

IDENTIDADE EM PROCESSO

intervenção na praça da estação

São Carlos - SP

cinthia tragante



IDENTIDADE EM PROCESSO

intervenção na praça da estação

São Carlos - SP

cinthia tragante

CADERNO FINAL
TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO II



Universidade de São Paulo
Instituto de Arquitetura e Urbanismo

TRAGANTE, Cinthia , 2011.

Identidade em Processo: Intervenção na Praça da Estação - São Carlos-SP

São Carlos: Universidade de São Paulo, 2011.

Monografia destinada à disciplina de Trabalho de Graduação Integrado II

CAP: Eulalia Portela Negrelos; Joubert José Lancha; Paulo Cesar Castral; Paulo Yassuhide Fukioka; Simone Helena T. Vizioli;

Banca: Gilda Collet Bruna; Miguel Antonio Buzzar; Simone Helena T. Vizioli;

São Carlos, novembro de 2011

AGRADECIMENTOS

Na proximidade da conclusão de uma etapa tão importante e almejada, fica aqui meu agradecimento àqueles que contribuíram e fizeram parte deste processo, especialmente neste último ano tão conturbado de trabalho final. Aos professores intimamente ligados a este trabalho: Miguel e Simone, que mais que mestres, mentores ou orientadores foram amigos, conselheiros e quase uma família;

As amigas que acompanharam, ajudaram, opinaram, fizeram companhia para o trabalho ou para o descanso, e sempre estiveram presentes durante estes últimos meses: Camila, Nhoque, Isa, Nessa, Lígia e Fer, e todas as pessoas que nem sempre puderam estar junto mas que sempre incentivaram: Nina, Jú, Paulinha (mesmo à distância), Ná, Wre e Tan;

Aos meus pais e irmã, por apoiar sempre e aguentar até os dias menos humorados e por possibilitarem o curso desta graduação.

Ao Matheus que consolou tantos dias desesperados e sempre me incentivou acreditando que tudo daria certo (mais que eu mesma) e dando forças para continuar.

A todos os professores e funcionários do Instituto de Arquitetura e Urbanismo responsáveis pela minha formação, especialmente àqueles que contribuíram de forma mais direta para este trabalho final: Ruy, Paulo Castral, Fujioka, Givaldo, Luciana e Joubert.

«A identidade se define sempre em situação,
jamais como algo absoluto.»

(MENESES, 1999)

Apresentação	11
--------------	----

Contextualização	15
------------------	----

A ferroviária e o transporte - breve história	15
---	----

Leituras	21
----------	----

Situação atual	23
----------------	----

Problemática	29
--------------	----

Identidade - Conceituação teórica	32
-----------------------------------	----

Cultura	34
---------	----

Área de Projeto	40
-----------------	----

Estudos	49
---------	----

Proposta	59
----------	----

Referências	83
-------------	----

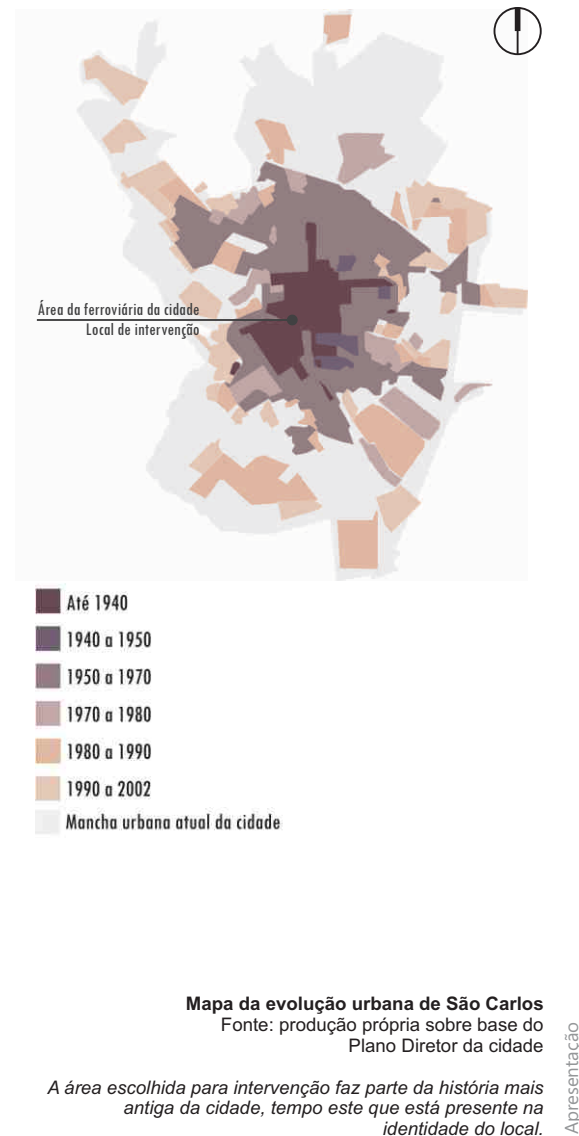


apresentação contexto leituras estudos proposta

A problemática deste trabalho de graduação surgiu a partir da vivência constante há vários anos - mas ainda com certo olhar estrangeiro - na cidade de São Carlos, a qual suscitou indagações sobre algumas das formas pelas quais as cidades se transformam e que poderiam ou não serem tratadas de maneira diferente. A constatação, ao longo do curso de Arquitetura e Urbanismo, de que a constituição urbana da cidade São Carlos apresentava, muitas vezes, semelhanças com outras cidades, me fez repensar sobre a maneira como as cidades se modificam e consolidam seus espaços, em especial aqueles que estão ligados as áreas centrais e constituem, assim, os espaços com história mais prolongada da cidade.

Nesse sentido, este trabalho s, buscou compreender a constituição da identidade de um espaço dentro da cidade, espaço este que nem sempre é alvo de investimentos públicos que os destaque na constituição urbana mas que, de alguma forma, se mantem marcado por aqueles que o usam, que o frequentam. Espaços de importância econômica, política ou social para a cidade mas que, por várias razões, se transformaram, carregando em sua identidade esta transformação.

.Para este exercício de reflexão, o local buscado foi a área do entorno imediato à antiga ferroviária de São Carlos e durante seu desenvolvimento diversas questões buscaram ser compreendidas: qual o papel desta área? Para que ela contribui atualmente para cidade? Quem são aqueles que a usam? O quanto suas características mudaram ou mudarão? Estas, entre outros apontamentos serão o alvo de tentativa de esclarecimento neste trabalho.





apresentação **contexto** leituras estudos proposta

A FERROVIÁRIA E O TRANSPORTE - BREVE HISTÓRIA

A região a qual foi escolhida para intervenção para este trabalho trata-se da área próxima à antiga ferroviária de São Carlos. Esta área era marcada inicialmente, quando em seu surgimento, pelo uso ligado ao transporte ferroviário da cidade - tendo a estação ferroviária de São Carlos sido inaugurada em 1884 -, uso este que possibilitou que ali posteriormente se aglomerassem grande parte das indústrias da cidade.

Esse uso ligado principalmente ao transporte ferroviário se manteve em grande parte do século XX, inclusive por conta do crescimento populacional são-carlense e consequente aumento do fluxo urbano, sendo somado a ele outros usos relacionados à importância da região como um nó urbano por ser um dos locais de transposição da linha férrea. Desta maneira, a praça situada em frente à ferroviária (Praça Antônio Prado) se tornou um local quase obrigatório de passagem dos bondes, carroças e carros, à medida que iam surgindo. Lentamente, devido a decadência do uso ferroviário por conta do advento de outros meios de transporte, a região foi tendo menor fluxo ligado essencialmente à ferroviária e crescendo seu uso por outras razões.

Ligada ainda ao deslocamento, uma dessas razões é a inauguração, na segunda metade do século, do viaduto IV de Novembro, que possibilitou a conexão do centro da cidade ao tradicional bairro Vila Prado, local de residência principalmente dos trabalhadores industriais.



Estação Ferroviária de São Carlos - 1925
Fonte: FPMSC



Vistas aéreas da Estação Ferroviária de São Carlos
 acima e a direita: década de 70 - esquerda: década de 40
 Fonte: FPMSC

Observa-se a linha férrea à direita, a praça Antônio Prado ao centro e o prédio da antiga rodoviária à esquerda. Na parte inferior da foto, pode-se ver o viaduto IV de Novembro, cruzando a ferrovia.



Edifício da antiga rodoviária (atual)

Fonte: Arquivo próprio

Contribuindo para a característica da região como local de deslocamento, no fim da década de 40 do século XX, já com o uso do automóvel e do ônibus, inaugura-se, do outro lado da praça Antônio Prado, a rodoviária de São Carlos. O edifício serviu como rodoviária da cidade até a década de 80.

Com arquitetura simples e singular, o edifício possui platibanda feita com balaústres de cimento armado, pré-fabricado. Caracteriza-se por um suceder de pequenas lojas, geminadas uma a uma, compostas originalmente de térreo e mezzanino. A partir de meados dos anos 50, com a chegada da rodovia que liga a cidade a São Paulo, e por ser um local sem condições de receber mais que dois ônibus, seu movimento foi distribuído para mais dois locais, o prédio da Viação Cometa (hoje café Dona Júlia na avenida São Carlos esquina com a rua Sete de Setembro), e o prédio da Empresa Cruz (hoje loja na avenida São Carlos esquina com rua Marechal Deodoro), e assim permaneceu até a inauguração da nova rodoviária em 1982 para onde tudo foi transferido.

Fonte: FPMSC (adaptado)



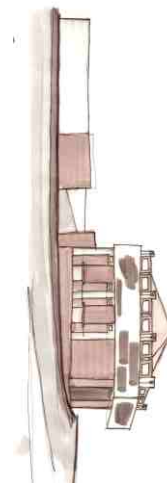
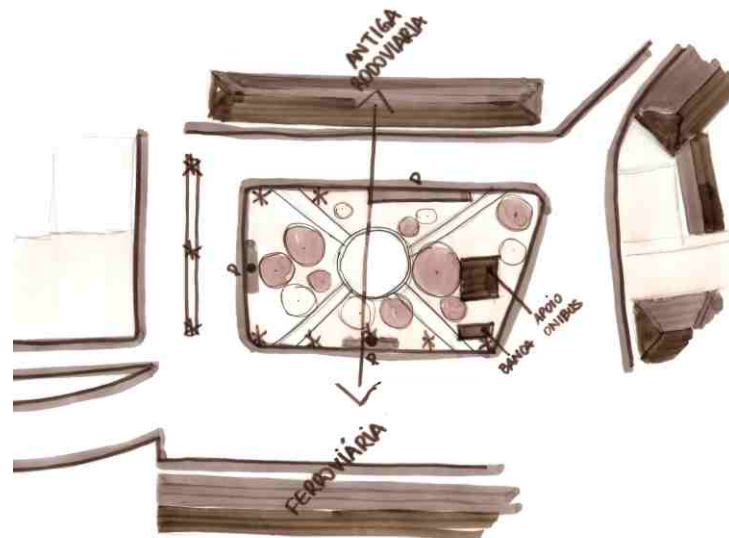
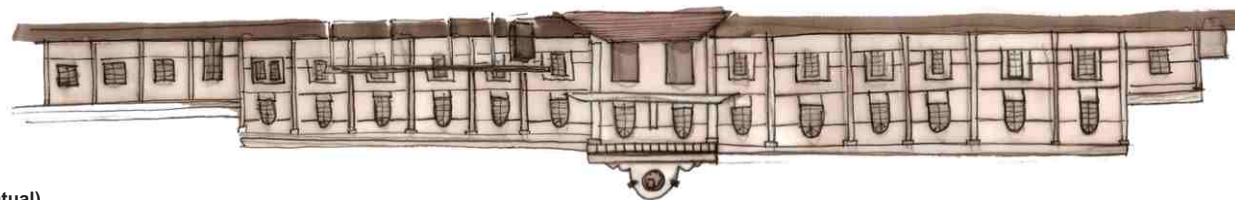
Edifício da antiga rodoviária - s/d

Fonte: FPMSC



Edifício da antiga rodoviária - década de 70

Fonte: FPMSC



Desenhos de levantamento da área (atual)



apresentação contexto **leituras** estudos proposta

SITUAÇÃO ATUAL

Atualmente, a região da estação ferroviária ainda mantém um grande fluxo de pedestres e de transporte, mas que, como dito, foi se diferenciando ao longo do século XX.

Com a inauguração da atual rodoviária de São Carlos (década de 80), o antigo prédio teve seu uso modificado, sendo utilizado como um espaço comercial no qual funcionam pequenos bares, lanchonetes e lojas de comércio popular.

A estação ferroviária, por sua vez, funcionou como tal até 2001, quando circulou o último trem de passageiros. Embora a linha férrea ainda seja utilizada com trens de carga, atualmente o prédio da ferroviária abriga a Estação Cultura, na qual funciona a Secretaria da Cultura, a Fundação Pró-Memória e o Museu Histórico da cidade. Neste espaço acontecem eventos culturais como feiras, shows de músicos locais ou exposições.

A praça Antônio Prado manteve sua forte característica como local de passagens do transporte, isto é, com o atual transporte coletivo público. Nela se situam paradas de ônibus que percorrem a cidade e um espaço administrativo através do qual são feitas muitas das trocas de turnos dos funcionários dos coletivos urbanos.

A praça, assim, se configura como local de passagem e espera tanto dos funcionários quanto dos usuários do transporte público.



Estação Cultura
Fonte: Arquivo próprio



Motoristas e cobradores de ônibus



Pedestres e usuários de transporte público

Diagramas de uso da Praça Antônio Prado
Fonte: Produção própria

Deste modo, à necessidade de passagem por esta praça já mencionada anteriormente - por conta da transposição da linha férrea - acrescenta-se um uso relacionado ao sistema organizacional da empresa de transporte coletivo.

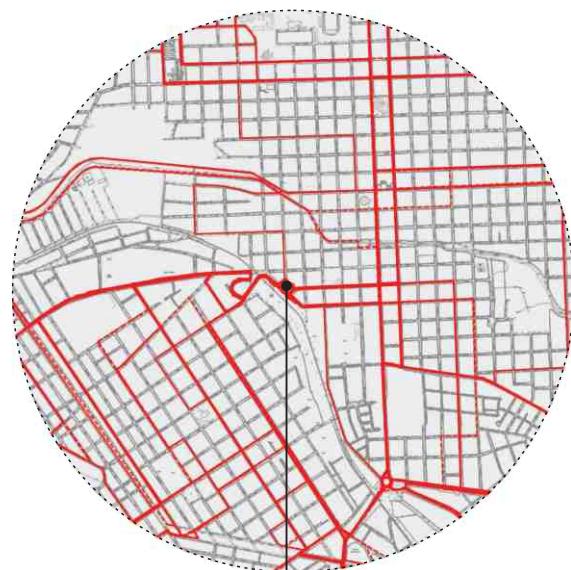
A região se conforma então como parada obrigatória para grande parte das linhas de ônibus. Aproximadamente 50% das linhas passam por lá, algumas das quais não possuem esta necessidade de passagem para chegar ao destino, contornando a praça unicamente por questões administrativas. À praça, pouco dotada de infraestrutura e espaços qualificados, se adequam os seus frequentadores obrigatórios - servidores do transporte público - para momentos de lazer.



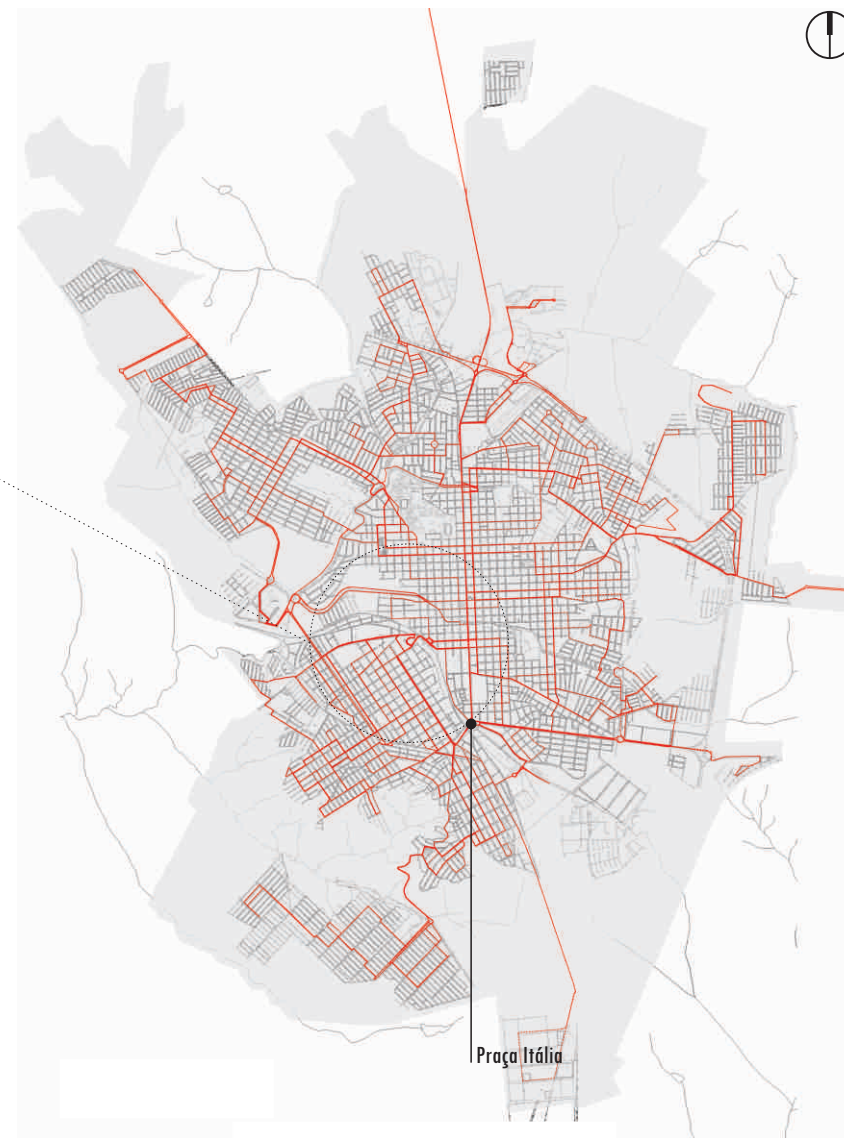
Lazer dos usuários da Praça Antônio Prado
Fonte: arquivo próprio



Croqui da Praça Antônio Prado



Praça Antônio Prado



Praça Itália

Percurso das linhas de transporte público de São Carlos

Fonte: Kaysel (2010)

Observa-se a intensidade do fluxo de ônibus que contorna a Praça Antônio Prado e segue para além da linha férrea, utilizando-se do viaduto IV de Novembro. No entanto, atualmente, outros cruzamentos poderiam ser utilizados na cidade diminuindo o tráfego nesta região e melhorando o sistema de transporte público, uma vez que a Praça Antônio Prado funciona como uma alça no percurso destas linhas, muitas vezes unicamente pela necessidade de passagem por conta da organização (ou falta de) da empresa de ônibus.



Viaduto IV de Novembro

Ferrovia

Estação Cultura (Ferroviária)

Pça Antonio Prado

Área de Intervenção

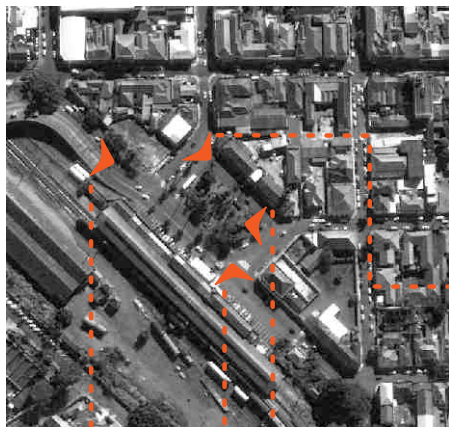
Antiga Estação Rodoviária

Calçadão

Av. São Carlos

0 50 100

Mapa situacional da área de intervenção
Fonte: produção própria



Praça Antônio Prado
 Fonte: Acervo próprio

Dada a leitura feita da situação atual da área, foi possível perceber que desde o momento que essa região começou a ser utilizada, esteve ligada ao deslocamento e às necessidades de transporte, seja ligado à atividade industrial, turismo ou aos próprios moradores da cidade.

Em determinado momento, no entanto, parte dessa característica bastante marcante do espaço foi retirada com a transformação da estação ferroviária em espaço cultural, uma vez que o uso da ferrovia foi modificado. Com isso, parece ter se iniciado um novo uso para a região, relacionado à cultura.

Ainda assim, grande parte do uso e dos fluxos presentes nesta região está ligado a organização do transporte público municipal. A problemática do trabalho surge por conta de algumas das diretrizes* tomadas pela prefeitura municipal sobre essa região, apresentadas a seguir:

Como se vê na figura na página 26, a necessidade de passagem por aquela área pelas linhas de ônibus é, em sua maioria, por conta da forma que está dada a organização da empresa de transportes e também pela necessidade de cruzamento da linha férrea. Visto a obsolescência destes percursos - principalmente a partir da desativação do transporte ferroviário de passageiros - as diretrizes da Secretaria de Transportes municipal indicam melhorias em outros pontos de cruzamento da linha

*Diretrizes municipais informadas por responsáveis da Secretaria de Transportes e Secretaria da Cultura, respectivamente.

férrea os tornando capazes de absorver os percursos das linhas de ônibus, que seriam melhor distribuídas.

Ainda é previsto que o espaço administrativo da empresa de ônibus seja transferido para um local que possa agregar maior número de usuários de transporte público, isto é, na baixada do Mercado Municipal, espaço estritamente ligado ao centro comercial da cidade.

Essas medidas favorecem o sistema de transporte público para a cidade. Entretanto, a partir disso, fica a problemática do trabalho: uma vez que o uso da Praça Antônio Prado e de seu entorno está bastante ligado ao transporte público, quando diminuído, qual será o futuro desta região?

Partindo então da constatação de que um uso relacionado a atividades culturais já foi instaurado naquele espaço e que há diretrizes municipais que incentivam essas atividades nesta região, este trabalho busca fazer um exercício de intervenção na região da praça Antônio Prado visando um espaço que agregue adequadamente intensa atividade cultural.

Viaduto IV de Novembro

- Centro da Cidade
- Trasposições da Ferrovia
- Linha da Ferrovia

Trasposições da Ferrovia
Fonte: Produção própria sobre base do
Plano Diretor da Cidade

*As diretrizes viárias municipais indicam melhoramentos nas
trasposições da linha férrea, diminuindo o tráfego no
viaduto IV de Novembro*

A pauta teórica que rege este trabalho é a identidade do lugar. No campo da Arquitetura e Urbanismo, identidade está intimamente relacionada ao espaço.

Sobres esta questão, Ulpiano Meseses defende a noção de identidade urbana como algo que relaciona o espaço, a memória e a identidade em si, na qual o suporte é o espaço. Nesse sentido, em um certo espaço construído, pode-se afirmar que a identidade está contida na relação entre os espaços construídos e as áreas livres - e a carga memorável neles contidas.

Já segundo Milton Santos, a identidade está relacionada ao lugar, sendo lugar o espaço juntamente com suas especificidades geográficas, físicas e naturais sobre a qual cria-se a relação do homem com o meio. No lugar são criadas relações físicas mas também imaginárias, nos mais diversos âmbitos, e são essas relações imaginárias que fazem o sentido de identidade e pertencimento com as pessoas. O mesmo autor também fala sobre «rugosidade», e a define como sendo aquilo que fica do passado como forma, no processo de acumulação, sobreposição e substituição. «E, para Lucrécia D'Alessio Ferrara, os lugares produzem uma relação entre estímulos sensíveis: visuais, olfativos, volumes e rugosidades, mais os afetos, alegrias, tristezas, luxo e pobreza do cotidiano [...] (ZIMMERMANN, 2006., p. 32)».

Com conceitos diferentes, vários autores falam sobre a identidade como algo estritamente relacionado ao lugar e ao tempo, como produto de um processo de acumulação de sentidos associativos.

O que mais parece importar para este trabalho, no entanto, é a noção colocada por Ulpiano Meneses quanto à estática da identidade. O autor coloca que, muitas vezes, a identidade é dada como algo imune à mudança (como as muitas referências sobre «recuperar a identidade»), no entanto, sendo todo o universo dinâmico e em transformação, inclusive aqueles que carregam a identidade, não cabe à identidade se manter estática. Se a noção de identidade, por obrigação, deve acompanhar o indivíduo (ou o coletivo, no caso), então ela é situacional e jamais absoluta. Assim, sendo o tempo relacionado à noção de identidade, ele também exerce função sobre ela, transformando-a. Isso significa que as conotações da identidade são diversas conforme as situações em que os indivíduos interagem (MENESES, 1999).

Nesse sentido, cabe analisar a área de intervenção sobre esta lógica. Como vimos, a região está intimamente ligada aos transportes. Durante muitos anos, esta foi a sua função e então é possível associar sua identidade a esse processo. Em contrapartida, esteve sempre em transformação e não tem sido diferente nos últimos anos, por conta da perda da relação com os transportes, dando lugar para outras relações. A transformação sempre existiu, apenas é mais perceptível neste momento por conta de certa mudança temática.

Deste modo, este trabalho tem o intuito de seguir sobre este fluxo da identidade local, isto é, não tratar a mudança de uso do local como uma ruptura da identidade tampouco o exercício projetual como uma tentativa de recuperação de identidade - colocações que, sob a visão de Ulpiano Mesenes, não fazem sentido.

Tomando como base a possibilidade de intervenção na área escolhida com um projeto de espaços ligados a atividades culturais para o qual a área parece ser favorecida, buscou-se um mapeamento dos espaços culturais já existentes em São Carlos (mostrado nas próximas páginas).

Este mapeamento mostra o uso dado aos espaços dedicados a atividades culturais como exposições, oficinas de artes, ensino e apresentação de teatro, música, dança, literatura e cinema. Além disso, buscou-se compreender a cidade e seus equipamentos culturais como um rede. Com isso, a inserção de um novo espaço dotado de equipamentos culturais pode se relacionar com os já existentes e com os seus diferentes usos e públicos.

Nesse sentido, foram constatados três níveis hierárquicos dentro dessa rede:

1. Equipamentos públicos de grande porte;
2. Equipamentos Privados de grande porte;
3. Equipamentos Culturais de Apoio;
4. Equipamentos culturais locais.

1. Teatro Municipal Dr. Alderico Vieira Perdigão
2. Cine São Carlos
3. Biblioteca Municipal «Amadeu Amaral»
4. Oficina Cultural «Sérgio Buarque de Hollanda» (Estadual)
5. SESC São Carlos
6. Shopping Center Iguatemi São Carlos
- 7-7.1. São Carlos Clube
8. Biblioteca Municipal «Euclides da Cunha»
9. CDCC-USP
10. Centro Municipal de Cultura Afro-Brasileira «Odette dos Santos»
11. UFSCar
12. Escola Livre de Música «Maestro João Seppe»
13. Museu São Carlos
14. Janelas para a Arte (SIM)
15. Paço Municipal - Edifício Sesquicentenário
16. Centro Municipal da Juventude «Elaine Viviane»
17. FESC - Campus II
18. Centro Cultural USP
19. Projeto Dançar
20. Escola de Samba Rosas Negras
21. Mercado das Artes
22. Parque do Bicão
23. Centro Comunitário «Astorlho Luis Prado» (CRAS Santa Felícia)
24. Centro Comunitário do Parque Delta
25. Centro Comunitário Bichara Damha (CRAS Vila São José)
26. Centro Comunitário do Maria Stella Fagã
27. Centro Comunitário Castelo Branco
28. Estação Comunitária do Jardim Gonzaga
29. Centro Comunitário «Maria Bernadete Rossi Ferrari» (CRAS Pacoembu)
30. Centro Comunitário «D. Constantino Amistaldem»
31. Centro Comunitário da Cidade Aracy

 Centro da cidade

 Circuito de usos e públicos semelhantes

 Biblioteca

 Exposição (Permanente ou temporária)

 Cinema

 Música

 Teatro

 Dança

 Espaço diversificado de atividades culturais

 Centros Comunitários



Mapas dos espaços voltados à cultura em São Carlos - Equipamentos Públicos
 Fonte: Produção própria a partir de dados coletados no site da PMSC

Mapas dos espaços voltados à cultura em São Carlos - Equipamentos Privados
 Fonte: Produção própria a partir de dados coletados no site da PMSC

1. Teatro Municipal Dr. Alderico Vieira Perdigão
2. Cine São Carlos
3. Biblioteca Municipal «Amadeu Amaral»
4. Oficina Cultural «Sérgio Buarque de Hollanda» (Estadual)
5. SESC São Carlos
6. Shopping Center Iguatemi São Carlos
- 7-7.1. São Carlos Clube
8. Biblioteca Municipal «Euclides da Cunha»
9. CDCC-USP
10. Centro Municipal de Cultura Afro-Brasileira «Odette dos Santos»
11. UFSCar
12. Escola Livre de Música «Maestro João Sepp»
13. Museu São Carlos
14. Janelas para a Arte (SIM)
15. Paço Municipal - Edifício Sesquicentenário
16. Centro Municipal da Juventude «Elaine Viviane»
17. FESC - Campus II
18. Centro Cultural USP
19. Projeto Dançar
20. Escola de Samba Rosas Negras
21. Mercado das Artes
22. Parque do Bicão
23. Centro Comunitário «Astorlho Luis Prado» (CRAS Santa Felícia)
24. Centro Comunitário do Parque Delta
25. Centro Comunitário Bichara Damha (CRAS Vila São José)
26. Centro Comunitário do Maria Stella Fagá
27. Centro Comunitário Castelo Branco
28. Estação Comunitária do Jardim Gonzaga
29. Centro Comunitário «Maria Bernadete Rossi Ferrar» (CRAS Pacaembu)
30. Centro Comunitário «D. Constantino Amistaldem»
31. Centro Comunitário da Cidade Aracy



Centro da cidade



Circuito de usos e públicos semelhantes

● Biblioteca

● Exposição (Permanente ou temporária)

● Cinema

● Música

● Teatro

● Dança

● Espaço diversificado de atividades culturais

● Centros Comunitários



1. Teatro Municipal Dr. Alderico Vieira Perdigão
2. Cine São Carlos
3. Biblioteca Municipal «Amadeu Amaral»
4. Oficina Cultural «Sérgio Buarque de Hollanda» (Estadual)
5. SESC São Carlos
6. Shopping Center Iguatemi São Carlos
- 7-7.1. São Carlos Clube
8. Biblioteca Municipal «Euclides da Cunha»
9. CDCC-USP
10. Centro Municipal de Cultura Afro-Brasileira «Odette dos Santos»
11. UFSCar
12. Escola Livre de Música «Maestro João Seppe»
13. Museu São Carlos
14. Janelas para a Arte (SIM)
15. Paço Municipal - Edifício Sesquicentenário
16. Centro Municipal da Juventude «Elaine Viviane»
17. FESC - Campus II
18. Centro Cultural USP
19. Projeto Dançar
20. Escola de Samba Rosas Negras
21. Mercado das Artes
22. Parque do Bicão
23. Centro Comunitário «Astorlho Luis Pradon» (CRAS Santa Felícia)
24. Centro Comunitário do Parque Delta
25. Centro Comunitário Bichara Damha (CRAS Vila São José)
26. Centro Comunitário do Maria Stella Fagá
27. Centro Comunitário Castelo Branco
28. Estação Comunitária do Jardim Gonzaga
29. Centro Comunitário «Maria Bernadete Rossi Ferrari» (CRAS Pacaembu)
30. Centro Comunitário «D. Constantino Amistaldem»
31. Centro Comunitário da Cidade Aracy

 Centro da cidade

 Circuito de usos e públicos semelhantes

 Biblioteca

 Exposição (Permanente ou temporária)

 Cinema

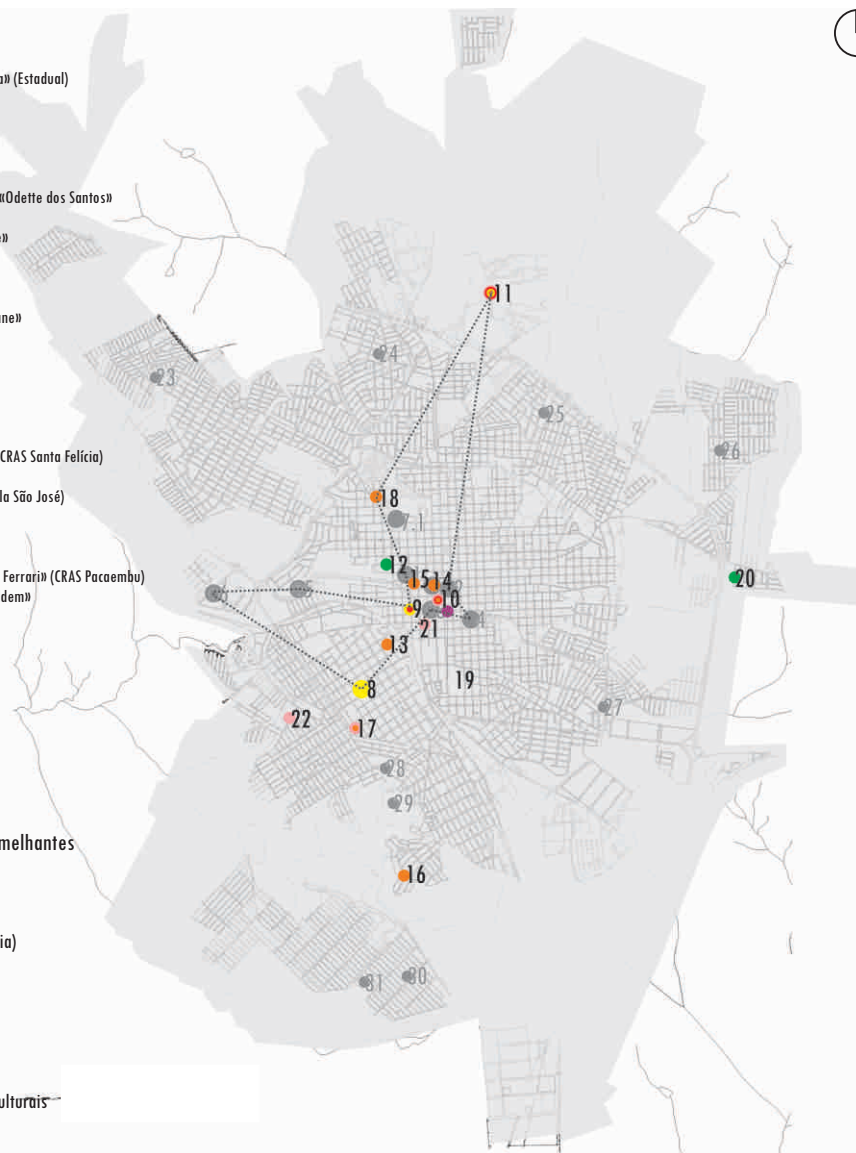
 Música

 Teatro

 Dança

 Espaço diversificado de atividades culturais

 Centros Comunitários



Mapas dos espaços voltados à cultura em São Carlos - Equipamentos de Apoio
 Fonte: Produção própria a partir de dados coletados no site da PMSC

Mapas dos espaços voltados à cultura em São Carlos - Equipamentos locais
 Fonte: Produção própria a partir de dados coletados no site da PMSC

1. Teatro Municipal Dr. Alderico Vieira Perdigão
2. Cine São Carlos
3. Biblioteca Municipal «Amadeu Amaral»
4. Oficina Cultural «Sérgio Buarque de Hollanda» (Estadual)
5. SESC São Carlos
6. Shopping Center Iguatemi São Carlos
- 7-7.1. São Carlos Clube
8. Biblioteca Municipal «Euclides da Cunha»
9. CDCC-USP
10. Centro Municipal de Cultura Afro-Brasileira «Odette dos Santos»
11. UFSCar
12. Escola Livre de Música «Maestro João Seppe»
13. Museu São Carlos
14. Janelas para a Arte (SIM)
15. Paço Municipal - Edifício Sesquicentário
16. Centro Municipal da Juventude «Elaine Viviane»
17. FESC - Campus II
18. Centro Cultural USP
19. Projeto Dançar
20. Escola de Samba Rosas Negras
21. Mercado das Artes
22. Parque do Bicão
23. Centro Comunitário «Astorlho Luis Prado» (CRAS Santa Felícia)
24. Centro Comunitário do Parque Delta
25. Centro Comunitário Bichara Damha (CRAS Vila São José)
26. Centro Comunitário do Maria Stella Fagá
27. Centro Comunitário Castelo Branco
28. Estação Comunitária do Jardim Gonzaga
29. Centro Comunitário «Maria Bernadete Rossi Ferrari» (CRAS Pacaembu)
30. Centro Comunitário «D. Constantino Amistaldem»
31. Centro Comunitário do Cidade Aracy

 Centro da cidade

 Circuito de usos e públicos semelhantes

 Biblioteca

 Exposição (Permanente ou temporária)

 Cinema

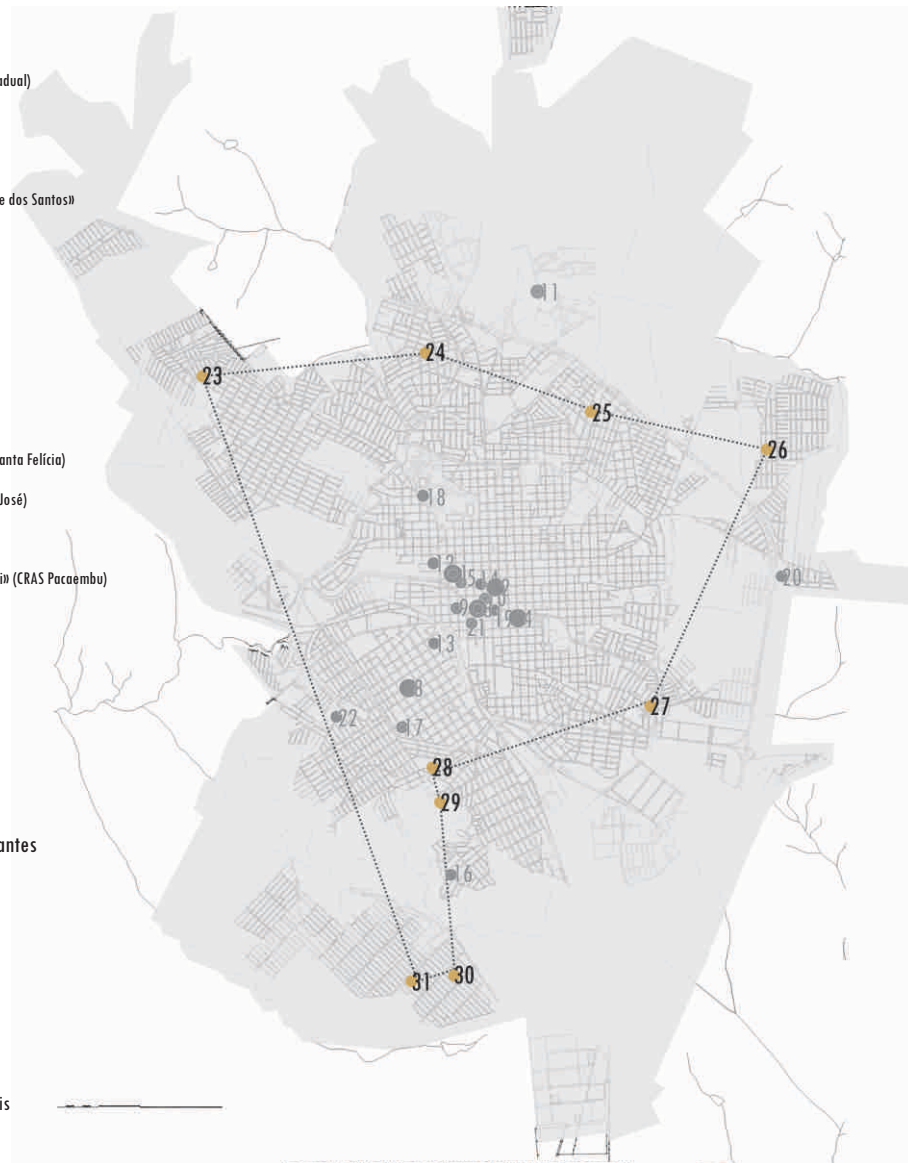
 Música

 Teatro

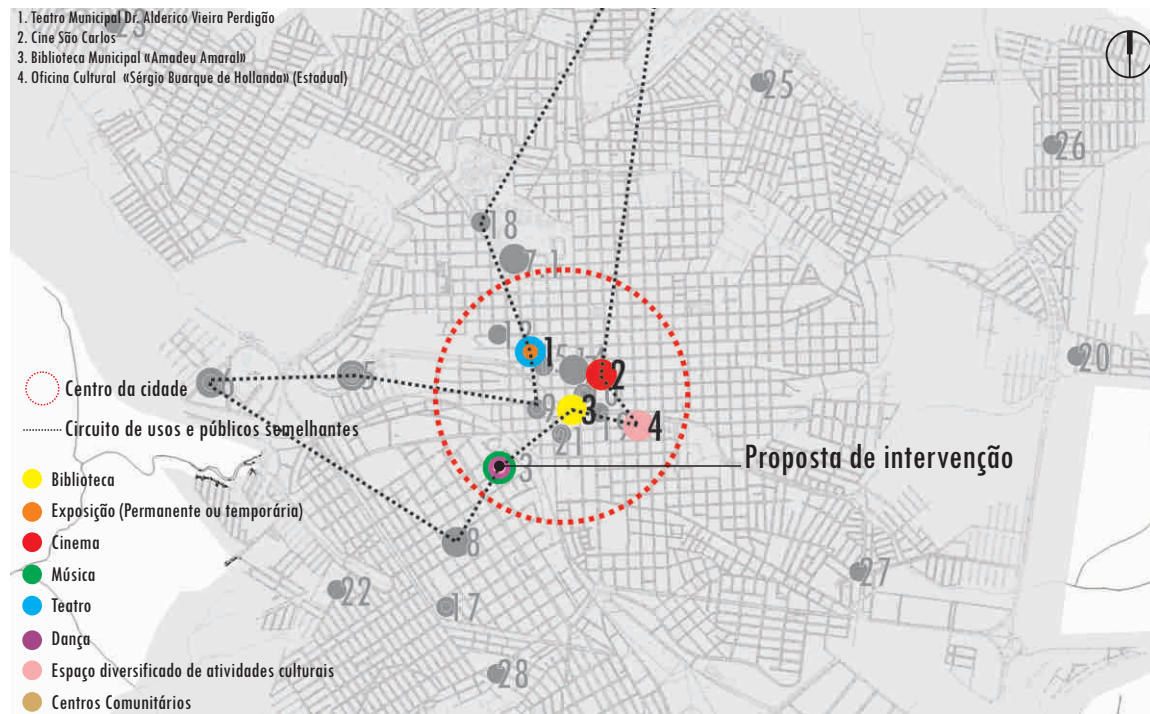
 Dança

 Espaço diversificado de atividades culturais

 Centros Comunitários



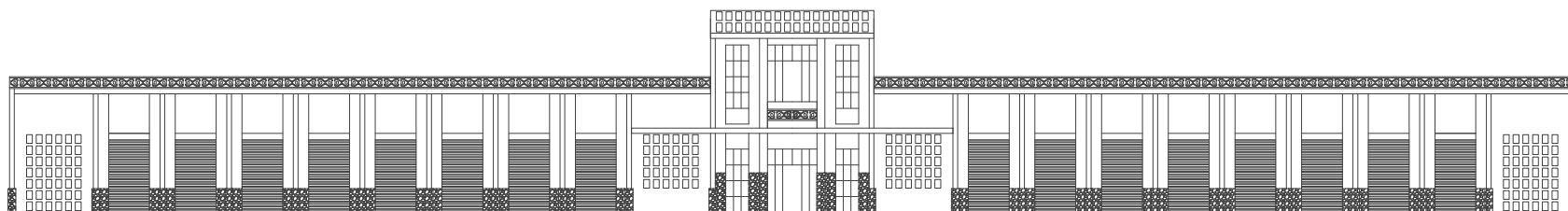
A partir da categorização destes equipamentos e da observação de seus usos e públicos, percebeu-se que há na cidade a carência de um grande espaço (categoria 1) voltado para o ensino e apresentação de atividades ligadas a dança e música. Além disso, embora presente de forma pulverizada em pequenos espaços, as artes visuais e plásticas também não possuem um centro devidamente equipado. Estes equipamentos completam uma rede cultural na cidade com os já existentes.



Mapas dos espaços voltados à cultura em São Carlos - Equipamentos públicos e proposta de intervenção
 Fonte: Produção própria a partir de dados coletados no site da PMSC



Croqui atual do edifício da antiga rodoviária



Elevação do edifício da antiga rodoviária, buscando uma fachada limpa

ÁREA DE PROJETO

Para a execução da proposta de intervenção dada, procurou-se utilizar a área já antes colocada como de intervenção (Praça Antônio Prado e sua relação com os edifícios da ferroviária e antiga rodoviária), ampliando o espaço de uso público para o quarteirão em que se localiza o edifício da antiga rodoviária. Com isso, estende-se o uso da praça para o meio do quarteirão. Nas páginas seguintes, são mostradas leituras desses espaços.



Hotel Marques, situado na área de intervenção e de interesse para preservação

Fonte: Arquivo próprio

O Hotel Marques possui interesse histórico e é um dos imóveis mantidos na área, juntamente com o edifício da antiga rodoviária



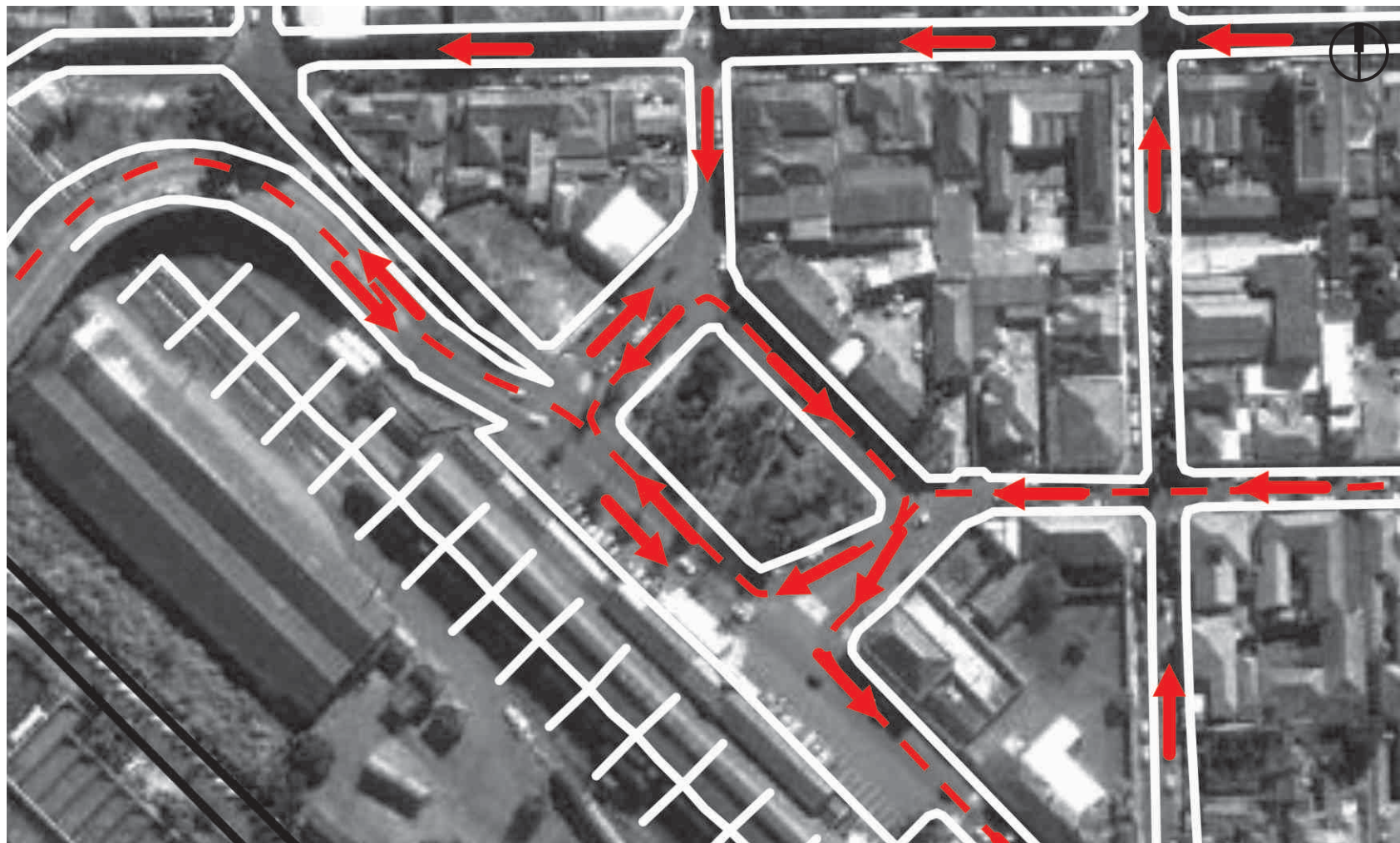
Categorias de interesse histórico

Mapa dos edifícios de interesse histórico na área de intervenção
 Fonte: produção própria a partir de dados coletados na FPMSC



Categorias de interesse histórico

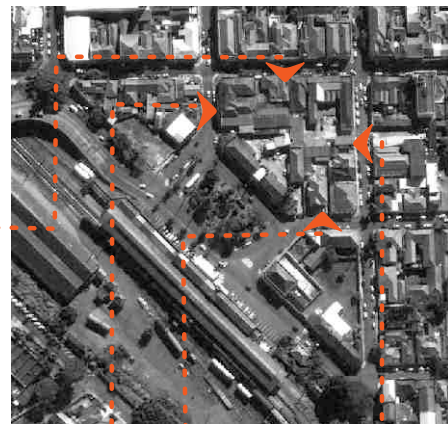
Mapa dos edifícios de interesse histórico mantidos
para a proposta na área de intervenção
Fonte: produção própria a partir de dados coletados na FPMSC



- Fluxo viário
- - - Trajeto das linhas de ônibus

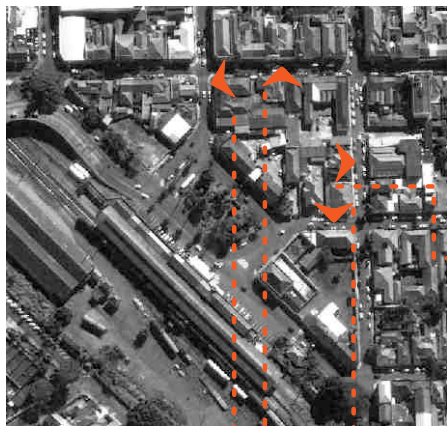


Sistema viário atual da área de intervenção

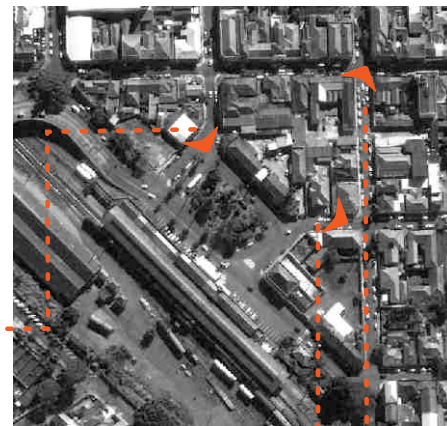


Área de intervenção e entorno
Fonte: Arquivo próprio

Leituras



Área de intervenção e entorno
Fonte: Acervo próprio



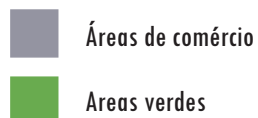
Área de intervenção e entorno
Fonte: Acepo próprio

Área de intervenção



Estudo de usos próximos a área de intervenção

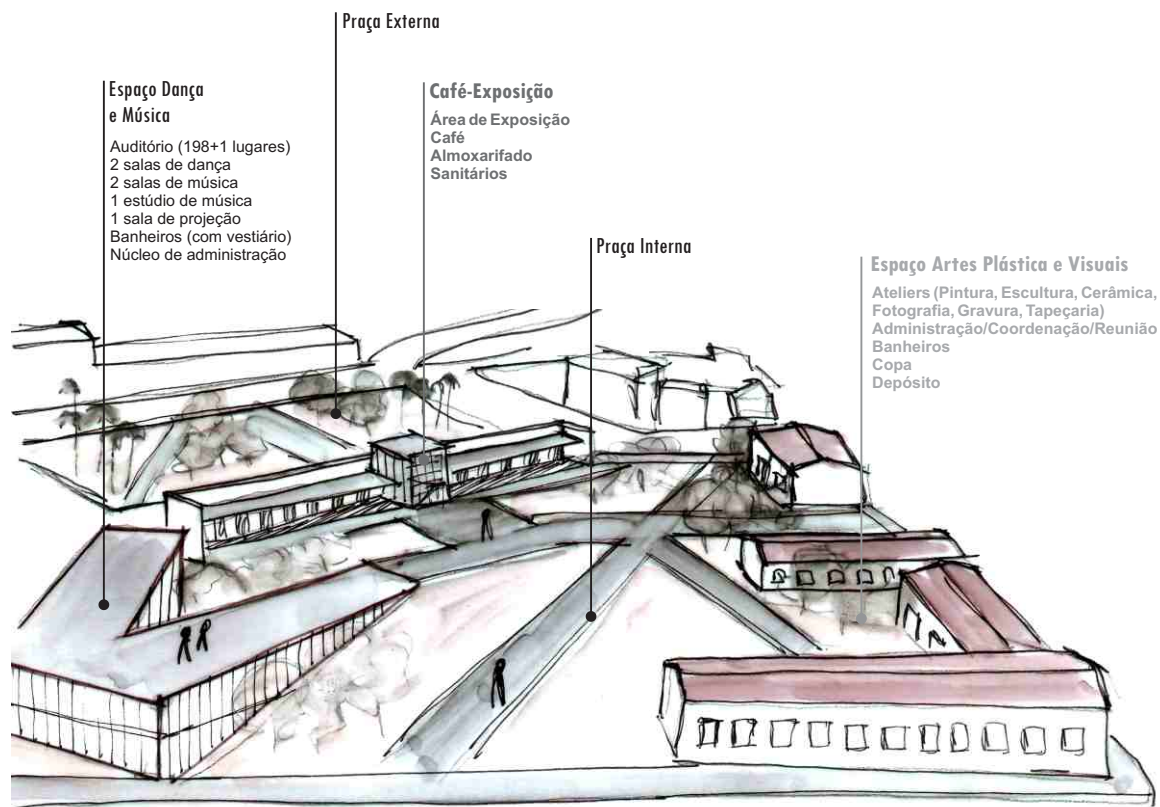
Com a proposta de intervenção, busca-se criar uma relação de maior conectividade da Praça Antônio Prado a outras existentes na cidade





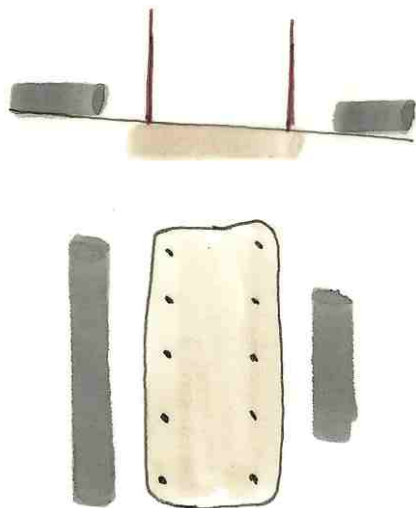
apresentação contexto leituras **estudos** proposta

A proposta de projeto busca criar os equipamentos já anteriormente citados, integrar a praça Antônio Prado com o quarteirão com a qual faz fronteira e no qual se situa o edifício da antiga rodoviária. Quanto a este edifício, propõe-se uma intervenção no mesmo o tornando bastante permeável, sendo um elemento de conexão entre a os dois momentos da praça.



Escala de intervenção

Esquema da programação da proposta de intervenção



Estudo formal da área de intervenção

Acima: planta e corte esquemático das formas e relações na Praça Antônio Prado

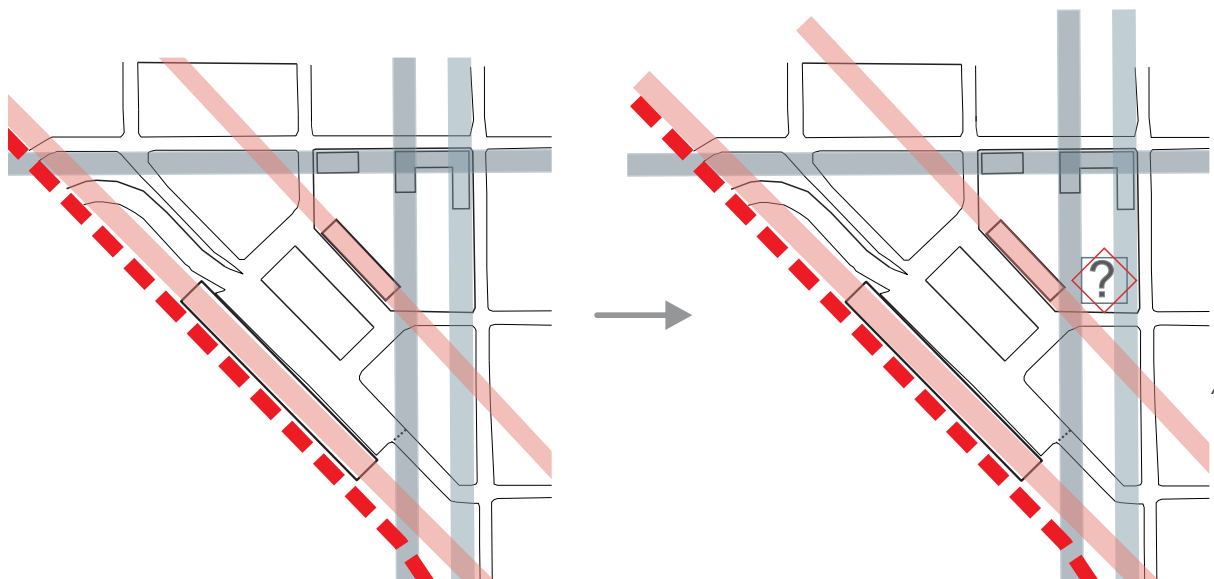
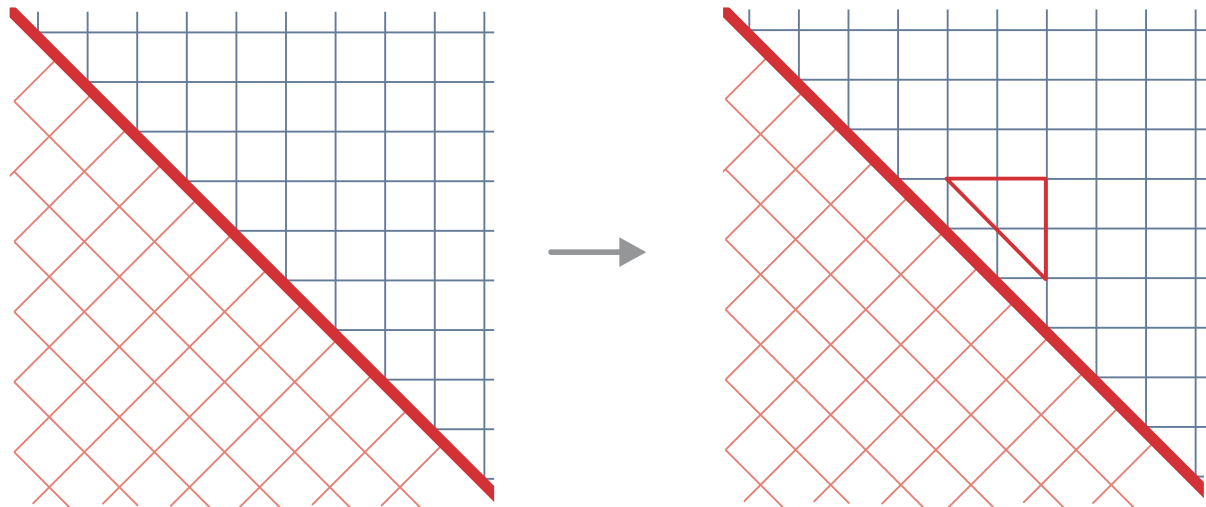
A proposta de intervenção deve respeitar as relações formais entre ferroviária, antiga rodoviária e praça. Estes três espaços formam uma relação pautada por dois elementos horizontais (edifícios da ferroviária e rodoviária) separados por elementos verticais (Palmeiras da praça)

Direita: estudo da malha da cidade

A área de intervenção possui um traçado singular, decorrente do encontro das diferentes malhas da cidade, a de sua formação inicial (a 90°) e a que acompanha a ferrovia (a 45°)



- Malha da formação inicial da cidade
- Malha que acompanha o traçado da ferrovia



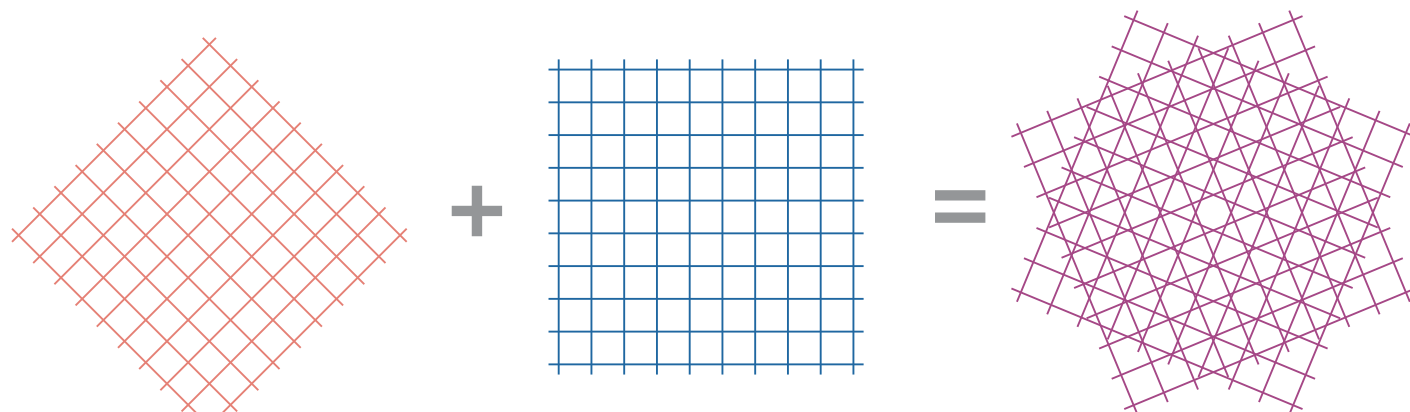
Estudo formal da área de intervenção

Acima: esquema formal da malhas urbanas da cidade

A área de intervenção, representada pelo triângulo vermelho, se comporta como uma inserção da malha a 45° na 90°

Direita: estudo da malha da cidade

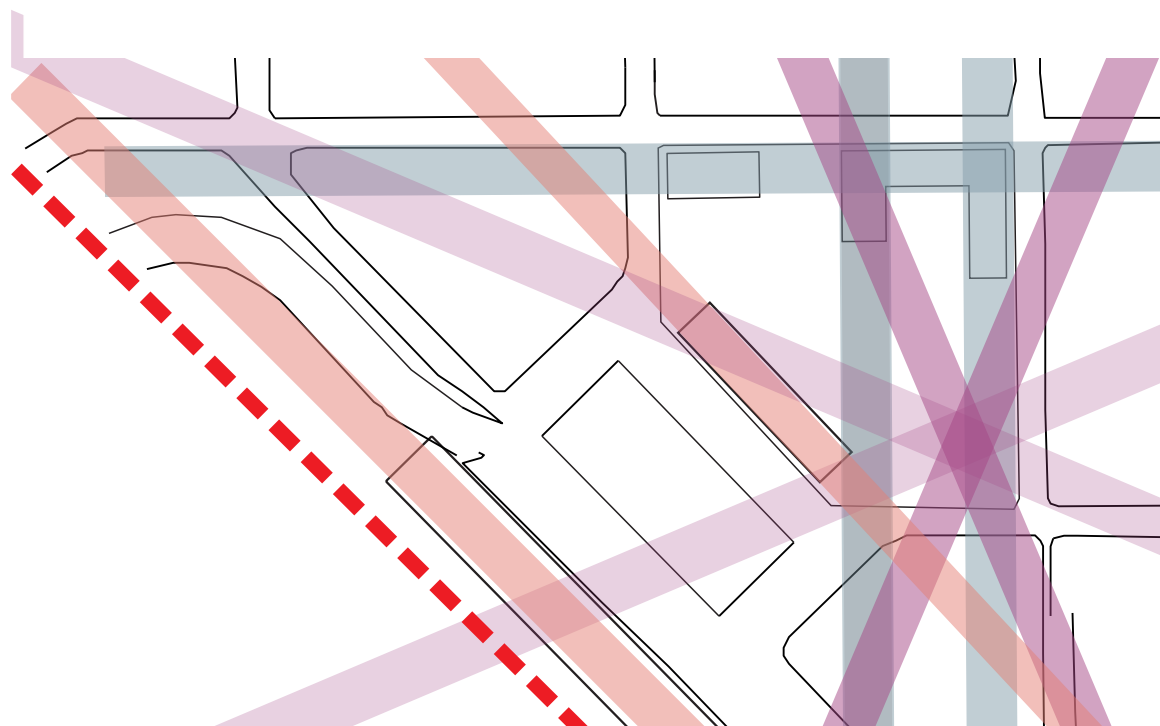
No quarteirão em que ocorre a intervenção, existem edifícios implantados seguindo as duas malhas. Indaga-se sobre a implantação adequada para o edifício anexo.

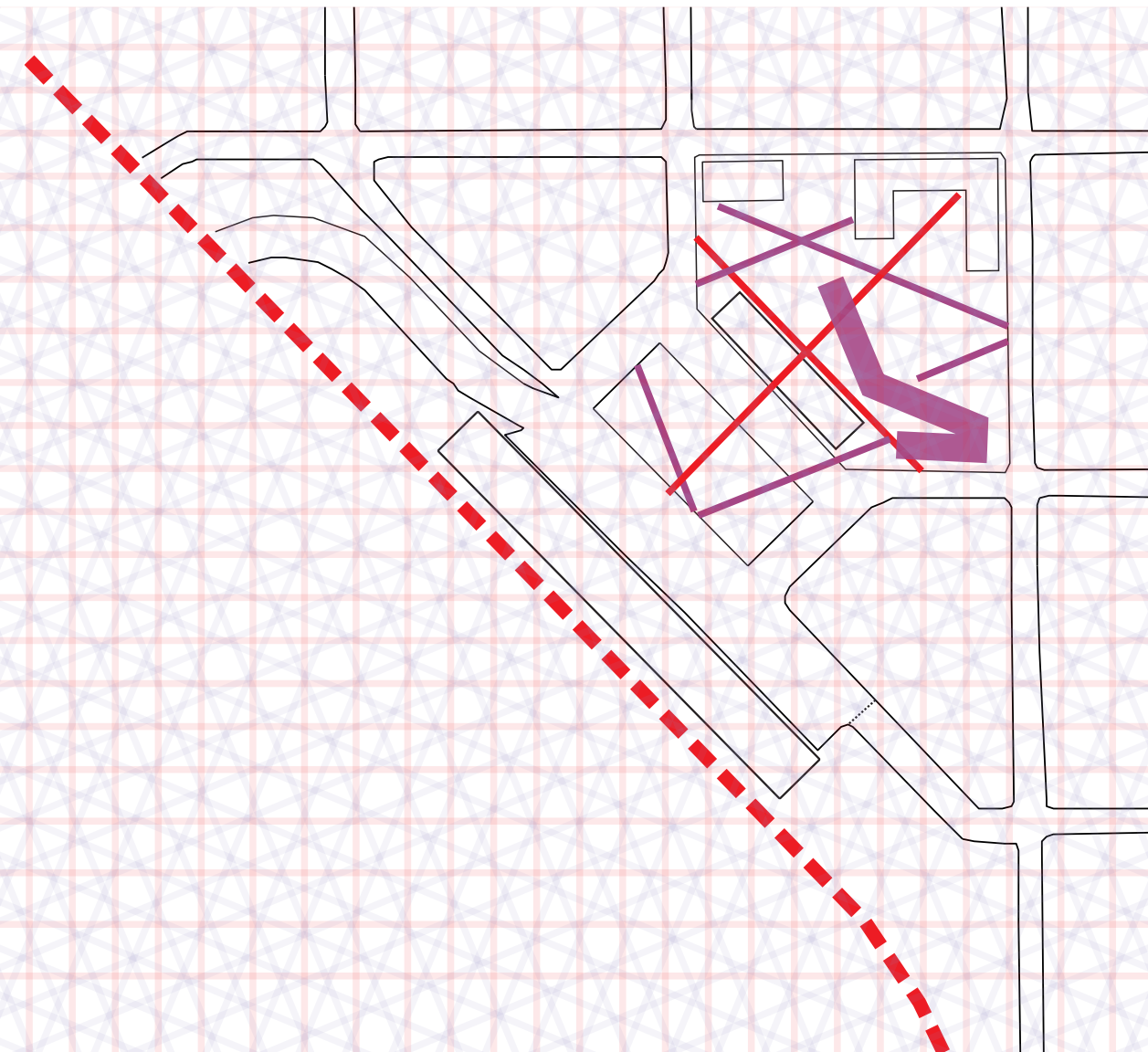


Estudo formal da área de intervenção

Acima: proposta para a malha presente na praça
A partir das malhas urbanas presentes na cidade, propõe-se uma nova (representada pelas linhas roxas), constituída pela bissetriz dos ângulos das malhas originais da cidade.

Direita: diretrizes *Propõe-se a implantação do edifício anexo e o desenho da praça seguindo a nova malha.*

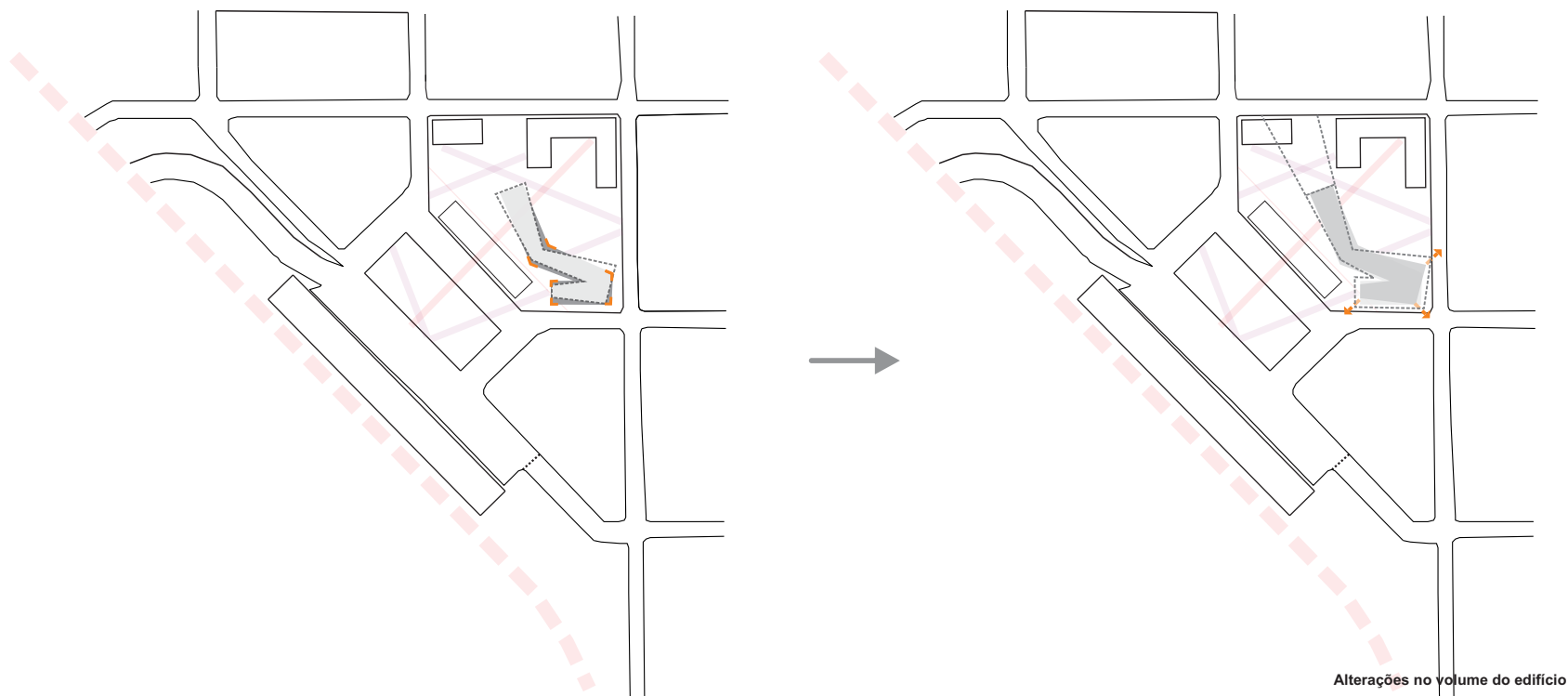


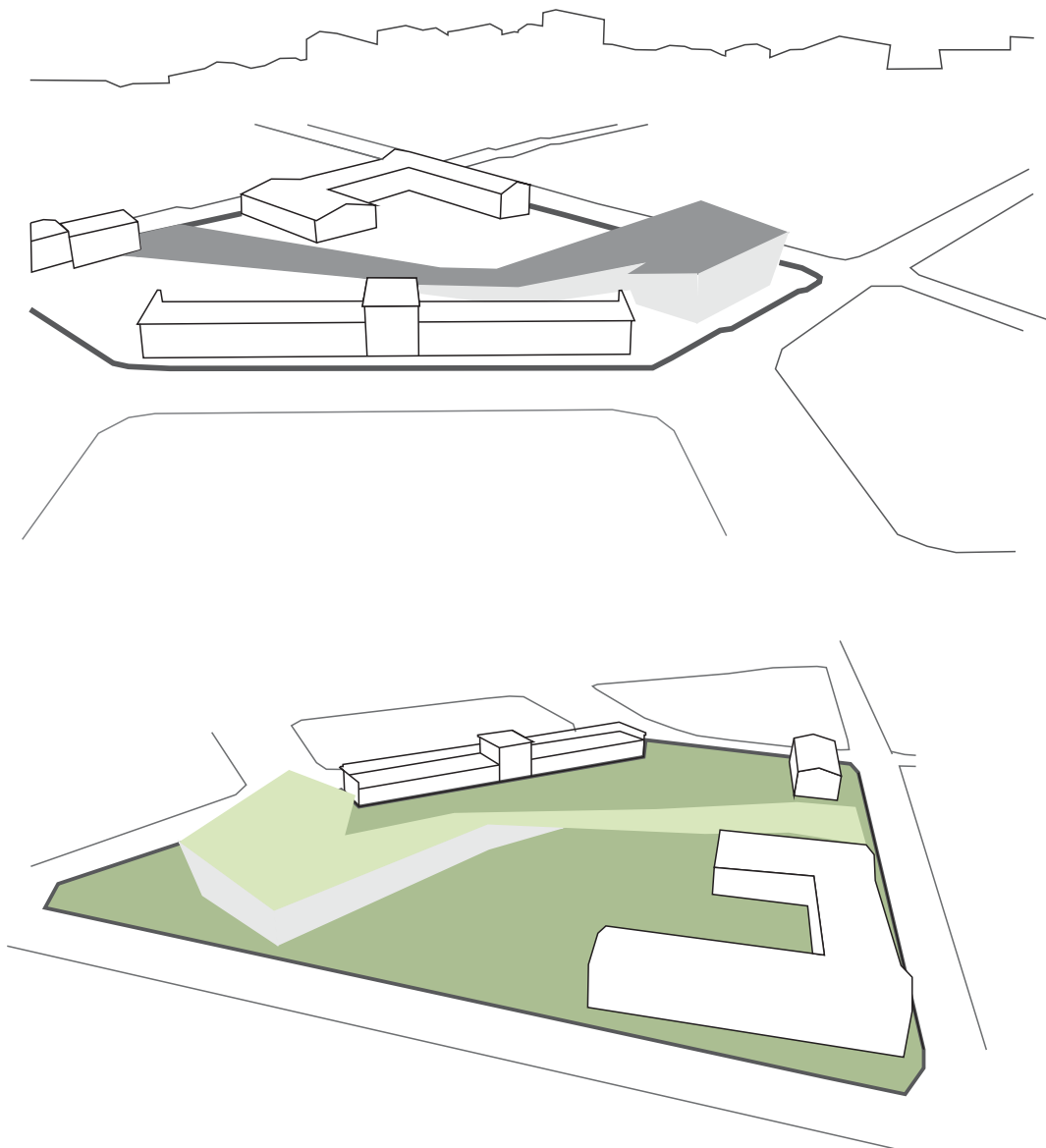


Esquema de implantação do edifício anexo

Proposta esquemática de implantação do edifício anexo e do plano de piso principal da praça. As linhas seguem as grades anteriormente apresentadas

A definição final do desenho do novo edifício se deu com alterações na forma inicial que acompanhava as linhas de força das grades. Na primeira imagem, a deformação se dá na base do edifício, modificando os ângulos e buscando a diferenciação formal em relação aos tradicionais edifícios presentes na área. Na imagem à direita, estende-se alguns pontos da cobertura criando ambientes com sombra e alterando os ângulos mais uma vez. Busca-se, a partir disso, que o novo edifício se torne bastante contrastante à paisagem composta pelos edifícios tradicionais.





Intenções da proposta

Acima: mirante

O edifício funciona como mirante da cidade, visto que se encontra numa altitude propícia

Direita: continuidade da praça

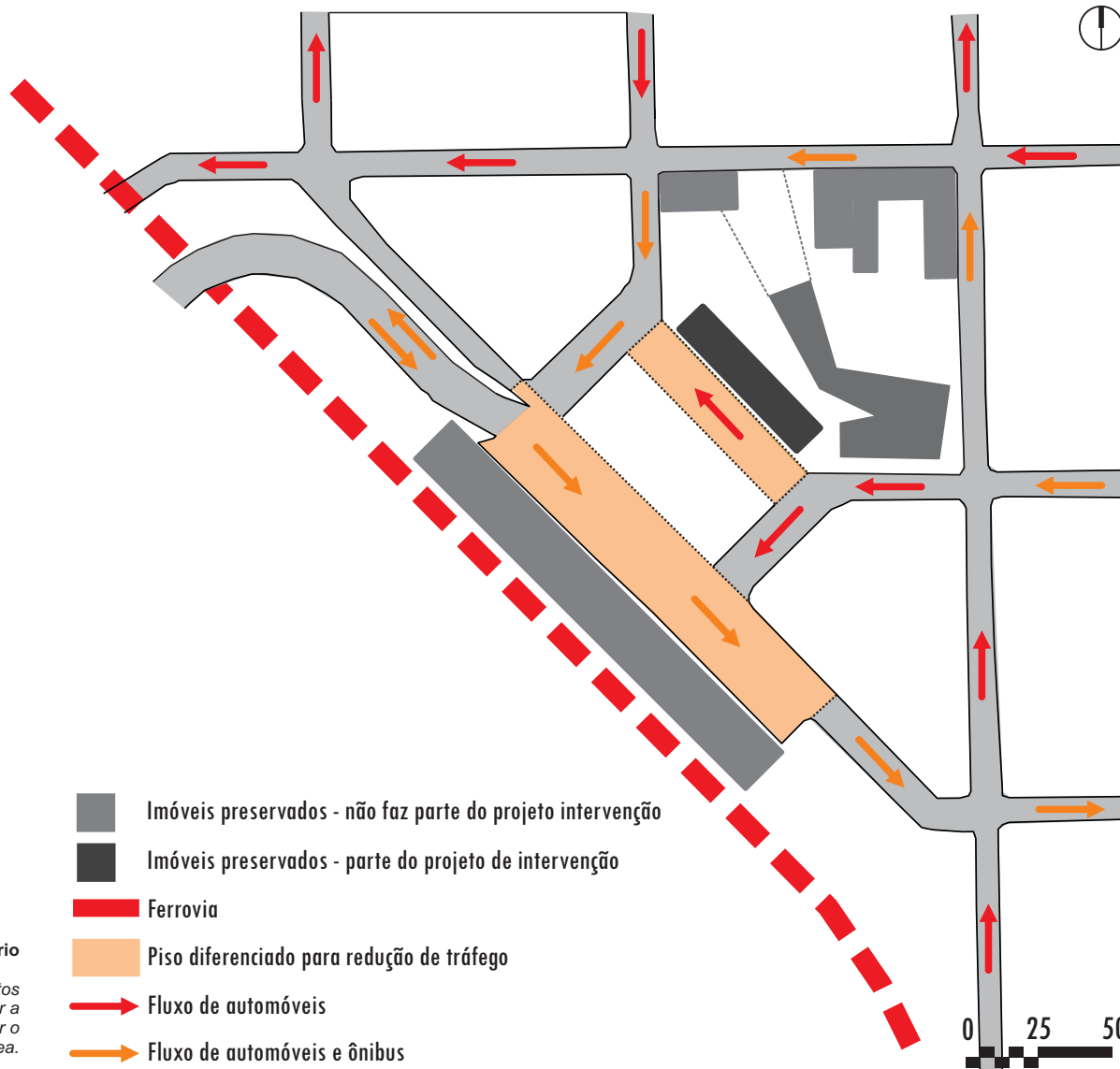
A cobertura é transitável e surge a partir de um dos caminhos da praça tomando o edifício integrado e contínuo à praça



apresentação contexto leitura estudos **proposta**

Proposta do sistema viário

Com mudanças nos sentidos viários e calçamentos diferenciados nas ruas, procura-se acentuar a permeabilidade dos novos espaços criados e favorecer o fluxo de pedestres na área.

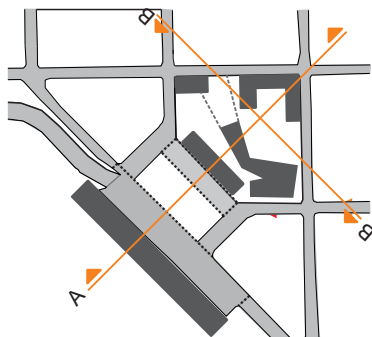


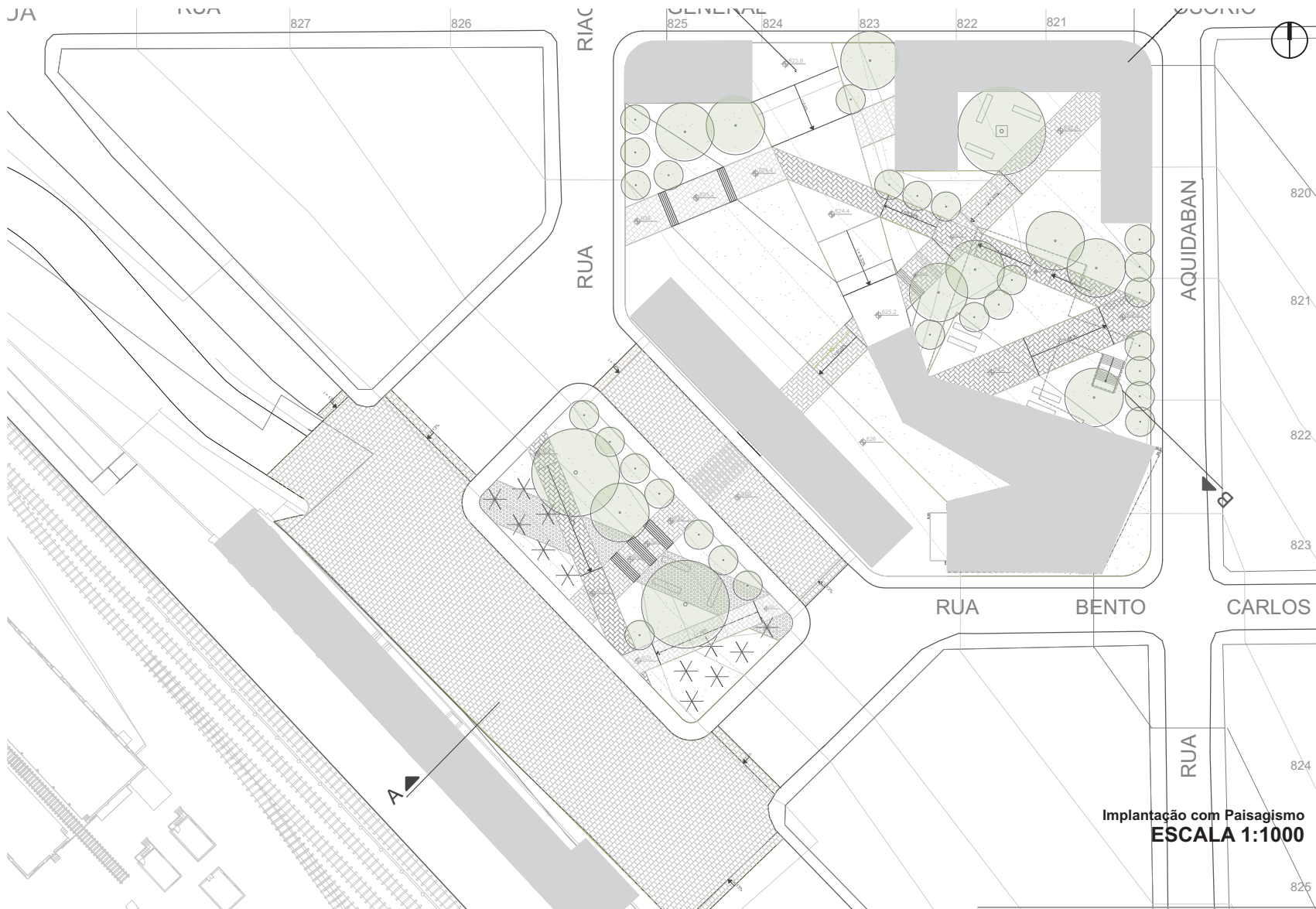


Implantação- Corte AA
ESCALA 1:1000

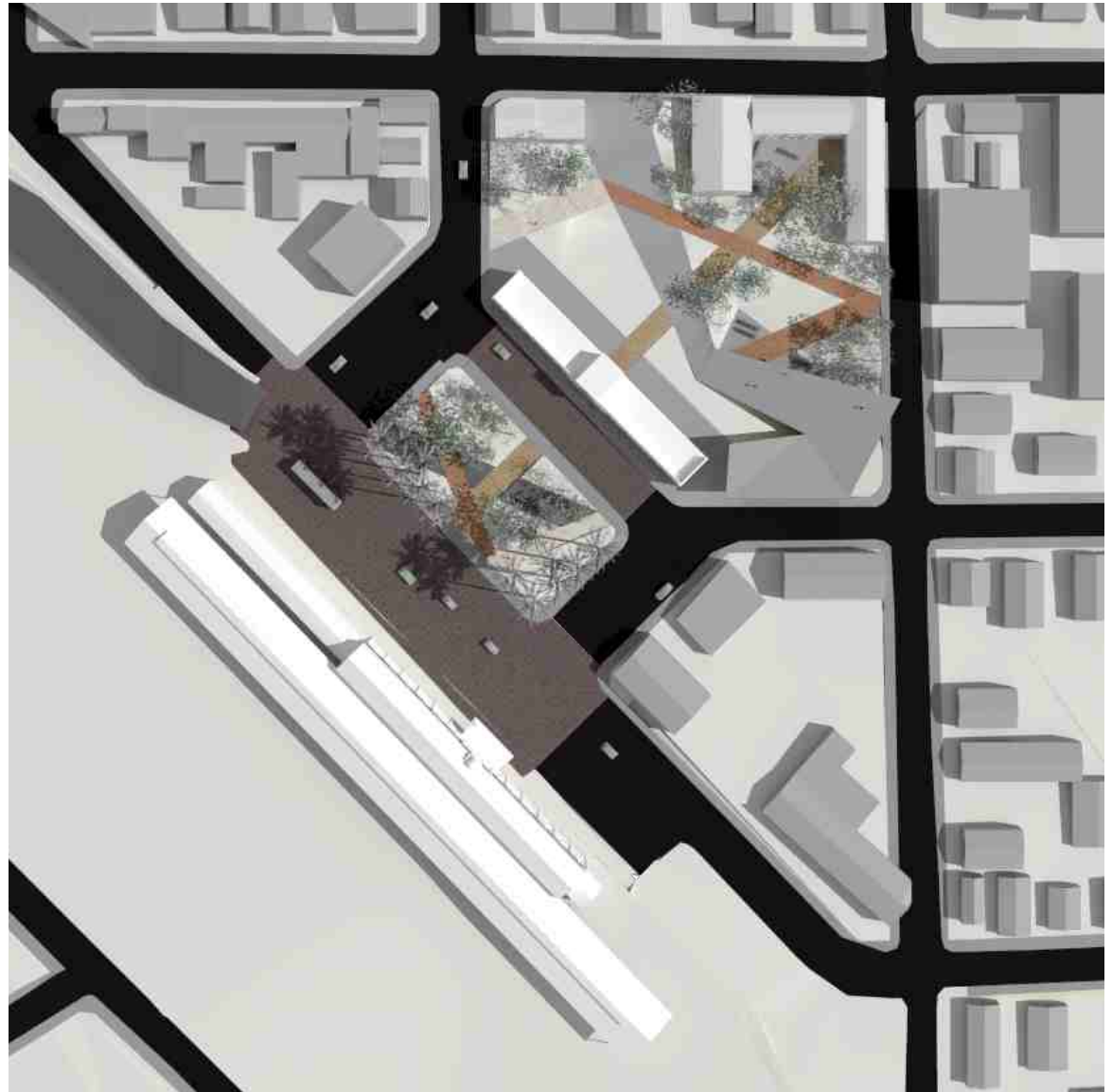


Implantação- Corte BB
ESCALA 1:1000



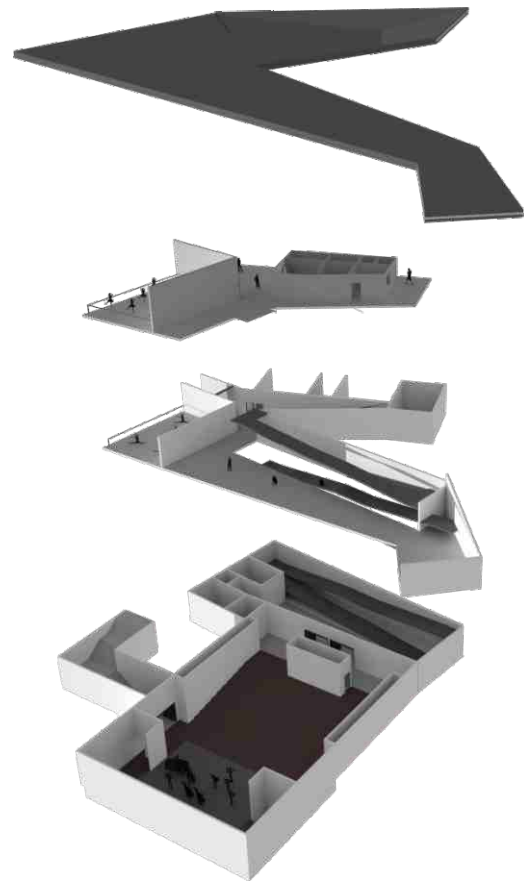


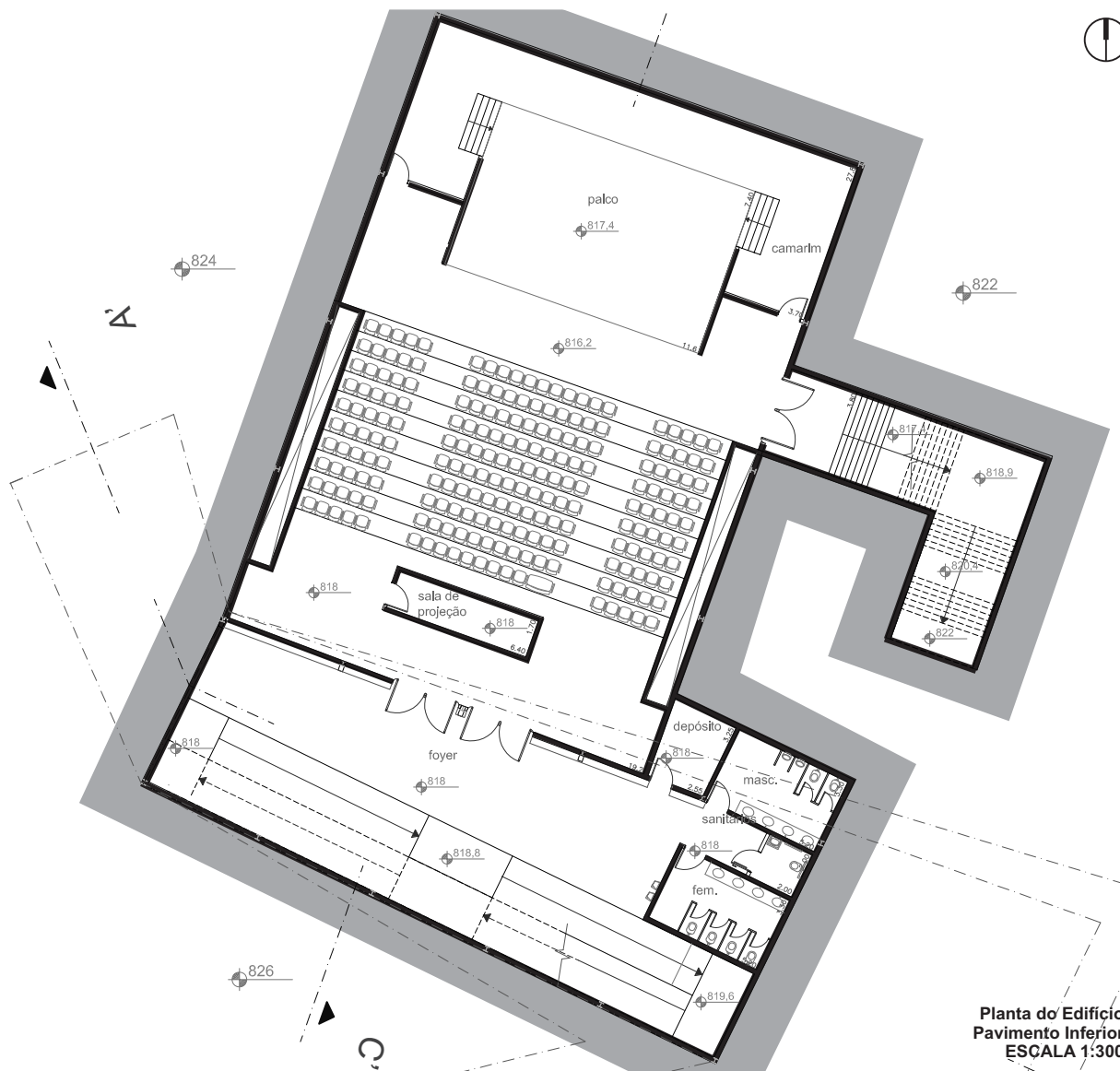
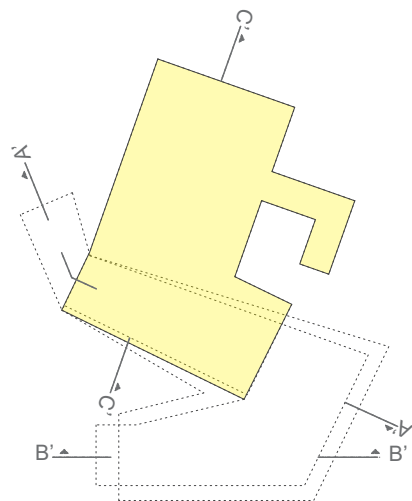
Implantação com Paisagismo
ESCALA 1:1000



Implantação geral da proposta de projeto de intervenção



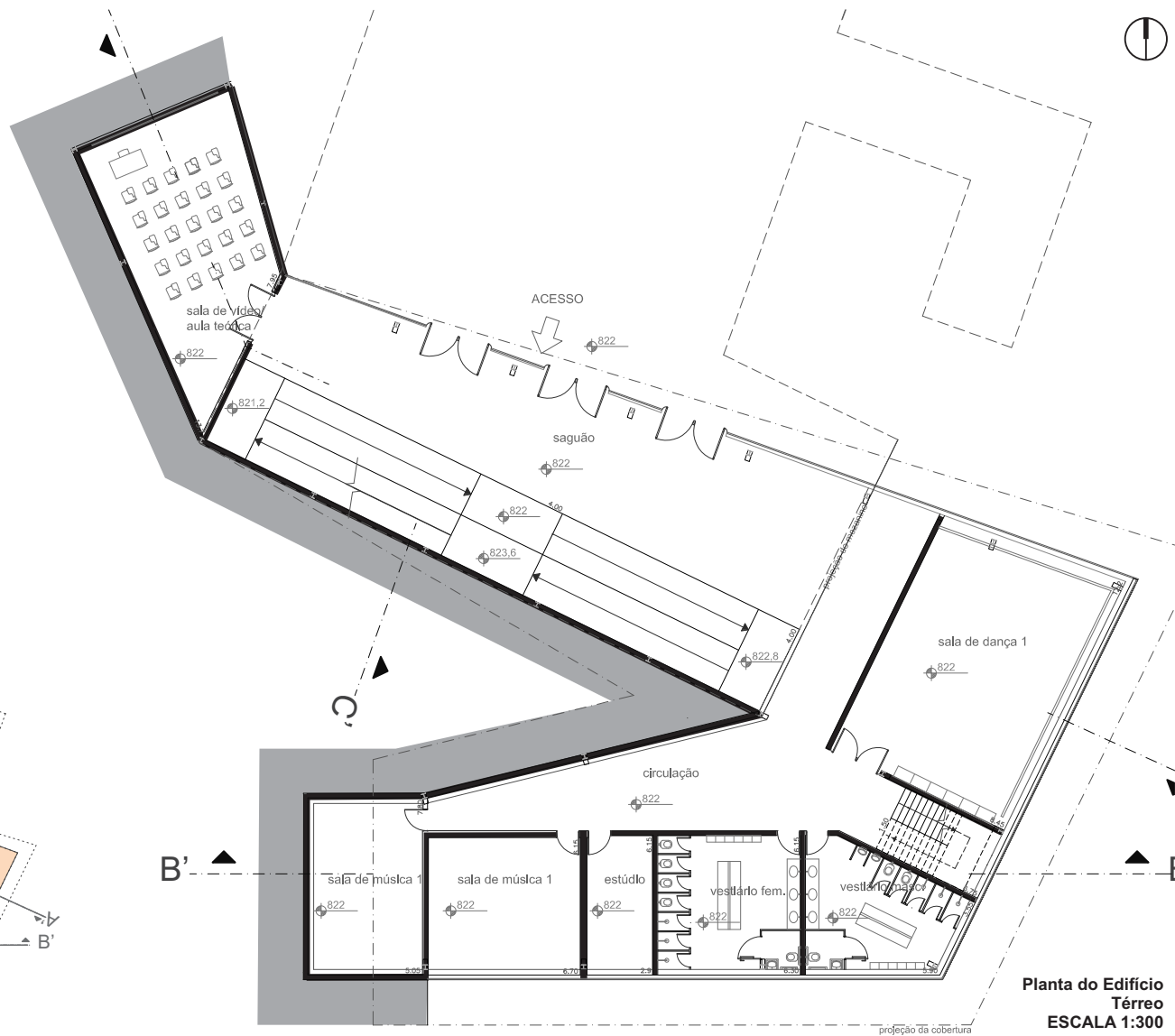
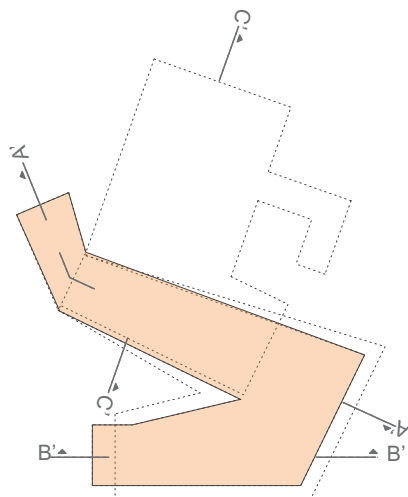




Planta do Edifício
Pavimento Inferior
ESCALA 1:300

Proposta

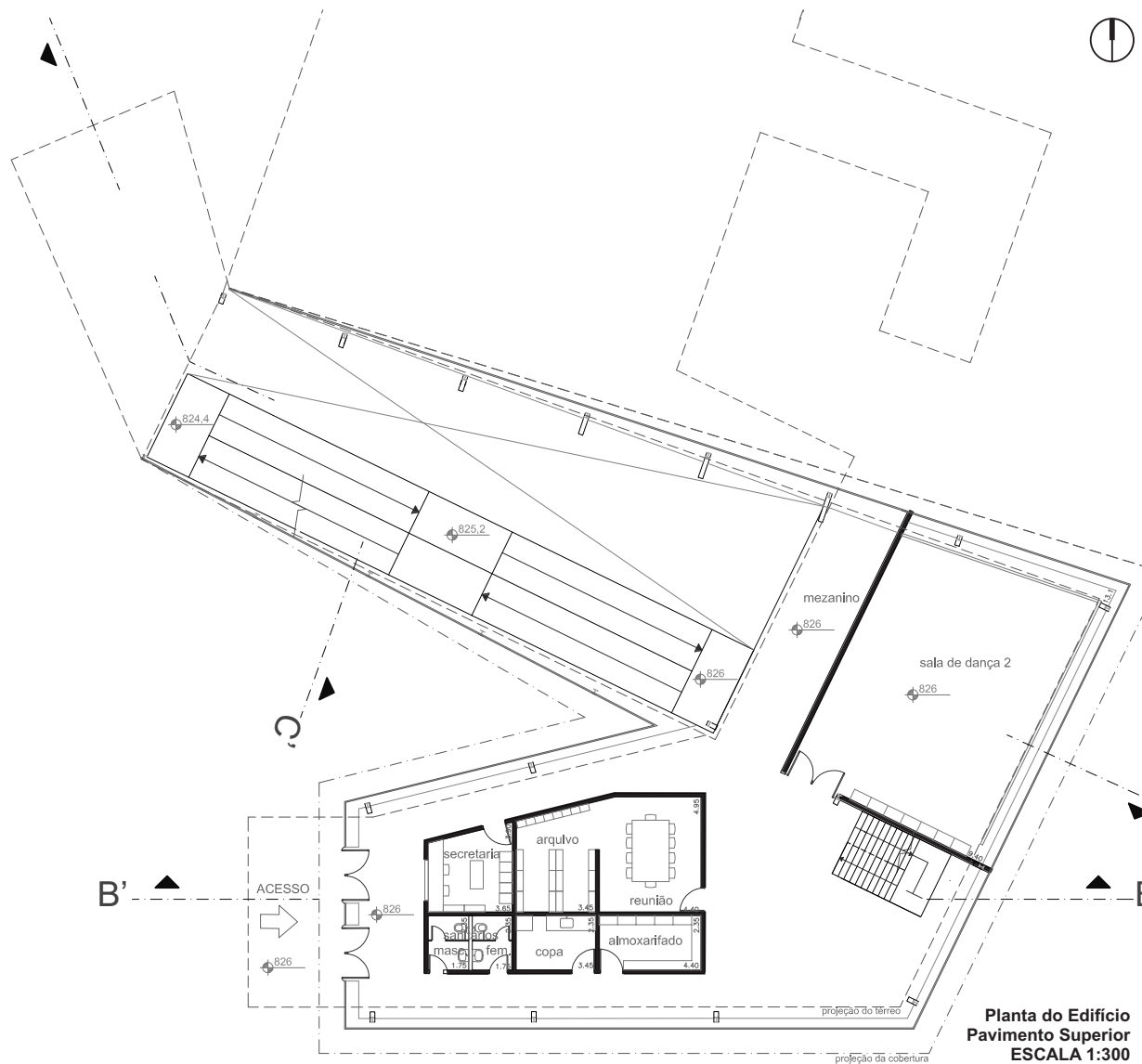
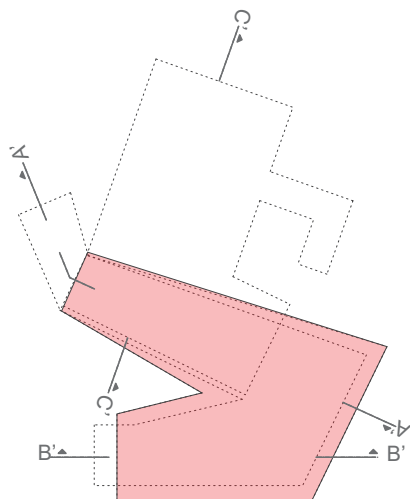




**Planta do Edifício
Térreo
ESCALA 1:300**

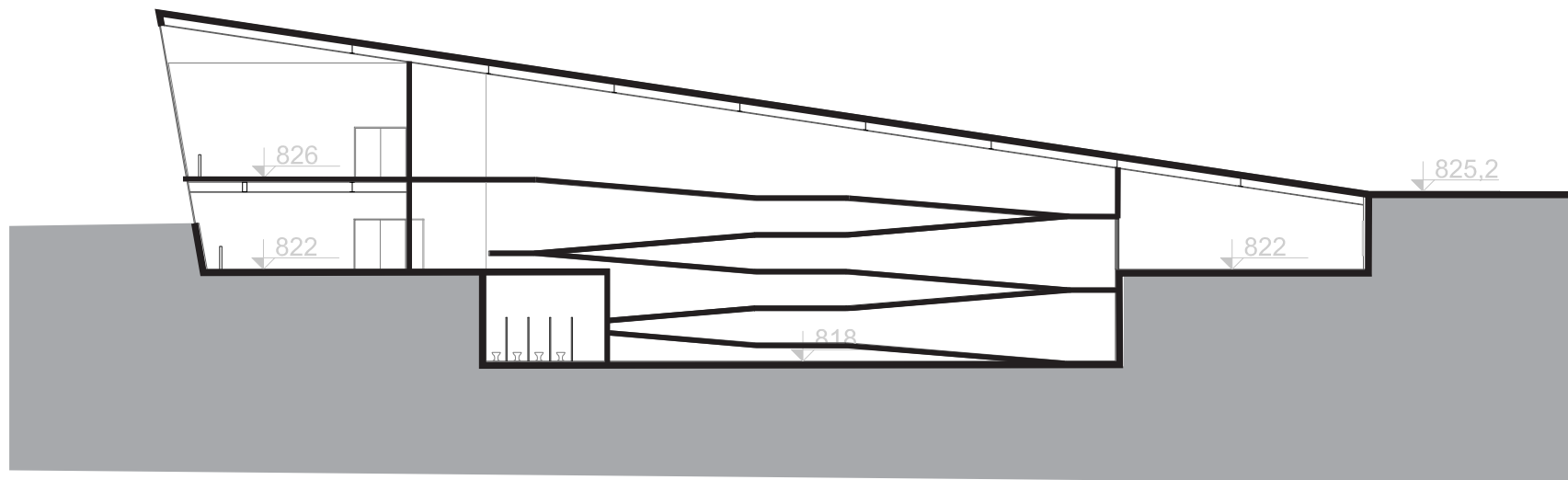
Proposta



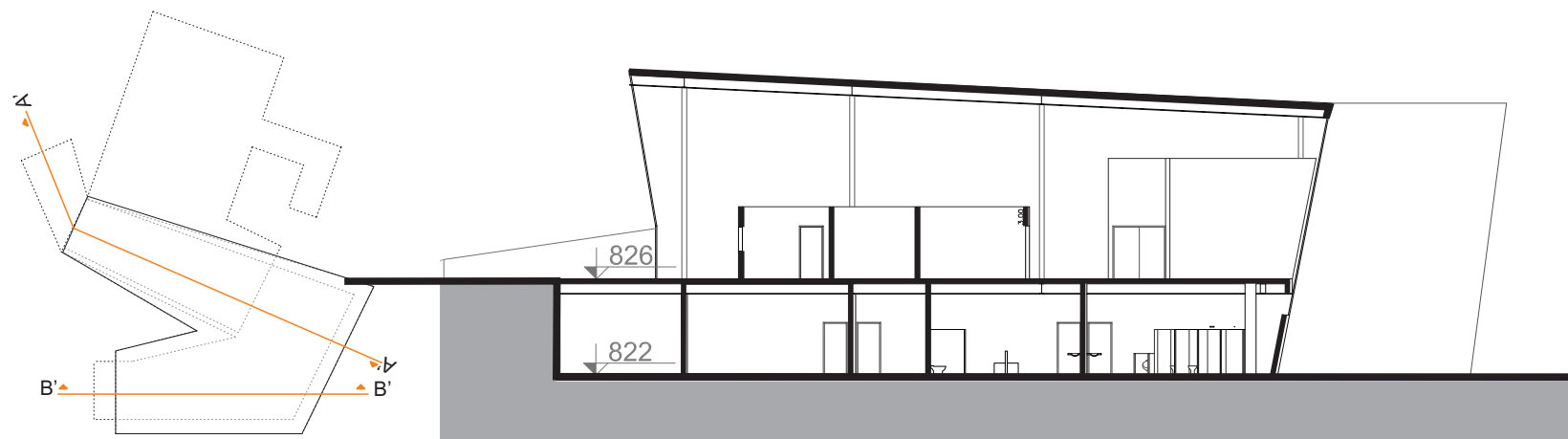


Planta do Edifício
Pavimento Superior
ESCALA 1:300

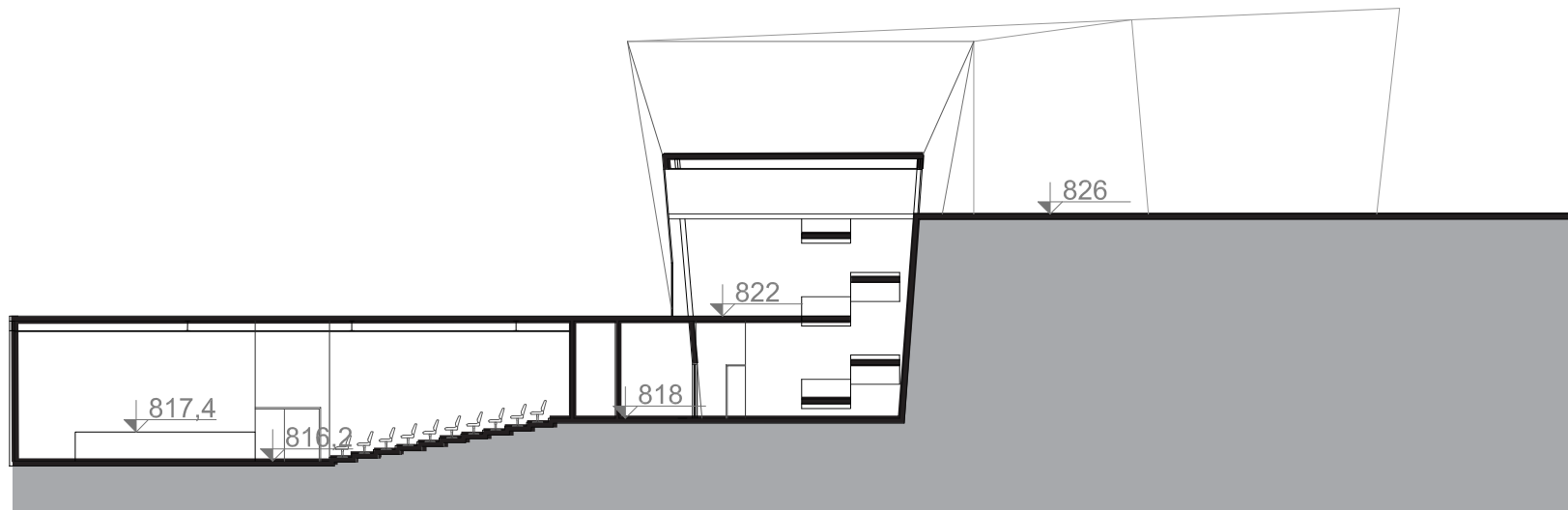
Proposta



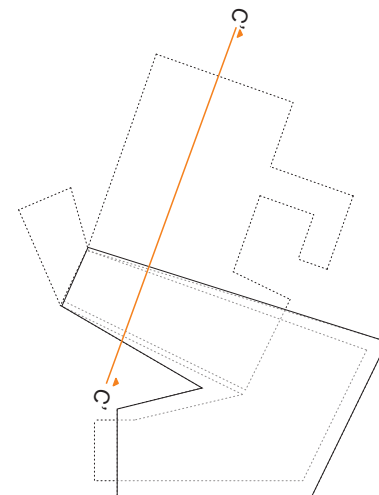
Edificio - Corte A'A'
ESCALA 1:300



Edificio - Corte B'B'
ESCALA 1:300



Edificio - Corte C'C'
ESCALA 1:300















Acima: detalhe dos bancos presentes nas praças
Abaixo: Estares das praças





CARLI, R. L. & SCHMIDT, L. P. A Revitalização Urbana em um Pequeno Município - o caso da Praça das Palmeiras, em Santa Isabel do Oeste, Paraná. **Revista Eletrônica Latu Senso**, n. 6, 2008.

FANUCCI, F. & FERRAZ, M. **Brasil Arquitetura Studio**. São Paulo: Cosac & Naif, 2005.

KAYSEL, Bia. C[mobil.urban]idade. São Carlos: Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2010.

MAYUMI, Lia. A Cidade Antiga nos CIAM 1950-59.

MAZIVIEIRO, M. C. **Memória e Identidade Urbana em Santos** - usos e preservação de tipologias arquitetônicas da Avenida Conselheiro Nébias. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008. 171p. Dissertação (Mestrado) Programa de pós-graduação em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2008.

PINHEIRO, E. Esquecimento e Reconstrução - Memória e experiência na arquitetura da cidade. **Arquiteturarevista**. vol. 4, n° 1, pp. 70-86, 2008.

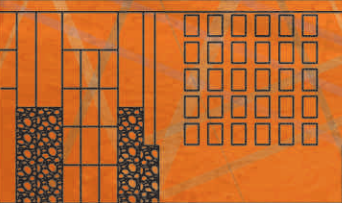
ZIMMERMANN, C. A. **Memória e Identidade da Praça Pádua Salles em Amparo, SP**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006. 170p. Dissertação (Mestrado) Programa de pós-graduação em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2006.

Sites

<http://www.ja-ja.dk/>

<http://www.big.dk/>

<http://www.mvrdv.nl>



USP

