. **Ferrovias e urbanização: o caso de Bauru**. Bauru: Universidade do Sagrado Coração, 1991. Acesso em: 03 abr. 2022.

PINTOS, P. **Bristol Old Vic / Haworth Tompkins**. Archdaily, 2019. Disponível em: https://www.archdaily.com/910720/bristololdvichaworthtompkins?ad_medium=gallery. Acesso em: 21 mar. 2022.

PINTOS, P. **New Comédie de Genève/ FRES Arquitetos**. Archdaily, 2021. Disponível em: https://www.archdaily.com/971269/new-comedie-de-geneve-theatre-fres-architectes?ad_source=search. Acesso em: 22 mar. 2022.

PROJETO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU. **Noroeste do Brasil**. Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru, c2020. Disponível em: <https://www.projetoMuseuFerroviario.com.br/>. Acesso em: 04 abr. 2022.

REED WATTS. **Open Air Theatre**. Reed Watts, 2018. Disponível em: <https://www.reedwatts.com/open-air-theatre/>. Acesso em: 25 mar. 2022.

SERRONI, J.C. **Teatros – Uma memória do espaço cênico no Brasil**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002. Acesso em: 19 abr. 2022

SEBASTIÃO, A. S. C. **Planejamento estratégico para o centro histórico de Torres Vedras**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de Lisboa, Lisboa, p. 23 - 63, 2010. Disponível em: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/3862>. Acesso em: 26 abr. 2022.

SESC SP. **Serviços – o que você encontra no sesc 24 de maio**. Sesc SP, 2022. Disponível em: <https://www.sescsp.org.br/servicos-o-que-voce-encontra-no-sesc-24-de-maio/>. Acesso em: 10 mai. 2022

SESC SP. **Serviços – Sesc Pompéia**. Sesc SP, 2021. Disponível em: <https://www.sescsp.org.br/servicos-sesc-pompeia/>. Acesso em: 10 mai. 2022.

SILVA, Heitor de Andrade. **Revitalização urbana de centros históricos: uma revisão de contextos e propostas: a Ribeira como estudo de caso**. 2002. 179 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2002. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/12313>. Acesso em: 26 abr. 2022.

SILVA, R; LOPES, J. **Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial**. Faces da História, Assis-SP, v.4, nº1, p.07-29, jan.-jun, 2017. Disponível em: <https://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/view/402/428>. Acesso em: 22 abr. 2022.

ST. ANN'S WAREHOUSE. **História/ St. Ann's Warehouse**. St. Ann's Warehouse, 2016. Disponível em: <https://stannswarehouse.org/about-st-anns-warehouse/history/>. Acesso em: 20 mar. 2022.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) Brasil. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**, jul. 2003., nov. 2018. Disponível em: <https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>. Acesso em: 22 abr. 2022.

TOMPKINS, H. **Bristol Old Vic**. Haworth Tompkins, 2020. Disponível em: <https://www.haworthtompkins.com/work/bristol-old-vic>. Acesso em: 21 mar. 2022.

URSSI, N. **A Linguagem Cenográfica**. Dissertação. Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes – Departamento de Artes Cênicas, São Paulo, 2006. Acesso em: 03 mai. 2022.

VADA, P. **Sesc 24 de Maio / MMBB Arquitetos + Paulo Mendes da Rocha**. Archdaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/889788/sesc-24-de-maio-paulo-mendes-da-rocha-plus-mmbb-arquitetos>. Acesso em: 10 mai. 2022.

VAN HAM, F. A. **A Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e As Oficinas Gerais de Bauru**. Relatório Final (Iniciação Científica). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, Bauru, 2011. Acesso em: 02 abr. 2022.

VENTURINI, L. **O há de novo no Oeste**. Bauru: UNESP, 2005. Acesso em: 08 abr. 2022.

VILLE DE GENÈVE. **A Nouvelle Comédie abre suas portas**. Ville de Genève, 2021. Disponível em: <https://www.geneve.ch/en/actualites/nouvelle-comedie-opens-doors>. Acesso em: 22 mar. 2022.

YORKE CONSTRUCTION CORPORATION. **Mercury Store**. York Construction Corporation, s/ ano. Disponível em: <http://www.yorkeconstruction.com/mercury-store>. Acesso em: 23 mar. 2022.