

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

MURILO PEROZZI TEDESCO

**REQUALIFICAÇÃO URBANA E A INTRODUÇÃO DE NOVOS USOS NO
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PIRACICABA**

CAMPINAS

2025

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
ESCOLA DE URBANISMO ARTES E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
MURILO PEROZZI TEDESCO

REQUALIFICAÇÃO URBANA E A INTRODUÇÃO DE NOVOS USOS NO
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PIRACICABA

Dissertação apresentado ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Urbanismo Artes e Design da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como exigência para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Dirceu Piccinato
Junior

CAMPINAS

2025

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
ESCOLA DE URBANISMO ARTES E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
MURILO PEROZZI TEDESCO

REQUALIFICAÇÃO URBANA E A INTRODUÇÃO DE NOVOS USOS NO
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PIRACICABA

Dissertação defendida e aprovada em 28 de fevereiro de 2025 pela comissão examinadora.

Prof. Dr. Dirceu Piccinato Junior
Orientador e presidente da comissão examinadora
Pós-graduação *Stricto Sensu* em
Arquitetura e Urbanismo - Pontifícia
Universidade Católica de Campinas

Prof^a Dra. Ana Paula Farah
Pós-graduação *Stricto Sensu* em
Arquitetura e Urbanismo - Pontifícia
Universidade Católica de Campinas

Prof. Dr. Alcindo Neckel
Pós-graduação *Stricto Sensu* em
Arquitetura e Urbanismo - Atitus Educação

CAMPINAS

2025

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior, pelas orientações e discursos sempre entusiasmados;

Ao Prof. Dr. Dirceu Piccinato Júnior, pela força na reta final desse trabalho;

A todos os professores da POSURB-ARQ da PUC-Campinas pelos ensinamentos;

A todos os amigos de sala pelo companheirismo e ajuda.

À CAPES e ao Programa de Mestrado em Urbanismo da PUC-Campinas, pelo incentivo na realização da pesquisa;

Muito Obrigado.

"A melhor cidade é aquela que já existe"

Washington Fajardo

RESUMO

O objetivo geral desta pesquisa é analisar o patrimônio ferroviário da cidade de Piracicaba a partir da prerrogativa de reutilização de edifícios de valor histórico, arquitetônico e cultural. Essa análise acompanha as transformações implementadas no desenvolvimento urbano da região verificadas com o início, funcionamento e posterior encerramento das atividades ferroviárias e das suas estações durante cerca de 100 anos. O estudo busca compreender o impacto urbano e econômico e social dessas ferrovias na cidade. O trabalho analisa a requalificação das estações ocorrida com a introdução de novos usos urbanos. Nesse contexto, destacamos o sistema de "Terminal Central de Integração" (TCI), que transformou a antiga estação da Companhia Sorocabana em terminal de ônibus e o "Plano de Ação para a Reabilitação da Área Central de Piracicaba", que revitalizou o complexo da Companhia Paulista, convertendo-o em um centro cultural e de lazer. A pesquisa também explora as vantagens sustentáveis da preservação e não demolição dos edifícios, ressaltando a proteção ambiental e a manutenção das características originais do espaço. Bibliografias secundárias, tais como: "Paisagens Performativas: A Reutilização Adaptativa como Recurso para o Sistema Complexo do Patrimônio Ferroviário" de Enrique Larive López e "Patrimônio Industrial na Atualidade: Algumas Questões" de Beatriz Kull, contribuíram para essa perspectiva. Nesse sentido, a contribuição da presente pesquisa é desenvolver um método que caracterize a relevância da readequação e reutilização dos patrimônios ferroviários de Piracicaba para fins diferentes dos originais, focando na valorização do espaço público da área central e analisando o uso atual pela população nesses novos espaços.

Palavras-chave: Reuso arquitetônico e urbano; Parque urbano; Área central de Piracicaba; Dinâmica urbana; Cidade contemporânea;

ABSTRACT

The main objective of this research is to analyze the railway heritage of the city of Piracicaba from the perspective of the reuse of buildings with historical, architectural, and cultural value. This analysis tracks the transformations implemented in the region's urban development, observed with the initiation, operation, and eventual closure of railway activities and stations over approximately 100 years. The study seeks to understand the urban, economic, and social impacts of these railways on the city. The work examines the requalification of the stations that occurred with the introduction of new urban uses. In this context, we highlight the "Central Integration Terminal" (TCI) system, which transformed the former Sorocabana Company station into a bus terminal, and the "Action Plan for the Rehabilitation of Piracicaba's Central Area," which revitalized the Paulista Company complex, converting it into a cultural and leisure center. The research also explores the sustainable advantages of preserving and not demolishing the buildings, emphasizing environmental protection and the maintenance of the original features of the space. Secondary sources such as "Performative Landscapes: Adaptive Reuse as a Resource for the Complex System of Railway Heritage" by Enrique Larive López and "Industrial Heritage Today: Some Issues" by Beatriz Kull contributed to this perspective. In this sense, the contribution of this research is to develop a method that characterizes the relevance of the re-adaptation and reuse of Piracicaba's railway heritage for purposes different from the original ones, focusing on the enhancement of public space in the central area and analyzing its current use by the population in these new spaces.

Keywords: Architectural and Urban Reuse; Urban Park; Central Area of Piracicaba; Urban Dynamics; Contemporary City

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Imagens da Estação Sorocabana (vermelho) e da Estação Paulista (verde) e mapa de Piracicaba 1950.....	17
Figura 2. Imagem aérea da região central de Piracicaba 2023 com as fotografias das estações da Sorocabana (laranja) e Paulista (verde) atualmente.....	17
Figura 3. Mapas das linhas ferroviárias na região de Piracicaba.....	24
Figura 4. Foto do transporte fluvial “O Explorador que transportava os produtos das indústrias de Piracicaba antes da chegada das ferrovias.....	27
Figura 5. Foto de trabalhadores das Indústrias Krahenbuhl.....	31
Figura 6. O vapor da Companhia de Navegação Fluvial no Porto João Alfredo (Ártemis).....	32
Figura 7. Imagem da Fábrica de Tecidos Santa Francisca, em 1927, a fábrica foi adquirida pela Cia Industria e Agrícola Boyes.....	33
Figura 8. Imagem aérea do Engenho Central de Piracicaba.....	34
Figura 9. Complexo da Sorocabana com a Refinadora de açúcar 'Pentagna, Nogueira & Cia. Ltda ao fundo, 1970.....	35
Figura 10. Mapa esquemático das primeiras industriais localizadas a margem do rio Piracicaba.....	36
Figura 11. Mapa esquemático situando os edifícios mais importantes no centro da cidade de Piracicaba.....	39
Figura 12. Foto da Estação Sorocabana.....	40
Figura 13. Estação da Paulista, 1940.....	45
Figura 14. Estrada da Sorocabana com a construção do viaduto da Companhia Paulista para começar a operar na cidade, 1921.....	46
Figura 15. Atual complexo do Engenho Central de Piracicaba.....	51
Figura 16. Imagem aérea identificando os Terminais Urbanos da Integração de Piracicaba.....	53
Figura 17. Foto da maquete do projeto da Prefeitura para a obra do Terminal Central de Integração.....	54
Figura 18. Obra do Terminal Central de Integração.....	54
Figura 19. Imagem aérea da reabilitação urbana da área central, 2002.....	55
Figura 20. Mapa de Uso do Solo do Plano de ação para a reabilitação urbana da área central, 2002.....	57

Figura 21. Plano de ação para a reabilitação urbana da área central, Mercado Municipal Praça José Bonifácio.....	59
Figura 22. Plano de ação para a reabilitação urbana da área central, Mercado Municipal.....	60
Figura 23. Plano de ação para a reabilitação urbana da área centra, Estação da Paulista.....	61
Figura 24. Plano de ação para a reabilitação urbana da área central, Terminais e Mause.....	62
Figura 25. Reportagem do Jornal A Tribuna de 19 de setembro de 2002.....	64
Figura 26. Reportagem do Jornal de Piracicaba de 06 de setembro de 1998.....	64
Figura 27. Reportagem do Jornal Da Grande Região de 06 de junho de 2003.....	65
Figura 28. Reportagem do Jornal de Piracicaba de 07 de março de 2003.....	65
Figura 29. Reportagem do Jornal de Piracicaba Online de 30 de julho de 2021.....	67
Figura 30. Reportagem do Jornal de Piracicaba Online de 05 de outubro de 2023.....	68
Figura 31. Reportagem do Jornal de Piracicaba Online de 02 de dezembro de 2023.....	68
Figura 32. Reportagem do Portal G1 Piracicaba e Região Online de 16 de junho de 2022.....	69
Figura 33. Reportagem do Portal G1 Piracicaba e Região Online de 08 de novembro de 2020.....	70
Figura 34. Reportagem do Portal G1 Piracicaba e Região Online de 13 agosto de 2019.....	70
Figura 35. Reportagem do Portal da Prefeitura de Piracicaba Online de 07 de julho de 2020.....	71
Figura 36. Ilustração do atual uso do Solo da região central de Piracicaba locando os objetos da pesquisa.....	79
Figura 37. Ilustração do atual dos Parques Públicos e de Espaços livres privados da região central de Piracicaba.....	80
Figura 38. Imagem aérea do Terminal Central de Integração em Piracicaba.....	82
Figura 39. Fotografia do Terminal Central de Integração em Piracicaba.....	82
Figura 40. Imagem aérea do Parque da Paulista em Piracicaba.....	84
Figura 41. Fotografia do Parque da Paulista.....	84
Figura 42. Fotografia do interior do Varejão Central em Piracicaba.....	85
Figura 43. Fotografia do interior do Varejão da Paulista em Piracicaba.....	85

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIPI = Associação Comercial e Industrial de Piracicaba

CONDEPAC = Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural

CONDEPHAAT = Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

DPH = Departamento de Patrimônio Histórico de Piracicaba

FEPASA = Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

IHGP = Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba

IPPLAP = Instituto de Pesquisa e Planejamento de Piracicaba

LGBTQIA+ = Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transgêneros, Queer ou Questionadores, Intersexuais, Assexuais, dentre outros.

PARUAC = Plano de Ação para a Reabilitação Urbana da Área Central

PMP = Prefeitura Municipal de Piracicaba

RFFSA = Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte de Piracicaba

SELAM = Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Atividades Motoras

SPR = São Paulo Railway

TCE = Terminal de Integração do Cecap/Eldorado

TCI = Terminal Central de Integração

TPA = Terminal de Integração da Paulicéia

TPI = Terminal de Integração do Piracicamirim

TSJ = Terminal de Integração do São Jorge

TVS = Terminal de Integração da Vila Sônia

SUMÁRIO

1. VERSÃO PRELIMINAR DA ANÁLISE DO ESTUDO DE CASO.....	11
2. CAPÍTULO 01: INTRODUÇÃO.....	13
2.1. Problemática.....	15
2.2. Objeto de estudo.....	16
2.3. Objetivos.....	18
2.4. Metodologia.....	19
3. CAPÍTULO 02: A HISTÓRIA DAS FERROVIAS NA CIDADE DE PIRACICABA.....	20
3.1 Piracicaba: histórias e memórias.....	20
3.2. Piracicaba e o processo de industrialização e produção agrícola.....	25
3.3. Primeiras indústrias de Piracicaba.....	28
3.3.1 Indústrias Krahenbuhl.....	30
3.3.2 A companhia de navegação fluvial Paulista.....	31
3.3.3 Fábrica Santa Francisca “fábrica de tecidos “Boyes”	32
3.3.4. Engenho Central.....	34
3.3.5. Refinadora de açúcar 'Pentagna, Nogueira & Cia. Ltda.....	35
3.4. Primeira Companhia férrea.....	37
3.5. A companhia Paulista de Estradas de Ferro.....	42
4. CAPÍTULO 03: NOVOS USOS DOS COMPLEXOS FERROVIÁRIOS NO CENTRO DA CIDADE DE PIRACICABA.....	47
4.1. Requalificação urbana: uma reflexão necessária.....	47
4.2. Transformações urbanas em piracicaba.....	51
5. CAPÍTULO 04: AS VANTAGENS DO REUSO EM EDIFÍCIOS DE VALOR HISTÓRICO..	73
5.1. O reuso como prática de preservação.....	73
5.2. Desenvolvimento urbano sustentável e o patrimonio.....	76
5.3. O reuso em Piracicaba.....	79
6. CAPÍTULO 05: CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	88
7. REFERÊNCIAS.....	90

1. VERSÃO PRELIMINAR DA ANÁLISE DO ESTUDO DE CASO

A ideia para o atual projeto de pesquisa surgiu após uma palestra no II Fórum Brasil de Gestão Ambiental. Durante o evento, um arquiteto palestrante destacou que uma abordagem para alcançar uma arquitetura sustentável, respeitando o meio ambiente, é aproveitar estruturas já existentes, evitando assim o excesso de resíduos gerados pela construção e demolição, uma vez que a construção civil é uma das atividades urbanas mais poluentes. Essa ideia me remeteu a um capítulo do livro "Morte e Vida de Grandes Cidades" intitulado "A Necessidade de Prédios Antigos". Relendo este capítulo de Jane Jacobs, a autora afirma que as cidades dependem tanto dos prédios antigos que talvez seja impossível alcançar ruas e distritos vibrantes sem eles. Jacobs refere-se não aos edifícios considerados peças de museu ou aos que passaram por reformas extensas, mas sim a uma quantidade significativa de prédios antigos simples (Jacobs, 2017).

A sala de estar do casarão que se transforma em sala de exposições do artesanato, o estábulo que se transforma em casa, o porão que se transforma em associação de imigrantes, a garagem ou a cervejaria que se transformam em teatro, o salão de beleza que se transforma em primeiro andar de um duplex, o armazém que se transforma em fábrica de comida chinesa, a escola de dança que se transforma em gráfica, a sapataria que se transforma em igreja com vidraças pintadas com esmero (os vitrais dos pobres), o açougue que se transforma em restaurante – são desse tipo as pequenas transformações que estão sempre ocorrendo nos distritos em que há vitalidade e que atendem às necessidades humanas (Jacobs, 2017 p.215).

Além dos exemplos mencionados acima, outro fator que influenciou a escolha do objeto de pesquisa foi uma matéria da graduação intitulada "ATELIER DE PROJETO INTEGRADOR - PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E URBANO". O objetivo dessa disciplina era desenvolver um projeto para um novo uso do complexo da FEPASA em Campinas. Durante esse projeto, propusemos a revitalização do espaço para abrigar um instituto de cinema. O conceito incluía aulas, cursos, exposições, cinema fechado e cinema ao ar livre. Essa experiência projetual instigou uma abordagem teórica da pesquisa, proporcionando uma perspectiva mais ampla sobre a reutilização de patrimônios arquitetônicos e urbanos.

Refletindo sobre essa conjuntura, lembrei-me de um exemplo de alteração de uso de um edifício antigo na cidade de Piracicaba: a estação da Paulista. O edifício, sem uso desde o encerramento da linha de trem nos anos de 1990, passou por uma reforma em 2005 e tornou-se um parque público que abriga um centro cultural e de lazer. Estudando mais sobre a história da ferrovia na cidade de Piracicaba, interior do estado de São Paulo, identifiquei também a linha da Ituana/Sorocabana, a primeira ferrovia a chegar na cidade. A estação da Sorocabana, atualmente, abriga o Terminal Central de Integração, o terminal mais usado em Piracicaba.

A partir disso, foi se estruturando o estudo sobre a requalificação urbana e a implementação de novos usos no patrimônio ferroviário de Piracicaba.

2. CAPÍTULO 01: INTRODUÇÃO

A urbanização acelerada e o crescimento populacional têm agravado problemas urbanos, como a degradação de áreas centrais, desigualdades socioespaciais e questões de segurança. Em resposta, estratégias de requalificação urbana têm sido implementadas para promover melhorias sociais. Na dissertação *Requalificação Urbana no Rio de Janeiro, RJ, Brasil: o projeto Porto Maravilha e suas Implicações*, Felipe Eduardo Portela de Paulo (2024) explora a requalificação como um processo multifacetado que envolve intervenções físicas e socioeconômicas, buscando criar espaços mais funcionais, inclusivos e sustentáveis.

Com base em Da Costa Moreira (2004), Paulo destaca que essas intervenções transformam cidades ao melhorar a qualidade de vida e ampliar o acesso a recursos e serviços. Fabiani, Pandolfo e Kalil (2018) acrescentam que a requalificação também redefine a funcionalidade de áreas urbanas, gerando benefícios sociais, econômicos e ambientais, além de contribuir para a inclusão produtiva e a quebra do ciclo da pobreza.

Maricato (2001) ressalta o desafio de equilibrar o desenvolvimento urbano com a inclusão social, priorizando moradias acessíveis e evitando a expulsão de moradores de baixa renda em áreas requalificadas.

Nesta pesquisa, o tema da requalificação urbana será abordado com foco no patrimônio ferroviário de Piracicaba. De acordo com Fabiani, Pandolfo e Kalil (2018), uma das funções da requalificação é atribuir uma nova funcionalidade a uma nova área. Assim, os órgãos públicos municipais promoveram a requalificação das áreas anteriormente ocupadas pelas ferrovias, atribuindo-lhes novas funções para atender às demandas de uma cidade contemporânea (Fabiani, Pandolfo e Kalil 2018).

Em Piracicaba esses projetos não tiveram a habitação como foco principal, em vez disso, concentraram-se em fortalecer e diversificar os usos dessas áreas, garantindo a vitalidade necessária para o centro urbano.

No caso do Plano de Ação para a Reabilitação da Área Central de Piracicaba (PARACP), o intuito da requalificação era de fomentar o surgimento de novos negócios na Área Central e estimular a economia em nível regional; conter o êxodo populacional da Área Central; aprimorar a qualidade do ambiente urbano; conservar o patrimônio cultural e aprimorar a acessibilidade e a mobilidade para veículos e pedestres. (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002). Para o caso da instalação do Terminal

Central de Integração (TCI) nos anos 1990, Piracicaba passou por uma reforma no setor de transporte público e mobilidade a partir de um programa de governo que priorizava políticas públicas para o transporte coletivo (Almeida 2021).

A pesquisa foi fundamentada principalmente em livros e artigos publicados pelo Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba (IHGP), para compreender a história da cidade e da chegada das duas ferrovias em Piracicaba. Destaca-se o livro “Piracicaba no Século XIX” da historiadora Maria Celestina Teixeira Mendes Torres, que oferece uma análise sobre o desenvolvimento da cidade no período. Além disso, foram utilizados trabalhos acadêmicos relacionados à urbanização e arquitetura de Piracicaba, como a dissertação “Arquitetura Eclética na cidade de Piracicaba” de Marcelo Cachioni (2002).

A análise dos projetos realizados pela prefeitura de Piracicaba para os novos usos do patrimônio ferroviário fundamenta-se, em parte, nos princípios apresentados por Jane Jacobs no livro “Morte e Vida das Grandes Cidades”, para analisar a interação das populações urbanas com os espaços reformados.

No que se refere à reutilização adaptativa de edificações históricas, foram consultados textos como a dissertação “Patrimônio sustentável: reflexões sobre as melhores práticas anglo-saxônicas aplicadas a edificações culturais” de Anna Sophia Barbosa (2013) e o artigo “Reuso adaptativo de patrimônios históricos: uma abordagem sustentável para as cidades” de Victoria Ordonez (2022). Essas obras fornecem diretrizes importantes sobre a transformação de antigos edifícios para funções contemporâneas, garantindo sua preservação e adequação ao uso atual.

Por fim, a pesquisa enfatiza as vantagens sustentáveis de preservar, em vez de demolir edificações históricas, com destaque para a proteção ambiental e a valorização das características originais dos espaços. Nesse sentido, bibliografias secundárias como “Paisagens Performativas: A Reutilização Adaptativa como Recurso para o Sistema Complexo do Patrimônio Ferroviário” de Enrique Larive López (2020) e “Patrimônio Industrial na Atualidade: Algumas Questões” de Beatriz Kull (2021) contribuíram para enriquecer a análise e ampliar a compreensão das possibilidades de reutilização do patrimônio ferroviário no contexto contemporâneo.

A dissertação está estruturada em quatro partes. A primeira parte apresenta uma introdução ao projeto de pesquisa, abordando a história de Piracicaba, com

destaque para sua industrialização, as principais indústrias da cidade e a chegada de duas linhas férreas, ressaltando suas contribuições socioeconômicas para a região.

A segunda etapa é dedicada à análise dos novos usos atribuídos aos dois complexos ferroviários localizados no centro de Piracicaba, incluindo uma avaliação dos projetos desenvolvidos pela prefeitura.

Na terceira etapa, discute-se as vantagens do reaproveitamento de edificações históricas como estratégia de preservação, destacando boas práticas e seus benefícios.

Por fim, a quarta parte apresenta as considerações finais sobre o objeto de estudo, acompanhadas de reflexões do autor acerca dos resultados obtidos.

Em relação ao Grupo de Pesquisa Requalificação Urbana, vinculado ao programa POSURB-ARQ da PUC-Campinas, dedica-se ao estudo de temas relacionados a sistemas de espaços livres, morfologia urbana, urbanização contemporânea, ocupação socioespacial do território, transformações socioespaciais, regulação urbana e projetos estratégicos no campo dos estudos metropolitanos. Nesse contexto, a presente pesquisa analisa o patrimônio ferroviário de Piracicaba, com ênfase na reutilização de edifícios de valor histórico, arquitetônico e cultural, visando sua integração aos usos cotidianos da cidade contemporânea. Essa abordagem busca contribuir para a requalificação das áreas centrais do município, fortalecendo o vínculo entre preservação patrimonial e desenvolvimento urbano sustentável.

2.1. Problemática

A justificativa para este estudo reside na análise da interação da população de Piracicaba com as transformações do equipamento ferroviário na área central da cidade por meio de projetos urbanos implementados pela Prefeitura Municipal ao longo de diferentes períodos. Para isso, iniciaremos as considerações buscando compreender a relevância da chegada de duas linhas ferroviárias de companhias distintas à cidade e os impactos socioeconômicos que elas acarretaram. Este aspecto é importante porque neste período, diferentemente das outras cidades interioranas alcançadas pelas linhas férreas, Piracicaba teve a implantação de duas destacadas

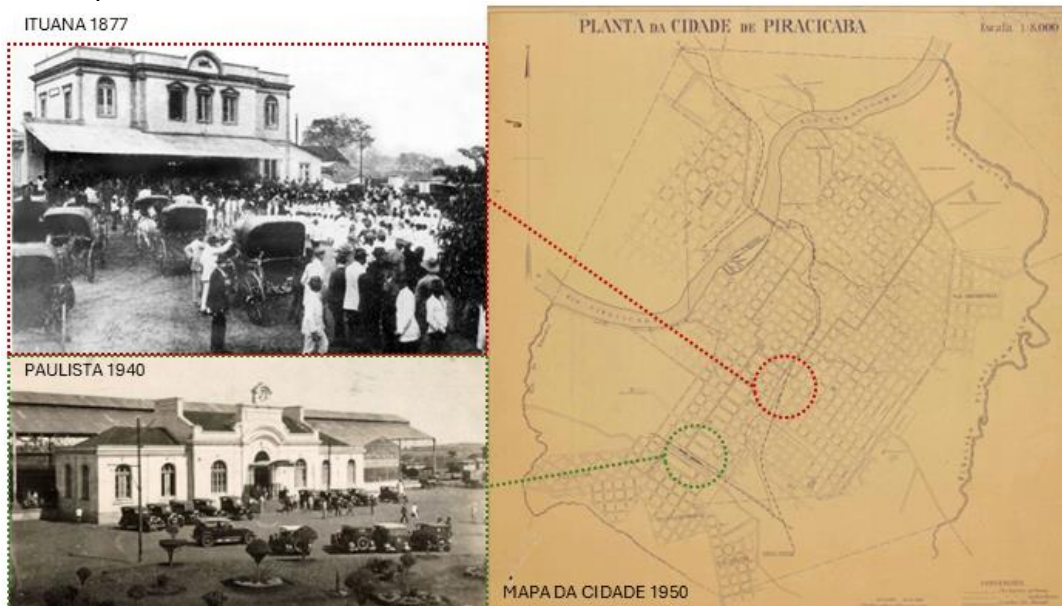
ferrovias que tinham como principal objetivo o escoamento da produção de açúcar produzido na região. Em seguida, exploraremos a relação da população com o término do transporte ferroviário e a desativação das duas estações ferroviárias em tempos distintos. Por fim, buscaremos compreender os projetos realizados pela prefeitura e a natureza da conexão da população com esses patrimônios, considerando que ambos passaram por reformas e adquiriram novos usos em seu contexto cotidiano. Essa pesquisa permite a compreensão das mudanças ao longo do tempo e das percepções atuais em relação a esse importante legado histórico na cidade.

2.2. Objeto de estudo

O foco desta pesquisa é o patrimônio ferroviário de Piracicaba e os distintos usos que ele desempenha na atual conjuntura da cidade. A primeira ferrovia a ser estabelecida em Piracicaba foi a Cia. Ituana/Sorocabana¹, no dia 20 de fevereiro de 1877. Os trens de passageiros da Sorocabana deixaram de circular em 15 de fevereiro de 1977, cinco dias antes do centenário da linha. Após o encerramento da linha férrea, ela foi transformada, nos anos 1990, em Terminal Central de Integração de Piracicaba, esse é, até hoje, o principal dos seis terminais da cidade. Já a segunda ferrovia instalada na cidade foi a Cia Paulista. A estação da Paulista foi inaugurada em 1922, após mais de duas décadas de espera e promessas para a chegada do ramal da Companhia Paulista à cidade. A supressão dos trens de passageiros do ramal da Paulista se deu no ano de 1976, seguindo somente com transporte de carga. Após o término da operação da linha de trem, a estação ficou em desuso. Em 2005, a estação foi revitalizada e convertida em um parque de lazer e cultural (Figuras 1 e 2).

¹ Entre 1865 e 1875, cinco novas ferrovias foram inauguradas em São Paulo, sendo três delas fundamentais para compreender a chegada da linha férrea em Piracicaba: a Companhia Paulista (1868), a Companhia Ituana (1870) e a Companhia Sorocabana (1871). Em 1892, o governo forçou a fusão entre a Companhia Ituana e a Sorocabana. Devido à maior identificação da população de Piracicaba com a Sorocabana, neste trabalho, a estação será sempre referida como Sorocabana.

Figura 1. Imagens da Estação Sorocabana (vermelho) e da Estação Paulista (verde) e mapa de Piracicaba 1950.



Fonte: Acervo digital IHGP; adaptado pelo autor (2023).

Figura 2. Imagem aérea da região central de Piracicaba 2023 com as fotografias das estações da Sorocabana (laranja) e Paulista (verde) atualmente.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor, 2023.

2.3. Objetivos

O objetivo geral desta pesquisa é analisar o patrimônio ferroviário da cidade de Piracicaba a partir da prerrogativa de reutilização de edifícios de valor histórico, arquitetônico e cultural. Conjuntamente a esta análise, objetivamos refletir sobre a qualidade urbana e ambiental que isso pode trazer para os centros das cidades. O intuito da presente pesquisa é explorar a relevância da readequação e reutilização de dois patrimônios ferroviários para propósitos distintos dos originalmente concebidos. O foco da análise recai sobre o melhor aproveitamento pela população dessas edificações públicas na cidade.

Quanto aos objetivos específicos, apontamos:

- i) Dissertar sobre os conceitos de requalificação urbana e reuso de edificações de valor histórico;
- ii) Investigar a história de Piracicaba segundo o movimento de implementação da malha ferroviária na cidade;
- iii) Mapear os usos e ocupações, cheios e vazios, equipamentos urbanos e áreas verdes da região central da cidade de Piracicaba
- iv) Examinar as reportagens de jornais da cidade de Piracicaba sobre as transformações urbanas e de alterações dos usos originais das edificações de interesse para esta pesquisa.

Sendo assim, abordaremos as vantagens sustentáveis associadas à preservação em contraposição à demolição dos edifícios já existentes. Isso se manifesta tanto na proteção do meio ambiente quanto na manutenção das características intrínsecas do espaço pré-existente.

2.4. Metodologia

Esta pesquisa utilizará o método de pesquisa histórica, pois considera a materialidade atual como reflexo de ações, práticas e ideias de um passado não tão distante. Para tanto, a pesquisa centra na análise documental para compreender o processo histórico da chegada das duas linhas ferroviárias, Sorocabana e Paulista, em Piracicaba. Esses documentos foram examinados junto aos arquivos públicos do Condepac (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural) de Piracicaba, o Departamento de Patrimônio Histórico de Piracicaba (DPH), o Museu Histórico e Pedagógico Prudente de Moraes e do Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba (IHGP). Inicialmente, realizamos uma busca bibliográfica em livros, teses e dissertações relacionadas à história da cidade e das ferrovias com o objetivo de estabelecer um referencial histórico que sustente a pesquisa. Na segunda etapa, propusemos uma análise dos resultados de projetos municipais. Por fim, os dados, fontes e documentos das etapas anteriores foram reunidos para a síntese da pesquisa.

Além disso, esta pesquisa utiliza o método observacional a fim de observar o que aconteceu e acontece no objeto de estudo (Gil 1987). Iniciou-se com a observação dos objetos de estudo e a interação da população com os edifícios estudados. Em uma segunda fase foi feita uma observação por meio de fotos nos usos atuais desses edifícios. E, posteriormente, foi realizada uma síntese das análises feitas nas etapas anteriores.

3. CAPÍTULO 02: A HISTÓRIA DAS FERROVIAS NA CIDADE DE PIRACICABA

O presente capítulo faz um resgate histórico da chegada das duas ferrovias em Piracicaba. Nele apresentaremos a visão do autor a partir da revisão da bibliografia estudada sobre o tema da pesquisa numa escala que estuda a formação da cidade de Piracicaba e a relação da população com as ferrovias. A bibliografia para sustentar especialmente esse item é composta por livros e artigos de revista publicados pelo Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, o IHGP, principalmente o livro “Piracicaba no Século XIX” de Maria Celestina Teixeira Mendes Torres. Além de teses e dissertações relacionadas a urbanização e arquitetura da cidade de Piracicaba como a dissertação: “Arquitetura Eclética na cidade de Piracicaba” de Marcelo Cachioni (2002).

3.1. Piracicaba: histórias e memórias

De acordo com a historiadora Maria Celestina Teixeira Mendes Torres, a povoação de Piracicaba foi fundada oficialmente dia 1º de agosto de 1767, onde já se achavam estabelecidos alguns ranchos e roçados, hortas e pomares com alguns pescadores e sertanejos. Ao surgir capelas, párocos e padroeiros, os povoados iam sendo oficialmente elevado à categoria de Freguesia (Mendes Torres, 2009).

Mendes Torres (2009) cita um relatório do dia 19 de novembro de 1785 de Vicente da Costa Taques, que era capitão Geral de São Paulo, chamando a atenção para a qualidade das terras da povoação: capaz de fundar muitíssimas fábricas de açúcar, pois produz todo tipo de cultura. Dez anos antes, Piracicaba ainda não plantava cana, nem havia engenho, destacava-se pela plantação de feijão, arroz e algodão.

A Freguesia de Piracicaba tinha inicialmente como objetivos principais o suporte às minas de ouro em Cuiabá e ao Forte de Iguatemi, na Província do Mato Grosso. No entanto, com o declínio da importância desses objetos, o interesse pelas terras agricultáveis da região aumentou consideravelmente. Com o ouro declinando, a agricultura se tornou a principal fonte de riqueza na região. As terras do chamado “sertão de Piracicaba” eram consideradas excelentes para o cultivo da cana-de-açúcar, o que despertou o interesse de proprietários influentes e políticos destacados. O desenvolvimento da zona rural impulsionou também o crescimento da zona urbana.

Outras cidades e diversos bairros surgiram a partir de fazendas, engenhos ou colônias agrícolas (Cachioni, 2002).

Os moradores enviam em 1816 ao capitão Geral D. Francisco De Assis Mascarenhas, Conde De Palmas, uma representação pedindo a elevação da freguesia em Vila. Isto foi conseguido em 10 de agosto de 1822, por ato do Governo Provisório de São Paulo. O Brasil vivia um momento de movimentação política às vésperas da Proclamação da Independência de Portugal, ocorrida no dia 7 de setembro de 1822. No governo provisório, Piracicaba e Franca foram elevadas a Vilas. Piracicaba tornou-se Vila Nova da Constituição e Franca, Vila Franca d'El Rei. Vila Nova da Constituição abrangia os municípios de Araraquara, Rio Claro, Limeira, Pirassununga, Araras, Santa Barbara, São Pedro, Santa Maria, Rio das Pedras, Charqueada, entre outras. Estas cidades situavam-se dentro das principais zonas açucareiras do Planalto, ou seja, São Carlos (Campinas) e Itu (Mendes Torres, 2009).

A comunicação entre Piracicaba e São Paulo abrangiam zonas importantes economicamente para a região: Jundiaí e Campinas. Visto isso, em 1820, moradores de Santa Barbara e Piracicaba solicitaram a abertura de um atalho que cortava o ribeirão do Quilombo, para melhorar a estrada até Campinas. Próximo da Independência, as estradas em São Paulo já estavam classificadas conforme suas direções. A estrada de Constituição se estendia por 180 km, passando por Itu e Porto Feliz (Mendes Torres, 2009).

Em 1822, Piracicaba foi elevada à Vila Nova da Constituição devido à sua economia açucareira. A principal justificativa para essa emancipação era a presença significativa de engenhos e fábricas de açúcar na região, destacando a extrema fertilidade das terras. Durante a primeira metade do século XIX, a produção de açúcar ocupava uma posição de destaque em Piracicaba. No entanto, vale ressaltar que a indústria açucareira local não se comparava àquela do Nordeste brasileiro durante o chamado ciclo do açúcar na História Colonial. Vila Nova da Constituição seria rodeada por engenhos e canaviais (Cachioni, 2002).

Após ser elevada a Vila, surgiram os primeiros limites urbanos. Foram concedidos os primeiros lotes urbanos aos moradores, que eram obrigados a construir dentro dos limites de oito braças de frente (pouco mais de 14 m) e vinte braças de fundo (pouco mais de 36 m). Por estar cercado de extensas terras a serem cultivadas, foram se destacando os distritos rurais em toda a região sob a jurisdição de Vila Nova da Constituição (Piracicaba), como Rio das Pedras, Rio Acima, Rio Abaixo, Corumbataí,

Toledo, Taquaral, Morro Azul, Araraquara, Rio Claro, Limeira e Santa Bárbara; muitos deles, já em 1823, foram elevados ao status de Freguesia (Mendes Torres, 2009).

Na Vila Nova da Constituição, que posteriormente se tornou Piracicaba, foi feita uma das primeiras tentativas de substituição do trabalho escravo pelo trabalho assalariado no Brasil. Essa tentativa ocorreu nas terras que seriam de Limeira. Para implementar o trabalho assalariado, foram contratados imigrantes alemães e suíços, o que deu início a uma das primeiras correntes imigratórias para a região. No entanto, muitos desses imigrantes abandonaram a lavoura e se estabeleceram em áreas próximas ao centro da Vila de Constituição, onde montaram estabelecimentos comerciais. Essas áreas, que originalmente eram ocupadas por chácaras ou pequenos engenhos, deram origem a importantes bairros de Piracicaba, como o Bairro dos Alemães e a Cidade Alta (Cachioni, 2002).

Com a diversificação da produção agrícola e a disponibilidade de terras devolutas, a região de Piracicaba passou a atrair políticos e influentes proprietários de terras. Além da cana-de-açúcar, a produção de café ganhou destaque na zona rural, dividindo espaço com a cultura açucareira. Essa expansão agrícola impulsionou o crescimento e o desenvolvimento da região, tornando-a um importante centro produtor de café e cana-de-açúcar (Cachioni, 2002).

Em contraste com outras regiões do estado, a agricultura em Piracicaba não se baseou em grandes latifúndios. A produção agrícola era predominantemente voltada para a monocultura da cana-de-açúcar, mas não gerou grandes senhores de engenho, casas-grandes ou uma numerosa escravaria. Dessa forma, a estrutura agrária de Piracicaba foi marcada por uma maior democracia política e social. A região não desenvolveu uma aristocracia rural, e a paisagem rural foi menos dominada por grandes propriedades, contribuindo para uma distribuição mais equitativa de terra e poder entre os agricultores locais (Cachioni, 2002).

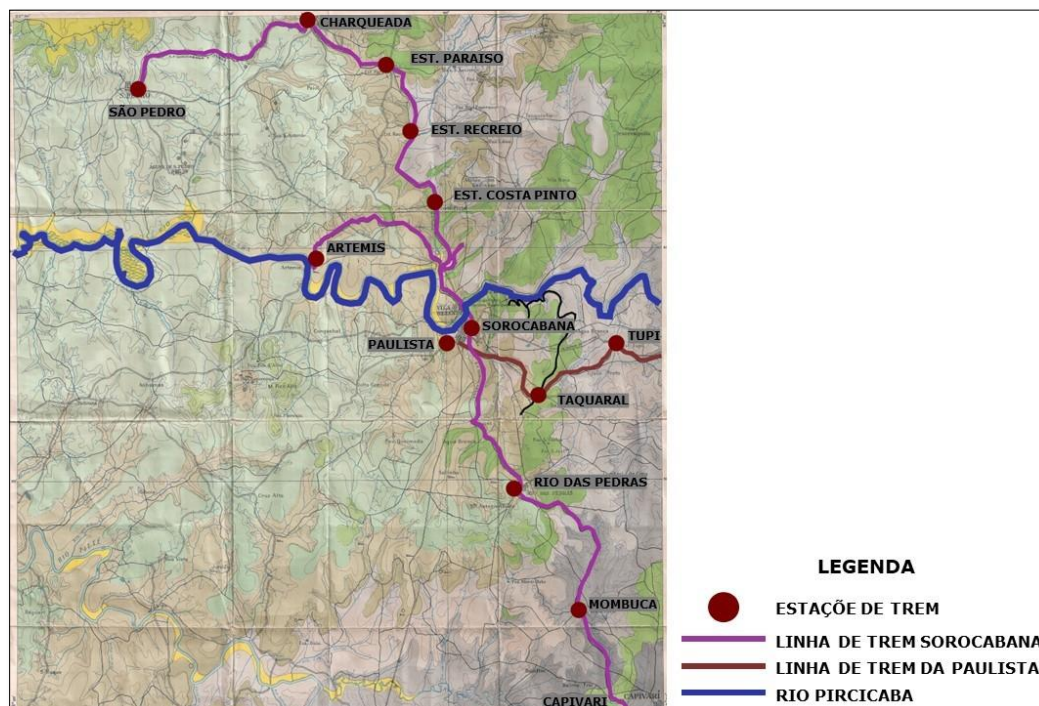
Segundo o autor Lemos, citado por Marcelo Cachioni (2002), no Estado de São Paulo, o Ecletismo arquitetônico foi adotado como uma expressão de civilização devido ao cultivo do café, que gradualmente introduziu a classe alta às novidades das nações desenvolvidas. No entanto, em Piracicaba, não foi necessariamente o dinheiro proveniente do café, mas sim das culturas de cana-de-açúcar e de outras formas de desenvolvimento que impulsionaram a construção de residências e edifícios comerciais e residenciais seguindo a nova tendência arquitetônica. De acordo com Lemos, as estradas de ferro desempenharam um papel fundamental ao possibilitar a

chegada e disseminação de novidades, novos materiais e técnicas. Cachioni (2002) cita um trecho em que lemos explica isso:

A nova técnica construtiva ficou a serviço de inusitados partidos arquitetônicos. Agora, residências isoladas das construções lindeiras, pois era do maior interesse o prédio afastado das divisas, com todas as suas faces livres, solto dentro de bem-cuidado jardim. Chegaram os palacetes caracterizados por movimentados telhados recortados por águas-furtadas e coroados por caprichosas grimpas metálicas ostentando iniciais ou datas de construção. Chegara à casa de esquina com vasto alpendre dando para jardim lateral sempre florido. Chegara à casa de aluguel no alinhamento, mas possuindo num de seus flancos um corredor descoberto defendido pelo lado da rua por seguro portão de ferro forjado. Em todas essas obras, a iluminação direta em todos os cômodos. A modernidade se instalara na cidade. Mas dos novos definidores do partido arquitetônico o mais importante foi, sem dúvida, o renovado programa de necessidades, onde as pessoas perspicazes percebiam a possibilidade da troca de um modo de viver à antiga em torno do resguardo da intimidade familiar por outras maneiras mais descontraídas e até mesmo galantes próprias de um convívio social inspirado na polidez e na etiqueta da civilidade dos grandes centros europeus (Cachioni, 2002 p. 80).

O mapa a seguir apresenta a rede ferroviária em torno da cidade de Piracicaba, destacando as linhas de trem Sorocabana e Paulista, além do trajeto do Rio Piracicaba. A legenda identifica as estações de trem, marcadas por pontos vermelhos, que representam importantes locais de conexão na região (Figura 3).

Figura 3. Mapas das linhas ferroviárias na região de Piracicaba.



Fonte: IPPAP, adaptado pelo autor, 2023.

A linha de trem Sorocabana, representada em roxo, percorre desde Charqueada, passando por São Pedro e outras estações, até alcançar Piracicaba, reforçando o papel dessa linha na integração regional. Por outro lado, a linha de trem da Paulista, marcada em marrom, tem um traçado que conecta locais como Taquaral e Rio das Pedras, chegando também a Piracicaba, o que evidencia a cidade como um ponto estratégico de convergência ferroviária.

O Rio Piracicaba, indicado em azul, atravessa o mapa e serpenteia por grande parte da região, contribuindo como um elemento natural essencial, tanto na paisagem quanto na história econômica e social do território. O rio tem uma relação de proximidade com as linhas de trem, refletindo a importância do transporte fluvial e ferroviário no desenvolvimento regional.

O mapa anterior destaca a interação entre infraestrutura ferroviária e elementos naturais, evidenciando a conectividade entre diferentes municípios e a relevância histórica e estratégica de Piracicaba como um centro logístico e econômico da região.

Como visto, a história de Piracicaba refletiu um processo dinâmico de desenvolvimento que se estendeu ao longo do tempo. Desde sua fundação como um

pequeno povoado até sua elevação a Vila Nova da Constituição e, posteriormente, sua consolidação como centro agrícola, Piracicaba demonstrou um protagonismo junto ao estado de São Paulo. A transição de um modelo econômico baseado na diversificação agrícola, com destaque para a produção de cana-de-açúcar, impulsionou o crescimento urbano e atraiu fluxos migratórios que marcaram a paisagem cultural e social da região.

3.2. Piracicaba e o processo de industrialização e produção agrícola

Em 1822, Piracicaba foi elevada à Vila Nova da Constituição² devido à sua economia açucareira. A principal justificativa para essa emancipação era a presença significativa de engenhos e fábricas de açúcar na região, destacando a extrema fertilidade das terras. Piracicaba passa a superar a economia de subsistência quando a comunidade se transfere para a margem esquerda do rio. A região passou a atrair latifundiários de terras e de engenhos de açúcar de Itu, visto que lá as terras estavam cansadas (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

Piracicaba passou a fazer parte do ciclo do açúcar paulista, composto por Mogi Guaçu, Sorocaba e Jundiaí.

Além da cana-de-açúcar, a produção de café ganhou destaque na zona rural, dividindo espaço com a cultura açucareira. Essa expansão agrícola impulsionou o crescimento e o desenvolvimento da região, tornando-a um importante centro produtor de café e cana de açúcar (Cachioni, 2002).

Na segunda metade do século XIX a cidade de Piracicaba passou por transformações significativas tanto do ponto de vista político, quanto econômico. Com o fim do tráfico de escravos, que liberou uma quantidade significativa de capital, a expansão da indústria cafeeira ganhou impulso, favorecendo o desenvolvimento econômico. No século XIX ocorreram grandes transformações na paisagem de Piracicaba. O verde claro dos canaviais já não era mais predominante e o café era o novo produto de destaque (Cachioni, 2002).

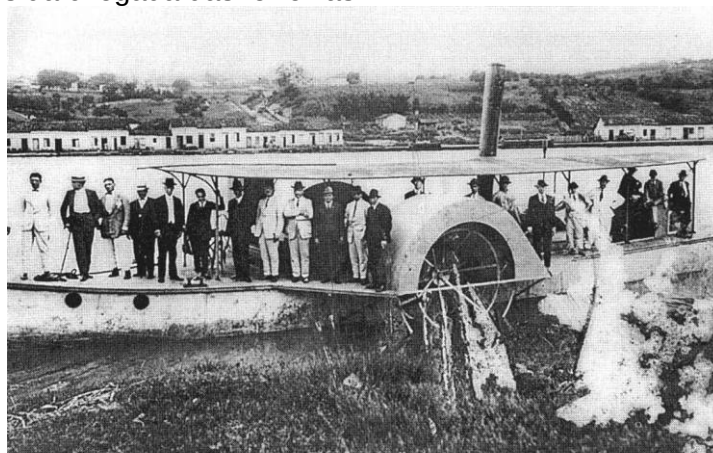
² Em 29 de novembro de 1821, Piracicaba foi elevada à categoria de vila, recebendo o nome de Vila Nova da Constituição em homenagem à promulgação da Constituição Portuguesa. Em 24 de abril de 1856, tornou-se cidade. Em 1877, o nome foi oficialmente alterado para Piracicaba, conforme solicitado pelo então vereador Prudente de Moraes. Por isso do nome Vila Nova da Constituição aparece no começo da história da cidade. (Mendes Torres, 2009)

Em 1889, Piracicaba contava com três engenhos de açúcar: o Engenho Central, com uma produção de 40 mil arrobas, o engenho de Joaquim Rodrigues do Amaral, com 8 mil arrobas e os de Bento Antonio de Moraes, com 2 mil arrobas. O crescimento da lavoura de café e a necessidade de aumentar a produtividade impulsionaram o desenvolvimento das atividades urbanas e industriais. No entanto, a localização geográfica de Piracicaba, mais próxima do Oeste Paulista, resultava em altos custos de transporte. Nesse contexto, o desafio dos transportes assumiu uma nova dimensão, estimulando a implantação de uma rede de comunicações mais abrangente. Diante desses desafios, tornou-se imperativo estabelecer ferrovias para melhorar a infraestrutura de transporte e reduzir os custos. Além disso, houve avanços no processo de beneficiamento do café, visando aumentar sua qualidade e valor de mercado (Mendes Torres, 2009).

Essa conjuntura impulsionou o crescimento econômico de Piracicaba e contribuiu para sua ascensão como um importante centro produtor e comercial do café. A cidade se adaptou às novas demandas e se transformou em um polo industrial e agrícola, desempenhando um papel significativo no desenvolvimento do Estado de São Paulo (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

A cidade acompanhou as transformações do país durante o período de transição para a República. A introdução do ramal ferroviário em 1874 e o início do transporte fluvial com o vapor "O Explorador" em 1877 foram marcos significativos nesse sentido, impulsionando o desenvolvimento econômico e melhorando as vias de comunicação da região (Figura 4).

Figura 4. Foto do transporte fluvial “O Explorador que transportava os produtos das indústrias de Piracicaba antes da chegada das ferrovias.



Lançamento do vapor Explorador, que ia até o porto de Avanhandava, em 1874.

Fonte: Jornal A Província. Disponível em: https://www.aprovincia.com.br/memorial-piracicaba/especial/navegacao-do-rio-piracicaba-breve-historico-6165/#google_vignette; Acesso em: 19 dez. 2024.

Vale ressaltar que o Brasil estava inserido em um contexto de transformações no capitalismo mundial, com a Segunda Revolução Industrial e a crescente internacionalização da economia. Esses fatores tiveram impacto na dinâmica econômica de Piracicaba, influenciando a produção, o comércio e a inserção da cidade em redes de intercâmbio e conexões regionais e internacionais. Todos os empreendimentos selecionados foram instalados às margens do rio Piracicaba e do ribeirão Itapeva (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

Enquanto o Brasil enfrentava uma crise econômica devido à queda das exportações de café, a cidade de Piracicaba teve uma situação um pouco diferente. Isso se deve ao fato de que Piracicaba não dependia exclusivamente do café como sua principal fonte de renda, diferente de algumas outras cidades da região que sofreram com a crise, devido à sua dependência da produção cafeeira, Piracicaba tinha uma economia agrícola diversificada (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

Além do café, a cana-de-açúcar e o algodão eram culturas em crescimento na região. Essa diversificação permitiu que Piracicaba enfrentasse a crise com maior estabilidade, uma vez que não estava tão vulnerável às flutuações do mercado cafeeiro. Enquanto a produção de café estava em declínio, as atividades agrícolas relacionadas à cana-de-açúcar e ao algodão continuaram a prosperar em Piracicaba. Além disso, a estrutura agrária de Piracicaba era composta principalmente por pequenas propriedades produtivas, em oposição aos grandes latifúndios. Isso

proporcionou uma maior autossuficiência e menor dependência das grandes exportações de café. Essa resiliência permitiu que Piracicaba enfrentasse a crise econômica de forma mais sólida, destacando-se pela continuidade do crescimento na produção de cana-de-açúcar e algodão, mesmo durante um período de declínio no setor cafeeiro (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

3.3. Primeiras indústrias de Piracicaba

No início, as atividades industriais em Piracicaba estavam fortemente ligadas à proximidade com a matéria-prima agrícola, como algodão, café e, principalmente, a cana-de-açúcar. Essa última era amplamente utilizada para a fabricação de açúcar, álcool e aguardente nos engenhos. Além disso, a produção têxtil também desempenhava um papel relevante. Os antigos engenhos e usinas de açúcar na região impulsionaram o surgimento de oficinas voltadas para a manutenção e reparo de equipamentos utilizados na produção açucareira. Algumas dessas pequenas oficinas evoluíram para grandes indústrias, consolidando Piracicaba como um polo metalúrgico, especializado em máquinas e equipamentos voltados para a expansão da produção sucroalcooleira (Emerique 2014).

Além da disponibilidade de matéria-prima e da proximidade com o mercado consumidor, o desenvolvimento industrial de Piracicaba foi influenciado por fatores históricos, como as variações no comércio exterior — especialmente no preço do açúcar —, a conjuntura política nacional (incluindo o auge e o declínio do Proálcool) e a chegada de imigrantes europeus no final do século XIX e início do século XX. Esses imigrantes desempenharam um papel crucial na industrialização do município, com destaque para os irmãos italianos Mário e Armando César Dedini. Na primeira metade do século XIX, Piracicaba já se destacava na produção de açúcar, representando cerca de 20% da produção estadual. No entanto, a exploração brasileira enfrentou desafios a partir da década de 1830, devido ao desenvolvimento da produção de açúcar de beterraba na Europa, especialmente na Prússia (Emerique 2014).

Piracicaba teve sua consolidação como cidade e inserindo-a em uma nova dinâmica de valores associados à industrialização e à consequente modernização urbana. As transformações desse período são notáveis, como a construção do Engenho Central (1882), a implantação do sistema de coleta de lixo (1883), o abastecimento de água (1887), a instalação de uma rede de esgoto (1888) e a

iluminação elétrica (1893). A Proclamação da República em 1889 encerra simbolicamente essa fase de grandes mudanças. Outro acontecimento de grande impacto, embora de iniciativa privada, foi a criação da Escola de Agronomia Luiz de Queiroz em 1901, cujas terras foram doadas por seu idealizador, que, infelizmente, não viveu para ver sua realização (Rother Junior 2016).

No final do século XIX, o Brasil não possuía refinarias de açúcar, exportando cana e importando açúcar refinado da Europa. Pequenas refinarias locais produziam açúcar mascavo em engenhos que combinavam o cultivo e a produção. Com os Engenhos Centrais, inicia-se uma revolução na produção de açúcar no Brasil, rompendo com o modelo colonial de produção e estabelecendo bases para o desenvolvimento industrial (Rother Junior 2016).

Nos primeiros 20 anos do século XX, Piracicaba experimentou um crescimento populacional significativo, saltando de 23.374 habitantes em 1900 para 67.732 em 1920, impulsionado também por fluxos migratórios. A década de 1930 trouxe avanços tecnológicos nos engenhos de açúcar, influenciados pela criação do Instituto do Açúcar e do Alcool. Nesse contexto, o grupo Dedini desempenhou um papel central, oferecendo condições para a modernização das usinas e consolidando-se como um dos maiores montadores de usinas no país (Rother Junior 2016).

Os primeiros empreendimentos industriais no município surgiram em um período pouco favorável para o país, politicamente e economicamente dominado pela elite cafeeira. Até a década de 1920, as indústrias locais eram caracterizadas por pequenos estabelecimentos, não essencialmente ligados à produção açucareira. Apesar disso, o café deixou como legado a experiência técnica e profissional de uma mão de obra adaptada ao trabalho fabril, além de exemplos de iniciativas empresariais que contribuíram para o desenvolvimento do município (Emerique 2014).

3.3.1 Indústrias Krahenbuhl

Piracicaba foi uma das cidades pioneiras na industrialização no Estado do São Paulo. A primeira foi a Krahenbuhl. Estava localizada as margens do rio Itapeva. Era uma oficina mecânica que oferecia manutenção a carroças e charretes.

A primeira indústria a ser instalada em Piracicaba foi a Oficina Krähenbühl, em 9 de maio de 1870. Essa metalúrgica pioneira foi também a primeira da Província de

São Paulo, dedicando-se à produção de troles, tálburis, charretes, carroças, carroções, jardineiras e carros fúnebres. Localizava-se na antiga Rua do Comércio (atual Governador Pedro de Toledo), com fundos para o córrego Itapeva, em um grande terreno adquirido pelo fundador, o suíço Pedro Krähenbühl, utilizando as economias trazidas de seu país de origem (Cachioni 2010).

Inicialmente, a oficina tinha um rendimento modesto, e a ampliação do negócio exigia mais recursos. Para isso, Krähenbühl abriu ao lado uma loja de ferragens, que alcançou sucesso nas vendas. Com o apoio de seus filhos mais velhos, ele conseguiu expandir a pequena oficina, equipando-a com máquinas e ferramentas importadas. Nesse contexto, destacou-se pela fabricação, pela primeira vez na região, de carroças com eixos fixos independentes, substituindo gradualmente o uso dos carros de boi. Quando faleceu, Pedro Krähenbühl já era considerado um dos pioneiros da industrialização no Estado de São Paulo, e sua oficina havia evoluído para uma fábrica completa. Os eixos de aço, que antes eram importados de Hamburgo, passaram a ser fundidos, temperados e torneados em Piracicaba. Foi criado um verdadeiro complexo industrial, com serraria, estufas para maturação de madeira, extensa seção mecânica com diversos tornos, ferraria, fundição de ferro e bronze, carpintaria, marcenaria e pintura. A Krähenbühl atendia não apenas Piracicaba, mas também municípios vizinhos, fornecendo madeira, rolos para moendas de cana, tornos, fogões e até chaminés residenciais (Cachioni 2010).

Figura 5. Foto de trabalhadores das Indústrias Krahenbuhl.



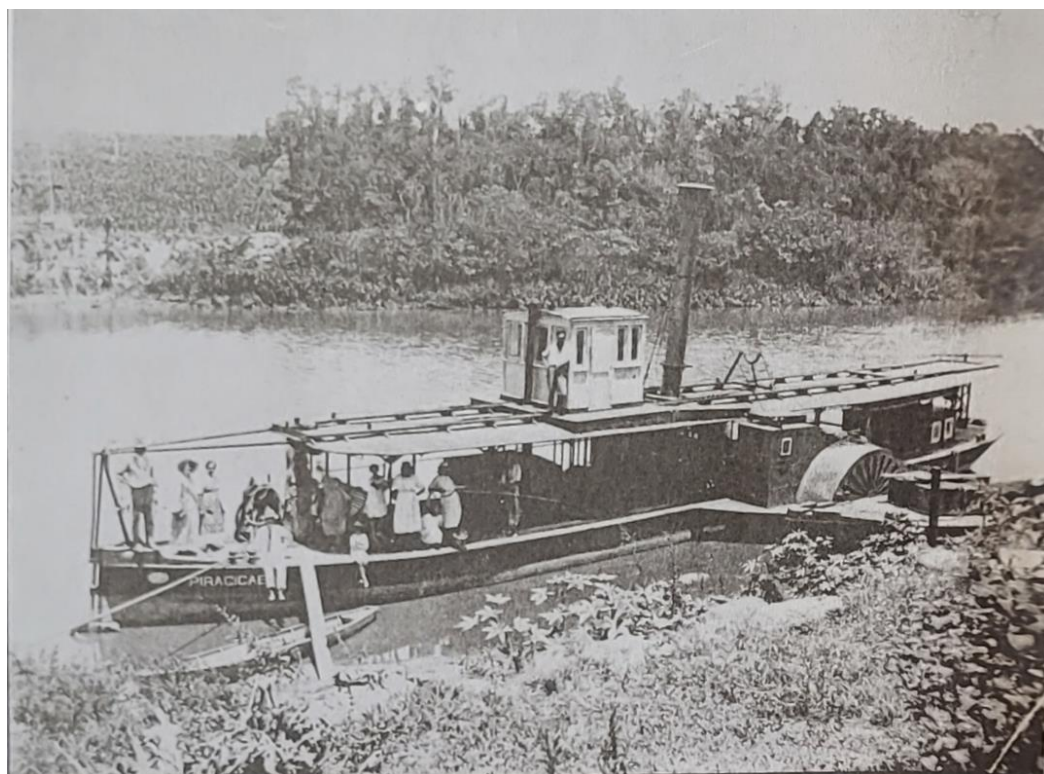
Fonte: Cachioni, 2001, p. 115

3.3.2. A Companhia de Navegação Fluvial Paulista

A navegação fluvial, que outrora era motivo de orgulho para a população, entrou em crise. A conexão entre os embarques nos vapores fluviais no porto João Alfredo (Ártemis) e as partidas dos trens da ferrovia Ituana não estava funcionando de forma adequada. Isso causou frustração entre as pessoas que se preparavam para viajar, seja a negócios ou a passeio, pois o transporte não estava operando de maneira eficiente. O descontentamento era evidente, e as reclamações começaram a se espalhar. Até mesmo o comércio de carnes foi afetado pela situação precária do transporte, uma vez que a falta de uma conexão adequada dificultava o abastecimento e a distribuição dos produtos (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

Essa crise na navegação fluvial não apenas prejudicou a mobilidade das pessoas, como também teve impacto negativo na economia local. A população clamava por soluções e melhorias nesse sistema de transporte crucial para a região, a fim de restaurar a eficiência e a confiabilidade das viagens e minimizar os impactos negativos nas atividades comerciais e no cotidiano das pessoas (Crocomo; Martignago; Soares, 2014) (Figura 6).

Figura 6. O vapor da Companhia de Navegação Fluvial no Porto João Alfredo (Ártemis).



Fonte: Monteiro, 1997 p.54.

3.3.3. Fábrica Santa Francisca “Fábrica de tecidos “Boyes”

A fábrica de tecidos Santa Francisca foi a segunda indústria do município de Piracicaba. Ela era movida a força hidráulica do rio Piracicaba. Para viabilizar a instalação da tecelagem foi necessário solicitar uma concessão para estabelecer uma usina de força hidráulica no rio Piracicaba. Devido à escassez de maquinário disponível, o empresário optou por importá-lo da Inglaterra. Além disso, para garantir o conhecimento técnico necessário foram contratados especialistas da Bélgica, já que não havia mão de obra especializada disponível no Brasil na época (Cachioni 2010).

A partir de 1877, a cidade de Piracicaba estabeleceu uma importante conexão com outras regiões com a chegada da ferrovia da Companhia Ituana de Piracicaba. Além da ferrovia, a navegação fluvial nos rios Piracicaba e Tietê desempenhava um papel crucial na conexão entre São Paulo e outras cidades. A combinação do transporte ferroviário e fluvial proporcionava uma rede de comunicação abrangente, conectando Piracicaba a diversas localidades e facilitando o fluxo de bens e pessoas, impulsionando o comércio e o desenvolvimento regional (Cachioni 2010).

Além da cultura do café, a predominância da atividade sucroalcooleira também foi temporariamente desafiada pelo cultivo de algodão e pelo crescimento da indústria têxtil entre 1860 e 1870. A Guerra de Secessão nos Estados Unidos causou uma escassez de matéria-prima nas indústrias têxteis europeias, o que incentivou o Brasil a aumentar a produção e exportação de algodão. Esse breve ciclo de algodão no estado de São Paulo levou ao surgimento de várias fábricas que aproveitaram a energia gerada pelas quedas d'água, como a instalação da fábrica de tecidos Santa Francisca, em 1876, à margem do Rio Piracicaba. Posteriormente conhecida como Companhia Agrícola e Industrial Boyce, a fábrica foi uma grande iniciativa para a época, contando, desde a inauguração, com 50 teares importados da Europa. Seus produtos eram vendidos nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná. Apesar da queda na produção de algodão na região e das dificuldades na obtenção de matéria-prima, a empresa conseguiu operar por mais de um século, até ser atingida pela crise do setor têxtil nos anos 1990. (Emerique 2014).

Segundo Emerique (2014), com o retorno da produção de algodão nos Estados Unidos após o fim da guerra, o mercado internacional foi abastecido novamente, o que causou uma drástica redução nas exportações do algodão brasileiro. Isso afetou negativamente as indústrias têxteis regionais, que enfrentaram sérias dificuldades devido à escassez de matéria-prima.

Figura 7. Imagem da Fábrica de Tecidos Santa Francisca, em 1927, a fábrica foi adquirida pela Cia Industria e Agrícola Boyes.



Fonte: Cachioni, 2001, p. 116

3.3.4. Engenho Central

A terceira indústria foi o Engenho Central, localizada em frente à fábrica de tecidos. A indústria açucareira, impulsionada pelo avanço tecnológico, oferecia a promessa de processar grandes quantidades de cana de açúcar de forma mais eficiente do que os engenhos artesanais. A introdução de usinas industriais permitia o uso da força hidráulica em substituição à força animal (mulas) para movimentar os equipamentos. Essa mudança tecnológica possibilitava o processamento mais rápido da cana de açúcar, aumentando a produtividade e a capacidade de produção das usinas. Ao utilizar a força da água, a indústria açucareira conseguia alcançar níveis de produção em maior escala, tornando-se mais competitiva no mercado (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

Essa transição para as usinas industriais representou um avanço significativo na produção de açúcar, permitindo um maior processamento da matéria-prima de forma mais eficiente e rápida, impulsionando o setor e contribuindo para o desenvolvimento econômico das regiões produtoras (Crocomo; Martignago; Soares, 2014).

Figura 8. Imagem aérea do Engenho Central de Piracicaba.



Fonte: Acervo digital IHGP

3.3.5. Refinadora de açúcar 'Pentagna, Nogueira & Cia. Ltda

Estabelecida por volta dos anos 1920, a refinadora de açúcar 'Pentagna, Nogueira & Cia. Ltda' tinha como principais sócios o médico Rudgero Pentagna e o industrial Terenzio Galesi. Galesi possuía amplo conhecimento em processos de refinação de açúcar, beneficiamento de arroz e torrefação de café, além de uma sólida experiência como comerciante e financista. Para iniciar suas operações, além de construir a chaminé, eles adquiriram as máquinas e equipamentos necessários para a produção em larga escala de açúcar refinado e filtrado. Os edifícios onde a refinadora estava situada, pertencentes à família Coury, já estavam conectados ao armazém da Estrada de Ferro Sorocabana, o que facilitava a distribuição do açúcar para empresas em diversas cidades paulistas através da ferrovia, tanto pela Sorocabana quanto pela Cia. Paulista (Cachioni 2013).

O armazém de cargas foi construído a uma distância considerável da estação, juntamente a outros edifícios que foram demolidos depois, para dar lugar à construção do TCI. A planta da fábrica foi aprovada pela Prefeitura Municipal em 30 de julho de 1925 (Cachioni 2013).

Figura 9. Complexo da Sorocabana com a Refinadora de açúcar 'Pentagna, Nogueira & Cia. Ltda ao fundo, 1970.



Fonte: Catálogo da Exposição Itinerante Desenhando o Patrimônio Cultural de Piracicaba, 2013.

O mapa esquemático a seguir revela uma representação esquemática da área central de Piracicaba, destacando elementos naturais, urbanos e históricos relevantes. O Rio Piracicaba, representado em azul, é o principal eixo geográfico, atravessando a região e conectando diferentes pontos de interesse. Ao longo de suas margens são indicadas áreas de vegetação, marcadas em verde (Figura 10).

A malha urbana é representada por quadras cinzas, indicando a estrutura do traçado urbano da cidade. Próximo ao rio, encontram-se diversos marcos importantes, como o Engenho Central, em roxo, que simboliza a relevância histórica e industrial da região. Outros elementos próximos ao rio incluem a Empresa Hidráulica, destacada em laranja, a Usina Elétrica, em vermelho, e a Fábrica de Tecidos Santa Francisca, em amarelo, que reforçam o caráter industrial e a utilização dos recursos hídricos próximos dessas indústrias.

Figura 10. Mapa esquemático das primeiras industriais localizadas a margem do rio Piracicaba.



Fonte: Cachioni, 2001, p. 118, adaptado pelo autor, 2024.

3.4. Primeira companhia férrea

Novos investimentos se abriam com a construção das estradas de ferro. Em 30 de abril de 1854 foi inaugurada a primeira estrada de ferro brasileira, ligando a Estação de Mauá até a Estação de Fragoso no Rio de Janeiro. Em seguida, inaugurava-se a Estrada de Ferro Pedro II, no vale do Paraíba. Em 1866, a linha Santos-Jundiaí chegava a São Paulo, e, no próximo ano chegava a Jundiaí (Mendes Torres, 2009).

Os grandes fazendeiros de café e senhores de engenho do chamado Oeste Paulista eram também capitalistas e empresários. Um exemplo disso é o Marquês de Monte Alegre, que era um fazendeiro capitalista e possuía grandes propriedades em Constituição. Outros fazendeiros das cidades de Campinas, Itu e Sorocaba também eram de agricultores e membros de importantes empresas de caráter capitalista. Esses empresários uniram-se com o objetivo de introduzir novos meios de transporte. É nesse contexto que nasce a Estrada de Ferro Ituana (Mendes Torres, 2009).

A Companhia Ituana foi inaugurada em Itu em 17 de março de 1873. A Companhia já possuía um terreno em Piracicaba. Em 18 de julho de 1863, uma lei municipal concedeu esta área de cinco mil metros quadrados, no Bairro Alto, para a construção de sua futura estação ferroviária. Os investimentos para trazer essa e outras companhias foram feitas por fazendeiros do interior de São Paulo, que ganharam com o escoamento do café (Mendes Torres, 2009).

As cidades localizadas nas regiões cafeeiras mais antigas foram as primeiras a desfrutar dos benefícios do transporte ferroviário. Primeiro foi o Vale do Paraíba, atendido pela ferrovia Pedro II, que mais tarde se tornou conhecida como Central do Brasil. Em seguida, veio a São Paulo Railway (SPR), também chamada de Inglesa ou Santos-Jundiaí. Posteriormente, surgiram a ferrovia Paulista, que conectava São Paulo a Campinas, a Ituana, que ligava São Paulo a Itu, e, mais tarde, a Sorocabana. Essas ferrovias impulsionaram o desenvolvimento econômico e facilitaram o transporte de produtos agrícolas, principalmente o café, nas regiões em que foram implantadas. Muitos fazendeiros de Piracicaba se tornaram acionistas, principalmente, da Companhia Ituana. A doação antecipada do terreno para a construção de uma estação ferroviária foi uma exigência da Diretoria da Estrada, imposta à Câmara Municipal, visando a possibilidade de estender um ramal ferroviário até Constituição (Piracicaba) no futuro (Mendes Torres, 2009).

Na mesma época, o presidente de São Paulo, Saldanha Marinho (1868), incentivava fazendeiros e capitalistas a se unirem para formar uma nova empresa ferroviária, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro com objetivo de ligar a capital a Campinas, que era o centro mais importante de produção cafeeira. A SPR não tinha planos de estender seus trilhos além de Jundiaí. Entre os acionistas da Companhia Paulista estavam diversos fazendeiros e proprietários de imóveis em Piracicaba. Muitos desses fazendeiros capitalistas também estavam envolvidos na direção de importantes indústrias pioneiras (Mendes Torres 2009).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi a primeira empresa a se estabelecer em São Paulo sem a influência de capital estrangeiro. No entanto, os trilhos da companhia só chegariam a Piracicaba muito tempo depois, em 1922, apesar do significativo envolvimento financeiro dos acionistas piracicabanos. Essa demora pode ser atribuída ao fato de que Piracicaba estava mais ligada à expansão cafeeira no Novo Oeste Paulista, enquanto a cidade tinha retornado às suas raízes açucareiras, tornando-se um dos principais produtores de açúcar em São Paulo (Mendes Torres, 2009).

Com a operação das três ferrovias - Paulista, S. Paulo Railway e Ituana - Jundiaí se tornou um importante centro de interconexão, enquanto Piracicaba, devido à sua localização geográfica, parecia ter sido deixada de lado, apesar de possuir excelentes condições para o desenvolvimento econômico. Era urgente a construção de um ramal ferroviário para Piracicaba. Embora a autorização para a construção das novas linhas já tivesse sido obtida em 1872, antes mesmo da abertura das linhas da Ituana para o tráfego, foi somente alguns anos depois que Constituição (Piracicaba) recebeu esse benefício (Mendes Torres, 2009).

No dia 10 de outubro de 1876, foi inaugurada a Estação da Ituana em Rio das Pedras, que ainda fazia parte do município de Piracicaba. Em seguida, no dia 20 de fevereiro de 1877, foi inaugurado o ramal ferroviário de Piracicaba. A Estrada de Ferro Ituana estendeu seus trilhos até Porto João Alfredo e monopolizou os serviços de navegação dos rios Piracicaba e Tiete (Mendes Torres, 2009).

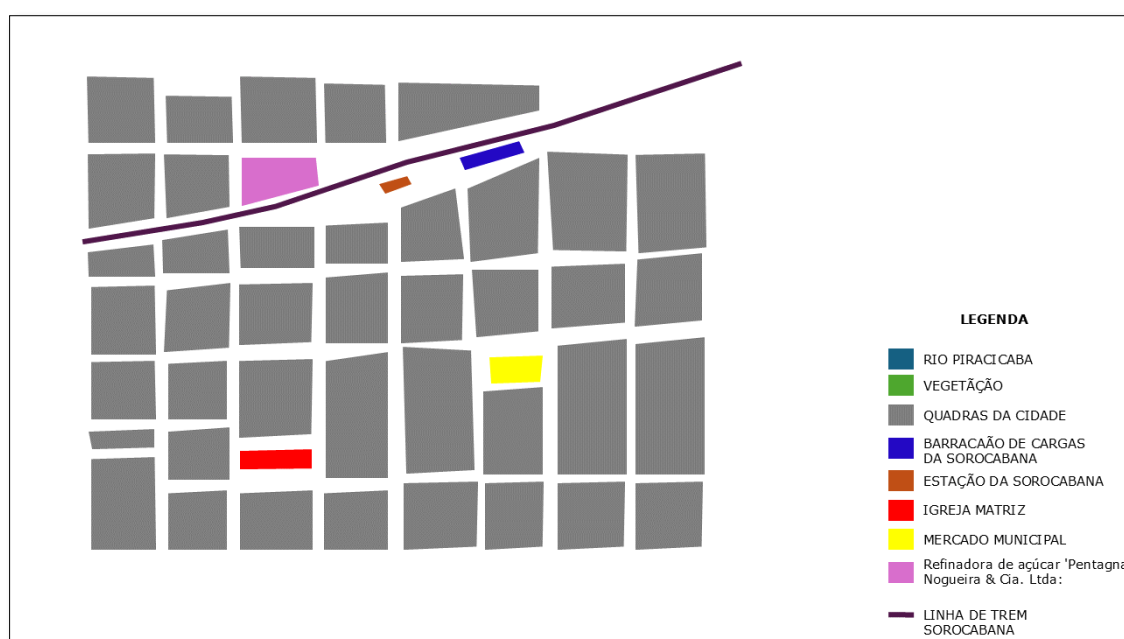
A estação, localizada entre as ruas Direita, dos Ovíres, da Quitanda e um largo, foi desativada e transferida para outro local durante a construção da linha férrea para São Pedro. Em 20 de março de 1884, um jornal noticiou que o Engenheiro Dr. José Pereira Rebouças faria um projeto para a nova Estação Ituana (Mendes Torres, 2009).

O mapa a seguir, destaca a relação entre o espaço urbano, a ferrovia e os elementos históricos e econômicos do centro de Piracicaba (Figura 11).

A malha urbana é representada por quadras regulares em cinza, refletindo a organização espacial da área central da cidade. Integrada a esse espaço, encontra-se a linha de trem Sorocabana, marcada em roxo, que atravessa o mapa, evidenciando sua importância histórica como eixo de transporte e desenvolvimento econômico. Próximo a ela estão localizados o Barracão de Cargas da Sorocabana, em azul, e a Estação da Sorocabana, em laranja, ambos destacados como elementos ferroviários estratégicos. Além disso, o mapa destaca a presença de pontos significativos como a Igreja Matriz, em vermelho, e o Mercado Municipal, em amarelo, representando um ponto de comércio tradicional. Também é indicado a Refinadora de Açúcar 'Pentagna Nogueira & Cia. Ltda.', em rosa, que reforça a importância econômica e histórica da produção de açúcar para a região.

Este conjunto de elementos evidencia a interação entre a infraestrutura ferroviária, os marcos históricos e religiosos e os componentes econômicos e ambientais que moldaram o desenvolvimento de Piracicaba, destacando a importância do rio Piracicaba e da ferrovia Sorocabana como estruturadores do espaço urbano e social da cidade.

Figura 11. Mapa esquemático situando os edifícios mais importantes no centro da cidade de Piracicaba.



A fim de proporcionar uma ampla praça para a nova Estação, a Câmara Municipal procedeu à desapropriação de diversos terrenos, alguns deles com casas e pequenas chácaras, para ampliar o espaço do futuro Largo da Sorocabana (Figura 12). Mendes Torres (2009) revela: “Na movimentação dos Cartórios, nos últimos anos do século XIX, nos negócios imobiliários, Itapeva e Estação da Estrada de Ferro Ituana - Sorocabana, eram os principais pontos de referência.”

Figura 12. Foto da Estação Sorocabana.



Fonte: Acervo digital IHGP.

Piracicaba era conhecida por alguns como “cidade fim de linha”, não pelo olhar econômico, pois sempre exerceu um papel importante de geradora de riqueza naturais e culturais, mas por ambas as linhas ferroviárias “terminarem” na cidade (Caldari, 1997).

A partir de 1877, a cidade de Piracicaba passou a se comunicar com outras localidades por meio dos trilhos da Companhia Ituana de Estradas de Ferro, estabelecendo conexões com Capivari, Indaiatuba, Jundiaí, São Paulo e Santos. Além disso, a navegação fluvial nos rios Piracicaba e Tietê permitia a ligação com cidades como São Pedro, Dois Córregos e Jaú na margem direita, e Botucatu e Lençóis na margem esquerda. Essas vias de transporte contribuíram para o desenvolvimento industrial e comercial da região (Cachioni, 2002).

Embora as linhas da Estrada de Ferro Ituana já estivessem em operação desde 1872 e a companhia tivesse autorização para a construção de novas linhas, Piracicaba só seria beneficiada com a chegada da ferrovia cinco anos mais tarde, em 1877. Esse evento representou um marco importante no desenvolvimento e na integração de Piracicaba com outras regiões do estado de São Paulo por meio do transporte ferroviário (Cachioni, 2002).

Durante o período em que as linhas ferroviárias da Companhia Ituana estavam em operação, a qualidade dos serviços prestados pela empresa não era consensual. As reclamações mais frequentes referiam-se às estações lotadas de passageiros à espera de transporte e a casos de extravio de cargas (Morais, 2022).

O edifício da estação passou por uma reforma completa em 1943, mantendo a estrutura original. Durante a reforma, um barraco de madeira serviu como estação temporária de embarque e desembarque. A inauguração do novo prédio ocorreu em 1944. Embora alguns registros mencionem a demolição do antigo prédio, o que ocorreu de fato foi uma extensa reforma, preservando a estrutura original (Morais, 2022).

O projeto proto-moderno é simétrico, com um bloco central e dois blocos laterais recuados. O bloco central, com dois pavimentos, destaca-se por um painel de elementos vazados, formado por uma malha que define a entrada principal. Já os blocos laterais possuem janelas triplas, com vergas retas no pavimento superior e óculos no térreo. Na platibanda, há a instalação de um relógio quadrado. (Cachioni 2011)

É importante ressaltar que a Companhia Ituana de Estrada de Ferro tinha como objetivo principal o transporte do açúcar produzido pelos engenhos locais até o porto de Santos. O segundo ramal, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi construído somente em 1922, cerca de 40 anos depois das cidades vizinhas a Piracicaba (Morais, 2022).

Portanto, a expansão ferroviária em Piracicaba e sua região marcou profundamente o desenvolvimento econômico e social da cidade. A chegada da Companhia Ituana de Estradas de Ferro em 1877 representou um momento crucial na integração da cidade com outras localidades do estado de São Paulo, favorecendo o escoamento de produtos agrícolas, especialmente o açúcar, e impulsionando o comércio local. Apesar das dificuldades iniciais, como a demora na construção do ramal e as reclamações quanto aos serviços, as ferrovias desempenharam um papel essencial na transformação de Piracicaba em um polo econômico regional.

A interação entre a malha ferroviária, o espaço urbano e os marcos históricos e econômicos evidenciam a importância estratégica da ferrovia para o crescimento e a organização da cidade. A infraestrutura proporcionada pelas linhas ferroviárias não apenas facilitou o transporte de mercadorias, mas também contribuiu para o

fortalecimento das conexões sociais e culturais, consolidando o papel de Piracicaba com o passado açucareiro.

3.5. A companhia Paulista de estradas de ferro

No início do século XX houve uma intensa movimentação na Câmara de Vereadores de Piracicaba em relação à construção de um ramal ferroviário pertencente à Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Um grupo de políticos lutava há anos para convencer o governo estadual de São Paulo a autorizar essa construção, que ligaria a Estação Recanto em Nova Odessa à Estação da Paulista (Morais, 2022).

Após negociações frutíferas entre o legislativo de Piracicaba e o governo, a assinatura da escritura pública ocorreu em 30 de abril de 1902. Esse evento foi de grande importância para os representantes do legislativo e um marco histórico para o desenvolvimento do município, que se beneficiaria posteriormente com as linhas das duas grandes empresas ferroviárias da época. Com a assinatura da escritura, a Câmara Municipal de Piracicaba comprometeu-se a pagar anualmente a quantia de 60:000\$000 contos de réis durante 12 anos e meio. Além disso, ficou responsável por arcar com as indenizações dos terrenos e as melhorias necessárias para a construção do leito da estrada, estações e outros auxílios, a fim de garantir o funcionamento do ramal (Morais, 2022).

No entanto, devido a atrasos na aprovação do contrato pelos acionistas da Companhia Paulista em abril de 1902, o governo estadual de São Paulo concedeu a licença para a construção e uso do ramal ferroviário somente em 22 de fevereiro de 1913, por meio do decreto nº 2.354. Dessa forma, o governo paulista aprovou a concessão solicitada para o ramal entre os municípios de Nova Odessa e Piracicaba, com extensão de aproximadamente 46 quilômetros.(Morais, 2022)

Em 1922, no ano da inauguração da Estação em Piracicaba, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro era responsável pela administração de 1.243 quilômetros de trilhos e pelo transporte anual de 3.079.859 passageiros. Além disso, como modal ferroviário, a empresa transportou 377.790 animais, 48.788 toneladas de bagagens e encomendas, 1.226.982 toneladas de mercadorias diversas e 590.358 telegramas. Esses números refletiam o sólido desenvolvimento financeiro das atividades da companhia. Apesar dos dados positivos em termos de fluxo financeiro, a empresa enfrentava uma queda na demanda pelo transporte de café, com pouco

mais de cinco milhões de sacas do produto transportadas naquele ano. Um fato curioso relatado nas prestações de contas da Companhia Paulista é o orgulho da empresa em oferecer transporte gratuito aos imigrantes e suas bagagens desde o ano de 1882, quando tinham como destino as regiões do interior do estado de São Paulo (Morais, 2022).

Segundo Moraes (2022), o Distrito de Tupi, em Piracicaba, é um exemplo de um povoado que surgiu devido à chegada das locomotivas, que impulsionaram a economia e o crescimento habitacional naquela época. O loteamento de Tupi foi realizado pela Câmara Municipal de Piracicaba em terras adquiridas de Manoel Gomes da Cruz, localizadas na região conhecida como Tijuco Preto. O novo núcleo habitacional foi aberto em 30 de novembro de 1921, em preparação para o início das atividades do ramal ferroviário.

A Estação Tupi e o Distrito foram oficialmente inaugurados em 29 de julho de 1922, por ocasião da abertura do ramal com destino à Estação da Paulista. No auge da movimentação ferroviária, aproximadamente seis trens passavam por Tupi todos os dias. Em 1º de janeiro de 1968, a Estação foi rebaixada para o status de parada e permaneceu assim até 1977, quando os trens de passageiros foram desativados. Em 1986, o local passou a ser utilizado como posto de correio e centro de saúde, mas foi abandonado anos depois. Em 14 de setembro de 1996, o prédio da Estação foi reformado pela prefeitura e tombado pelo Codepac (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural) de Piracicaba. Atualmente, o local funciona como centro comunitário e velório do distrito. (Morais, 2022).

A Estação da Paulista e o armazém foram construídos por empreitada pelo construtor Domingos Borelli. Além disso, o empreiteiro Felício Bertoldi ergueu vinte casas para abrigar os funcionários da ferrovia. No trecho entre Santa Bárbara e Piracicaba, foram estabelecidas três estações intermediárias: Caiubi, Tupi e Taquaral, todas elas com casas destinadas aos ferroviários. (Carradare, 1991p. 12).

No dia 29 de julho de 1922, às 13 horas, partiu da Estação da Luz, em São Paulo, o trem inaugural da linha. A composição era composta por uma locomotiva e sete carros de passageiros. Estavam presentes representantes do governo estadual, altos funcionários da Companhia Paulista, senadores, deputados estaduais, representantes da imprensa da capital e outros convidados. Às 15h30, outro trem partiu da estação, levando os vereadores e autoridades locais, que se dirigiram a Santa Bárbara, onde aguardaram a chegada do trem inaugural. Em seguida, juntaram-

se à comitiva que saiu de São Paulo com destino a Piracicaba, aonde chegaram por volta das 19 horas.(Carradare, 1991 p.12).

A Estação e o armazém, foram construídas sob regime de empreitada pelo engenheiro e construtor Domingos Borelli. O projeto é semelhante ao da estação da cidade de Jaú, desenvolvido pelo escritório do arquiteto Ramos de Azevedo. Além disso, vinte e duas casas destinadas aos funcionários foram construídas por Felício Bertoldi. O ramal ferroviário partia da Estação da Luz, em São Paulo, e passava por localidades como Jundiaí, Campinas, Nova Odessa, Recanto (Sumaré), Santa Bárbara, Caiubi, Tupi e Taquaral, até alcançar a Estação de Piracicaba. (Cachioni 2013).

Após a desativação dos trens de passageiros no ramal, em 1976, a estação permaneceu em funcionamento até por volta de 1990. No entanto, com a quase total extinção dos trens cargueiros na linha, acabou sendo fechada.

De acordo com Cachioni:

A Estação, de pequenas proporções, apresenta algumas características do Art-nouveau floreal, no barrado decorado da platibanda e principalmente nos detalhes confeccionados em ferro e cobertura originalmente envidraçada da entrada principal. No mais, apresenta características Ecléticas inclusive no frontão que possui um relógio e nas janelas do tipo paladiano. Um corpo central, formado por um hall e pelas antigas bilheterias se destaca das duas alas laterais, com salas de espera e de serviços, além dos sanitários. O conjunto também é composto por uma área envidraçada à direita (semelhante a uma estufa) e pela gare metálica. (Cachioni, 2013; p.43.)

Figura 13. Estação da Paulista, 1940.



Fonte: Blogspot.com. Disponível em: <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2015/07/o-interior-paulista-e-os-trens.html>; Acesso em: 19 dez. 2024.

Com a abertura do tráfego público, o ramal de Piracicaba passou a operar diariamente com trens que partiam às 6 horas da manhã. Durante o período da tarde, eram utilizados vagões distintos, preparados para acomodar passageiros da primeira e segunda classe. Em alguns quilômetros à frente, na Estação Recanto, em Nova Odessa, esses vagões eram acoplados a outros vagões. A partir do ramal de Piracicaba, os passageiros podiam viajar para diversos destinos. Alguns desses destinos incluíam Juquery, Taípas e a cidade de São Paulo, com conexão para o bairro do Brás. Também era possível chegar a São Bernardo do Campo e às estações do litoral paulista em Santos. Além disso, havia várias opções de baldeações e conexões com linhas de outros ramais (Moraes, 2022).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi fundada em 30 de janeiro de 1868 com o objetivo principal de transportar a crescente produção de café das fazendas do interior de São Paulo. A primeira linha ferroviária inaugurada pela empresa conectava os municípios de Jundiaí e Campinas. Ao longo dos anos, a Companhia Paulista expandiu suas linhas e inaugurou novos ramais, como em Porto Ferreira, ao norte, e em Rio Claro, a oeste do estado, trazendo modernidade e desenvolvimento para essas regiões. A empresa era admirada por sua administração eficiente e recebia elogios tanto dos produtores agrícolas quanto dos políticos da época. Investimentos contínuos foram feitos para manter e expandir a malha ferroviária, culminando no processo de eletrificação das linhas a partir de 1921. (Moraes, 2022).

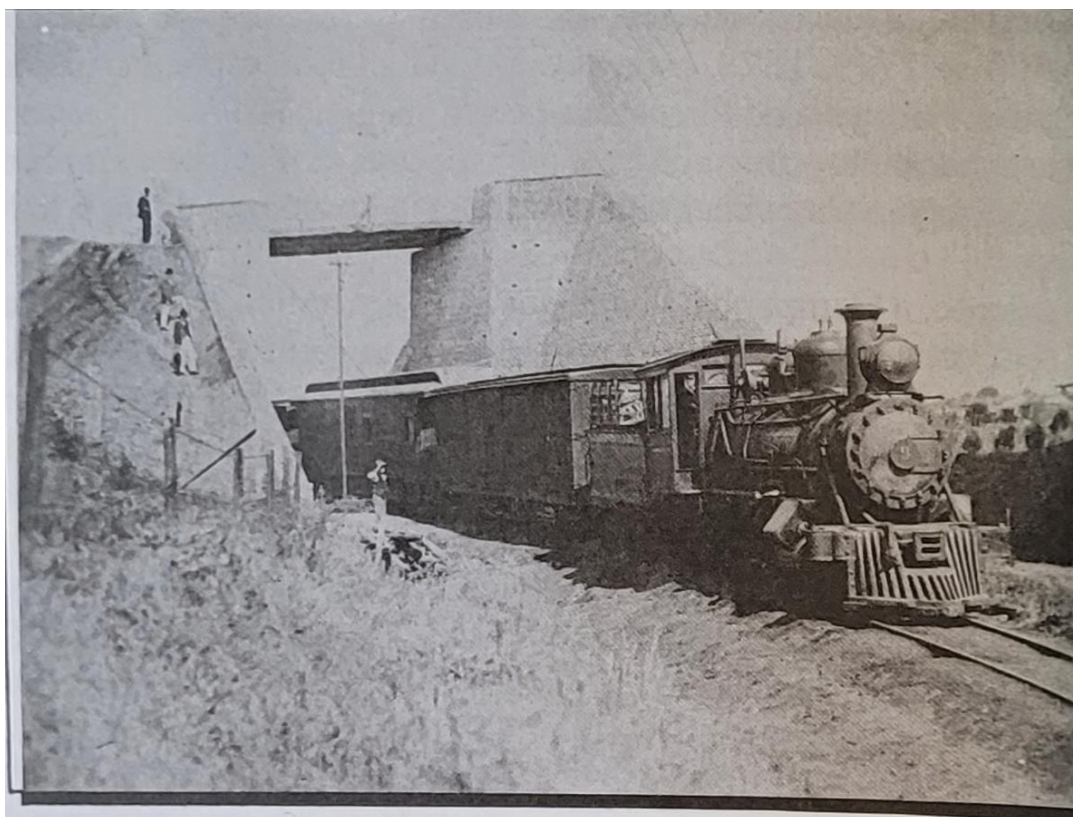
Embora os anos 1950 tenham sido de sucesso e prestígio para a Companhia Paulista, a década seguinte marcou sua decadência. A empresa enfrentou graves

problemas e várias greves dos trabalhadores. Em 1961, o governador de São Paulo, Carvalho Pinto, determinou a desapropriação das ações da empresa, selando seu destino. (Morais, 2022).

Com o declínio do transporte ferroviário e a expansão das estradas, o governo paulista uniu sete ferrovias à Companhia Paulista em novembro de 1971, que passou a se chamar Fepasa (Ferrovia Paulista Sociedade Anônima). No entanto, a empresa encerrou suas atividades em definitivo em 1998, quando suas ações foram transferidas para a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) (Morais, 2022).

As linhas da Paulista e da Sorocabana não se encontravam, apenas se cruzavam, com a linha da Companhia Paulista passando sobre uma ponte da linha da Estrada de Ferro Sorocabana, pouco antes de chegar à estação (Giesbrecht. 2024).

Figura 14. Estrada da Sorocabana com a construção do viaduto da Companhia Paulista para começar a operar na cidade, 1921.



Fonte: Monteiro, 1997 p.52.

Da mesma maneira que aconteceu com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, a construção do ramal ferroviário de Piracicaba pela Companhia Paulista

de Estradas de Ferro foi um marco no desenvolvimento da cidade, promovendo a integração econômica e social, especialmente durante o auge da produção cafeeira com outras regiões do estado de São Paulo que a Sorocabana não atingia. A Companhia Paulista, impulsionou a economia local e a criação de novos bairros, como o Distrito de Tupi. No entanto, com a ascensão do transporte rodoviário, o sistema ferroviário entrou em declínio, levando à desativação das estações até ser retomada com as requalificações futuras.

4. CAPÍTULO 03: NOVOS USOS DOS COMPLEXOS FERROVIÁRIOS NO CENTRO DA CIDADE DE PIRACICABA

O presente capítulo tem como objetivo analisar os projetos realizados pela prefeitura referente aos novos usos propostos para o patrimônio ferroviário de Piracicaba. A estação da Sorocabana passou por reforma nos anos 1990 e a estação da Paulista nos anos 2005. Ambas têm esses usos até os dias de hoje. Para este capítulo nos apoiaremos no livro “Morte e Das das Grandes Cidades” da jornalista Jane Jacobs. No livro ela discorre sobre a urbanização das cidades modernas passando para as cidades contemporâneas e a importância de ter prédios antigos na vida cotidiana dos bairros.

4.1. Requalificação urbana: uma reflexão necessária

Para Jacobs (2017), qualquer nova ideia, mesmo que algumas delas acabem sendo mais ou menos bem-sucedidas, não há espaço para evitar tentativas e erros na economia de altos custos fixos das construções novas. Às vezes, as ideias antigas podem se beneficiar do uso de prédios novos. No entanto, para a autora, as ideias inovadoras devem considerar o aproveitamento de prédios antigos. Os únicos problemas dos prédios antigos em um distrito ou rua são aqueles que naturalmente apresentam, devido à passagem do tempo, um desgaste que ocorre em tudo que é antigo e se deteriora.

Em várias cidades, alguns dos prédios antigos são substituídos por novas estruturas ou são reformados de maneira a equivaler a algo novo. Não foram diferentes no caso das estações ferroviárias no centro de Piracicaba, que são objeto de estudo dessa pesquisa. Porém, ocorre uma mistura constante de edifícios de diferentes idades e estilos, principalmente na região central da cidade, e esse é um processo dinâmico, onde o que um dia era novo eventualmente se torna antigo, fazendo parte da diversidade presente na área.

Secchi, no livro “Primeira Lição de Urbanismo”, resgata o termo “palimpsesto” (papiro ou pergaminho cujo texto primitivo foi raspado para dar lugar a outro), utilizado anteriormente por André Corboz, para descrever o território como um documento antigo que foi reescrito várias vezes ao longo do tempo. Além disso, trazendo a ideia da cidade contemporânea, o autor afirma que ela é inerentemente instável,

caracterizada por mudanças contínuas que resultam na transformação de sua paisagem urbana. Essas mudanças incluem a reutilização e reorganização de espaços, como casas que se tornam fábricas e fábricas que se transformam em parques, bem como a desativação de estruturas antigas. Para o autor, a obsolescência e desativação fazem parte da história da cidade, ocorrendo tanto como um processo contínuo de substituição quanto como abandono repentino que altera a geografia urbana. Além da redistribuição das atividades dentro do espaço urbano, a obsolescência e desativação muitas vezes implicam em mudanças nas escalas e nas relações espaciais. Sendo algo intrínseca às cidades contemporâneas, certas estruturas se tornam obsoletas para determinados empreendimentos e acabam sendo redirecionadas para outros usos como o caso de tantas estações ferroviárias brasileiras e todo o complexo que tinha em seu entorno. O espaço que um dia foi adequado transporte de pessoas e cargas para uma geração pode se tornar supérfluo para gerações seguintes. Essa evolução contínua do espaço e das necessidades das pessoas faz parte da dinâmica da vida urbana (Secchi, 2007).

A rápida urbanização e o crescimento populacional têm intensificado problemas urbanos, como a degradação de áreas centrais, desigualdades socioespaciais e questões relacionadas à segurança. Em resposta a esses desafios, gestores públicos, urbanistas e arquitetos têm adotado estratégias de requalificação com o objetivo de promover transformações sociais positivas. Na dissertação intitulada *Requalificação Urbana no Rio de Janeiro, RJ, Brasil: o projeto Porto Maravilha e suas Implicações* (2024), Felipe Eduardo Portela de Paulo aborda a requalificação urbana como um processo multifacetado, envolvendo intervenções físicas e socioeconômicas nos tecidos urbanos. Segundo o autor, tais intervenções visam melhorar a qualidade de vida dos moradores da região, transformando o espaço urbano em um ambiente mais funcional, esteticamente agradável, socialmente inclusivo e sustentável (Paulo 2024).

Paulo (2024) utiliza o conceito de Da Costa Moreira (2004), que enfatiza o papel crucial da requalificação urbana na transformação das cidades. Segundo a autora, ao melhorar a qualidade de vida, promover a inclusão social e ampliar o acesso a recursos e serviços, essas intervenções geram impactos significativos, contribuindo para a construção de cidades mais justas e sustentáveis.

Para Fabiani, Pandolfo e Kalil (2018), a requalificação urbana transforma e reutiliza a paisagem para atender às necessidades específicas de cada local,

conferindo à área uma nova funcionalidade. Esse processo gera oportunidades sociais, econômicas e ambientais, além de melhorar a imagem da cidade ou de partes dela. Esse conceito abrange aspectos econômicos, ambientais, físicos e sociais. O papel da requalificação é criar condições favoráveis para o desenvolvimento de atividades produtivas, promovendo a inclusão do cidadão em níveis produtivos e enfrentando o ciclo de pobreza presente em determinadas áreas. Além disso, busca-se alterar a percepção social dessas regiões, proporcionando melhor qualidade de vida e as condições físicas necessárias para esse objetivo (Fabiani, Pandolfo e Kalil 2018).

Para Maricato (2001), o principal desafio da requalificação urbana é priorizar a ampliação da oferta de novas moradias e a reforma das já existentes, de forma a atrair a classe média sem expulsar os moradores de cortiços que habitam essas áreas (Maricato, 2001).

Talarico (2017) diz que à medida que o mundo se torna predominantemente urbano, é fundamental entender os processos que acompanham essa dinâmica. As áreas urbanas são espaços dinâmicos que, por sua natureza, geram necessidades de expansão, contração ou reestruturação interna, em resposta às transformações econômicas e sociais dos seus habitantes. Essas mudanças econômicas e sociais afetam as demandas espaciais, podendo intensificar o uso de certas áreas em detrimento de outras. O tecido físico das cidades frequentemente sofre alterações devido a essas demandas, levando à demolição de edificações, recuperação de outras, mudanças nos usos, criação de novos empreendimentos ou, em alguns casos, ao abandono de áreas e construções. Além disso, essas transformações não impactam apenas a estrutura física das cidades, mas também geram a necessidade de reconfigurar os serviços públicos e a infraestrutura, tanto em termos de configuração física quanto na operação e gestão desses serviços (Talarico, 2017).

O incentivo a iniciativas de desenvolvimento urbano em locais considerados degradados parte da ideia de que a decadência, a disfunção e o descontrole devem ser eliminados do tecido urbano, promovendo, assim, sua renovação. O conceito de "renovação urbana" está intimamente ligado ao objetivo de "melhorar" o uso do solo em áreas centrais das cidades (Talarico, 2017).

A autora define a requalificação urbana como, principalmente, um instrumento voltado para a melhoria das condições de vida da população. Esse processo inclui a

construção e recuperação de equipamentos e infraestrutura, bem como a valorização dos espaços públicos, por meio de iniciativas que promovam dinamização econômica e social. A requalificação busca reintroduzir qualidade urbana em áreas específicas, desempenhando um papel mobilizador, acelerador e estratégico para implementar novos padrões de organização territorial e alcançar melhor desempenho econômico. (Talarico, 2017).

O conceito de requalificação urbana, para Lopes (2018), refere-se a uma ação de proteção de áreas urbanas que estão sujeitas à degradação ou que desviaram suas funções originais, como culturais, comerciais ou de lazer. Trata-se de uma intervenção voltada para o espaço público, com o intuito de promover novas atividades mais alinhadas com as necessidades e características contemporâneas. Dessa forma, a requalificação busca reintroduzir em uma região atributos urbanos como acessibilidade e centralidade, razão pela qual é também chamada de "política de centralidade urbana". O propósito dessas ações é impulsionar a economia urbana, atraindo investimentos, usuários e turistas, melhorando as condições de acessibilidade e habitabilidade, além de valorizar a imagem do grupo político responsável pela implementação da intervenção. (Lopes, 2018).

Nesse sentido a cidade de Piracicaba tem vários exemplos além das estações ferroviárias estudadas. O Engenho Central é um exemplo dessa ideia ainda mais conhecido da cidade e região. Fundado em 1881, foi um dos mais importantes produtores de açúcar e álcool até 1950, sendo desativado em 1974. Quando o engenho perdeu sua função na produção de açúcar, ele se transformou em um complexo cultural, abrigando eventos importantes para a cidade, como a "Paixão de Cristo", o Salão Internacional de Humor, a Festa das Nações, além do Teatro Municipal Erotides de Campos e outros shows e eventos.

Figura 15. Atual complexo do Engenho Central de Piracicaba



Fonte: Torres e Turismo. Disponível em: [http://www.torresturismo.com.br/veja-fotos-de-piracicaba-com-drone/#prettyPhoto\[gallery\]/5/](http://www.torresturismo.com.br/veja-fotos-de-piracicaba-com-drone/#prettyPhoto[gallery]/5/); Acesso em: 01 de out. 2024.

Conquanto, o foco dessa pesquisa está nas duas estações ferroviárias centrais de Piracicaba.

4.2. Transformações urbanas em Piracicaba

Piracicaba passou por uma reforma no setor de transporte público e mobilidade urbana com a criação e instalação do Terminal Central de Integração (TCI) nos anos 1990, desenvolvido a partir de um programa de governo que priorizava políticas públicas para o transporte coletivo (Almeida, 2021).

Estas políticas públicas visavam integrar toda Piracicaba, incluindo sua área urbana e a zona rural ao redor, por meio da criação de novas linhas de ônibus e permitindo que os usuários pagassem apenas uma tarifa para se deslocarem entre bairros e o centro. Esse sistema facilitou e reduziu os custos de transporte, possibilitando o deslocamento pelas diversas regiões da cidade. Bairros mais distante da área rural, que antes da criação do sistema de integração estavam praticamente isolados da cidade, passaram a ser atendidos por mais linhas de ônibus, permitindo que os moradores pagassem apenas uma tarifa para o transporte bairro-centro, o que lhes deu mais segurança, rapidez e facilidade para chegar ao centro da cidade (Almeida, 2021).

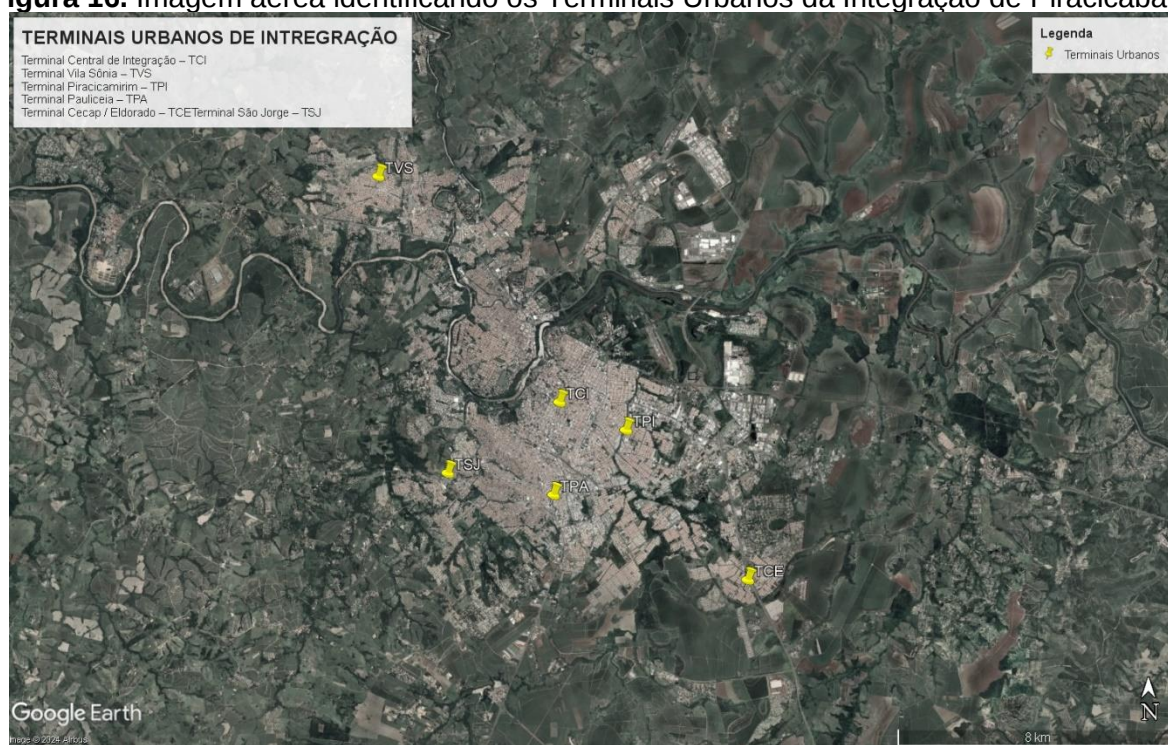
Segundo a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte de Piracicaba (2013), Departamento de Transporte Público, Piracicaba atualmente possui 6 terminais de integração que transportam em média 2.900.000 passageiros. Os terminais, com suas respectivas localizações e data de inaugurações são:

- TCI – Terminal Central de Integração: inaugurado em 31 de agosto de 1991, passam somente pelas catracas deste terminal uma média de 542.800 usuários/mês.
- TVS – Terminal de Integração da Vila Sônia: inaugurado em 01 de dezembro de 1993, passam somente pelas catracas deste terminal uma média de 89.000 usuários/mês.
- TPI – Terminal de Integração do Piracicamirim: inaugurado em 30 de outubro de 1995, passam somente pelas catracas deste terminal uma média de 83.000 usuários/mês.
- TPA – Terminal de Integração da Paulicéia: inaugurado em 27 de outubro de 1996, passam somente pelas catracas deste terminal uma média de 43.300 usuários/mês.
- TCE – Terminal de Integração do Cecap/Eldorado: inaugurado em 27 de outubro de 2000, passam somente pelas catracas deste terminal uma média de 39.000 usuários/mês.
- TSJ – Terminal de Integração do São Jorge: inaugurado em 29 de maio de 2008, passam somente pelas catracas deste terminal uma média de 29.300 usuários/mês. (SEMUTTRAN, 2013)

O mapa abaixo evidencia a integração desses terminais com a malha urbana, mostrando sua distribuição estratégica para cobrir diferentes regiões da cidade (Figura 16).

A visualização reforça a lógica de organização do transporte público em Piracicaba, centralizada no TCI e com terminais periféricos conectando diferentes regiões, promovendo acessibilidade e mobilidade urbana.

Figura 16. Imagem aérea identificando os Terminais Urbanos da Integração de Piracicaba.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo Autor, 2024.

O antigo prédio da estação da Sorocabana foi adaptado com novas instalações, que até hoje servem à população piracicabana com a mesma estrutura construída na época das ferrovias (Figuras 17 e 18).

Figura 17. Foto da maquete do projeto da Prefeitura para a obra do Terminal Central de Integração.



Fonte: Departamento de Patrimônio Histórico, 1992.

Figura 18. Obra do Terminal Central de Integração.



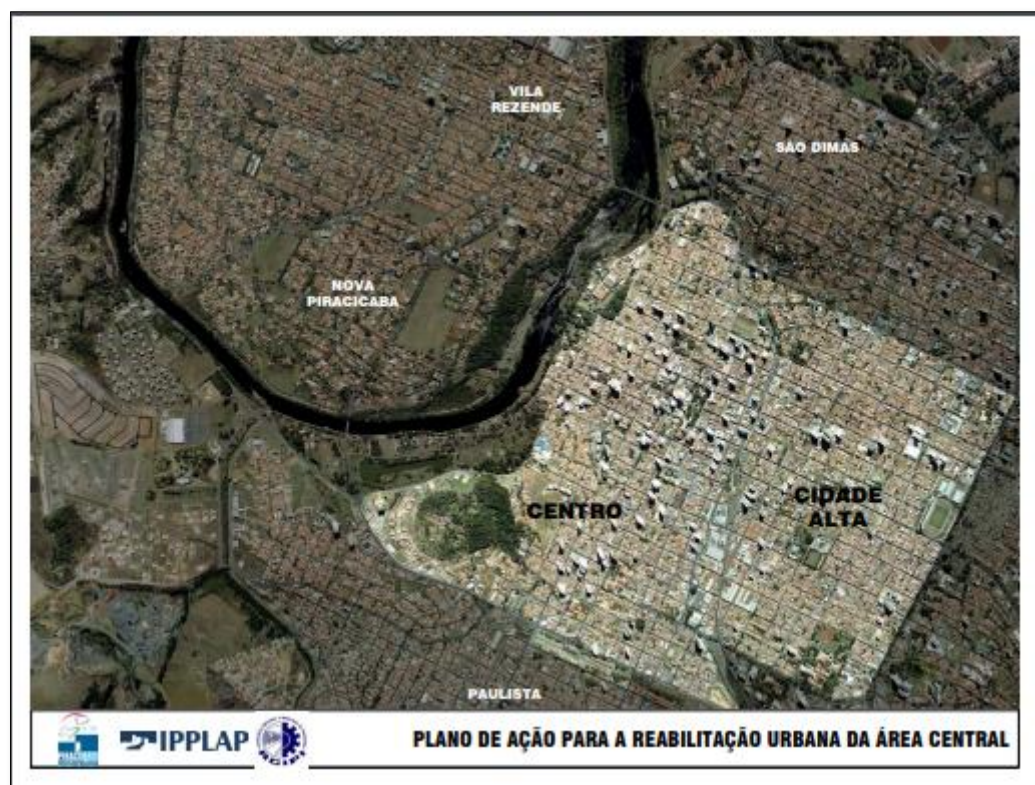
Fonte: Monteiro, 1997 p.58.

A segunda estação a ter seu uso alterado foi a Estação da Paulista. Esta fez parte de um plano que a prefeitura desenvolver para reabilitar a área central da cidade.

O “Plano de ação para a Reabilitação urbana da área central” (Figura 18) foi um plano desenvolvido em parceria com a Prefeitura Municipal de Piracicaba (PMP), o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Piracicaba (IPPLAP) e a Associação comercial e Industrial de Piracicaba (ACIPI), e tinha por objetivo: criar oportunidades para novos negócios na área central e promover mais atividades econômicas na escala regional:

Criar oportunidades para novos negócios na Área Central e promover a atividade econômica em escala regional; reverter o processo de despovoamento da Área Central; qualificar o ambiente urbano; preservar o patrimônio cultural; melhorar a acessibilidade e a mobilidade de veículos e pedestres (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002)

Figura 19. Imagem aérea da reabilitação urbana da área central, 2002.



Fonte: (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002)

O plano dividia-se em duas etapas. Na primeira foi feito uma leitura e uma interpretação da “Situação Urbana” da região e na segunda foi feito um plano de ação e intervenção (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002).

Na primeira etapa foi formulado um quadro dos conflitos e potencialidades da área Central e definidas diretrizes que foram detalhadas na etapa seguinte. Foi previsto um crescimento populacional de Piracicaba entre os anos 1991-2000 de 18,09%, porém, no Bairro Centro a população decresceu 10,07% e no Bairro Cidade Alta a população cresceu 6,8%.

Segundo o Plano de Ação para a Reabilitação Urbana da Área Central (PARUAC), a área central constava no Plano Diretor como a área com a melhor condição de infraestrutura e sem fragilidade ambiental. No Plano ela foi designada como “Área de Intervenção Prioritária”. O plano também viu uma concentração de moradores da terceira idade, moradores com renda superior a 10 salários-mínimos e moradores com mais de nove anos de estudo. Isso mostrou uma tendência ao despovoamento de área Central (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002).

Em relação ao uso do solo nessas áreas, 70% dos estabelecimentos comerciais estavam na área Central e somavam 13 mil empregos formais. Conjuntamente a esses estabelecimentos, identificou-se que 60% dos estabelecimentos de serviços também estavam na área Central e somavam 17 mil empregos formais. Estes dois setores eram responsáveis por 66% dos empregos formais na cidade. Era na Área central que se concentravam os equipamentos públicos e privados de educação e saúde, o que indicava um fluxo intenso de moradores de outras regiões da cidade.

As áreas de expansão previstas pelo plano estão delineadas por contornos vermelhos e estão localizadas próximas ao núcleo central. Essas áreas indicam zonas com potencial para desenvolvimento e revitalização, que podem contribuir para a requalificação urbana de Piracicaba. A área de expansão situada ao sul do mapa conecta duas antigas estações de trem analisadas nesta dissertação: a Estação da Sorocabana, localizada no centro da cidade e atualmente funcionando como terminal central, e a Estação da Paulista, que foi transformada em parque.

O plano levantou algumas leis municipais e estaduais visando a reabilitação do centro como:

Municipal: Lei nº 5.194 de 25 de setembro de 2002 – Estabelece nível único de tombamento (integral) e raio de entorno de 50m (fixo). Dispõe sobre a criação do CODEPAC - Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural, o qual tem caráter consultivo. Garante a integridade física do bem tombado e em processo de tombamento, determinando penalidades para infratores.

Estadual: Lei nº 10.247 de 22 de outubro de 1968. Estabelece níveis diferenciados de tombamento e raio de entorno de 300m (variável de acordo com o entorno imediato). Cria o CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico). Garante a integridade física do bem tombado e em processo de tombamento. Determina penalidades para infratores.

Nos anos 1980 houve um acordo entre CODEPAC e Secretaria de Obras – SEMOB: todos os pedidos de reforma, restauro, demolição, mudanças de uso e pequenos reparos para todos os imóveis com mais de 40 anos de construção, passam por análise e deliberação do conselho (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p.29).

O plano constatou que nos anos 1980 e 1990 houve uma grande explanação de prédios de apartamentos na área central da cidade. A pesquisa revelou um índice baixo de apartamentos vagos, cerca de 5%. Para a segunda etapa do plano foram estabelecidas diretrizes para a área central e para o núcleo comercial. As diretrizes para área central foram de reforçar e ampliar a atividade econômica da Área Central na escala regional, reverter o processo de despovoamento e preservar o patrimônio cultural. Já as diretrizes para o núcleo comercial foram de qualificação do ambiente urbano, preservação do patrimônio cultural, melhoria da acessibilidade e a mobilidade de veículos e pedestres (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002) (Figura 21).

As áreas de projetos foram:

Praça José Bonifácio, tendo como diretrizes de projeto: Estudo do sistema de circulação de veículos e pedestres na praça; Estudo de viabilidade de estacionamento subterrâneo sob a praça, aproveitando-se o antigo estacionamento do Edifício COMURBA; Atendimento aos usos consolidados existentes no local, como cinema ao ar livre, shows de música e feiras de artesanato, localização de ambulantes licenciados, mobiliários, bancos, iluminação e bebedouro, assim como novos usos possíveis; Definição de ocupação do entorno, considerando imóveis tombados, relações volumétricas entre os novos edifícios propostos e instrumentos de incentivo; Definição de implantação de empreendimento multifuncional piloto (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p.48) (Figura 21).

Figura 21. Plano de ação para a reabilitação urbana da área central, Mercado Municipal Praça José Bonifácio.



Fonte: (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p.47).

Mercado Municipal, com as diretrizes: Revisão do sistema de carga e descarga do Mercado; Requalificação do Largo do Mercado, considerando o estacionamento de veículos e os espaços públicos para atividades do mercado; Incorporação de novas atividades, sobretudo gastronômicas, além de ampliar os horários de funcionamento; Proposição de reestruturação arquitetônica do edifício, enfatizando a relação com o espaço da Praça Alfredo Cardoso, respeitando as características deste enquanto bem tombado; Estudo das condições estruturais e infraestruturais da edificação, elaborando propostas preliminares de recuperação e implantação; Novo modelo de gestão do Mercado (PMC; IPPLAP; ACIPI, 2002; p. 50) Figura 22).

Figura 22. Plano de ação para a reabilitação urbana da área central, Mercado Municipal



Fonte: (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p.49).

Estação da Paulista, com as diretrizes de: Caracterização da área como de “uso urbano cotidiano”, articulando comércio, lazer, esporte e serviços (públicos e privados); Respeito às características do conjunto enquanto bem tombado; Manutenção da característica de espaço de acesso público; Integração urbanística do complexo aos bairros do entorno, promovendo a ligação viária entre as regiões Sul e Centro da cidade; Sustentabilidade econômica através de concessões e parcerias que garantam recursos para sua manutenção e para a viabilização de programas de atendimento à população moradora da região (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p.52) (Figura 23).

Figura 23. Plano de ação para a reabilitação urbana da área centra, Estação da Paulista.



Fonte: (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p.51).

Terminal e Mause³ com a diretriz de: Definição de uma 'Operação Urbana' para reestruturação do uso e ocupação da área, através de mecanismos legislativos e da articulação entre os setores público e privado (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p.54) (Figura 24).

Figura 24. Plano de ação para a reabilitação urbana da área central, Terminais e Mause



Fonte: (PMP; IPPLAP; ACIPI, 2002; p53).

Antes da reforma, a área da antiga Estação da Paulista era utilizada para várias atividades, como parques de diversão (Figura 25), circo, varejão, reuniões do Grupo da Terceira Idade (Figura 26) e outras atividades promovidas pelas secretarias municipais envolvidas.

Alguns desses usos não foram bem recebidos pelos moradores da região. A reportagem do jornal A Tribuna (Figura 25), por exemplo, aborda as reclamações dos moradores locais. Segundo a Associação dos Moradores da Paulista, o principal problema é o barulho constante e a insegurança, principalmente à noite. A Prefeitura,

³ MAUSA é uma empresa Metalúrgica de Acessórios para Usinas que tinha sua sede no centro de Piracicaba, próximo à estação da sorocabana. Atualmente é conhecida como **Mause SA Equipamentos Industriais**, e possui fábrica no distrito Distrito Industrial Unileste em Piracicaba.

por meio da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Atividades Motoras (Selam), defendia o uso da estação para esses eventos, alegando que a locação arrecadava recursos importantes para a manutenção da própria Estação. Os moradores, na reportagem, pedem mais controle sobre os eventos realizados e argumentam que o lazer não pode prejudicar a qualidade de vida da população (Figura 25).

Já na reportagem do Jornal de Piracicaba (Figura 26), publicada em 06/09/1998, aborda a popularidade dos bailes da terceira idade na cidade. Esses eventos são frequentados para pessoas com mais de 60 anos, que aproveitam os encontros para fazer amigos e se divertir. Os bailes são realizados regularmente em lugares na Estação da Paulista e em outro clube da cidade. Segundo a reportagem, os participantes gostam dos diferentes ritmos de música, que vão desde o forró até o bolero, ajudando-os a manter a saúde física e mental. Os bailes são descritos como um importante momento de socialização e lazer para os idosos de Piracicaba, proporcionando alegria e bem-estar (Figura 26).

A área livre do complexo da estação da Paulista, também era utilizada como passagem de pedestres entre o bairro da Paulista e o centro da cidade. No entanto, segundo o Memorial de Restauro Estação da Paulista (2005), muitas pessoas evitavam passar pelo interior da área da estação devido ao seu abandono, o que cria uma barreira entre os dois bairros (Figura 27).

O pontilhão da Rua Benjamim Constant, que constituía a primeira travessia viária do trem ao sair da área da estação foi demolido em 2003 após apresentar problemas estruturais causados por um acidente com um caminhão. O Codepac solicitou a relocação do pontilhão, mas essa solicitação não foi atendida (IPPLAP, 2005).

De acordo com a reportagem do Jornal da Grande Região, a remoção do pontilhão da Estação da Paulista, em Piracicaba, realizada pela Secretaria Municipal de Obras, foi feita sem a autorização prévia do Condephaat. O pontilhão, que foi instalado na década de 1920, fazia parte do complexo ferroviário da cidade. O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) e o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba (Codepac) argumentaram que a remoção da estrutura foi feita de maneira irregular e que qualquer intervenção em bens históricos requer autorização

prévia. A prefeitura alegou que a remoção foi necessária por motivos de segurança (Figura 28).

Figura 25. Reportagem do Jornal A Tribuna de 19 de setembro de 2002.



Fonte: CONDEPAC.

Figura 26. Reportagem do Jornal de Piracicaba de 06 de setembro de 1998.



Fonte: CONDEPAC.

Figura 27. Reportagem do Jornal Da Grande Região de 06 de junho de 2003.



Fonte: CONDEPAC.

Figura 28. Reportagem do Jornal de Piracicaba de 07 de março de 2003.



Fonte: CONDEPAC.

Essa habilidade de reutilizar edifícios antigos e adaptá-los para atender às necessidades e demandas contemporâneas é uma maneira de preservar a identidade e história da cidade, ao mesmo tempo em que promove uma atmosfera diversificada. A presença de prédios antigos, juntamente com suas novas utilizações, contribui para a riqueza da vida urbana. Sob essa conjuntura, Jacobs (2017, p. 215) revela que:

A sala de estar do casarão que se transforma em sala de exposições do artesanato, o estábulo que se transforma em casa, o porão que se transforma em associação de imigrantes, a garagem ou a cervejaria que se transformam em teatro, o salão de beleza que se transforma em primeiro andar de um duplex, o armazém que se transforma em fábrica de comida chinesa, a escola de dança que se transforma em gráfica, a sapataria que se transforma em igreja com vidraças pintadas com esmero (os vitrais dos pobres), o açougue que se transforma em restaurante – são desse tipo as pequenas transformações que estão sempre ocorrendo nos distritos em que há vitalidade e que atendem às necessidades humanas.

Jacobs (2017, p. 216) ainda afirma que “as cidades precisam de mesclas de prédios antigos para cultivar as misturas de diversidade principal, assim como aquelas de diversidade derivada. Elas precisam especificamente dos prédios antigos para incubar uma nova diversidade principal”.

Em áreas que buscam promover combinações mais complexas de diversidade, é fundamental depender dos prédios antigos, especialmente no início de esforços deliberados para incentivar essa diversidade. Esses prédios são essenciais para impulsionar e catalisar a criação de um ambiente diversificado e vibrante (Jacobs, 2017).

Segundo Küll (2021), o restauro de edifícios deve ser entendido como parte integrante da vida socioeconômica, cultural e política de uma comunidade ou sociedade. Nesse sentido, é essencial que o processo de restauro seja orientado para atender às demandas contemporâneas, sempre mantendo como premissa fundamental o respeito pela obra em questão. Além disso, existe uma perda significativa de diversidade arquitetônica e social quando vilas residenciais, pequenos comércios, armazéns e indústrias (de diferentes tamanhos), construídos gradualmente, são demolidos rapidamente e substituídos por um único tipo de

ocupação. Esse processo resulta em uma alteração abrupta de ambientes com grande valor cultural, que foram estratificados ao longo de um longo período.

As reportagens abaixo ilustram algumas das atividades realizadas nas duas antigas estações. No caso da Estação da Paulista, os eventos que acontecem nela são mais voltados para cultura e serviços à população. Lá são oferecidas aulas de xadrez (Figura 29), música e dança. Também ocorrem apresentações de teatro, shows musicais (Figura 32) e danças (Figura 31). Já na antiga Estação Sorocabana, por estar em uma localização central com grande fluxo diário, as atividades se concentram na praça central em frente ao Terminal Central de Integração, sendo palco de protestos (Figura 34) e até de celebrações, como a parada LGBTQIA+ (Figura 35). Todas essas atividades são gratuitas e ocorrem dentro desses espaços públicos, abrangendo diferentes partes da população da cidade e até da região.

Figura 29. Reportagem do Jornal de Piracicaba Online de 30 de julho de 2021.

Aulas de xadrez são oferecidas na Estação da Paulista

Por Edilson Moraes |

30.07.2021 16h31 | Tempo de leitura: 1 min



Fonte: Jornal de Piracicaba Online

<https://sampi.net.br/piracicaba/noticias/1765230/esportes/2021/07/aulas-de-xadrez-sao-oferecidas-na-estacao-da-paulista>; Acesso em: 04 de dez. 2023

Figura 30. Reportagem do Jornal de Piracicaba Online de 05 de outubro de 2023.

EM PIRACICABA

Carreta de Mamografia atende até este sábado (7) na Estação da Paulista

Por Da Redação |

05.10.2023 22h35 | Tempo de leitura: 3 min



Fonte: Jornal de Piracicaba Online

[https://sampi.net.br/piracicaba/noticias/2791936/cidade/2023/10/carreta-de-](https://sampi.net.br/piracicaba/noticias/2791936/cidade/2023/10/carreta-de-mamografia-atende-ate-este-sabado-7-na-estacao-da-paulista)

[mamografia-atende-ate-este-sabado-7-na-estacao-da-paulista](https://sampi.net.br/piracicaba/noticias/2791936/cidade/2023/10/carreta-de-mamografia-atende-ate-este-sabado-7-na-estacao-da-paulista) ; Acesso em: 04 de dez. 2023

Figura 31. Reportagem do Jornal de Piracicaba Online de 02 de dezembro de 2023.

PIRA IN DANCE

Estação da Paulista recebe evento de dança de salão no domingo

Por Fernanda Rizzi |

02.12.2023 14h29 | Tempo de leitura: 1 min



Fonte: Jornal de Piracicaba Online

<https://sampi.net.br/piracicaba/noticias/2802926/cultura/2023/12/estacao-da-paulista-recebe-evento-de-danca-de-salao-no-domingo> ; Acesso em: 04 de dez. 2023

Figura 32. Reportagem do Portal G1 Piracicaba e Região Online de 16 de junho de 2022.

Banda Sinfônica de Piracicaba realiza apresentação gratuita na Estação da Paulista

Concerto faz parte da programação que comemora o centenário da estação.

Por g1 Piracicaba e Região

16/07/2022 14h43 · Atualizado há um ano



Banda Sinfônica de Piracicaba regida pelo maestro Wellington Camargo — Foto: Divulgação/Prefeitura

Fonte: Portal G1 Piracicaba e Região <https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2022/07/16/banda-sinfonica-de-piracicaba-realiza-apresentacao-gratuita-na-estacao-da-paulista%E2%80%A6> ; Acesso em: 04 de dez. 2023

Figura 33. Reportagem do Portal G1 Piracicaba e Região Online de 08 de novembro de 2020.

Teatro: Estação da Paulista recebe espetáculo infantil gratuito 'Peter Pan', em Piracicaba

Apresentação acontece a partir das 16h no Armazém da Cultura Maria Dirce Almeida de Camargo.

Por G1 Piracicaba e Região

08/11/2020 08h36 · Atualizado há 3 anos

Fonte: Portal G1 Piracicaba e Região <https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2020/11/08/teatro-estacao-da-paulista-recebe-espetaculo-infantil-gratuito-peter-pan-em-piracica%E2%80%A6> ; Acesso em: 04 de dez. 2023

Figura 34. Reportagem do Portal G1 Piracicaba e Região Online de 13 agosto de 2019.

Grupos protestam em Piracicaba e Limeira contra cortes na educação e reforma da Previdência

Em Piracicaba, ato ocorreu na praça do Terminal Central Integração (TCI) e estudantes da Esalq fizeram passeata. Manifestação em Limeira contou com diversas categorias.

Por G1 Piracicaba e Região

13/08/2019 09h52 · Atualizado há 4 anos



PIRACICABA, 10h05: Manifestantes se reúnem na praça do Terminal Central Integração para protestar contra o corte de verbas na educação — Foto: João Alvarenga/EPTV

Fonte: Portal G1 Piracicaba e Região; <https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2019/08/13/grupo-protesta-em-piracicaba-contra-cortes-na-educacao.ghtml> ; Acesso em: 04 de dez. 2023

Figura 35. Reportagem do Portal da Prefeitura de Piracicaba Online de 07 de julho de 2020.

15ª Parada LGBTQIA+ de Piracicaba acontece no domingo, 09/07

Por **Comunicação Social** / Publicado em **07/07/2023**



Registro da edição 2022 da Parada LGBT em Piracicaba | Foto: Prensa Comunicação

Fonte: Portal da Prefeitura de Piracicaba ; <https://piracicaba.sp.gov.br/noticias/15a-parada-lgbtqia-de-piracicaba-acontece-no-domingo-09-07/> ; Acesso em: 04 de dez. 2023

A cidade de Piracicaba passou por transformações significativas em sua mobilidade urbana e estrutura urbana ao longo das últimas décadas. Além das mudanças na mobilidade, a cidade investiu na reabilitação de áreas centrais e no reaproveitamento de edificações históricas. Esses edifícios, que desempenharam funções relacionadas ao transporte ferroviário, foram adaptados para atender a novas demandas contemporâneas.

Os conceitos apresentados por autores como Jacobs (2017) e Küll (2021) reforçam a importância da preservação de edificações antigas para o desenvolvimento urbano. A presença de prédios antigos e suas novas funções permitem que as cidades mantenham uma atmosfera vibrante e diversificada.

Nesse contexto, o processo de restauro e reutilização de edificações em Piracicaba deve ser compreendido como parte de um esforço mais amplo de preservação da memória e da identidade urbana. A manutenção desses espaços não apenas contribui para o fortalecimento da identidade local, mas também impulsiona

novas atividades econômicas e sociais. É fundamental que as intervenções urbanas futuras continuem a respeitar o patrimônio histórico, evitando a perda abrupta de diversidade arquitetônica e social.

5. CAPÍTULO 04: AS VANTAGENS DO REUSO EM EDIFÍCIOS DE VALOR HISTÓRICO

Este quarto capítulo buscará examinar a ideia de reutilização de um edifício antigo para fins diferentes do projetado. Primeiramente será contextualizado um levantamento bibliográfico segundo autores que estudaram o tema da sustentabilidade na construção civil. As vantagens do reaproveitamento de algo antigo para finalidade recente é uma reflexão necessária. Os textos utilizados como base dessa parte é a dissertação intitulada “Patrimônio sustentável: reflexões sobre as melhores práticas anglo-saxônicas aplicadas a edificações culturais” de Anna Sophia Barbosa (2013) e do artigo “Reuso adaptativo de patrimônios históricos: uma abordagem sustentável para as cidades” de Victoria Ordonez (2022).

5.2. O reuso como prática de preservação

Ordonez (2022), diz que os prédios antigos contam a história e o crescimento das cidades, e é fundamental preservá-los para proteger a memória e o legado que representam para as gerações futuras. Em vez de serem demolidos, esses edifícios devem ser protegidos, pois eles são testemunhos de uma cultura das pessoas que o usaram anteriormente. A preservação do patrimônio histórico desempenha um papel fundamental na construção da identidade de uma sociedade. Portanto, quando esses edifícios não exercem mais a função original, é preciso que novas propostas e funções sejam apresentadas (Ordonez, 2022).

Com o avanço da modernidade, muitos edifícios acabam se destacando negativamente em relação ao contexto do seu entorno. Eles são frequentemente esquecidos e destruídos para dar lugar a novas construções em busca de um suposto progresso. Outros edifícios são simplesmente abandonados, ficando deslocados no tempo. No entanto, devido ao seu valor como patrimônio cultural construído, é essencial conservá-los e mantê-los, preservando integralmente todos os elementos que os compõem como um produto único das características específicas da época em que foram construídos. Além disso, essa preservação visa também a transferência desse conhecimento às futuras gerações, reconhecendo a importância histórica e cultural dessas estruturas. A autora aborda a definição de restauração de Cesare Brandi “(...) como qualquer intervenção que busca recuperar a eficiência de um

produto da atividade humana; em outras palavras, significa que um projeto de restauração/adequação está, de fato, auxiliando na manutenção da memória da identidade da sociedade (...) “ (Ordenez, 2022)

A autora também cita Maísa Veloso (2007) para falar da reutilização de edifícios históricos que está se tornando cada vez mais comum no Brasil e no mundo, especialmente nas grandes cidades, onde as áreas disponíveis para novas intervenções são escassas. Nesses casos, a opção muitas vezes é demolir o patrimônio edificado existente ou reciclá-lo, requalificá-lo, convertê-lo ou desenvolver um *retrofit*. Essas práticas visam dar uma nova vida aos edifícios antigos, adaptando-os às necessidades contemporâneas. Ao reutilizar essas estruturas históricas, é possível preservar seu valor arquitetônico e cultural, ao mesmo tempo em que se evita o desperdício de recursos e se reduz o impacto ambiental associado à construção de novos edifícios. Além disso, a reutilização de edifícios históricos contribui para a revitalização de áreas urbanas, promovendo a preservação da identidade e da memória das comunidades. Portanto, o reaproveitamento dos edifícios subutilizados pode ajudar tanto para a sustentabilidade como o desenvolvimento social e econômico do entorno (Ordenez, 2022).

Para afirmar essa ideia, Ordenez, (2022) cita Choay que diz que a reintegração de edifícios subutilizados para novos usos, como museus, pode ser uma valorização do patrimônio. É necessária uma pedagogia especial para educar sobre a importância do patrimônio e promover práticas adequadas de reutilização, levando em conta as características arquitetônicas e as necessidades da comunidade (Ordenez, 2022).

Ao criar uma proposta para modificar um local, edifício ou contexto urbano existente, é importante considerar as preocupações sociais, culturais, históricas e arquitetônicas envolvidas. Isso ocorre porque é necessário compreender o sentido social e histórico do objeto de intervenção, que pode variar dependendo do local ao qual pertence, como mencionado anteriormente por Choay. Essas intervenções não se limitam a uma simples mudança em um cenário antigo, mas buscam criar uma identidade que expressa significados contemporâneos. Portanto, é fundamental levar em conta o contexto social e cultural, assim como o valor histórico e arquitetônico, ao propor transformações em espaços existentes. (Ordenez, 2022)

Ordenez (2022) afirma que a readequação de edifícios existentes para fins sustentáveis prolonga sua vida útil, evita desperdício de recursos e traz benefícios sociais e econômicos significativos. Isso está alinhado com o conceito de

desenvolvimento sustentável, que envolve a proteção ambiental, uso responsável de recursos, diversidade econômica e bem-estar humano. Ao reutilizar edifícios históricos, aproveitamos a energia incorporada neles, preservamos o patrimônio cultural e arquitetônico, promovemos a revitalização urbana e criamos empregos locais. Essa abordagem contribui para comunidades resilientes e equilibra o desenvolvimento econômico com a responsabilidade ambiental e a qualidade de vida.

Para a autora:

A prática de reuso adaptativo pode ser definida como qualquer intervenção que busque proporcionar novos usos, adaptações, reaproveitamentos e melhorias em uma edificação, permitindo sua adequação às novas exigências e diferentes condições. Ao readaptar um edifício existente estamos contribuindo não somente para a preservação do patrimônio edificado, mas também para a redução de emissão de carbono e do consumo de energia (Ordóñez, 2022; p.05).

Para o autor Rother Junior (2016), que cita a autora Beatriz M. Kühl para falar da importância da preservação e reabilitação da arquitetura industrial, enfatiza a necessidade de adaptar essas estruturas às novas necessidades de uso, sem negligenciar sua função original na produção e seu papel na sociedade. Isso destaca a importância da iconografia nos espaços a serem preservados, permitindo uma compreensão mais profunda da história e dos protagonistas envolvidos. Além disso, os lugares de memória podem oferecer espaços para descanso, apreciação estética e estímulo ao interesse pela história cultural, promovendo a reflexão histórica. (Rother Junior 2016)

Para o autor Larive López (2020), o desenvolvimento urbano sustentável implica em trabalhar com os elementos já presentes no ambiente urbano, incluindo edifícios, infraestruturas, recursos, pessoas e outros agentes envolvidos. Não há alternativa mais adequada para aproveitar os recursos do que integrar áreas industriais abandonadas ou sistemas ferroviários históricos em declínio. As arquiteturas e infraestruturas existentes devem ser consideradas não apenas como recursos materiais e econômicos para a cidade, mas também como elementos fundamentais para a resiliência urbana. Além disso, a memória histórica, a participação ativa da comunidade e as reivindicações na sociedade urbana agregam valor social às novas intervenções nos sistemas pós-industriais e contribuem para o desenvolvimento urbano sustentável.

5.2. Desenvolvimento urbano sustentável e o patrimônio

Na dissertação Patrimônio Sustentável: Reflexões sobre as melhores práticas anglo-saxônicas aplicadas a Edificações Culturais, Anna Sophia Baracho (2013) enfatiza que uma das áreas mais recentes e significativas da pesquisa científica é a interligação entre preservação do patrimônio e meio ambiente, especialmente o papel fundamental que a preservação histórica desempenha no desenvolvimento sustentável. Integrar essas duas vertentes é de extrema importância para garantir que as ações de conservação estejam alinhadas com os princípios da sustentabilidade ambiental e social (Baracho, 2013).

Para Mülfarth (2002) uma edificação não pode mais ser considerada como uma entidade isolada, mas sim como um organismo que gera impactos ao longo de todo o seu ciclo de vida: desde o projeto, construção, utilização, demolição, reutilização e/ou reciclagem.

Essa nova perspectiva enfatiza a importância de preservar o patrimônio de maneira responsável, considerando não apenas sua dimensão cultural, mas também o aspecto social, econômico e ambiental. Isso implica em cuidar do meio ambiente, respeitando os valores dos bens culturais e assegurando que eles sejam apreciados de forma coletiva, contribuindo assim para o desenvolvimento sustentável. Baracho, (2013) dá exemplo da dinâmica arquitetônica de Belo Horizonte, a capital de Minas Gerais, que segue uma tendência observada em várias outras localidades que buscam preservar seus bens históricos tombados. Essa preservação frequentemente envolve a adaptação desses edifícios para novos usos, o que tem sido considerado uma opção viável e atraente por diversas partes interessadas. Além de conservar e modernizar o antigo, é essencial trabalhar de forma mais eficiente e eficaz com a riqueza patrimonial, bem como promover a sustentabilidade desses espaços. (Baracho, 2013).

Para Baracho (2013), tornar prioritário o uso contínuo de edifícios existentes, independentemente de sua classificação arquitetônica e/ou histórica, associado a medidas que visem mitigar seu impacto ambiental, é essencial para promover a sustentabilidade na construção civil. A conservação e restauração de edifícios históricos devem ser consideradas no contexto ambiental, identificando seus pontos vulneráveis e contribuindo para a indústria da construção sustentável. Além disso, a manutenção e conservação de edifícios históricos resultam na redução de resíduos

gerados por demolições e novas construções. Esses edifícios possuem uma "energia incorporada" a eles. (Baracho, 2013).

Essas constatações ressaltam a importância de repensar o modelo de desenvolvimento e adotar abordagens mais sustentáveis na construção e na urbanização, visando mitigar os impactos negativos sobre o meio ambiente e buscar soluções mais eficientes e conscientes em termos de recursos naturais e energia. É amplamente reconhecido que o setor da construção civil desempenha um papel fundamental na busca pela sustentabilidade. Estima-se que mais de 50% dos resíduos sólidos produzidos pelas atividades humanas se originam da construção. As atividades envolvidas no processo de construção, uso, reparo, manutenção e demolição consomem recursos e geram resíduos em proporções que superam a maioria das outras atividades econômicas. Além dos impactos relacionados ao consumo de matérias-primas e energia, também surgem problemas associados à geração de resíduos sólidos, líquidos e gasosos. Como resposta a esses desafios ambientais, surge o conceito de construção sustentável, que requer o estabelecimento de procedimentos para o setor. Mesmo assim, a indústria da construção civil exerce um impacto significativo na economia de um país, e pequenas mudanças nas várias fases do processo construtivo podem promover melhorias na eficiência ambiental e redução dos custos operacionais de uma obra, além de estimular investimentos no setor. (Baracho, 2013).

Já no contexto do planejamento urbano, há uma preocupação cada vez maior em incorporar a redução de emissões de carbono no desenvolvimento das cidades. Isso significa considerar medidas e políticas que promovam a eficiência energética, a utilização de fontes renováveis de energia, o transporte sustentável e a adoção de práticas construtivas e de projeto urbano que minimizem a pegada de carbono. Ao priorizar a redução das emissões de carbono, as cidades buscam construir um futuro mais sustentável e resiliente, enfrentando os desafios climáticos e melhorando a qualidade de vida de seus habitantes. Em vez de demolir e reconstruir, a reutilização permite que essas estruturas antigas atendam às necessidades das gerações presentes e futuras. Isso evita o desperdício de recursos naturais e energéticos associados à construção de novos edifícios. Além disso, a reutilização preserva o valor histórico e cultural dessas construções, contribuindo para a identidade e o caráter de uma cidade. Ao adotar a reutilização, as comunidades podem revitalizar áreas

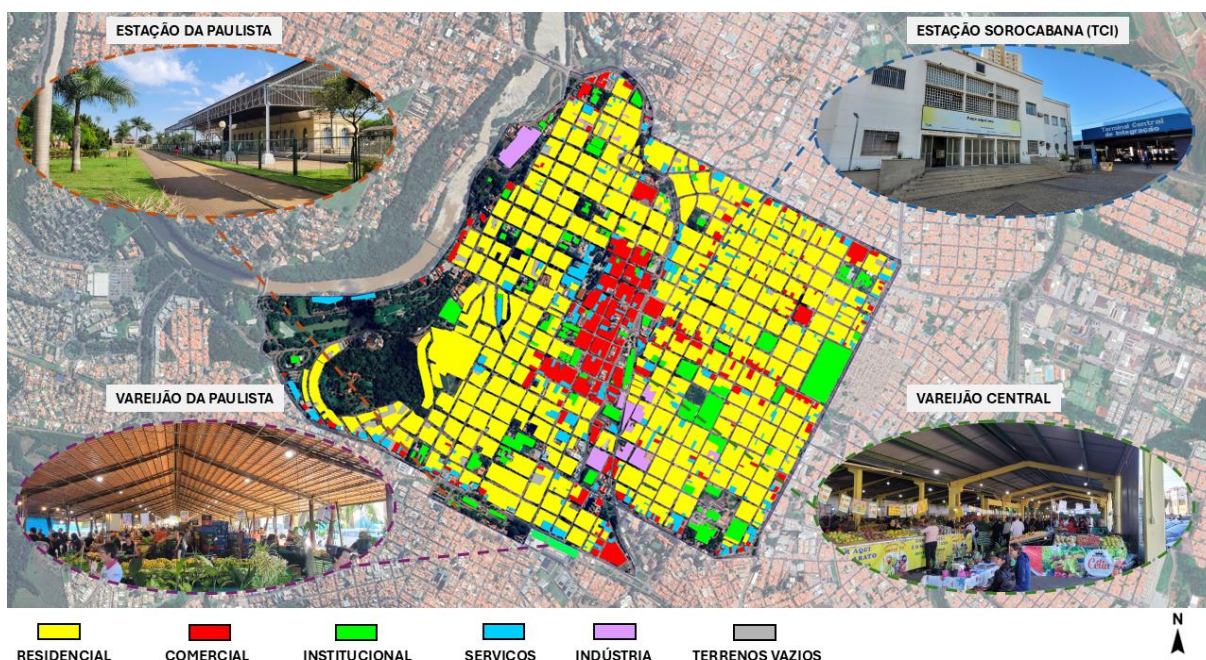
urbanas, preservar o patrimônio arquitetônico e reduzir a pegada de carbono associada à construção. (Ordonez, 2022)

Mülfarth (2002) cita um estudo da Instituto Rocky Mountain (RMI, 1998), em que os principais elementos do "desenvolvimento verde" incluem responsabilidade ambiental, eficiência na utilização dos recursos disponíveis, sensibilidade cultural e comunitária, e integração da ecologia nos empreendimentos imobiliários. Os benefícios resultantes da adoção dessas práticas incluem a redução dos custos de investimento e operação, melhoria da imagem e diferenciação do produto, redução dos riscos, aumento da produtividade e saúde, identificação de novas oportunidades de negócios e a satisfação de estar realizando a ação correta.

5.3. O reuso em Piracicaba

O mapa abaixo (figura 36) apresenta o uso do solo atual da área central de Piracicaba, destacando a distribuição de usos residenciais, comerciais, institucionais, industriais e vazios, além da localização dos dois patrimônios estudados nessa pesquisa, a Estação da Paulista e a Estação Sorocabana (TCI). Além do Rio Piracicaba, as ferrovias desempenharam um papel fundamental na industrialização e no escoamento de produtos agrícolas e industriais de Piracicaba.

Figura 36. Ilustração do atual uso do Solo da região central de Piracicaba locando os objetos da pesquisa.



Fonte: Google Earth, fotos de autoria própria, adaptado pelo autor, 2025.

A Estação Sorocabana, atualmente transformada no Terminal Central de Integração (TCI), continua exercendo um papel importante na mobilidade urbana da cidade, embora agora focada no transporte coletivo. Isso reforça a continuidade histórica do local como um ponto de conexão. É possível ver no mapa que seu entorno é predominantemente de comércio e serviços, possuindo grande fluxo nos horários comerciais. As áreas industriais estão concentradas próximas à antiga linha ferroviária da Sorocabana e ao Rio Piracicaba, o que reforça a influência histórica das ferrovias na localização das indústrias. Essa proximidade facilitava o transporte de matérias-

primas e produtos acabados. A presença dos varejões da Paulista e Central próximos às antigas estações reforça essa vocação comercial. A transformação das antigas estações em novos usos (como o terminal de ônibus) reflete um processo de adaptação do patrimônio ferroviário às necessidades contemporâneas da cidade.

O mapa abaixo (Figura 37) apresentado destaca a distribuição dos principais parques públicos e espaços livres privados no centro de Piracicaba, evidenciando um eixo verde formado por equipamentos urbanos ao longo do rio Piracicaba, como o Parque Rua do Porto, o Engenho Central, a Rua do Porto e o Parque do Mirante. Esse conjunto de espaços está localizado predominantemente em áreas próximas às margens do rio, configurando um eixo contínuo que reforça o uso recreativo e cultural vinculado à paisagem fluvial, que é uma das principais identidades da cidade.

Figura 37. Ilustração do atual dos Parques Públicos e de Espaços livres privados da região central de Piracicaba.



Fonte: Google Earth, fotos de autoria própria, adaptado pelo autor, 2025.

Entretanto, é importante ressaltar a relevância do Parque da Estação da Paulista, que se encontra fora desse eixo do Rio Piracicaba. Sua localização, distante do rio e inserida em uma área mais densa e urbana da cidade, oferece um contraponto

importante à concentração de espaços públicos apenas em regiões próximas ao rio. Esse parque amplia o acesso a áreas verdes para moradores de outros bairros, promovendo uma distribuição mais equitativa de espaços livres pela cidade. A presença deste parque em uma área central é fundamental para equilibrar a oferta de espaços públicos e evitar a concentração de atividades recreativas em uma única região.

As estações da região central de Piracicaba são exemplos desses reusos que examinamos acima, uma vez que é possível identificar diversos usos contemporâneos para a população sem que houvesse a necessidades de grandes obras ou demolições. No mapa abaixo apresentamos alguns dos usos que o complexo ferroviário possui atualmente (Figuras 38).

Nesta mesma figura observamos uma vista da área urbana em torno da antiga Estação Sorocabana, destacando a setorização e os usos atuais desse espaço central na cidade de Piracicaba. A antiga Refinaria de Açúcar Pentagna, Nogueira e Cia. aparece como um elemento histórico significativo, representando a importância econômica e patrimonial do local no passado. Próximo a ela, encontra-se o camelódromo, um espaço voltado ao comércio informal que desempenha um papel dinâmico na economia local (Figura 38).

Espaços públicos também podem ser observados, como a Praça 1 e a Praça 2, ambas indicadas em verde, funcionando como áreas de convivência e lazer para a população. Outro ponto relevante é a Rodoviária de Piracicaba, marcada em amarelo, que exerce um papel estratégico no transporte intermunicipal e regional, conectada ao Terminal Central de Integração (TCI) (Figura 38).

Por fim, identificamos o Varejão Central, indicado em laranja, representa um espaço comercial relevante, voltado ao abastecimento e à economia cotidiana da cidade. Este conjunto de elementos evidencia a diversidade de funções coexistentes na área, combinando aspectos históricos, comerciais, de transporte e lazer, que reforçam sua importância como um eixo vital da dinâmica urbana de Piracicaba (Figura 38).

Figura 38. Imagem aérea do Terminal Central de Integração em Piracicaba.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor, 2023.

Figura 39. Fotografia do Terminal Central de Integração em Piracicaba.



Fonte: Autoria própria, 2023.

A figura a seguir ilustra a setorização atual da área em torno da antiga Estação da Paulista, localizada em uma área central urbana. A legenda identifica diferentes elementos que compõem a dinâmica funcional do espaço. A antiga área de embarque, representada em vermelho, indica o local histórico relacionado ao transporte ferroviário, possivelmente ainda marcante na paisagem urbana. Próximo a ela está o Centro Cultural e de Lazer Cia Paulista, marcado em verde, que parece requalificar a área para atividades culturais e recreativas, valorizando seu uso contemporâneo (Figura 40).

O galpão, em azul, provavelmente é uma estrutura remanescente das atividades ferroviárias ou industriais, podendo ser destinado a novos usos, como

eventos, palestras e shows. A linha da Cia Paulista, representada em roxo, atravessa longitudinalmente o mapa, reforçando o eixo ferroviário que estruturou a ocupação e o desenvolvimento dessa região antigamente (Figura 40).

Outros espaços de destaque incluem o Varejão da Paulista, identificado em laranja, que contribui como um ponto comercial significativo na área, do mesmo jeito que o varejão central é para o espaço da Estação Sorocabana. A Vila de Casas Cia Paulista, indicada em amarelo, é um conjunto habitacional ligado ao passado ferroviário, que abriga alguns familiares de ex funcionários da companhia, mantendo o vínculo histórico do local.

A figura busca evidenciar uma relação entre elementos históricos e seus usos modernos, mostrando como áreas ferroviárias podem ser integradas e requalificadas para atender às necessidades culturais, comerciais e residenciais da cidade contemporânea. Esta integração reforça a importância desse espaço como um ponto estratégico na dinâmica urbana. (Figura 40).

Figura 40. Imagem aérea do Parque da Paulista em Piracicaba.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor, 2023.

Figura 41. Fotografia do Parque da Paulista



Fonte: Autoria própria, 2023

O Varejão Municipal do Centro, por exemplo, foi o primeiro a ser inaugurado, começou no antigo pátio da Estação Sorocabana. Com o passar dos anos, a Prefeitura percebeu a necessidade de melhorar a infraestrutura desses espaços para atender melhor os permissionários e o público (Seguin, 2022) (Figura 42).

Assim, em agosto de 1990, o Varejão Municipal do Centro começou a funcionar em espaço próprio, onde está até hoje. Além dele e do Varejão da Paulista, que são objetos de estudo da pesquisa, a cidade possui mais vinte e três varejões distribuídos pela cidade (Figura 43).

Figura 42. Fotografia do interior do Varejão Central em Piracicaba.



Fonte: Autoria própria, 2023

Figura 43. Fotografia do interior do Varejão da Paulista em Piracicaba.



Fonte: Autoria própria, 2023

Além do mais, no contexto do planejamento urbano, há uma preocupação cada vez maior em incorporar a redução de emissões de carbono no desenvolvimento das cidades. Isso significa considerar medidas e políticas que promovam a eficiência energética e a adoção de práticas construtivas e de projeto urbano que minimizem a pegada de carbono. No caso dos dois projetos desenvolvidos pela Prefeitura de Piracicaba, em diferentes épocas, que são estudadas nesta dissertação, adotaram essas práticas ao reutilizar uma estrutura construída existente para práticas do dia-dia de uma cidade. Ao priorizar a redução das emissões de carbono, a cidade buscou uma prática mais sustentável. Em vez de demolir e reconstruir, a reutilização permitiu que essas estruturas antigas atendessem às necessidades das gerações que nunca

viram as linhas férreas funcionarem na cidade. Isso evitou o desperdício de recursos naturais e energéticos associados à construção de novos edifícios. Ao adotar a reutilização, a cidade pode revitalizar uma área urbana fundamental de toda a cidade e preservar o patrimônio arquitetônico ferroviário, além de reduzir a pegada de carbono associada à construção.

O ex-prefeito de Piracicaba, que estava no mandato nos anos da obra de restauro feita na Estação da Paulista (2004-2012), disse que por conta do valor dos investimentos, várias secretarias fizeram parte do projeto. Sendo elas a Secretarias de Obras, Finanças, Cultura, Esportes, Procuradoria-geral, Meio Ambiente, Desenvolvimento Social, Governo, Ipplap e Emdhap (Negri, 2022).

Küll (2021) discorre que o hábito da construção é algo que, há muito tempo, tem sido objeto de discussão no que diz respeito à sustentabilidade, associada a um tópico que vem ganhando enorme relevância no mundo da construção civil. No entanto, quando se trata do patrimônio histórico, a sustentabilidade e os critérios parecem ser completamente ignorados nas discussões. A atenção é voltada apenas para os supostos altos custos envolvidos na restauração e manutenção desses edifícios. Porém, para a pesquisadora, o que falta nessas colocações são estudos econômicos abrangentes que explorem as diversas questões envolvidas, por meio de um diálogo colaborativo entre diferentes áreas de conhecimento.

Kull (2021) complementa a reflexão ressaltando que na realidade os cálculos complexos para avaliar os custos de demolição dessas grandes estruturas vão muito além das despesas diretas da própria demolição e do transporte dos escombros. Também devem incluir as consequências da poluição ambiental e sonora na saúde das pessoas das áreas próximas, o aumento do tráfego de caminhões, os impactos ambientais dos detritos da demolição, os gastos de energia necessários para a fabricação dos novos materiais a serem utilizados e o transporte desses materiais, entre outros fatores. Portanto, a autora defende o quanto é fundamental que se promovam estudos aprofundados, envolvendo múltiplas áreas de conhecimento, para analisar de forma abrangente e objetiva as implicações econômicas, ambientais e sociais tanto da demolição quanto da preservação do patrimônio histórico. Dessa forma, poderemos tomar decisões mais conscientes e sustentáveis, valorizando adequadamente nosso legado cultural e minimizando os impactos negativos em nosso ambiente e na qualidade de vida das pessoas envolvidas.

Assim, é crucial não confundir viabilidade com o objetivo de lucro máximo, tampouco confundir a necessidade legítima de rentabilidade com uma ganância desenfreada. Declarar a preservação como inviável encobre um problema subjacente. A autora cita os dados do relatório da *Transparency International* (2008), uma organização não governamental que aborda questões de corrupção, revelam que o setor de obras públicas e construção civil é o mais corrupto do mundo, perdendo-se de 10 a 30% do montante movimentado nessa área devido à corrupção (Küll, 2021). Segundo Rykwert (apud La Cecla, 2008, p. 25), com base nesse relatório, 78% do dinheiro envolvido em corrupção global está vinculado à construção civil.

As áreas centrais de Piracicaba evidenciam a importância do reuso adaptativo de edifícios históricos como estratégia sustentável para as cidades. Ao reutilizar estruturas preexistentes, como as antigas estações ferroviárias e seus complexos adjacentes, a cidade não apenas preserva seu patrimônio arquitetônico e cultural, mas também promove uma gestão mais eficiente de recursos naturais. Esses usos adaptados vão além da preservação do passado, proporcionando benefícios concretos para a população, como a criação de áreas de convivência, comércio e lazer, ao mesmo tempo em que contribuem para a redução das emissões de carbono por meio do aproveitamento de infraestruturas existentes.

Assim, o estudo das estações de Piracicaba exemplifica como a valorização do patrimônio histórico pode ser aliada à sustentabilidade e ao desenvolvimento urbano. A requalificação dessas áreas, fortalece o vínculo com o passado, ao mesmo tempo em que projeta um futuro mais sustentável. É preciso, portanto, que políticas públicas e projetos urbanos priorizem o reuso adaptativo como ferramenta para enfrentar os desafios urbanos contemporâneos.

6. CAPÍTULO 05: CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando as reflexões presentes nesta pesquisa, buscamos compreender a relação entre os novos usos dos patrimônios ferroviários de Piracicaba e de suas origens, destacando como essas mudanças podem contribuir para a requalificação urbana. Enfatizamos a necessidade de evitar a demolição de edifícios devido à poluição que esses resíduos causam para o meio ambiente. Este estudo pretendeu ressaltar a importância da preservação do patrimônio ferroviário e como revitalizar e adaptar esses espaços para atender às demandas contemporâneas da cidade. Espera-se que as conclusões deste projeto inspirem novas ações para preservar o patrimônio e promover o desenvolvimento sustentável de cidades médias.

O objetivo geral da pesquisa era analisar o patrimônio ferroviário da cidade de Piracicaba a partir da reutilização de edificações, com foco na requalificação urbana e no melhor aproveitamento desses espaços pelo cotidiano da população. Para alcançar esse objetivo, a pesquisa refletiu sobre os impactos da reutilização de dois patrimônios e como essas transformações contribuíram para a qualidade urbana e ambiental do centro da cidade. Partindo de conceitos fundamentais de requalificação urbana e reuso adaptativo de edificações, o estudo investigou a trajetória histórica da implementação da malha ferroviária em Piracicaba, e dos atuais usos e no entorno das estações, além de examinar reportagens locais que documentaram as mudanças nos usos originais dessas edificações.

A necessidade da manutenção de prédios antigos para a vitalidade das cidades contemporâneas. Neste trabalho, analisamos o uso de dois patrimônios ferroviários que foram mantidos, e adaptados para novos propósitos no centro da cidade: a Estação da Sorocabana e a Estação da Paulista. A primeira foi transformada em terminal de ônibus, enquanto a segunda se tornou um centro cultural e de lazer. Ambas desempenharam papéis importantes no desenvolvimento da cidade, como descrito no capítulo 1. Com o declínio das linhas férreas no Brasil, essas estações perderam sua função original e assumiram novos usos, como analisado no capítulo 2.

Por meio de projetos de intervenção arquitetônica, a percepção desses edifícios na cidade tem sido alterada. No caso da Estação da Sorocabana, por exemplo, observamos que apenas o edifício principal de embarque foi preservado, enquanto os outros prédios foram demolidos para dar lugar ao Terminal Central de Integração (TCI). Além disso, os alargamentos das vias resultaram na remoção dos

trilhos para a passagem do asfalto. Poucas pessoas na cidade estão cientes da existência da Estação da Sorocabana, embora tenha sido a primeira a chegar na cidade. O bairro onde está localizada, o Bairro Alto, abriga muitas famílias ligadas à ferrovia ou às indústrias que utilizavam os trilhos da Sorocabana para transporte dos seus produtos.

A situação é diferente na Estação da Paulista, onde o projeto adaptou as estruturas dos prédios existentes para novos usos, criando espaços para aulas, oficinas e palestras. A presença da vila operária na Estação da Paulista ainda está preservada e tem moradores, cujos familiares trabalharam para a ferrovia. Para algumas pessoas com quem conversei, a Estação da Paulista é mais reconhecida como uma antiga estação de trem do que a Estação da Sorocabana.

A pesquisa demonstrou que o patrimônio ferroviário de Piracicaba possui um importante papel na configuração urbana da cidade. As transformações ocorridas nas estações analisadas revelam a possibilidade de integrar passado e presente por meio de intervenções que respeitem as características históricas, ao mesmo tempo em que atendem às necessidades contemporâneas. A reutilização adaptativa desses edifícios, como observado, mostra-se como uma estratégia eficaz para evitar a degradação do patrimônio e promover a requalificação urbana sustentável.

Por fim, espera-se que os resultados deste estudo inspirem novas ações e políticas públicas voltadas para a preservação do patrimônio histórico em cidades médias. Os projetos realizados em Piracicaba podem ser aplicados em outras localidades, reforçando a importância de intervenções na arquitetura dos patrimônios históricos.

7. REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Rai. **Integração e transporte público: 30 anos do TCI**. Piracicaba: A Tribuna, 2021. Disponível em: <https://www.atribunapiracicabana.com.br/2021/08/30/integracao-e-transporte-publico-30-anos-do-tci/>. Acesso em: 04 set. 2024.
- BARBOSA, Anna Sophia. **Patrimônio sustentável: reflexões sobre as melhores práticas anglo-saxônicas aplicadas a edificações culturais**. 2013. 165 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, UFMG, Belo Horizonte, 2013.
- BRANDI, Cesare. **Restoration: Theory and Practice**. Palermo: AISAR Editore, 2015
- CACHIONI, Marcelo (org.). **Desenhando o Patrimônio Cultural de Piracicaba**. Piracicaba: Ipplap, 2013.
- CACHIONI, Marcelo. **O papel pioneiro de Piracicaba na construção fabril na província de São Paulo**. VI Colóquio Papel Pioneiro Piracicaba, 2010.
- CACHIONI, Marcelo. **Arquitetura Eclética na cidade de Piracicaba**. 2002. 337 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, PUC-Campinas, Campinas, 2002.
- CALDARI, P. (1997). **Piracicaba industrial**. *Instituto Histórico Geográfico de Piracicaba*, IV(4), 88–102.
- CARRADARE, H. P. (1991). **Estação da Paulista Piracicaba - SP - Elementos históricos para processo de tombamento**. Instituto de Histórico e Geográfico de Piracicaba, 1, 9–14.
- CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio**. Lisboa: Edições 70, 1999
- CROCOMO, Francisco Constantino; MARTIGNAGO, Lais; SOARES, Thais de Souza. **O rio e a economia de Piracicaba - SP**. Das origens da cidade até a década de 1930. *Revista lhgp*, v. 4, n. 1, p. 203-245, nov. 2014.
- DA COSTA MOREIRA, Clarissa. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro**. Unesp, 2004
- DEZAN, M. D. de S. (2004). **A Importância da Imigração Japonesa na Organização do Espaço Geográfico Piracicabano**. *Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba*, 11, 54–60.

EMERIQUE, Lucas Possedente. **Dos Engenhos de açúcar à indústria automobilística: o desenvolvimento e as transformações no município de Piracicaba-sp.** 2014. 203 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Usp, São Paulo, 2014.

FABIANI, Denize; PANDOLFO, Adalberto; KALIL, Rosa Maria Locatelli. **Requalificação urbana: análise da atratividade dos elementos físicos construídos e naturais em espaços públicos de lazer na cidade de Passo Fundo/RS.** Proarq, Rio de Janeiro, v. 31, n. 8, p. 159-180, dez. 2018.

FRANCHI, J. L. (2008). **O Espaço Urbano Piracicabana: Os “Brownfields” no Bairro da Paulista.** Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba

GIESBRECHT., Ralph Mennucci. **Cia. Paulista de Estradas de Ferro (1922-1971).** Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/piracicaba.html>. Acesso em: 23 dez. 2024.

GIESBRECHT., Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil.** 2023. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/piracicaba-cp.htm>. Acesso em: 10 abr. 2024.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1987.

IPPLAP. **Memorial de Restauro Estação da Paulista.** Piracicaba: Prefeitura de Piracicaba, 2005.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KUHL, Beatriz. **Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões.** TICCIH, São Paulo, v. 4, n. 1, p. 13-37, 2021.

LOPES, Francisco Willams Ribeiro, 2018, Recife. **Patrimônio e “requalificação” urbana: concepções e conflitos.** Recife: Enanpur, 2018. 15 p.

LÓPEZ, Enrique Larive. **Paisagens performativas: a reutilização adaptativa como recurso para o sistema complexo do patrimônio ferroviário.** TICCIH, São Paulo, v. 2, n. 1, p. 335-363, 2020.

MARICATO, E. Brasil, cidades. Alternativas para a crise urbana. São Paulo: Vozes, 2001

MONTEIRO, Noedi. **Mais que Vencedores**: (Rebouças & convidados). Piracicaba, Sp: Aglaé, 1997.

MORAES, Edilson Rodrigues de. **Centenário da Estação da Paulista**. Piracicaba: IHGP, 2022.

MÜLFARTH, Roberta C. Kronka. **Arquitetura de baixo impacto humano e ambiental**. 2002. 212 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura, Usp, São Paulo, 2002.

NEGRI, Barjas. **Estação da paulista transforma-se em centro cultural e de lazer e completa 100 anos**. Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, Piracicaba, v. 27, n. 1, p. 79-81, nov. 2022.

ORDONEZ, V. (2022). Reuso adaptativo de patrimônios históricos: uma abordagem sustentável para as cidades. *Revista Restauro*, 6(11), 200–211.

PAULO, Felipe Eduardo Portela de. **Requalificação urbana no Rio de Janeiro, RJ, Brasil: o projeto porto maravilha e suas implicações**. 2024. 121 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Cidades Inteligentes e Sustentáveis, Uninove, São Paulo, 2024.

PIRACICABA, Prefeitura de; IPPLAP; ACIPI. **Plano de ação para a reabilitação urbana da área central**. Piracicaba: Prefeitura de Piracicaba, 2002.

ROTHER JUNIOR, Dirceu. **O Sentido da Preservação do Patrimônio Natural e Construído**. 2016. 136 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Unimep, Piracicaba, Sp, 2016.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. Tradução de Marisa Barda e Pedro M. R. Sales. São Paulo: Perspectiva, 2007.

SEGUIN, Laís. **Há 40 anos, era inaugurado o primeiro Varejão Municipal de Piracicaba**. *Jornal de Piracicaba*. Piracicaba. jun. 2022. Disponível em: <https://sampi.net.br/piracicaba/noticias/1785768/cidade/2022/06/ha-40-anos-era-inaugurado-o-primeiro-varejao-municipal-de-piracicaba>. Acesso em: 04 dez. 2023.

SEMUTTRAN. **Sistema de Transporte Público Coletivo**. Piracicaba: Prefeitura de Piracicaba, 2013.

SOMEKH, Nadia. **Patrimônio histórico, projetos urbanos e urbanidade**. IPHAN, São Paulo, 2015.

SPADOTTO, B. R. (2014). **Uma Geografia Histórica de Piracicaba**. O setor sucroenergético e a formação da cidade. *Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba*, 21, 177–202.

TALARICO, Carolina Contiero. **Urbanismo e projetos de Requalificação urbana: estudo sobre a proposta arco do futuro e seu eixo central - arco tietê**. 2017. 243 f. Dissertação (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Usp, São Paulo, 2017.

TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. **Piracicaba no Século XIX**. Piracicaba-SP: Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, 2009.

VELOSO, Maísa. **O moderno no passado: projetos de reusos adaptativos como estratégia de conservação do patrimônio histórico edificado**. In: *Anais do III Seminário Projetar*, 2007.

WERGENES, T. N., & NÓR, S. (2023). **O papel do poder público na construção da memória coletiva urbana: Caçador (SC)**. *Oculum Ensaio*, 20, 1–19.