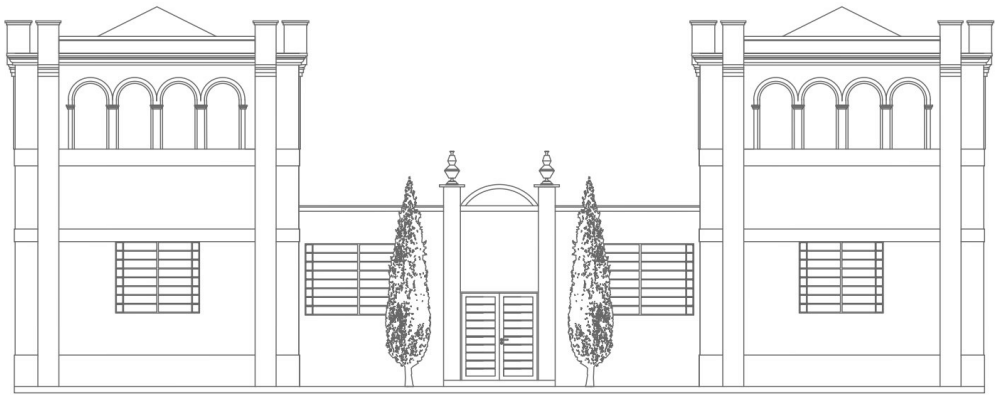
FACULDADE GALILEU

LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

PLANO DE PESQUISA

“ESTUDO DE PRESERVAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA/SP ”



BOTUCATU
2021

LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

“ESTUDO DE PRESERVAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA/SP ”

Planejamento e plano de pesquisa
a ser realizada no trabalho de
conclusão de curso de Arquitetura
e Urbanismo

Orientadora: Prof.ª Drª. Ludmilla Tidei de Lima

BOTUCATU
2021

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, que me deu forças para alcançar a conclusão deste trabalho.

Meus agradecimentos a Faculdade Galileu por ter me proporcionado a estrutura necessária para que pudesse crescer academicamente e pessoalmente, aos meus colegas do grupo ½ arquitetos, pelo companheirismo e pela troca de experiências ao longo deste percurso.

Toda a minha gratidão ao corpo docente e, em especial, a minha orientadora Ludmilla pelo incentivo e a dedicação, sem sua ajuda e ensino nada disso seria possível.

À minha família e amigos, por serem meu pilar, estarem ao meu lado e me fazer acreditar que tinha a força e as ferramentas necessárias para finalizar este trabalho.

E, por fim, agradeço todas as pessoas que, de alguma forma, foram essenciais para que alcançasse este objetivo com o qual sempre sonhei.

“Há dos deveres em relação à arquitetura nacional cuja importância é impossível superestimar: o primeiro, tornar a arquitetura atual, histórica; e o segundo, preservar, como a mais preciosa de todas as heranças aquelas das épocas passadas”

A Lâmpada da Memória, John Ruskin, p. 55

RESUMO

O tema proposto neste trabalho se insere no contexto da restauração arquitetônica do patrimônio da industrialização. O texto se inicia contando como surgiu os primeiros vestígios urbanos do distrito de Vitoriana, decorrente da exploração do café do estado de São Paulo, a partir da grande produção e exportação de café das fazendas de Conde Serra Negra, que foi o impulso para a economia e arquitetura de Vitoriana na época. O surgimento da linha férrea foi o grande ponto para que acontecesse a expansão urbana naquele local.

O trabalho tem como objetivo desenvolver um projeto de restauro para a antiga estação ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana, localizada no distrito de Vitoriana-SP, a 12 km de Botucatu. Com a chegada da ferrovia em 1888, Vitoriana viveu o seu auge, a partir de 1º de junho de 1893, a estação passou a ser também ponto de partida do ramal de Porto Martins, ligando a linha principal ao novo ramal de São Manuel que foi construído por Ituana e posteriormente fusionado pela Estrada Sorocabana. Foi construído um edifício para abrigar a estação em 1911, com estilo arquitetônico eclético,funcionando até 1954. Atualmente no prédio é implantada uma escola de ensino fundamental, passando por diversas reformas de ampliação.

O propósito deste projeto é articular o papel e a relevância da acessibilidade e a disposição de um espaço, contribuindo para que ele se torne funcional para atender as necessidades da população que irá usufruir do local, de forma harmônica e segura. A metodologia utilizada no trabalho foi através de pesquisas bibliográficas, projetos e artigos semelhantes, entrevistas com a diretoria e funcionários da escola e da Estrada Férrea Sorocabana e feito levantamentos fotográficos in loco.

O tema trabalhado busca a preservação do edifício, a fim de manter viva a história do local, contando a sua vivência e os detalhes empregados na edificação, recuperando os detalhes e informações contidas na obra e trazendo sua estética e essência original.

Palavras-chave: Arquitetura; Readequação de espaço; Restauro da fachada; História de Vitoriana.

ABSTRACT

The theme proposed in this work is part of the context of architectural restoration of the heritage of industrialization. The text begins by telling how the first urban vestiges of the district of Vitoriana emerged, resulting from the coffee exploration in the state of São Paulo, from a large production and export of coffee from the farms of Conde Serra Negra, which was the impetus for the economy and the Vitoriana architecture in that time. The emergence of the railway was the main point for urban's expansion that taken place in that zone.

The work aims to develop a project in order to restore the former railway station of Estrada de Ferro Sorocabana, located in the district of Vitoriana-SP, about 12 km from the city of Botucatu. With the coming of railroad in 1888, Vitoriana expanded and reached the peak, from June 1st, 1893, the station also became the starting point for the Porto Martins branch, connecting the main line to the new São Manuel branch built by Ituana and later merged by Estrada Sorocabana. It was building a house in he station in 1911, with an eclectic architectural style, functioning until 1954. Currently, an elementary school is installed in the building, undergoing several expansion reforms.

The purpose of this project is to articulate the role and relevance of accessibility of the layout of a space, making it to become functional in order to help the needs of the population will can enjoy the place, in a harmonic and safe way. The methodology used in this work was through bibliographical research, similar projects and articles, interviews with the directors and employees of the school of Estrada Férrea Sorocabana, and photographic surveys were carried out local.

The worked theme seeks to preserve the building, in order to keep the history of the place alive, telling the experience and the details used in the building, recovering the details and information contained in the work and bringing its in original aesthetic and essence.

Keywords: Architecture; Space readjustment; Facade restoration; Vitoriana Story.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Visita ao Museu do Ferroviário: entrevista com Antônio e o ex-funcionário Rodrigo. 4
Figura 02: Porto fluvial de Porto Martins em 1948 5
Figura 03: O mapa do ramal de Porto Martins ligando as outras estações da EFS em meados de 1930/40. 7
Figura 04: Antigo Ramal de Porto Martins em 1938. 8
Figura 05: Mapa de Vitoriana com vista panorâmica do distrito. 9
Figura 06: Trecho da reportagem da província de S. Paulo, 23/10/1888. 9
Figura 07: As torres da antiga estação de Vitoriana em 1998. 10
Figura 08: Estação de Piapara em 2009, localizada no município de Anhembi, prédio construído em 1911. 11
Figura 09: Estação de Angatuba em 1998, prédio inaugurado em 1913. 12
Figura 10: Estação de Itararé em 2012, edificação construída em 1912, atualmente é usada para um centro de eventos. 12
Figura 11: Estação de Indaiatuba em 1980, construída em 1911, atualmente é um Museu Ferroviário. 13
Figura 12: Mapa de posicionamento de tropas na perseguição aos revoltosos que deixaram São Paulo via Sorocabana no final de julho de 1924. 14
Figura 13: Mapa com a posição da estação de Vitoriana em 1949. 15
Figura 14: Trem saindo de Vitoriana sentido a estação Treze de Maio. 1908 16
Figura 15: Conde Serra Negra 17
Figura 16: Portão de entrada Fazenda Serra Negra com ornamentos. 18
Figura 17: Fazenda Serra Negra localizada no distrito de Vitoriana. 19
Figura 18: Túmulo onde se encontra a Família Serra Negra, no cemitério da Consolação em São Paulo. 2018. 20
Figura 19: Mapa de Vitoriana com a localização da antiga estação. 21
Figura 20: Estação Ferroviária de Vitoriana Imagem de abril de 2002. 22
As imagens de 20 até 24 apresentam partes da fachada ao decorrer dos anos, podendo observar as diferentes colorações distintas da original, porém sempre mantendo e preservando os detalhamentos. É possível analisar também o acréscimo de elementos ao redor da fachada, como o gradil, vegetações e novos acessos. 22
Figura 21: Torre original da edificação 2009. 22
Figura 22: Fachada da antiga estação de Vitoriana em 2011. 23
Figura 23: Fachada em 2015, onde a cor se mantém até os dias de hoje. 23
Figura 24: Entrada do edifício atualmente. 24
Figura 25: Corredor do lado direito com acesso a diretoria e a secretaria da escola. 25
Figura 26: Secretaria da escola fazendo divisa com o arquivo morto. 25

Figura 27: Corredor central do térreo. 26
Figura 28: Sala de aula térrea. 26
Figura 29: Vista do lado externo para a área do corredor. 27
Figura 30: Área do playground. 27
Figura 31: Fundos do edifício servindo de estoque. 28
Figura 32: Torre de caixa d'água. 28
Figura 33: Área do pátio coberto. 29
Figura 34: Quadra Poliesportiva. 29
Figura 35: Sala dos Professores. 30
Figura 36 Área de espera para secretaria. 30
Figura 37: Planta da escola em 1897. 32
Figura 38: Planta da escola em 1993. 33
Figura 39: Desenho da fachada do edifício. 34
Figura 40: Planta baixa do pavimento térreo. 35
Figura 42: Fachada atualmente com a obra restaurada. 36
Figura 43: Aquarela do projeto realizada pelo arquiteto francês Victor Dubrugas. 38
Figura 44: Fachada da escola na década de 1930. 38
Figura 45: Planta padrão da sala de aula e administração, distribuía oito salas de aula em dois pavimentos, um para meninas e o outro para os meninos. 39
Figura 46: Planta baixa "EE Dr. Cardoso de Almeida". 40
Figura 47: Escola Dr. Cardoso de Almeida atualmente. 40
Figura 48: Maquete eletrônica com a proposta da fachada restaurada, seguindo os padrões e cor do projeto original. 42
Figura 49: Maquete eletrônica com a proposta da sala de aula. 43
Figura 50: Maquete eletrônica com a proposta da sala de informática. 43
Figura 51: Maquete eletrônica com a proposta da biblioteca. 43
Figura 52: Maquete eletrônica com a proposta do refeitório. 44
Figura 53: Maquete eletrônica com vista da quadra poliesportiva. 44
Figura 54: Maquete eletrônica com vista para o pátio aberto. 44
Figura 55: Entrada principal da edificação, onde aparecem as torres com marcas de bolor causadas por infiltração. 46
Figura 56: Lado inferior da torre com pintura descascando e marcas de bolor causadas pela infiltração. 46
Figura 57: Parede externa inferior danificada e com caixa de elétrica exposta. 47
Figura 58: Parede externa inferior com pintura descascada e vegetação invasora. 47
Figura 59: Fissura na parede da sala de aula 48
Figura 60: Recalque do edifício causando rachadura na parte externa da escola. 49
Figura 61: Piso da sala de aula de granilite com remendo e fissuras. 50

Figura 62: Escada externa com vegetação invasora, trincas e insetos. 51
Figura 63: Piso do banheiro manchado com infiltração 51
Figura 64: Parede sala de aula com infiltração e pintura descascando. 52
Figura 65: Porta da sala de aula danificada e parede com infiltração. 53
Figura 66: Porta da sala de aula e parede danificadas. 54
Figura 67: Fiação elétrica exposta nos corredores 54
Figura 68: Parede da secretaria com infiltração e fiação elétrica exposta. 55
Figura 69: Equipamentos de internet pendurados nos corredores. 55
Figura 70: Escadas externas com vegetação invasora 56
Figura 71: Sala de aula com marcas de infiltração na laje. 57

Sumário

1 INTRODUÇÃO 1

1.1 APRESENTAÇÃO 1

1.2 JUSTIFICATIVA 2

1.3 OBJETIVO PRINCIPAL 2

1.4 OBJETIVO SECUNDÁRIO 3

1.5 METODOLOGIA 3

2 CAPÍTULO 1 – BREVE HISTÓRICO DO DISTRITO DE VITORIANA-SP E SUA VIZINHANÇA. 5

2.1 PORTO MARTINS E A LINHA FÉRREA DA ITUANA 5

2.2 VITORIANA 8

2.3 CONDE SERRA NEGRA 16

2.4 FAZENDA SERRA NEGRA 18

3 CAPÍTULO 2 – ANÁLISE DA EDIFICAÇÃO 21

3.1 O EDIFÍCIO 21

4 CAPÍTULO 3 – PROPOSTA 32

4.1 REFERÊNCIAS PARA O PROJETO 32

4.1.1 PROJETO DE RESTAURO EE FRANCISCO GLICÉRIO 32

4.1.2 E.M.E.F. DR CARDOSO DE ALMEIDA 37

4.2 PROPOSTA DE PRESERVAÇÃO PARA O EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA-SP, ATUAL E.M.E.F. RAYMUNDO CINTRA. 41

4.3 SOLUÇÕES PARA AS PATOLOGIAS 45

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 58

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 59

6.1 ENTREVISTAS 59

6.2 LIVROS 59

6.3 HOMEPAGES 59

1 INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO

O ato de restaurar e preservar um edifício é de extrema importância, pois ele carrega uma história, uma identidade da sociedade onde está inserido, além de ser um registro através do tempo, conta toda a trajetória de uma obra. Esta pesquisa é o resultado de um estudo sobre a preservação de um patrimônio histórico e da memória de todos que passaram por ali.

A *"restauração deve usar o restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso histórico , e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo." (2013, p. 33)*. Esse pensamento faz parte da evolução das teorias de restauro ao longo do tempo, do mesmo modo que as cartas patrimoniais, que são documentos elaborados por pesquisadores com a finalidade de guiar as ações práticas, embasadas por conceitos ligados à preservação e manutenção do patrimônio histórico, cultural e artístico.

A Carta de Atenas, escrita em 1931 pelo Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações, é uma das mais importantes das cartas patrimoniais, que marcou o começo das formulações sobre a proteção e conservação do patrimônio. Ela pontua sobre as técnicas, a legislação, as formas de preservação e o planejamento urbano. No entanto, o documento fala sobre a necessidade da preservação e legislação que abrange tais ações que garante o direito coletivo.

Mas esses pensamentos evoluíram ao longo do tempo, a partir de discussões teóricas e experiências práticas até culminarem na Carta de Veneza, escrita em Maio de 1964 pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), tem o propósito de estabelecer diretrizes para a conservação e restauração de monumentos, sítios, edifícios, documentos, obras de arte e outros bens culturais, históricos e artísticos, visando a preservação estética da obra e do seu valor histórico. O documento vai defender a preservação e falar sobre a manutenção constante da obra, porém sempre mantendo o seu padrão original e tendo a distinguibilidade das partes originais, não falsificando a obra em si.

A antiga estação de Vitoriana inaugurada em 1888, foi de grande importância para o desenvolvimento do distrito, pois ali onde desceram os desabrigados de Porto Martins e os imigrantes estrangeiros por conta do trabalho nas fazendas de café. O edifício tem características como a simetria, frontão, ornamentos na fachada, torres, friso e detalhamentos, referências arquitetônicas das estações da Europa, com o estilo Eclético. A estação teve seu funcionamento até 1954, depois passou por várias reformas para sua ampliação e começou a ser usada como uma escola.

1.2 JUSTIFICATIVA

A preservação de uma obra deve ser desenvolvida em forma de manter viva a história do local, contando a sua vivência e os detalhes empregados na edificação. A antiga estação é uma obra da Arquitetura Eclética, pois ela vem com um conjunto de elementos arquitetônicos na sua fachada. Conseguinte, além do interesse na sua preservação e na sua memória como arquitetura, também se faz necessário trazer o uso adequado e acessível para o seu espaço, de forma a manter integralmente a edificação.

1.3 OBJETIVO PRINCIPAL

O trabalho em questão, tem como objetivo a preservação do edifício, restaurando a sua fachada e especificando todos os dados a serem preservados, assim como orientar sobre o uso correto do mesmo para que se torne funcional e acessível. Esta obra consiste na readequação do espaço e na adaptação da antiga estação ferroviária do distrito de Vitoriana, que fica localizado às margens da serra a 12 km de Botucatu, hoje o edifício é usado como uma escola a “E.M.E.F. Professor Raymundo Cintra, atendendo a população com ensino fundamental do 1º ao 9º ano.

1.4 OBJETIVO SECUNDÁRIO

Para tanto, é necessário compreender a história e arquitetura dessa edificação, assim como ao entendimento da história da formação do distrito de Vitoriana, além disso, como objetivos secundários, é necessário que haja uma fundamentação para o projeto de restauração para a compreensão das teorias de restauro contemporâneas.

Além do mais, colaborar com a preservação da memória da antiga fachada da estação, apresentando através de dados, histórias e levantamentos do seu valor cultural para a sociedade, onde foi um ponto muito marcante para o desenvolvimento do distrito Vitoriana.

1.5 METODOLOGIA

O trabalho se desenvolveu a partir de pesquisas bibliográficas através da leitura de livros e artigos relacionados ao tema, documentais, pesquisa de campo através de visitas com levantamentos fotográficos e estudos de projetos de restauros semelhantes.

A imagem abaixo foi registrada durante uma visita ao Museu do Ferroviário, onde o Antônio Carlos dos Santos (esquerda) amante da ferrovia mostrou alguns artefatos e explicou como era o funcionamento da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Ao centro Rodrigo Jacinto um ex-funcionário ferroviário da linha que contou algumas histórias e a sua rotina nos ramais que ligavam Vitoriana a Botucatu.

Figura 01: Visita ao Museu do Ferroviário: entrevista com Antônio e o ex-funcionário Rodrigo.



Fonte: Obra do Autor (2021)

2 CAPÍTULO 1 – BREVE HISTÓRICO DO DISTRITO DE VITORIANA-SP E SUA VIZINHANÇA.

2.1 PORTO MARTINS E A LINHA FÉRREA DA ITUANA

Conforme o site estações ferroviárias do Brasil, Porto Martins foi um distrito às margens do Rio Tietê, onde havia um porto fluvial, através do qual grande parte da produção regional era exportada para São Paulo, operando apenas com escoamento pelo o rio Tietê. No fim do século XIX, Porto Martins foi conectado à ferrovia, fato que promoveu seu desenvolvimento até tornar-se distrito em 1944. Para entender sua importância e a relação com o crescimento do atual Distrito de Vitoriana, é importante abordar parte desta história.

Figura 02: Porto fluvial de Porto Martins em 1948



Fonte: Luiz Simonetti. Acesso em 27 abr. 2021

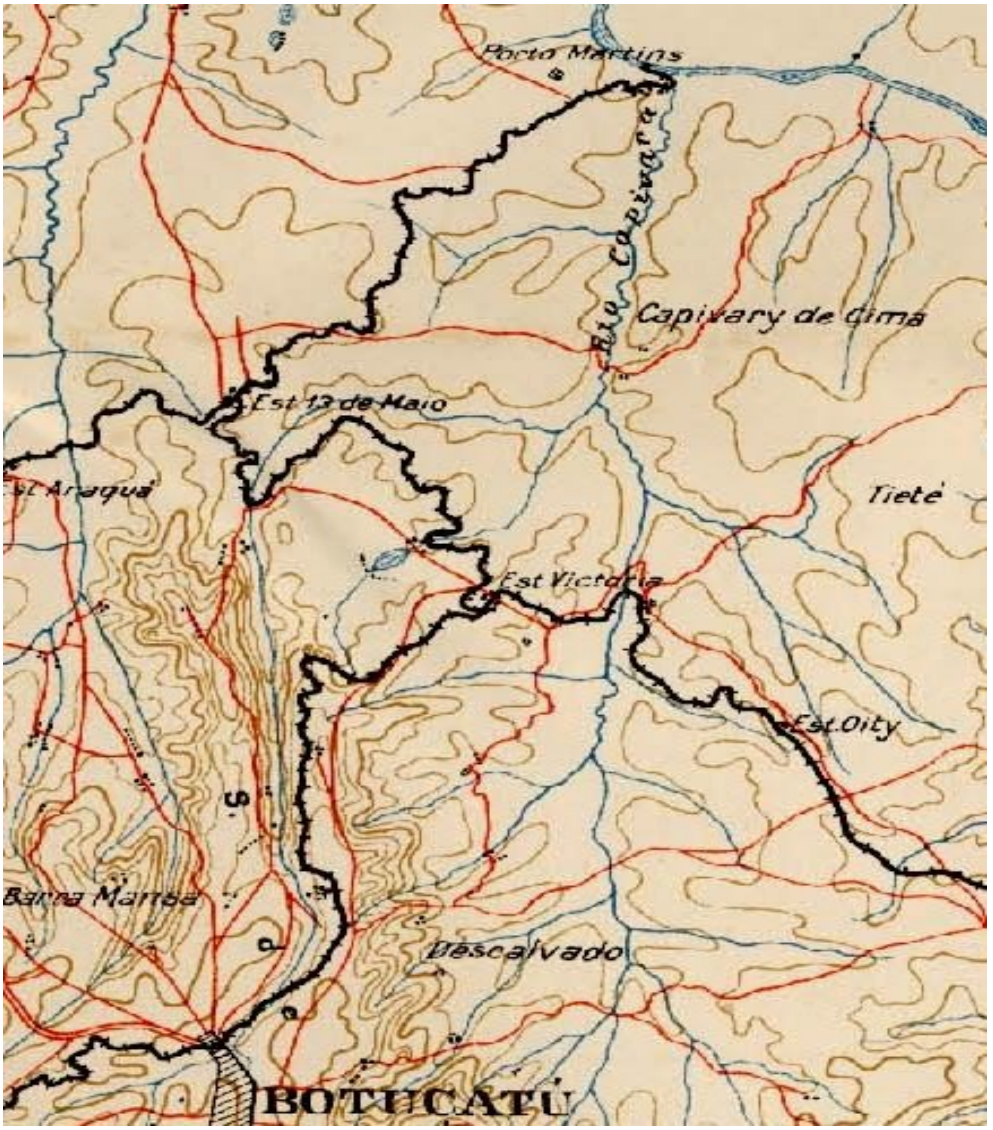
O transporte ferroviário teve seu ápice de crescimento em meados do século XIX, no contexto brasileiro, e foi substituindo o uso de cavalos e também ganhando mais tempo em um transporte mais veloz e eficaz. A ferrovia Ytuana, uma das ferrovias que surgiu neste contexto, se originou entre a ferrovia Itu (Ytu) que ia sentido São Paulo a Jundiaí. A linha entre Jundiaí e Itu foi inaugurada em 1873 e chegou a Piracicaba em 20 de fevereiro de 1877.

Em 1° de agosto de 1888, a Companhia Ituana de Estrada de Ferro inaugurou a estação ferroviária de Porto Martins, que recebia cargas dos rios Piracicaba e Tietê, do porto fluvial ou da estação João Alfredo em Piracicaba. O ramal ferroviário que a Companhia Ytuana planejava implantar, ligaria Porto Martins a São Manuel. Porém, com grandes conflitos de interesses entre as linhas Ytuana e a Sorocabana por privilégio de zona, a linha Sorocabana acabou decretando falência à concorrente, fazendo assim, que o ramal fosse levado para Vitoriana, fazendo com que contribuísse de certo modo para o crescimento do distrito de Vitoriana.

> *"Os trilhos avançam. Os acionistas aprovam o plano. E enquanto se desenvolvia o esforço paralelo de obtenção da licença que importava em garantia do Tesouro Nacional para a empreitada, os trilhos eram colocados em ritmo de desafio." DONATO, HERNÂNI (1985, p. 280)*

A estação de Porto Martins foi fundada pela Sorocabana em sua linha tronco seguindo para Botucatu e em e logo para São Manuel por um ramal completamente alterado pela Sorocabana. A companhia Ytuana fundiu-se com a Estrada de Ferro Sorocabana e a nova empresa passou a se chamar Companhia União Sorocabana e Ituana.

Figura 03: O mapa do ramal de Porto Martins ligando as outras estações da EFS em meados de 1930/40.



Fonte: Ralph M. Giesbrecht. Acesso em 23 abr. 2021

Em 1904 foi decretado falência a essa ferrovia, que ficou sob ordens do governo federal, e foi vendida em 1905 para o estado de São Paulo. Com o grande desinteresse pelos serviços ferroviários decorrente do uso de ônibus, carros e até aviões, as linhas começaram a enfraquecer e entrar em desuso pelos passageiros.

O ramal ferroviário de Porto Martins foi desativado em 1954, com a extinção do porto fluvial, fez com que Porto Martins perdesse sua importância, fazendo com que o distrito fosse extinto em 1959. Com a inundação do represamento do Rio Tietê por volta de 1960, o local foi coberto pelas águas, grande parte da população de Porto Martins foi se abrigar em Vitoriana, em busca de trabalho nas indústrias

canavieiras e cafeeiras do distrito, se abrigando aos arredores da estação de Vitória, contribuindo para o desenvolvimento urbano local.

Atualmente em Porto Martins são disputadas provas de natação de longa distância, jet-ski e esqui aquático. Dizem alguns pescadores locais, que quando a maré está baixa é possível observar o topo da igreja que ali existia.

Figura 04: Antigo Ramal de Porto Martins em 1938.



Fonte: Acervo Antonio Carlos Santos. Acesso em 27 abr. 2021

2.2 VITORIANA

Conhecida anteriormente como Vila Vitória, a atual Vitoriana fica localizada na raiz da serra, um pouco antes da cidade de Botucatu. Com uma altitude de 525 metros acima do nível do mar, teve seu grande desenvolvimento, com a imigração de estrangeiros por conta do fácil acesso da estrada de ferro e a grande demanda de emprego nas fazendas de café.

Figura 05: Mapa de Vitoriana com vista panorâmica do distrito.

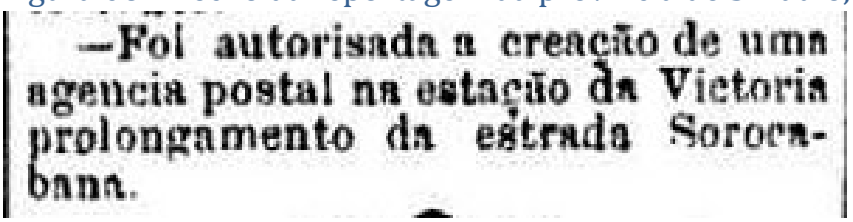


Fonte: Google Maps 2021. Acesso em 13 nov. 2021

A construção da estação de Vitoriana foi concluída em 6 de junho e inaugurada quatorze dias depois, em 20 de junho de 1888, nesse mesmo ano, em outubro, a estação foi designada para ter uma agência de correios (Fig. 06). A partir de 1893, o local passou a ser o ponto de partida até o distrito de Porto Martins, ligando a linha ao então novo ramal de São Manuel, construído pela Ituana e posteriormente incorporado pela Sorocabana.

> *"Em junho de 1888, o bairro Antônio Monteiro, região de fazendas junto ao sopé de leste da serra atingido esse local, a serra poucos metros distante, a Sorocabana entendeu que vencera a disputa contra a Ituana: ganhara a batalha a batalha do rumo ao oeste. Em comemoração, assim que o primeiro trem bufou na plataforma da estaçãozinha alí construída, foi colocada uma placa dando ao sítio, estação e instalações o nome de Vitória." DONATO, HERNÂNI (1985 p. 280)*

Figura 06: Trecho da reportagem da província de S. Paulo, 23/10/1888.



—Foi autorisada a creação de uma agencia postal na estação da Victoria prolongamento da estrada Sorocabana.

Fonte: A Província de S. Paulo. Acesso em 25 abr. 2021

Em 1911, um novo edifício com estilo arquitetônico eclético foi construído para a estação, seguindo a tipologia de outras estações da linha Sorocabana, como a de Bom Jardim, Piapara, Luiz Pinto, Itararé, Angatuba e Indaiatuba. Todas essas estações construídas entre 1911 a 1913, tinham características semelhantes entre elas, como a simetria na fachada, as torres com telha romana com quatro águas, elementos geométricos com ornamentos e a presença de adornos. A única diferença era que a de Vitoriana não possuía cobertura na fachada (Eliana Belo Silva, 2009). Na imagem da figura 7 é possível verificar a fachada frontal do edifício com seus traços.

Figura 07: As torres da antiga estação de Vitoriana em 1998.



Fonte: Ralph M. Giesbrecht. Acesso em 03 nov. 2021

Figura 08: Estação de Piapara em 2009, localizada no município de Anhembi, prédio construído em 1911.



Fonte: Adriano Martins. Acesso em 03 nov. 2021

Na figura 08 na estação de Piapara, é possível observar a marquise na fachada e a figura 09 na estação de Angatuba, apresenta cobertura com duas águas no centro da fachada, ambas contêm as torres com detalhamentos e características semelhantes a de Vitoriana.

Figura 09: Estação de Angatuba em 1998, prédio inaugurado em 1913.



Fonte: Ralph M. Giesbrecht. Acesso em 03 nov. 2021

Figura 10: Estação de Itararé em 2012, edificação construída em 1912, atualmente é usada para um centro de eventos.



Fonte: José Fernando Bacelar. Acesso em 03 nov. 2021

Figura 11: Estação de Indaiatuba em 1980, construída em 1911, atualmente é um Museu Ferroviário.

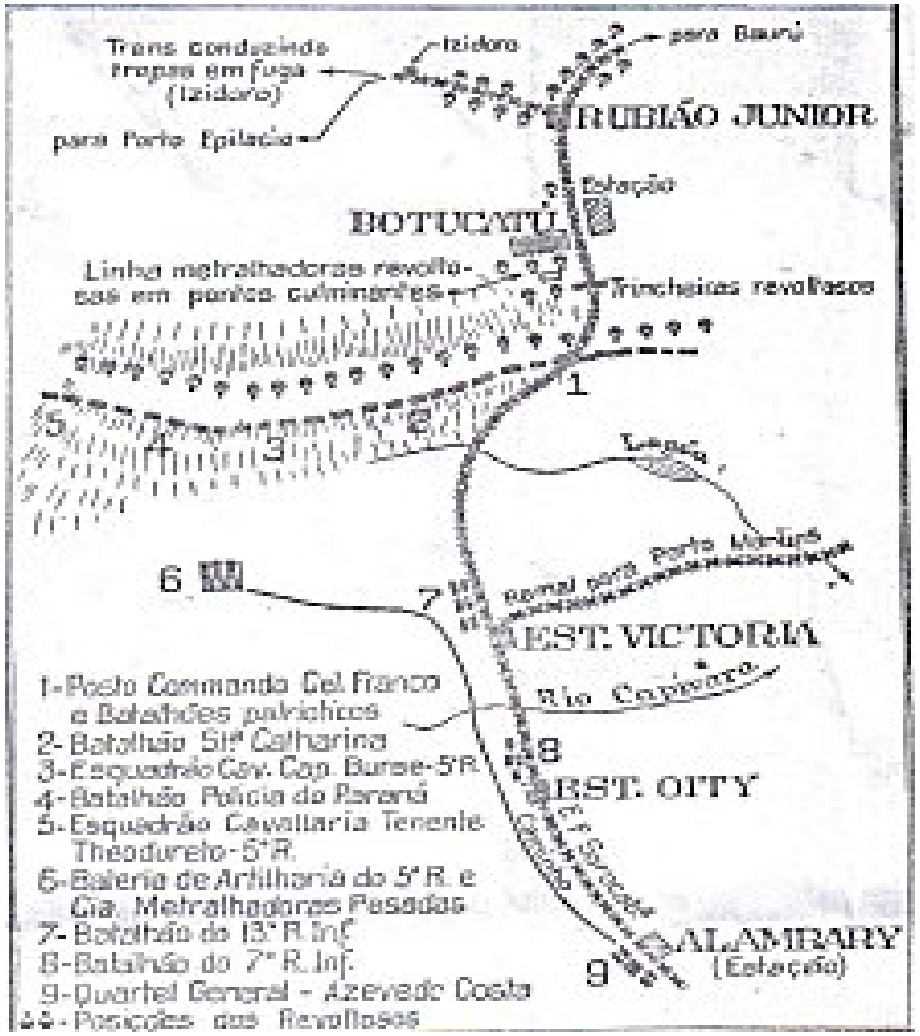


Fonte: José Pinto Siqueira Jr. Acesso em 03 nov. 2021

Na figura 10 a estação de Itararé e a figura 11 estação de Indaiatuba, ambas apresentam cobertura na fachada semelhante à estação de Angatuba. Apesar da estação de Vitoriana não ter a cobertura na fachada, fica evidente que a tipologia de cada edifício e suas características são as mesmas, as torres, os detalhes e a simetria, com o estilo arquitetônico eclético.

Durante a perseguição feita aos revoltosos na Revolução Paulista, após a fuga da Capital no final de julho de 1924, a estação de Vitória serviu como um dos acampamentos das tropas governistas, no caso, o Batalhão do 13º Regimento de Infantaria. A revolta foi motivada pelo descontentamento dos militares com a crise econômica e a concentração de poder nas mãos de políticos de São Paulo e Minas Gerais. Abaixo está o mapa com o posicionamento das tropas durante a perseguição aos revoltosos que fugiram de São Paulo:

Figura 12: Mapa de posicionamento de tropas na perseguição aos revoltosos que deixaram São Paulo via Sorocabana no final de julho de 1924.



Fonte: Ayres de Camargo. Acesso em 25. abr. 2021.

A urbanização começou a crescer na Vila Vitória, elevada a distrito em 1928, ao mais tardar foi decretado que Vila Vitória passaria a ser distrito Vitoriana. O Decreto que deu origem ao novo nome do distrito é datado no dia 30 de novembro de 1944, que especifica a mudança de nome e a criação do distrito de Porto Martins com terras desmembradas de Vitoriana.

> *"Pelo Decreto-lei Estadual n.º 14.334, de 30-11-1944, é criado o distrito de Porto Martins com terras desmembradas do distrito de Vitória e anexado ao município de Botucatu. (O Decreto-lei Estadual acima altera as denominações dos distritos Espírito Santo do Rio Pardo, tomou o nome de Pardinho e Vitória a chamar-se Vitoriana).*
> *Em divisão territorial datada de 01-07-1950, o município é constituído de 4 distritos: Botucatu, Pardinho (ex-Espírito Santo do Rio Pardo), Porto Martins e Vitoriana (ex-Vitória).*
> *Assim permanecendo em divisão territorial datada de 01-07-1955.*

> *Pela Lei Estadual n.º 5.285, de 18-02-1959, é criado o distrito de Rubião Júnior e anexado ao município de Botucatu. A Lei Estadual acima citada extinguiu o distrito de Porto Martins, sendo seu território anexado ao distrito sede do município de Botucatu.*
> *Em divisão territorial datada de 01-07-1960, o município é constituído de 3 distritos: Botucatu, Rubião Júnior e Vitoriana.*
> *Em divisão territorial datada de 1995, o município de Botucatu é constituído de 3 distritos: Botucatu, Rubião Júnior e Vitoriana.*
> *Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2018." (IBGE, 1944)*

Em mapa de 1949 (fig. 13) é possível observar o trajeto do trem que saia da estação de Vitoriana, passava por Treze de Maio, entrava para Araquá e de lá voltava de ré a Treze de Maio, para seguir a Porto Martins

Figura 13: Mapa com a posição da estação de Vitoriana em 1949.



Fonte: Estações Ferroviárias. Acesso em 25. abr. 2021.

Em 1952, com a inauguração do desvio Juquiratiba-Botucatu, todo o antigo trecho entre foi desligado, enquanto o trecho entre Botucatu e Vitoriana ainda estava ativo. No entanto, esse ramal não durou muito: em 1954, com a desativação da navegação dos rios Tietê, a estação de Vitoriana e outras estações foram encerradas definitivamente (Ralph Mennucci Giesbrecht, 2014)

Figura 14: Trem saindo de Vitoriana sentido a estação Treze de Maio. 1908



Fonte: site Botucatu e Cultura – Botucatur. Acesso em 13 nov. 2021

2.3 CONDE SERRA NEGRA

Manoel Ernesto da Conceição - Maneco Conceição, carregava um grande título de linhagem lusitana de “Conde Serra Negra”, nasceu no dia 29 de outubro de 1850 na cidade de Piracicaba/ São Paulo, era filho do Barão de Serra Negra “Rei do Café” na época. Era casado com Maria Justina Sousa, Condessa de Serra Negra apelidada como Dona Baby (nasceu em 04 de Maio 1876 - faleceu 10 de junho 1956), era filha do Barão de Valença - riquíssimo produtor de café no vale do Paraíba no Rio de Janeiro (Sanches, 2021)

Os filhos do Conde e da Condessa estudaram nas melhores escolas de Paris na França, onde era a mansão da família. Conde era proprietário de diversas fazendas no estado de São Paulo, todas com cultivo e produção de café, com a herança das fazendas de seu sogro, tornou- se um dos maiores produtores de café no Brasil com aproximadamente 2 milhões de pés de café.

Apesar de ter a vida em Botucatu, seu maior destaque foi em Vitoriana, onde ficava localizada suas fazendas de produção de café, Conde Serra Negra foi uma grande referência para o município. Viajava constantemente no expresso noturno para o Rio de Janeiro/ São Paulo e de Botucatu/ Vitoriana; Santa Cruz do Rio Pardo, Piraju e São Carlos, para visitar suas unidades produtoras de café.

Em 18 de julho de 1920 o Conde participou da inauguração da estrada que faz ligação entre Botucatu e Itatinga, realizou todo o percurso caminhando lentamente pela nova estrada, acompanhavam esse importante fazendeiro o prefeito Nicolau Kuntz, o secretário da Câmara, Ataliba Pires do Amaral, o bispo Diocesano Dom Lúcio Antunes de Souza, o jornalista Eurico Levy de Almeida (representando o jornal correio de Botucatu), o jurista Alcides Ferrari e atrás uma comitiva com 17 automóveis. O trajeto demorou cerca de uma hora e meia para chegar até a cidade de Itatinga. Em publicação do Correio Paulistano, jornal em circulação na capital do Estado, ficou registrada, conforme trecho: “Acha-se entre nós o Sr. Manuel Conceição, Conde de Serra Negra, agricultor desse município e pertencente a uma das mais distintas famílias do Estados” (JORNAL O CORREIO PAULISTANO, 1920)

Figura 15: Conde Serra Negra



Fonte: Site Botucatu Online. Acesso em 07 out. 2021

2.4 FAZENDA SERRA NEGRA

Conde Serra Negra tinha três grandes fazendas em Vitoriana, a fazenda da Valla, com 100 mil pés de café, sua sede principal, a Fazenda Serra Negra, com 200 mil pés de café e a fazenda Victória com 300 mil pés de café.

Conforme Toninho Sanches (2021), em meados de 1882 começou a construir sua sede, a Fazendo Serra Negra, com estilo arquitetônico e técnicas construtivas européias, com todos adornos importados conforme a última moda dos nobres europeus. O piano que ficava na sala principal vindo da Itália, a decoração em estilo francês desde o assoalho, lustres, mobiliários, prataria e louças inglesas, onde cada detalhe era importante, sempre com muito refinamento e bom gosto. O jardim de entrada do casarão ocupava 200 metros quadrados, ao centro desse se destaca uma grande fonte de água com diversos ornamentos em sua volta.

Figura 16: Portão de entrada Fazenda Serra Negra com ornamentos.



Fonte: Do autor (2017)

Logo na entrada da fazenda (fig. 16), esculturas decoravam os pilares do portão, onde cada escultura representava uma estação do ano, todas importadas de Portugal. Aos fundos um grande pomar com diversas frutas e na na lateral havia um pombal.

Conde e a Condessa se acomodavam na Fazenda por volta de dois meses por ano, nesse período aconteciam grandes festas, com presença de importantes autoridades da época. A família também visitava suas outras propriedades no decorrer do ano, inclusive na sua residência na França, fazendo um roteiro de passeios pela Europa, todo ano passava por Roma, onde recebia a benção do Papa. (Sanches, 2021)

Em 1887 com influência dos “Barões de Café”, por meio de alguns contatos com o Barão Parnaíba, presidente da província de São Paulo à época, autorizou a extensão do traçado da Estrada de Ferro Sorocabana até Botucatu nº 25 em 1887. Com esta autorização, o trilho da linha férrea chegaria à Estação Vitoriana com a influência de Conde Serra Negra impulsionou muito mais o desenvolvimento de Vitoriana. O responsável pelo projeto da ferrovia foi um engenheiro alemão chamado Henry Schmidt. Ele se tornou amigo do Conde, que passou a visitar frequentemente a sua casa e que por ocasião da inauguração da ferrovia foi responsável de recepcionar o "Conde D'EU '(Príncipe Gastão de Orleans[1]) para a inauguração da linha férrea, que acabou se tornando amigo pessoal da família Serra Negra.

Figura 17: Fazenda Serra Negra localizada no distrito de Vitoriana.



Fonte: Obra do Autor (2017)

[1] O Conde DÉU era o marido de Isabel de Bragança (Princesa Imperial do Brasil), genro do Imperador D. Pedro II. (Ebiografia, 13/11/2021)

Conde Serra Negra e sua família tinham grande poder econômico e político na época, tanto no período da monarquia ou da república. Em 1920, os barões do café vieram a sentir os efeitos das políticas cafeeiras desregulamentadas. Os portos ficaram cada vez mais lotados e os preços caíram a cada dia, foi o fantasma da superprodução que causou uma crise dolorosa.

Conde de Serra Negra Faleceu no dia 14 de março de 1923 em meio de uma turbulenta crise. Conforme a entrevista com Toninho Sanches, metade da fazenda Serra Negra ficou para a Condessa e a outra metade foi dividida entre seus filhos, cada uma de suas fazendas foram se acabando nos “aterros inadiáveis dos débitos assumidos e honradamente quitados”. Uma das últimas perdas, foi a “Fazenda Serra Negra”, no distrito de Vitoriana, tendo sido esta passada para as mãos de novos proprietários.

“Dona Baby”, como era chamada a Condessa, passou os últimos anos de sua vida em São Paulo, onde faleceu aos 82 anos. Está sepultada em São Paulo, juntamente com o Conde de Serra Negra e seus filhos.

Figura 18: Túmulo onde se encontra a Família Serra Negra, no cemitério da Consolação em São Paulo. 2018.



Fonte: Felipe Alexandre Herculano. Acesso em 09 out. 2021.

3 CAPÍTULO 2 – ANÁLISE DA EDIFICAÇÃO

3.1 O EDIFÍCIO

A antiga estação de Vitoriana foi o prédio escolhido para a instalação da “E.M.E.F. PROFESSOR RAYMUNDO CINTRA”, uma escola da rede estadual e municipal de ensino. É importante ressaltar que a urbanização da localidade teve início no prédio da estação e isso é visível quando se analisa sua área urbana atual (mapa da figura 19).

Figura 19: Mapa de Vitoriana com a localização da antiga estação.



Fonte: Google Maps. Acesso em: 20 out. 2021

O local passou por diversas reformas de ampliação, porém permanece com sua fachada preservada, mudando apenas sua coloração. A imagem da figura 20, mostra a edificação em 2002, antes da instalação da escola.

Figura 20: Estação Ferroviária de Vitoriana Imagem de abril de 2002.



Fonte: Adriano Martin. Acesso em: 25 abr. 2021.

As imagens de 20 até 24 apresentam partes da fachada ao decorrer dos anos, podendo observar as diferentes colorações distintas da original, porém sempre mantendo e preservando os detalhamentos. É possível analisar também o acréscimo de elementos ao redor da fachada, como o gradil, vegetações e novos acessos.

Figura 21: Torre original da edificação 2009.



Fonte: Adriano Martins. Acesso em: 25 abr. 2021.

Figura 22: Fachada da antiga estação de Vitoriana em 2011.



Fonte: Daniel Gentili. Acesso em: 25 abr. 2021.

Figura 23: Fachada em 2015, onde a cor se mantém até os dias de hoje.



Fonte: Mario Favareto. Acesso em: 25 abr. 2021.

Figura 24: Entrada do edifício atualmente.



Fonte: Obra do autor (2021).

Foi realizado um levantamento in loco no dia 23 de julho de 2021, através do qual foi possível verificar melhor a edificação e seus detalhes. O projeto é marcado por elementos da arquitetura eclética, que incluem simetria, frontão, ornamentos na fachada, torres e detalhamentos. Não foi possível compreender quais foram as alterações que o prédio sofreu ao longo do tempo, já que não existem fotos antigas da época da inauguração. A figura 25 até 36 foram tiradas do levantamento fotográfico, podendo observar o edifício que atualmente conta com 10 salas pedagógicas e é protegido por muros de placas de concreto e um portão de grade, enferrujado. As paredes estão com pintura bem deteriorada e grossa, é possível identificar várias camadas de tintas, e que não houve um cuidado para ser feito. Em diversas salas de aula há fissuras nas paredes, infiltração que causou bolor e descascamento da tinta das paredes. O forro de algumas salas está com placas de PVC e com aparência de nova, que foge bastante da arquitetura original do local, alguns funcionários contam que foi colocado para esconder as trincas e infiltração. Nas imagens mostram algumas salas, corredores e áreas externas, onde é possível observar irregularidades do edifício e ter uma dimensão do espaço trabalhado.

Figura 25: Corredor do lado direito com acesso a diretoria e a secretaria da escola.



Fonte: Obra do autor (2021) 23 jul. 2021

Figura 26: Secretaria da escola fazendo divisa com o arquivo morto.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 27: Corredor central do térreo.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 28: Sala de aula térrea.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 29: Vista do lado externo para a área do corredor.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 30: Área do playground.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 31: Fundos do edifício servindo de estoque.



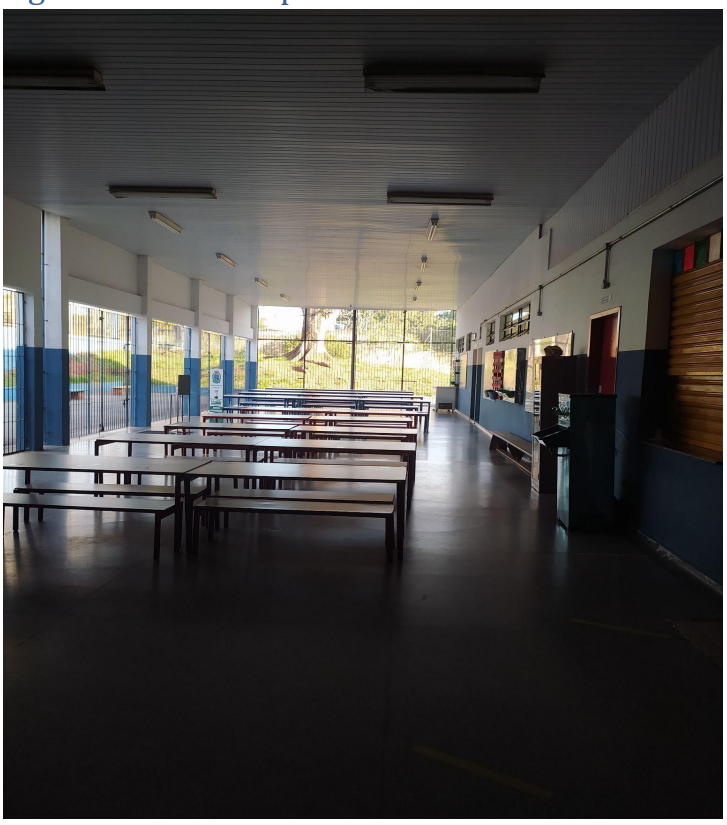
Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 32: Torre de caixa d'água.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 33: Área do pátio coberto.



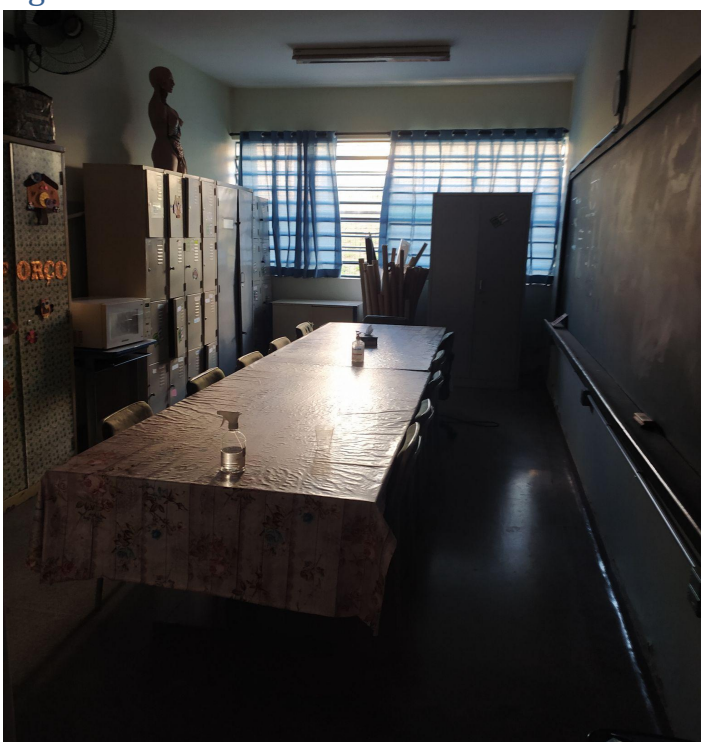
Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 34: Quadra Poliesportiva.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 35: Sala dos Professores.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 36 Área de espera para secretaria.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Em uma conversa com a atual diretora da escola, Denise Aurora Martins Borgmann, que nos informou que o edifício é dividido e sob responsabilidade do estado e metade do município, fazendo divisão de salas, constatou-se que a escola passou por diversas reformas com a intenção de resolver alguns problemas patológicos, porém sem sucesso.

O estado de conservação está sendo camuflado pela pintura e a placa de PVC no teto, o piso está bem gasto, as esquadrias estão enferrujadas e quebradas, o terreno em volta possui vegetação invasora e muitas marcas de fissuras no chão. Uma parte da fiação elétrica está exposta, alguns fios desencapados e pendurados pelo corredor. A fundação não supre o peso de toda a escola, o que causa muitas trincas, fissuras e rachaduras nas paredes. A falta de algumas telhas faz com que haja infiltração nas paredes e emboloramento das mesmas.

Na parte lateral existe pequeno anexo, onde possivelmente era para ser uma zeladoria, mas atualmente usam o espaço como biblioteca da escola é uma área externa, distante das salas de aula. Algumas das salas não foram bem distribuídas, como áreas administrativas desconexas por conta dessa separação da estadual com a municipal. A escola não tem espaço destinado a depósito e muitos dos materiais são guardados nas próprias salas, acumulados nos cantos e não há uma organização e espaço adequado a esses materiais.

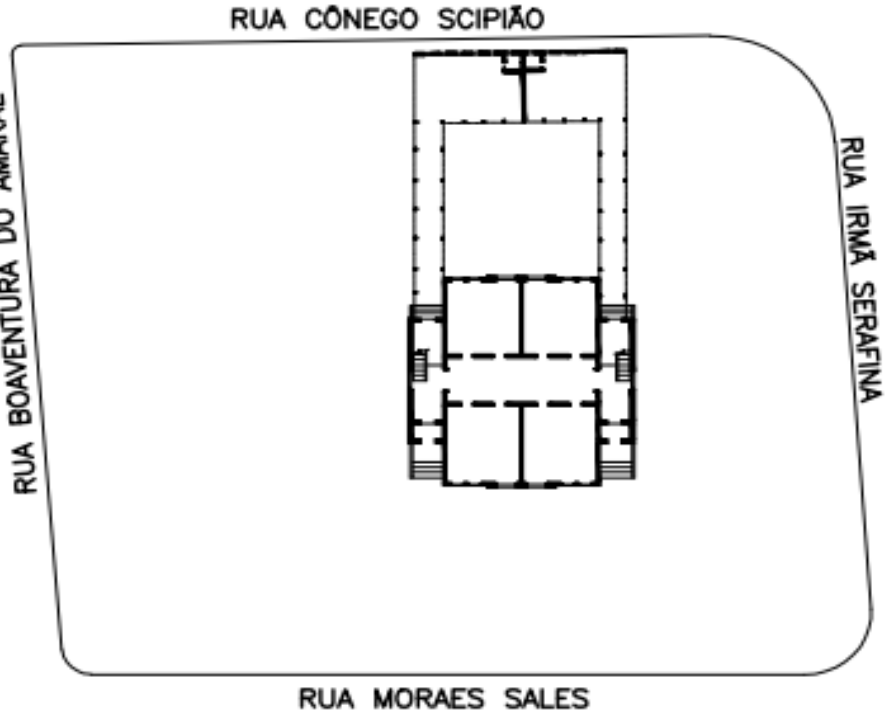
4 CAPÍTULO 3 – PROPOSTA

4.1 REFERÊNCIAS PARA O PROJETO

4.1.1 PROJETO DE RESTAURO EE FRANCISCO GLICÉRIO

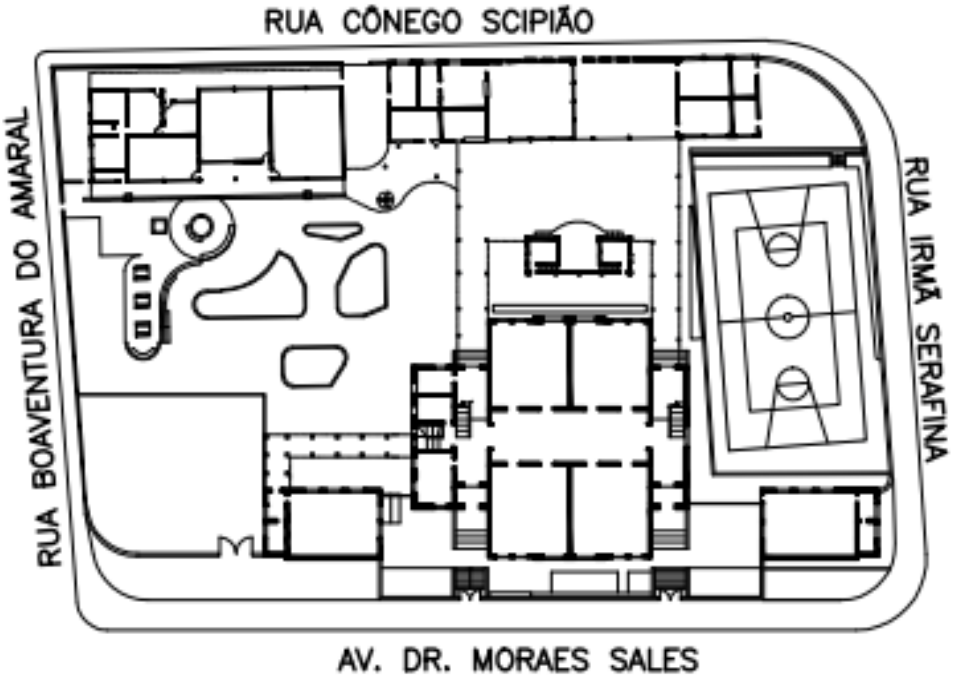
O projeto trata-se da restauração e preservação da EE Francisco Glicério, que foi originalmente o primeiro Grupo Escolar de Campinas, localizado na Av. Dr. Moraes Sales. A escola foi concluída em 1897 e projetada pelo arquiteto Ramos de Azevedo, adota um estilo arquitetônico eclético e combina elementos decorativos neogóticos e neo-renascentistas, a EE é bem cultural protegida pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPAAC . Atualmente o prédio continua sendo uma uma escola.

Figura 37: Planta da escola em 1897.



Fonte: Acervo da “E.E. Francisco Glicério”. Acesso em 15 nov. 2021.

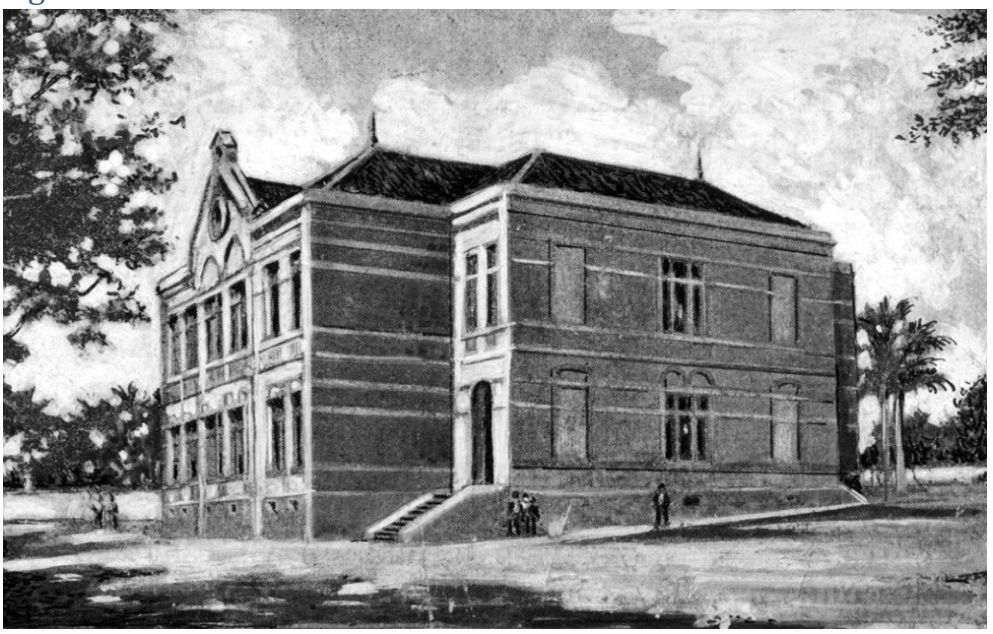
Figura 38: Planta da escola em 1993.



Fonte: Acervo da “E.E. Francisco Glicério”. Acesso em 15 nov. 2021 .

A implantação original da edificação incluía somente o prédio histórico (fig. 37), com o passar dos anos e as necessidades de modernização, foram edificados anexos como mostra a implantação (fig. 38). Alguns edifícios adjacentes foram construídos para adaptar a unidade ao currículo escolar e atender as necessidades dos alunos e funcionários. Portanto, eles não foram restaurados, mas modificados para que possam ser aproveitados ao máximo, dando maior funcionalidade ao edifício. (Helena; Cleber. 2009)

Figura 39: Desenho da fachada do edifício.

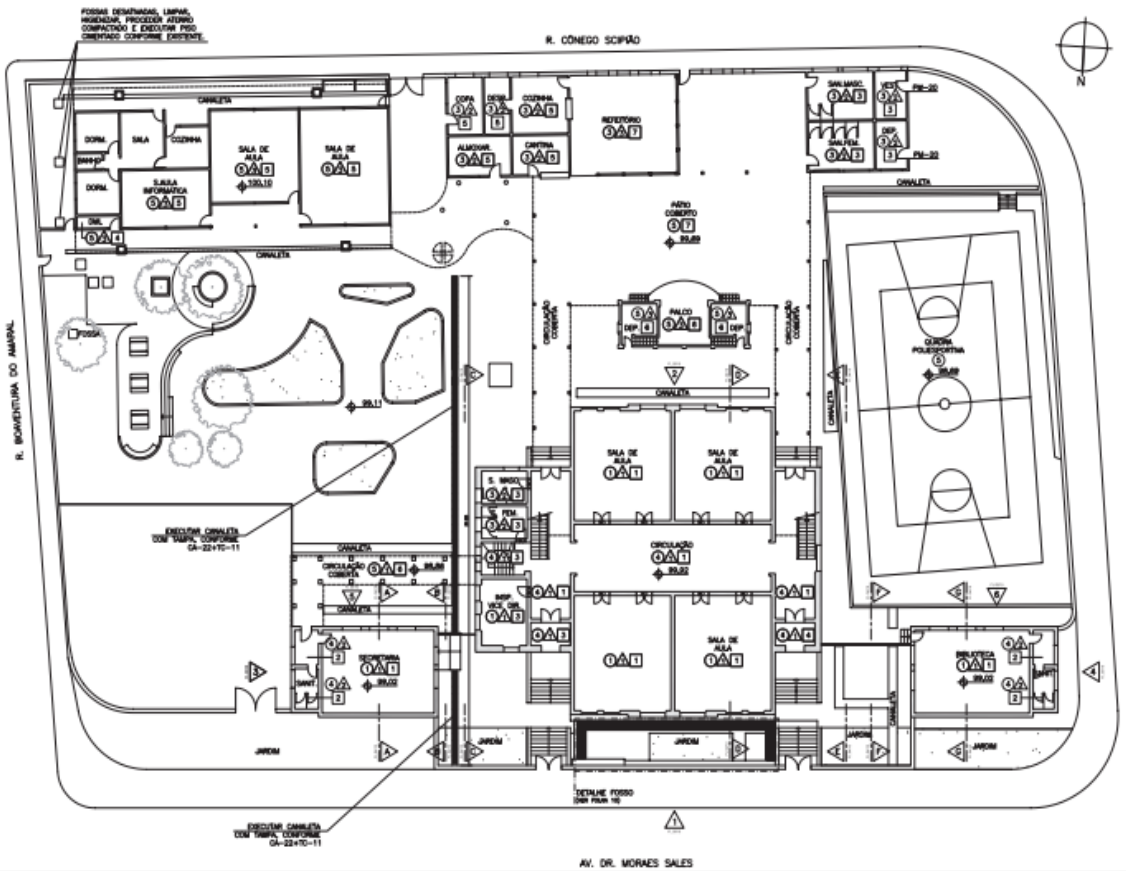


Fonte: Site IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil. Acesso em 26 out. 2021.

As principais intervenções que a escola irá realizar são os serviços de segurança contra as intempéries, pelo que todas as coberturas devem ser totalmente renovadas, substituindo as partes e peças danificadas, implementados sub-coberturas, substituindo calhas e condutores, etc.

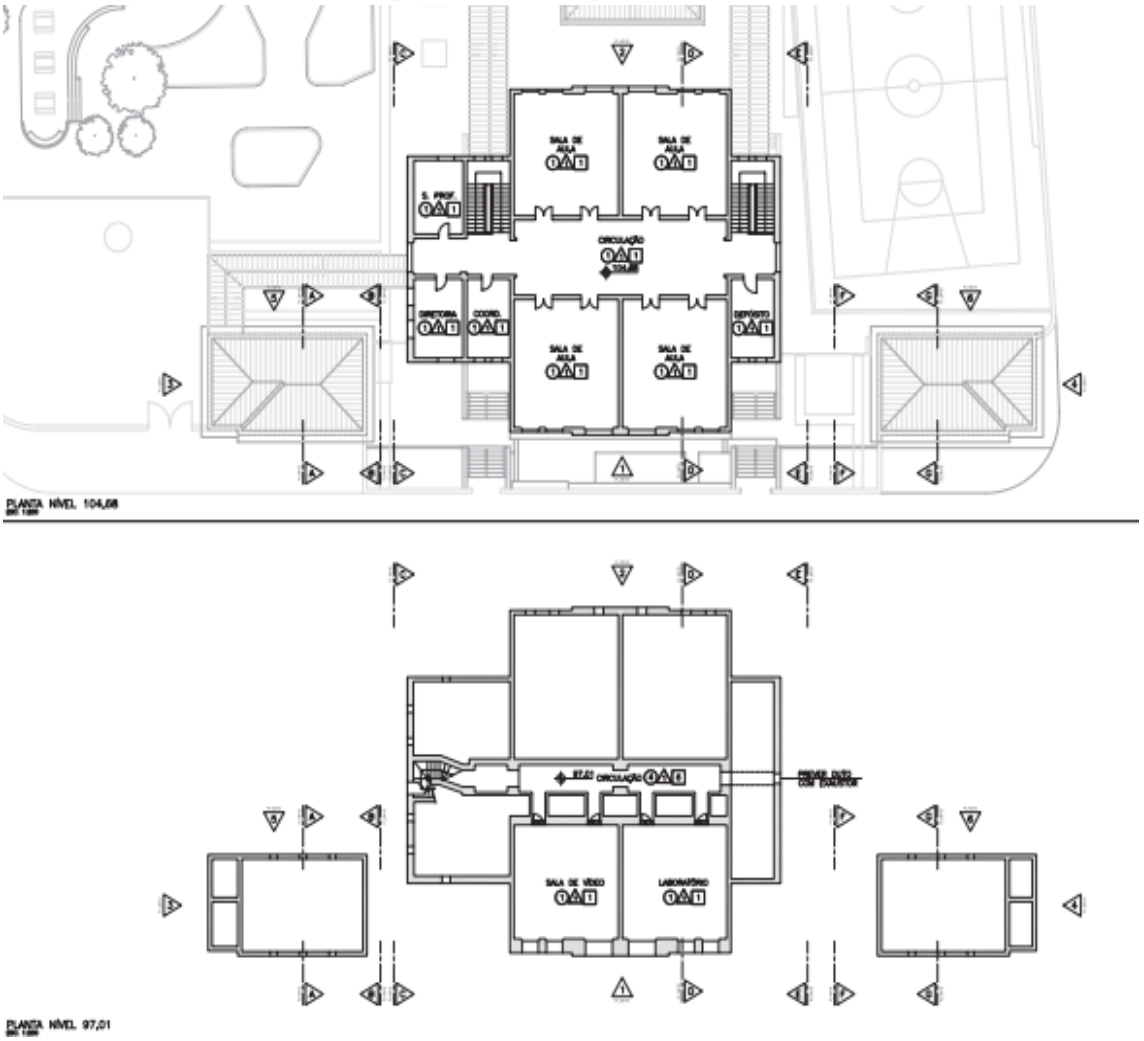
O edifício passou recentemente por algumas intervenções que acabaram descaracterizando a obra e a desqualificaram até certo ponto. O projeto propõe a substituição dos materiais de revestimento para restaurar o estado original, ou seja, substituir o piso cerâmico por ladrilhos hidráulicos como antes (intervenção nos anos 1990). A EE Francisco Glicério atende 377 alunos no período da manhã, 331 alunos da 5ª a 8ª e no período noturno , e a Escola de Jovens e Adultos do EJA, à noite, com um total de 193 alunos.

Figura 40: Planta baixa do pavimento térreo.



Fonte: Acervo da “E.E. Francisco Glicério”. Acesso em 15 nov. 2021.

Figura 41: Planta baixa do pavimento superior



Fonte: Acervo da “E.E. Francisco Glicério”. Acesso em 15 nov. 2021.

Figura 42: Fachada atualmente com a obra restaurada.



Fonte: Site IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil, Acesso em 26 out. 2021.

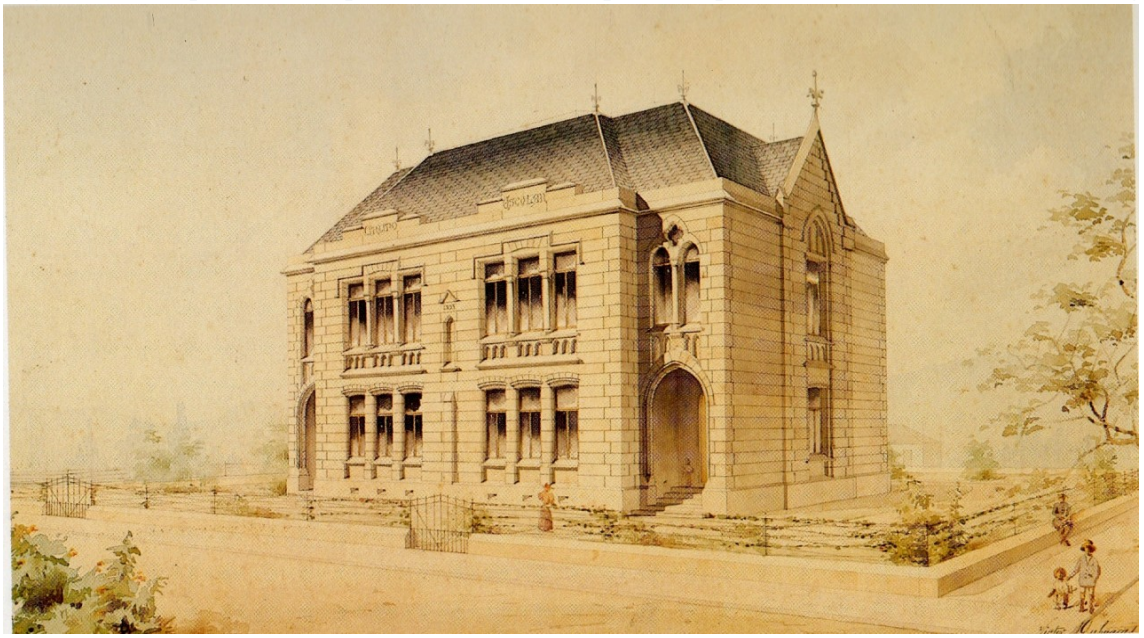
4.1.2 E.M.E.F. DR CARDOSO DE ALMEIDA

O Grupo Escolar Dr. Cardoso de Almeida, criado em 1895, localizado à rua 25 de Março (atual Monsenhor Ferrari), contribuiu muito para a ampliação da escolarização primária nas zonas urbanas e rurais de Botucatu, sendo uma das primeiras escolas a ocupar o altiplano da cidade. De acordo com Hernâni Donato (1985), o edifício em questão foi adaptado em um prédio alugado pela Câmara Municipal, em meados de 1895, funcionando pelo período de dois anos nesse edifício, que ficava localizado na Rua Cesário Alvim, atual Rua João Passos, em seguida foi transferido para o seu próprio edifício.

Em 12 de agosto de 1895, por ordem do então Presidente Bernardino de Campos, teve início a construção do prédio destinado a abrigar o grupo escolar, que foi concluída em maio de 1897, e passou a funcionar sob orientação do professor Benedicto Maria Tolosa.

Foi projetado pelo renomado arquiteto francês Victor Dubugras, que colocou no edifício todo um estilo neo-gótico e neo-romântico, composto por uma edificação principal e dois pavilhões laterais independentes. O projeto é tão requintado que teve suas telhas trazidas da França, feitos na olaria "Henri Sacoman Et Freres-Marselle", com muitos detalhes na fachada com frontão triangular, pináculos, agregando outros elementos neogóticos, como arcos de ogiva, nichos, rosáceas, vitrais e tetos íngremes reproduzindo o estilo francês.

Figura 43: Aquarela do projeto realizada pelo arquiteto francês Victor Dubrugas.



Fonte: Acervo FAU São Paulo. Acesso em 30 out. 2021.

Em 1995, o edifício passou por reformas de ampliação, a obra encomendada pelo Ministério da Educação do Estado de São Paulo foi cuidadosamente pensada para salvar o prédio de anos sem manutenção, que acabou resultando em perda de alguns detalhes da fachada.

Figura 44: Fachada da escola na década de 1930.



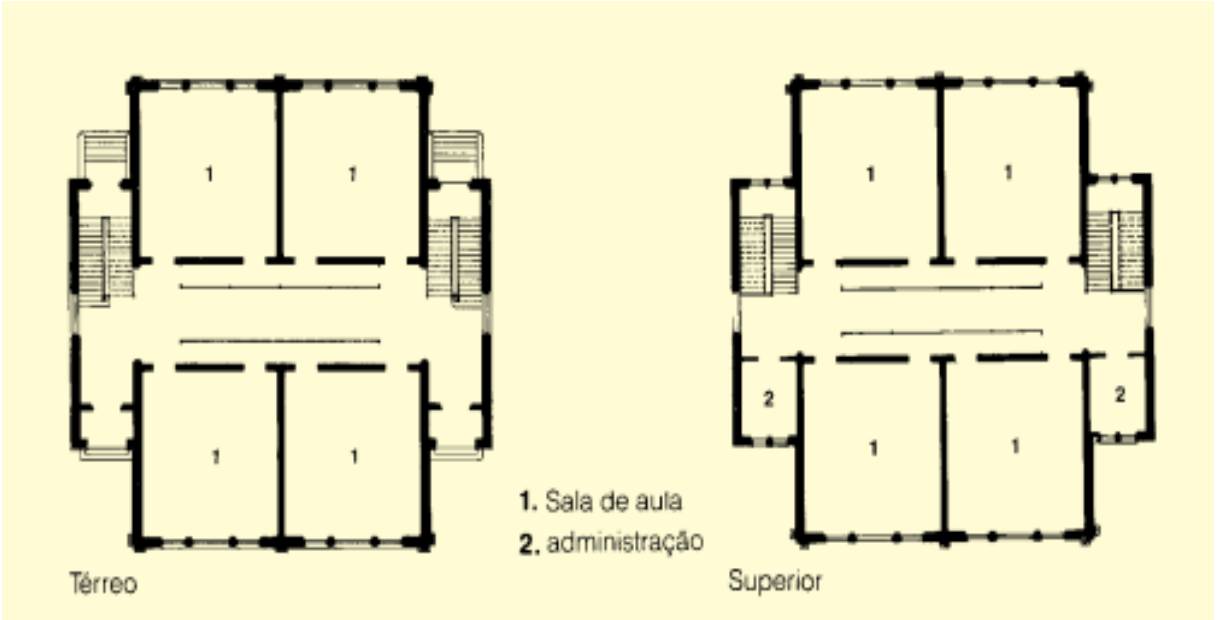
Fonte: Site Leia Notícias. Acesso em 30 nov. 2021.

Pela sua importância cultural, o complexo Dr. Cardoso de Almeida é tombado pelo CONDEPHAAT (Comitê de Proteção ao Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de São Paulo). Victor Dubugras também destacou a importância deste projeto, com anotações em seu diário:

> *"O prédio traz ainda no estilo elegante de seus dois andares, nos pavilhões laterais que os enfeitam a aparência solene do velho castelo francês emergindo em verde gramado. E para confirmar, as flores de Lis que lhe adornam a cumeeira, dão-lhe a soberba natural de velha estirpe abrindo a passagem dos anos, nas ardentias do calor estival ou nos frios crepúsculos outonais de suas quatro pétalas de pedra".*

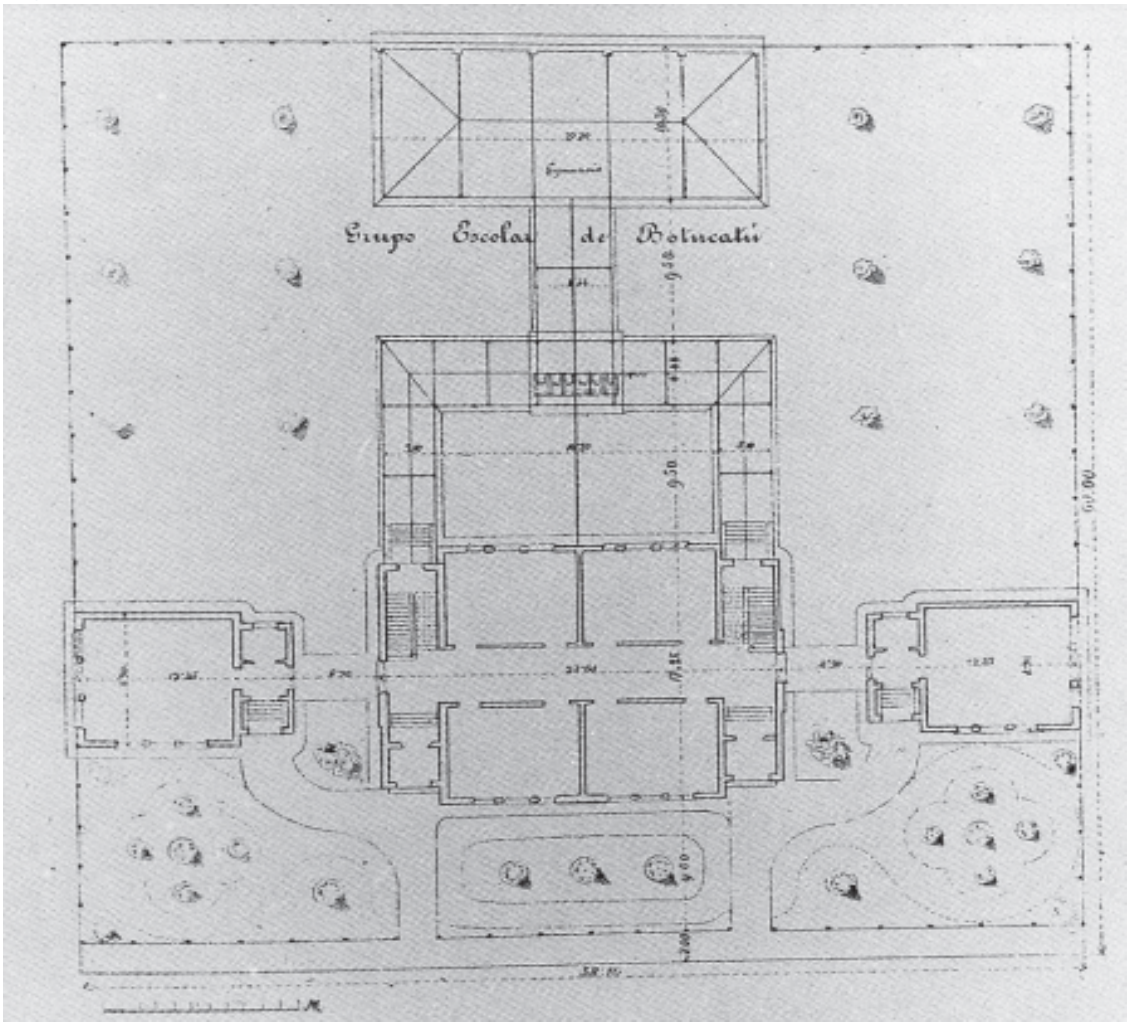
A escola passou por outro processo de restauração em 2002 para manter suas características centenárias, e ainda é uma das edificações mais emblemáticas de Botucatu. Atualmente administrado pela prefeitura municipal da cidade, o espaço conta com 15 salas de aula, salas de leitura, salas de vídeo, quadras poliesportivas cobertas e descobertas e laboratórios de informática, reúne cerca de 30 funcionários, que atendem em média de 326 alunos do ensino fundamental.

Figura 45: Planta padrão da sala de aula e administração, distribuía oito salas de aula em dois pavimentos, um para meninas e o outro para os meninos.



Fonte: Corrêa et al., 1991 p. 8. Acesso em: 15 nov. 2021

Figura 46: Planta baixa “EE Dr. Cardoso de Almeida”.



Fonte: Corrêa et al., 1991 p. 8 Acesso em: 15. nov. 2021

Figura 47: Escola Dr. Cardoso de Almeida atualmente.



Fonte: Obra do Autor (2021)

4.2 PROPOSTA DE PRESERVAÇÃO PARA O EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA-SP, ATUAL E.M.E.F. RAYMUNDO CINTRA.

Para que a preservação da estação de Vitoriana aconteça, é preciso seguir os princípios de restauro atuais, difundidos pelas Cartas Patrimoniais, já citadas neste trabalho. As intervenções propostas aqui, tanto aquelas referente ao restauro do edifício, quanto àquelas em sua área envoltória, serão guiadas pelos princípios das Cartas Patrimoniais, com total respeito aos pré-existentes. Para tanto, a recuperação do edifício original da estação, busca sanar os problemas referentes às patologias que acometem suas instalações, questões relacionadas à acessibilidade e futuras ampliações.

Foram seguidas como base na intervenção os estudos de autores como Camillo Boito, Cesare Brandi, a primeira publicação da carta de Atenas e a de Veneza. Os princípios fundamentais a serem aplicados no restauro da fachada, são a de mínima intervenção, a fim de interferir o mínimo possível na estrutura existente, porém necessário para a preservação do mesmo. Levando em consideração a obra original e respeitando as suas transformações ao longo do tempo, preservando a estética e valorizando sua imagem. A ideia da distinguibilidade aplicada, se faz quando há uma necessidade de acrescentar um novo elemento no projeto trabalhado, distinguir a intervenção, para que, não induza o observador a acreditar que aquilo é original e sim colocado depois da intervenção, mas de modo que não se desfigure do conjunto, devendo documentar os detalhes inseridos na obra. As intervenções feitas no projeto devem ser reversíveis, até mesmo facilitar para que haja alguma intervenção futuramente no edifício. O uso dos materiais aplicados deve levar em conta as técnicas construtivas usadas, devem ser semelhantes ao original da obra, para que não haja nenhum dano físico ou figurativo do ambiente.

Com base em estudos de outras estações da Sorocabana como a de Indaiatuba, Piapara, Angatuba, Ipaussu, Itararé, a estação de Vitoriana é a única que não possui cobertura na parte central da fachada do edifício. E por isso, a decisão de mantê-la com ela se encontra. A ideia também abrange implantar equipamentos de acessibilidade, seguindo a NBR 9050 (Acessibilidade de edificações, mobiliário,

espaços e equipamentos urbanos), pois é a única escola das redondezas, trazendo estudantes e funcionários de Vitoriana, Rio Bonito, Alvorada da Barra, Porto Said e do Bairro da Mina. Então é muito importante para que haja essa inclusão e todos possam usufruir do edifício. Outro ponto é a implantação de banheiros PNE, piso tátil e um elevador para acesso ao piso inferior, para ter mais organização e espaços funcionais, para suprir as necessidades e as demandas colocadas a cada ambiente, o projeto teria uma ampliação na sua lateral, adicionando mais duas salas no térreo e na parte inferior. Na sequência são apresentadas algumas imagens da proposta:

Figura 48: Maquete eletrônica com a proposta da fachada restaurada, seguindo os padrões e cor do projeto original.



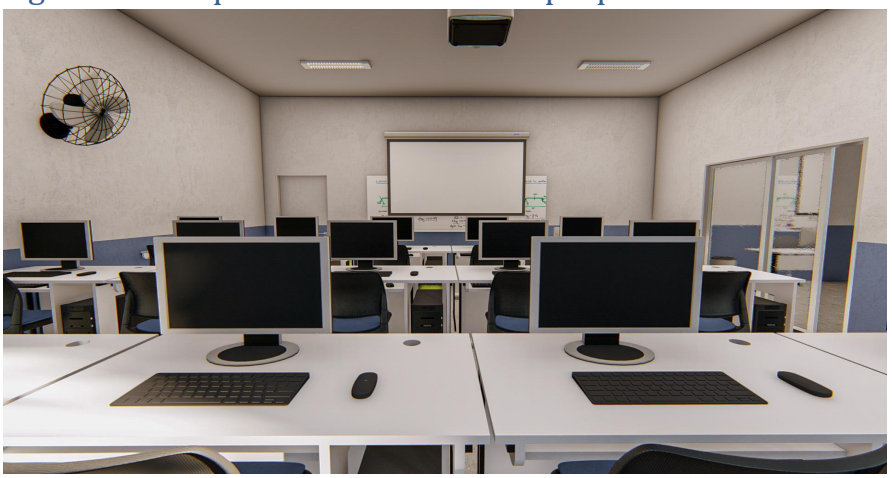
Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 49: Maquete eletrônica com a proposta da sala de aula.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 50: Maquete eletrônica com a proposta da sala de informática.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 51: Maquete eletrônica com a proposta da biblioteca.



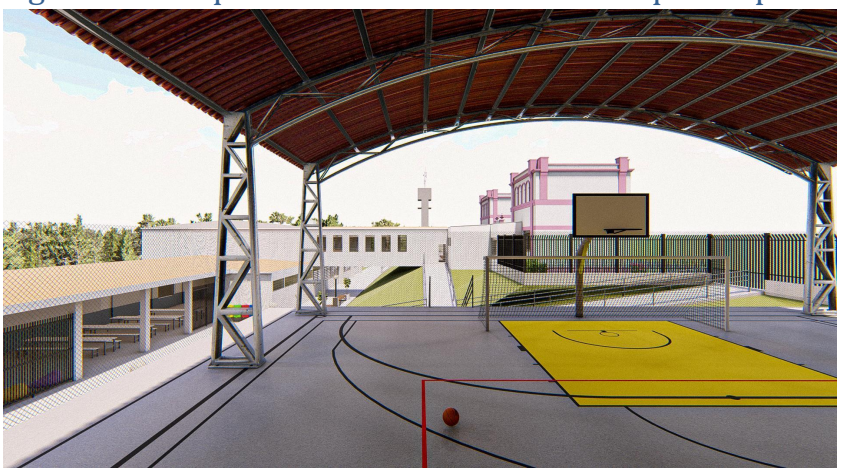
Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 52: Maquete eletrônica com a proposta do refeitório.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 53: Maquete eletrônica com vista da quadra poliesportiva.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 54: Maquete eletrônica com vista para o pátio aberto.



Fonte: Obra do Autor (2021)

4.3 SOLUÇÕES PARA AS PATOLOGIAS

Pensando na preservação do material original do edifício, no maior conforto dos usuários e no prolongamento da vida útil da Estação de Vitoriana, abaixo colocamos as propostas para a solução das patologias encontradas na edificação. As fontes para tais propostas foram baseadas em artigos semelhantes (MEMORIAL DE RESTAURO EE FRANCISCO GLICÉRIO, 2009) .

A fachada é composta por detalhamentos de decoração fundidos em argamassa, as paredes em textura lisa, nas imagens abaixo é possível observar os frisos, molduras, adornos, as torres laterais, esses elementos se encontram em bom estado de conservação, porém o revestimento se encontra em degradação em algumas partes. Os serviços aplicados na parte a ser restaurada deverão seguir os seguintes procedimento:

- Remoção cuidadosa do revestimento que está descascando.
- Refazimento dos elementos decorativos que estão deteriorados com as mesmas características e formas do original.
- Refazimento do revestimento em partes com buracos ou faltantes com uma camada de argamassa e areia, obedecendo sempre a mesma espessura.
- Limpeza da fachada através de lixamento para aplicação da nova pintura.
- Aplicar fundo preparador de paredes para preparação da superfície e aplicar três demãos de látex 100% acrílico acetinado em cor a ser definida pelas prospecções.
- Recuperar as grades de ferro através de aplicação de tinta alquídica, à base de zarcão tipo III utilizando pincel, e pintura com tinta esmalte sintético, 2 demãos, em cor a ser definida após as prospecções.
- Os mesmos procedimentos devem ser aplicados nos muros ao redor do edifício.

Figura 55: Entrada principal da edificação, onde aparecem as torres com marcas de bolor causadas por infiltração.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 56: Lado inferior da torre com pintura descascando e marcas de bolor causadas pela infiltração.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 57: Parede externa inferior danificada e com caixa de elétrica exposta.



Fonte: Obra do autor (2021)

Figura 58: Parede externa inferior com pintura descascada e vegetação invasora.

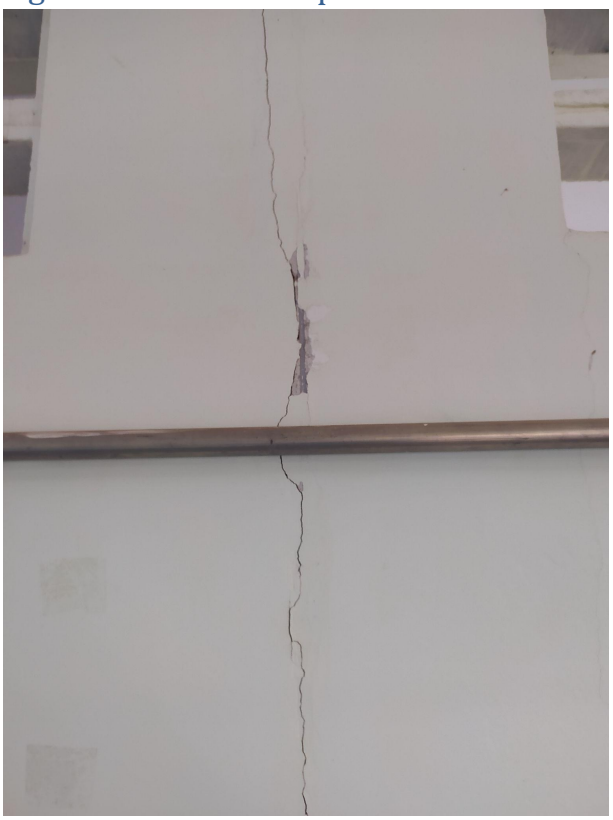


Fonte: Obra do Autor (2021)

As fissuras, trincas, rachadura, deslocações, assentamentos e rotações do edifício, pode ser causado por conta da fundação, relacionados à prospecção do solo, concepção do projeto e sua execução, as funcionalidades da estrutura edificada, a qualidade do material utilizado e possíveis eventos adversos após a construção , desse modo seguirá as devidas circunstâncias com orientações de um engenheiro civil:

- Analisar a fundação e investigar o aspecto geológico e geotérmico do terreno, para que o planejamento da reparação seja possível de maneira segura.
- Análise da posição e característica do lençol freático, e suas variações ao longo do ano, podendo ser a origem dos problemas de patologia das fundações da edificação.
- Análise das características do maciço tais como permeabilidade, compressibilidade e resistência aos esforços cisalhantes.

Figura 59: Fissura na parede da sala de aula



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 60: Recalque do edifício causando rachadura na parte externa da escola.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Cobertura - A cobertura existente é em telha de barro, em alguns pontos da edificação é possível identificar infiltração causadas por telhas quebradas, também é também possível observar sinais de insetos no madeiramento. O procedimento a ser adotado é:

- Checagem das peças para a substituição das telhas quebradas, porosas e descaracterizadas, realizar a troca com o modelo igual ao original.
- Revisão da cumeeira e as calhas para substituição por peças deterioradas.
- Limpeza das telhas retirando as partes com fungos, depois receber a aplicação de resina para a sua proteção.
- Substituição do madeiramento nas partes deterioradas ou infectadas por insetos xilófagos, por madeiras com as mesmas características que a original, receberá o tratamento com verniz incolor fosco.

A grande parte dos pisos utilizados na escola são placas de granilite, já as áreas molhadas são de azulejos 40x40cm na cor branca, deverá seguir as seguintes recomendações:

- Refazimento das partes com o piso de granilite onde se encontram com buracos utilizando as mesmas características de granulometria e coloração do material original.
- Realizar o polimento nas placas de granilite com uma camada fina de resina.
- Nas áreas molhadas fazer a substituição de azulejos trincados, quebrados ou faltantes, seguindo as mesmas características que o original 40x40cm na cor branca .
- Todos os cuidados deverão ser tomados a modo de manter o modelo original da edificação.

Figura 61: Piso da sala de aula de granilite com remendo e fissuras.



Fonte: obra do autor (2021)

Figura 62: Escada externa com vegetação invasora, trincas e insetos.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 63: Piso do banheiro manchado com infiltração

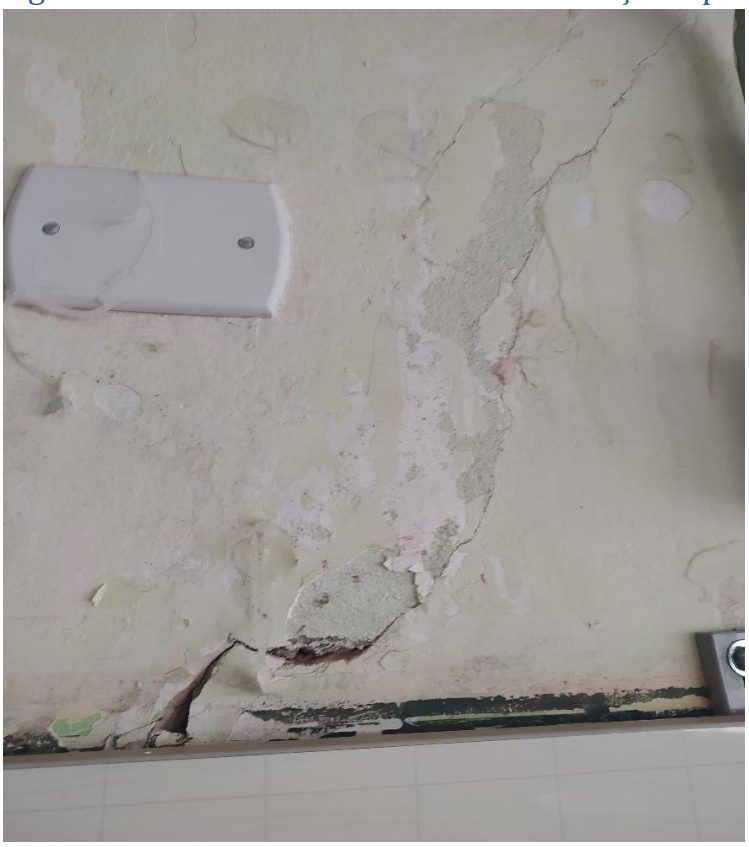


Fonte: Obra do autor (2021)

O revestimento na alvenaria interna é em argamassa de cimento e areia, com algumas partes a pintura descascadas ou com trincas e fissuras. Deverão seguir os seguintes procedimentos:

- Remoção cuidadosa do revestimento que está descascando.
- Refazimento do revestimento em argamassa nas partes faltantes, com trincas e fissuras.
- Realizar a impermeabilização com técnicas atuais.
- Limpeza das paredes com lixamento para aplicação da nova pintura.
- Para pequenas trincas, fazer um francho passando uns 10 cm da extremidade, limpar a parede e aplicar fundo preparador de paredes, preencher a superfície com uma tela de poliéster ou sela-trinca
- As paredes internas receberão acabamentos de pintura com látex acrílico na cor branca fosca.
- Seguirá de acordo com o projeto as alvenarias a construir ou demolir.

Figura 64: Parede sala de aula com infiltração e pintura descascando.



Fonte: Obra do Autor (2021)

As esquadrias apresentam péssimo estado de conservação, algumas peças com partes danificadas ou faltantes, tanto na de madeira quanto nas ferragens. Deverão seguir as seguintes recomendações:

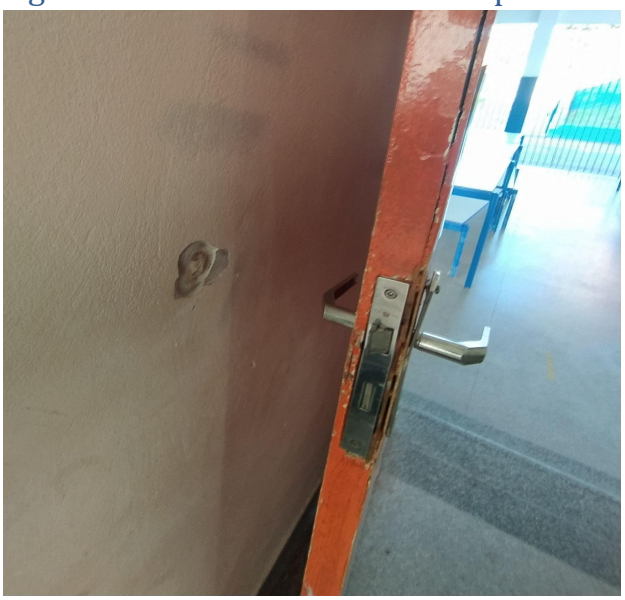
- Catalogação de cada porta para evitar transferência de local, caso sejam removidas na obra.
- Revisão do madeiramento e substituição das partes faltantes ou deterioradas, seguindo sempre o mesmo padrão.
- Lixamento, nivelamento de todas as portas para receber pintura.
- Os vidros trincados ou faltantes realizar a troca para um novo baseado no modelo original (vidro liso, incolor 3mm)
- Nas portas realizar a revisão das maçanetas, fechaduras, dobradiças e trincos, fazer a substituição caso alguma peça esteja danificada.
- Nas janelas realizar a revisão do sistema de fechamento das janelas com substituição das peças danificadas.
- Remoção da pintura nas esquadrias existentes com produto específico, Pintoff ou similar; em seguida remover os resíduos com estopa embebida em aguarrás. Lixar a superfície (lixa 120), para remoção completa da ferrugem.
- Pintar com tinta esmalte sintético, 2 demãos, na cor grafite escuro.

Figura 65: Porta da sala de aula danificada e parede com infiltração.



Fonte: Obra do Autor (2021)

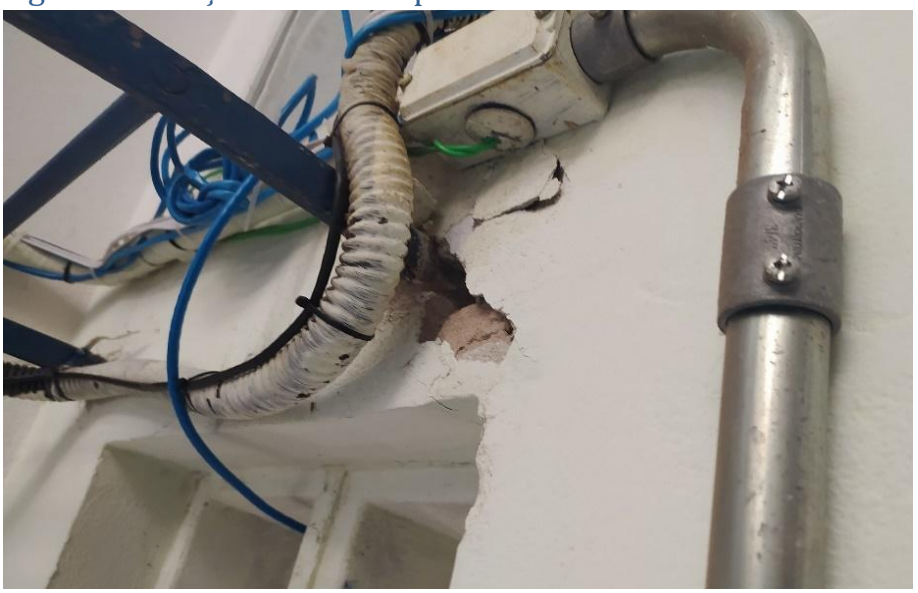
Figura 66: Porta da sala de aula e parede danificadas.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Deverá ser executada toda a manutenção elétrica com instalação de quadro intermediário de medição, com troca de fiação devido as existentes não estarem devidamente adequadas, fazendo toda passagem da fiação ser embutida. As luminárias deverão passar por revisão na fiação e por limpeza.

Figura 67: Fiação elétrica exposta nos corredores



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 68: Parede da secretaria com infiltração e fiação elétrica exposta.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Figura 69: Equipamentos de internet pendurados nos corredores.



Fonte: Obra do autor (2021)

Paisagismo

- Limpeza e regularização do terreno nas áreas verdes.
- Remoção da vegetação invasora das superfícies.
- Execução de paisagismo em jardins e canteiros nas áreas externas do edifício.
- Implantação de uma horta para fins colaborativos dos alunos e também para o consumo.
- Será utilizado para implantar a horta: terra vegetal orgânica comum, árvores frutíferas, hortaliças e sementes de verduras e legumes.

Figura 70: Escadas externas com vegetação invasora



Fonte: Obra do Autor (2021)

O forro atual na área administrativa no piso térreo é todo em PVC, apresentando algumas manchas de infiltração. Será feita toda a retirada do PVC e colocado forro de madeira, respeitando o desenho do projeto original, que teve que ser trocado por conta de insetos xilofagos.

- Revisão do madeiramento, com a substituição das partes deterioradas
- Realizar o lixamento do madeiramento e aplicação de duas demãos de verniz fosco.
- Realizar o lixamento da laje para receber a nova pintura.
- Aplicação de duas demãos de tinta látex acrílica na cor branca fosca.

Figura 71: Sala de aula com marcas de infiltração na laje.



Fonte: Obra do Autor (2021)

Impermeabilização de piso com três demãos de emulsão asfáltica, inclusive as superfícies verticais adjacentes que ficarão embutidas nos revestimentos dos pisos, numa altura aproximada de 3m.

Piso Tátil - Piso Podotátil de Alerta. Seguirá conforme a NBR 9050. Será aplicado tanto nos exteriores e interiores do edifício. O piso serve como orientação para as pessoas com dificuldades visuais e será utilizado em dois modelos: Direcional “DPC”, para orientação de percurso e o piso de alerta, o "DPT" para sinalização de perigo ou a mudança da direção.

Barra de apoio PNE - Barra em aço inoxidável nos sanitários para deficientes. Instalação de combate a incêndio – Sirene eletrônica em caixa metálica, detector óptico de fumaça, sinalizador visual de advertência, acionador manual quebra-vidro, abrigo simples com suporte de mangueira, extintor de incêndio em pó químico seco de 20kg, extintor manual de água pressurizada, 10 litros e tubos galvanizados nos corredores.

Serviços complementares – limpeza final da obra, toda a área que sofreu intervenção da reforma e adaptação deverá ser entregue limpa e pronta para uso.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Deste modo, através desta pesquisa, fica evidente a necessidade da manutenção efetiva do edifício para a sua preservação. Através dos estudos de caso, foi possível identificar a importância de se adaptar e os pontos que sofreram algum tipo de abandono ou patologias ao longo do tempo e com isso perceber que a requalificação deles corroboram para a melhoria do edifício. A restauração da fachada além de contribuir com a preservação do edifício, colabora também com a preservação da memória no aspecto histórico e cultural, buscando não só a questão da estabilidade do edifício, mas recuperar os detalhes e informações contidas na obra, trazendo sua estética original. A motivação deste trabalho está no fato de que o projeto possa ir ao encontro das atuais necessidades e interesses da sociedade, demonstrando soluções que possibilitem, da melhor forma, todo o objetivo estabelecido nesse processo; colaborando assim com a acessibilidade, a funcionalidade das áreas, contribuindo dessa maneira para o melhor aproveitamento do espaço. Além de colaborar para a preservação e desenvolvimento do subdistrito, valorizando o monumento tão expressivo que possa contribuir com a vitalidade da região onde está inserido.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

6.1 ENTREVISTAS

AURORA MARTINS BORGMANN, DENISE: depoimento. Botucatu, mar. 2021. arquivos sonoros. Entrevista concedida exclusivamente e transcrita no projeto.

FEGUEIROA, JOÃO: depoimento. Botucatu, mar. 2021. arquivos sonoros. Entrevista concedida exclusivamente e transcrita no projeto.

SANCHES, TONINHO: depoimento. Botucatu, abr. 2021. arquivos sonoros. Entrevista concedida exclusivamente e transcrita no projeto.

SANTOS, ANTÔNIO CARLOS; JACINTO, RODRIGO : depoimento. Botucatu, mar. 2021. arquivos sonoros. Entrevista concedida exclusivamente e transcrita no projeto.

6.2 LIVROS

BRANDI, CESARE. Teoria da Restauração. Ateliê Editorial 4ª edição. 2013.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. Restauração. Ateliê Editorial 4ª edição. 2017.

DONATO, HERNÂNI. Achegas Para a História de Botucatu. EDICON. 1985.

CHOAY, FRANÇOISE. Alegoria do Patrimônio. Editora Estação Liberdade. 2001.

RUSKIN, JOHN. A Lâmpada da Memória. 2008.

FIGUEIROA, JOÃO CARLOS. Passeios da Memória. CopyGráfica. 2008.

PEIRÃO CORRÊA, MARIA ELIZABETH. Arquitetura Escolar Paulista 1890 -1920. FDE. 1991

6.3 HOMEPAGES

BELO SILVA, Eliana. **Estações Ferroviárias - Mesmo projeto?**: Arquivo virtual de História, Memória e Patrimônio de Indaiatuba (SP) e região.. Hist. de Indaiatuba. Disponível em: http://historiadeindaiatuba.blogspot.com/2009/07/estacoes-ferroviarias-mesmo-projeto.html. Acesso em: 17 nov. 2021.

BONETTI MACHADO, Cleber ; AYOUB SILVA , Helena . **MEMORIAL DE RESTAURO**. FDE. Campinas, 2009. 112 p. Disponível em: http://arquivo.fde.sp.gov.br/fde.portal/PermanentFile/File/MEMORIAL%20FRANCISCO%20GLICERIO.pdf. Acesso em: 3 nov. 2021.

BOTUCATU. IBGE. 2021. Disponível em: . Acesso em: 17 nov. 2021.

BOTUCATU – E.M.E.I. Doutor Cardoso de Almeida. ipatrimônio. 2021. Disponível em: http://www.ipatrimonio.org/botucatu-emef-doutor-cardoso-de-almeida/#!/map=38329&loc=-22.885212430000013,-48.44493176000001. Acesso em: 17 nov. 2021.

DECRETO-LEI 14.334, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1944: Divisão administrativa e judiciária do Estado.. ASSEMB. LEGISL. DO EST. DE SÃO PAULO. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto.lei/1944/decreto.lei-14334-30.11.1944.html. Acesso em: 23 abr. 2021.

FERNANDO PEREIRA, Antonio . **Botucatu Vitoriana antigo entroncamento ferroviário** . Botucatu e Cultura. 2010. Disponível em: https://botucatuecultura.blogspot.com/search?q=vitoriana. Acesso em: 25 abr. 2021.

FOGUERAL , Flávio. **Cardosinho: a imponência e requinte do primeiro grupo escolar de Botucatu**. Notícias Botucatu. Botucatu, 2020. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5599532/mod_resource/content/1/Arquitetura_Escolar_Paulista_anos_1890a1920.pdf. Acesso em: 30 out. 2021.

GRUPO Escolar Dr. Cardoso de Almeida: Atual : EE Dr . Cardoso de Almeida Botucatu-SP . IPATRIMÔNIO. 2 p. Disponível em: http://www.crmariocovas.sp.gov.br/pdf/neh/1825-1896/1896_Grupo_Escolar_Cardoso_de_Almeida.pdf. Acesso em: 30 out. 2021.

HISTÓRICO da formação do município de Botucatu. SEADE - FUND. SIST. ESTAD, DE ANÁL. DE DADOS. Disponível em: http://produtos.seade.gov.br/produtos/500anos/index.php?arq_htm=historico/hist_07506.htm. Acesso em: 23 abr. 2021.

LEI N. 25. Assemb. legisl. do est. de São Paulo. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1887/lei-25-19.03.1887.html. Acesso em: 25 abr. 2021.

MENNUCCI GIESBRECHT, Ralph . **ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL**: PORTO MARTINS. 2021. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/ptmartins.htm. Acesso em: 27 abr. 2021.

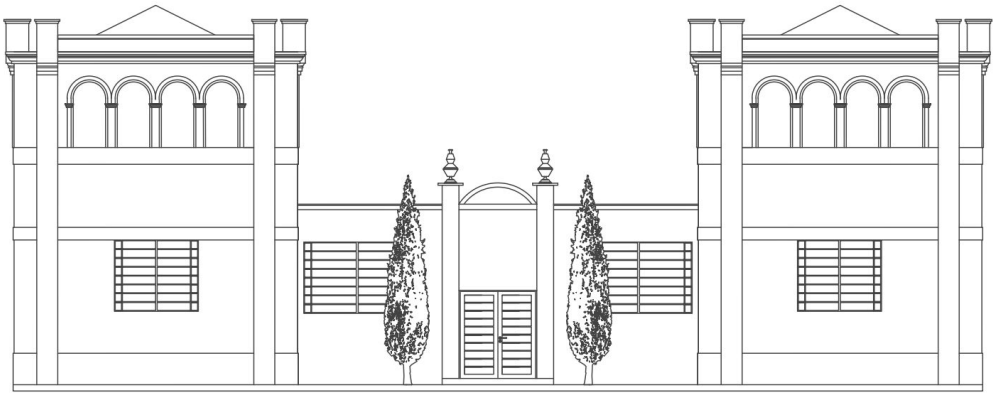
MENNUCCI GIESBRECHT, Ralph . **O RAMAL FERROVIÁRIO DE PORTO MARTINS (1888-1954)**. BLOG DO RALPH GIESBRECHT. 2014. Disponível em: http://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2014/12/o-ramal-ferroviario-de-porto-martins.html. Acesso em: 23 abr. 2021.

MENNUCCI GIESBRECHT, Ralph . **Vitoriana**: antiga Victoria. Estações Ferroviárias do Brasil. 2021. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/vitoriana.htm. Acesso em: 25 abr. 2021.

MUGAYAR KÜHL, Beatriz . **Carta de Atenas**: Notas sobre a Carta de Veneza. Iphan. 1931. 35 p. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf. Acesso em: 23 set. 2021.

NET, JC . **Distrito de Vitoriana – na raiz da serra**. Acontece Botucatu. Botucatu-Sp, 2019. Disponível em: https://acontecebotucatu.com.br/cidade/distrito-de-vitoriana-na-raiz-da-serra-por-jc-net/. Acesso em: 27 out. 2021.

O CONDE de Serra Negra, o marido de Dona Baby. Botucatu Online. Botucatu-Sp, 2020. Disponível em: https://botucatuonline.com/o-conde-de-serra-negra-o-marido-de-dona-baby/. Acesso em: 7 out. 2021.



“ESTUDO DE PRESERVAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA/SP ”



IMPLANTAÇÃO E COBERTURA

ESCALA 1:200

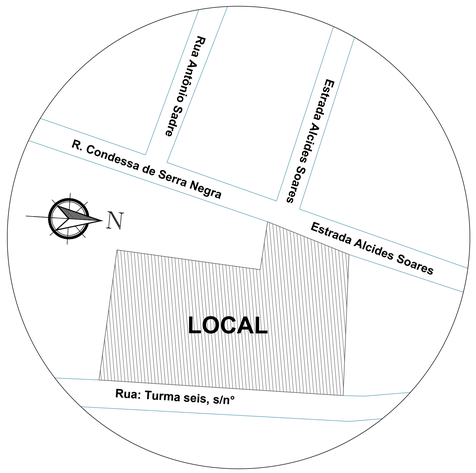


MAPA DO DISTRITO DE VITORIANA - BOTUCATU



FOTO SATÉLITE - IMPLANTAÇÃO "E.ME.F. PROF. RAYMUNDO CINTRA"

FONTE: GOOGLE EARTH ACESSADO EM 09 DE NOVEMBRO DE 2021



ÀREA DE ESTUDO - "E.M.E.F. PROF. RAYMUNDO CINTRA"



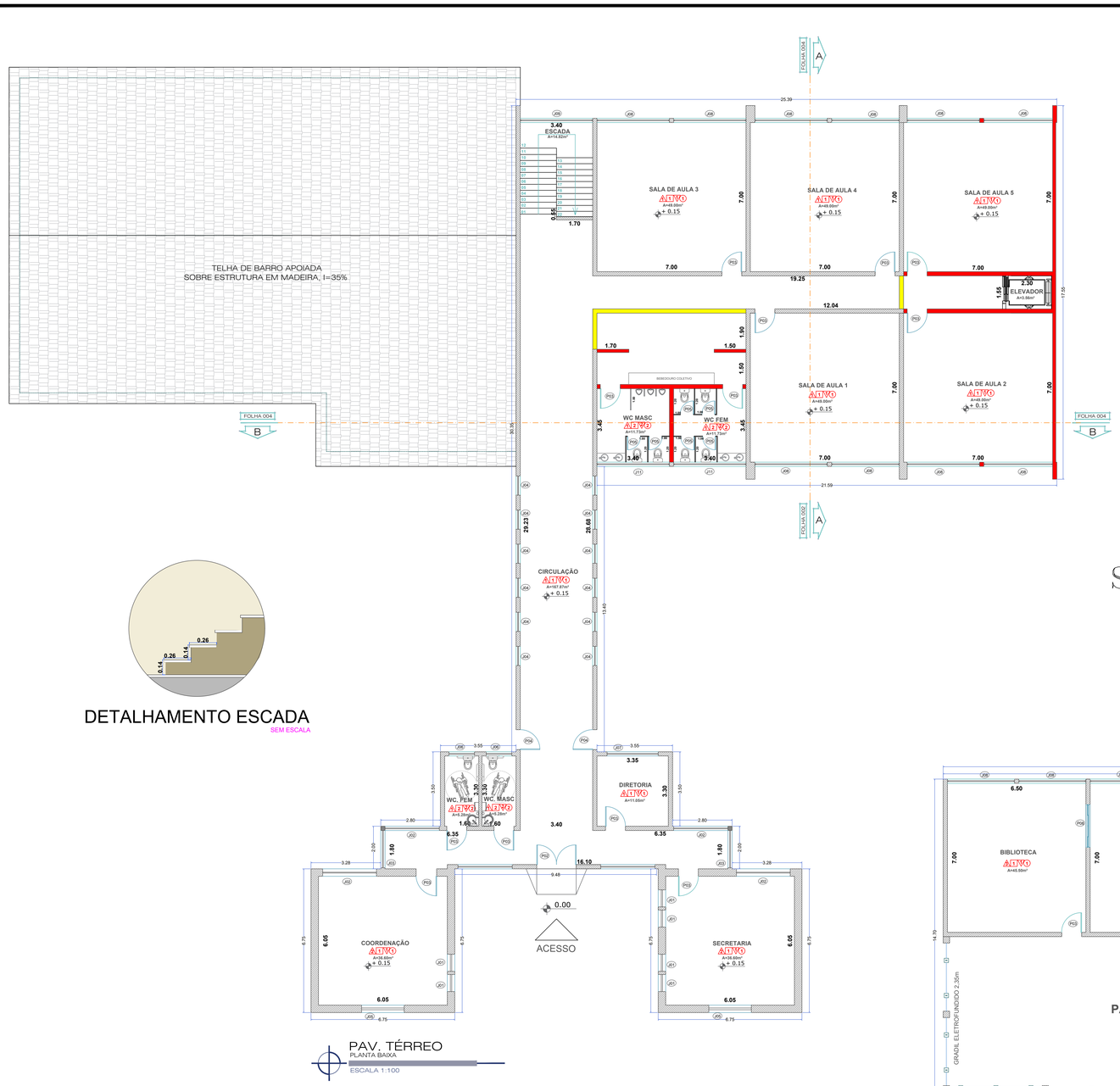
E.M.E.F. PROFESSOR RAYMUNDO CINTRA

ALUNO: LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

ORIENTADORA: PROF.ª DRª. LUDMILLA TIDEI DE LIMA

"PROJETO DE **PRESERVAÇÃO** DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA - SP"

IMPLANTAÇÃO



DETALHAMENTO ESCADA

SEM ESCALA

PAV. TÉRREO

PLANTA BAIXA

ESCALA 1:100



TABELA DE ACABAMENTO

PISOS	1	GRANILITE POLIDO
	2	CERÂMICA
	3	FULGET
PAREDES	1	REBOCO COM ARGAMASSA FINA, PARA APLICAÇÃO DE MASSA CORRIDA E PINTURA ACRILICA
	2	REVESTIMENTO COM AZULEJO CERÂMICO BRANCO 20X20 ATÉ O TETO
FORRO	1	LAJE PRÉ REBOCADA MASSA E PINTURA ACRÍLICA
	2	FORRO DE PVC 200M
	2	FORRO DE MADEIRA EXISTENTE
RODAPÉ	1	RODAPÉ EM GRANILITE h= 0,10
	2	RODAPÉ EM CERÂMICA h= 0,10

TABELA DE REFORMA

EXISTENTE	
A CONSTRUIR	
A DEMOLIR	

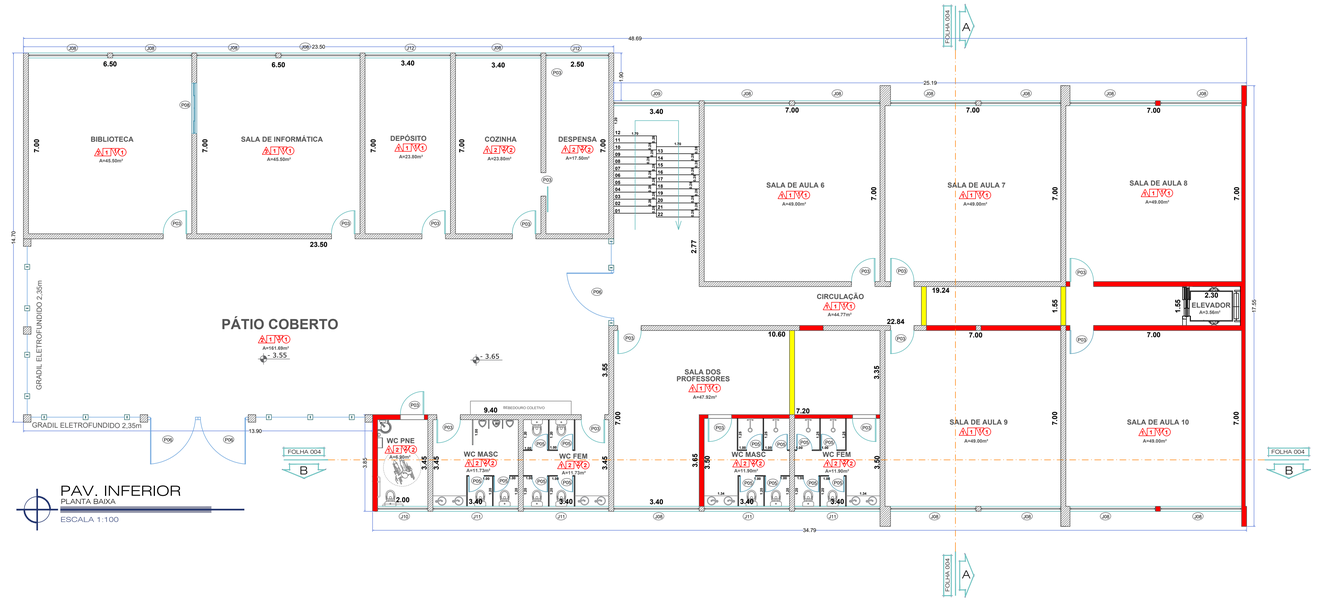
TABELA ESQUADRIAS - DEPÓSITO DE GÁS E LIXO

ITEM	DESCRIÇÃO	QTDE
P01	PORTÃO GRADIL DE AÇO GALVANIZADO 2 FOLHAS DE ABRIR - 3,00x2,35m	3
P02	PORTA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO 2 FOLHAS DE ABRIR - 1,85x2,10m	1
P03	PORTA DE MADEIRA 1 FOLHA DE ABRIR - 0,94x2,10m	28
P04	PORTA DE AÇO GALVANIZADO 1 FOLHA DE ABRIR - 0,94x2,10m	2
P05	PORTA DE MADEIRA BOXE WC 1 FOLHA DE ABRIR - 0,62x2,10m	20
P06	PORTÃO GRADIL DE AÇO GALVANIZADO 1 FOLHA DE ABRIR - 2,00x2,35m	5
P07	PORTA DE MADEIRA 1 FOLHA DE CORRER - 0,94x2,10m	1
P08	PORTA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO 4 FOLHAS DE CORRER - 2,00x2,10m	1
J01	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 0,80x1,00x2,20	10
J02	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 2,55x1,70x1,20	4
J03	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR -1,75x1,70x1,20	3
J04	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 0,90x1,50x0,40	12
J05	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 2,55x1,70x1,50	2
J06	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 2,40x0,80x1,80	2
J07	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 2,40x1,70x1,20	1
J08	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 3,40x1,70x1,20	26
J09	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 3,40x1,40x1,20	2
J10	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 2,00x0,80x2,10	1
J11	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 3,40x0,80x2,10	2
J12	JANELA DE AÇO GALVANIZADO COM PINTURA ELETROSTÁTICA E VIDRO TEMPERADO MAXIM-AR - 2,50x1,40x1,50	2

TABELA ÁREAS

TERRENO	5.625,94m²
PAVIMENTO TÉRREO	628.89m²
DIRETORIA	11.05m²
SECRETARIA	36.60m²
COORDENAÇÃO	36.60m²
WC MASC PNE	5.28m²
WC FEM PNE	5.28m²
CIRCULAÇÃO	167.87m²
SALA 1	49.00m²
SALA 2	49.00m²
SALA 3	49.00m²
SALA 4	49.00m²
SALA 5	49.00m²
WC FEM	11.73m²
WC MASC	11.73m²
ESCADA	14.82m²
ELEVADOR	3.56m²
PAVIMENTO INFERIOR	790.43m²
SALA 6	49.00m²
SALA 7	49.00m²
SALA 8	49.00m²
SALA 9	49.00m²
SALA 10	49.00m²
SALA DOS PROFESSORES	47.92m²
WC FEM	11.90m²
WC MASC	11.90m²
CIRCULAÇÃO	44.77m²
PÁTIO COBERTO	161.69m²
BIBLIOTECA	45.50m²
SALA DE INFORMÁTICA	45.50m²
DEPÓSITO	23.80m²
COZINHA	23.80m²
DESPENSA	17.50m²
WC FEM	11.73m²
WC MASC	11.73m²
WC PNE	6.90m²
PÁTIO ABERTO	183.80m²
QUADRA POLIESPORTIVA	713.41m²
ESTACIONAMENTO	339.94m²
ZELADORIA	35.11m²
TOTAL CONSTRUÍDO	**2.891.58m²**
ÁREA LIVRE	2.734.36m²
T.O.	140.49%
C.A.	0,5139
PERMEABILIDADE	38.67%





PAV. INFERIOR

PLANTA BAIXA

ESCALA 1:100

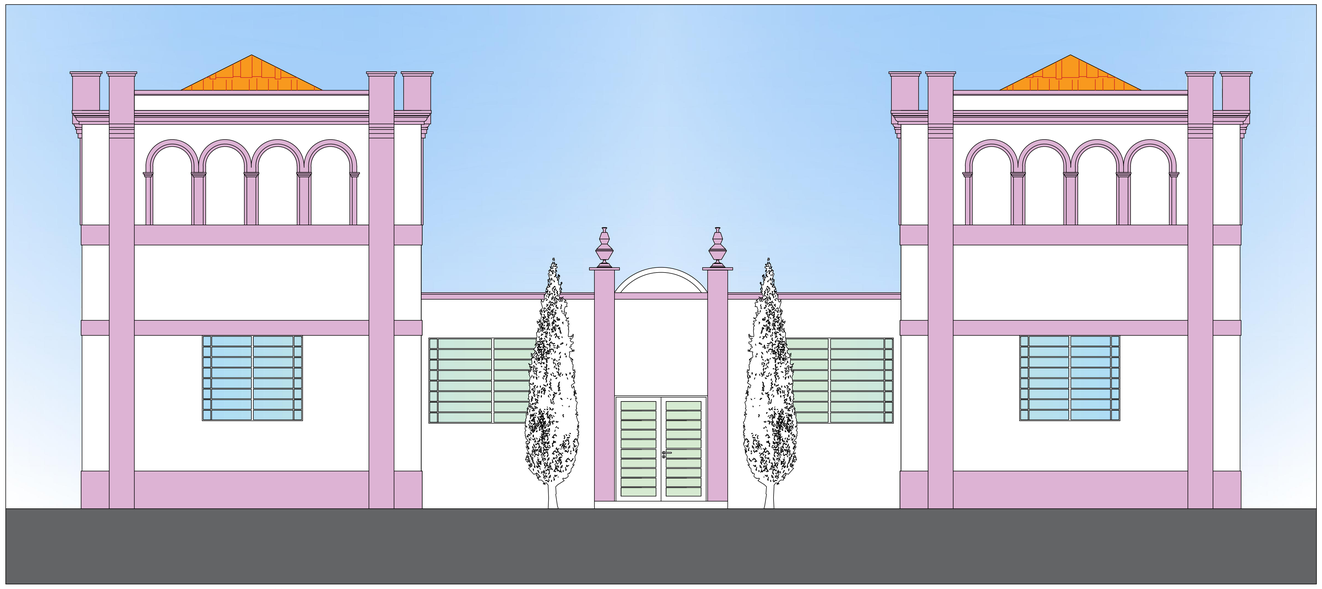
E.M.E.F. PROFESSOR RAYMUNDO CINTRA

ALUNO: LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

ORIENTADORA: PROF.ª DRª. LUDMILLA TIDEI DE LIMA

"PROJETO DE **PRESERVAÇÃO** DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA - SP"

PLANTA BAIXA
PAV. TÉRREO E
PAV. INFERIOR



ELEVAÇÃO FRONTAL

ESCALA 1:50

1



ELEVAÇÃO LATERAL DIREITA

ESCALA 1:50

2





FACHADA PRINCIPAL EM 1998

FONTE: Adriano Martins. Acesso em 03 nov. 2021

A antiga estação de Vitoriana inaugurada em 1888, foi de grande importância para o desenvolvimento do distrito, pois ali onde desceram os desabrigados de Porto Martins e os imigrantes estrangeiros por conta do trabalho nas fazendas de café e cana. O edifício tem características como a simetria, frontão, ornamentos na fachada, torres e detalhamentos, referência arquitetônica das estações da Europa, com o estilo Eclético. A estação teve seu funcionamento até 1954, depois passou por várias reformas para sua ampliação e começou a ser usada como uma escola.

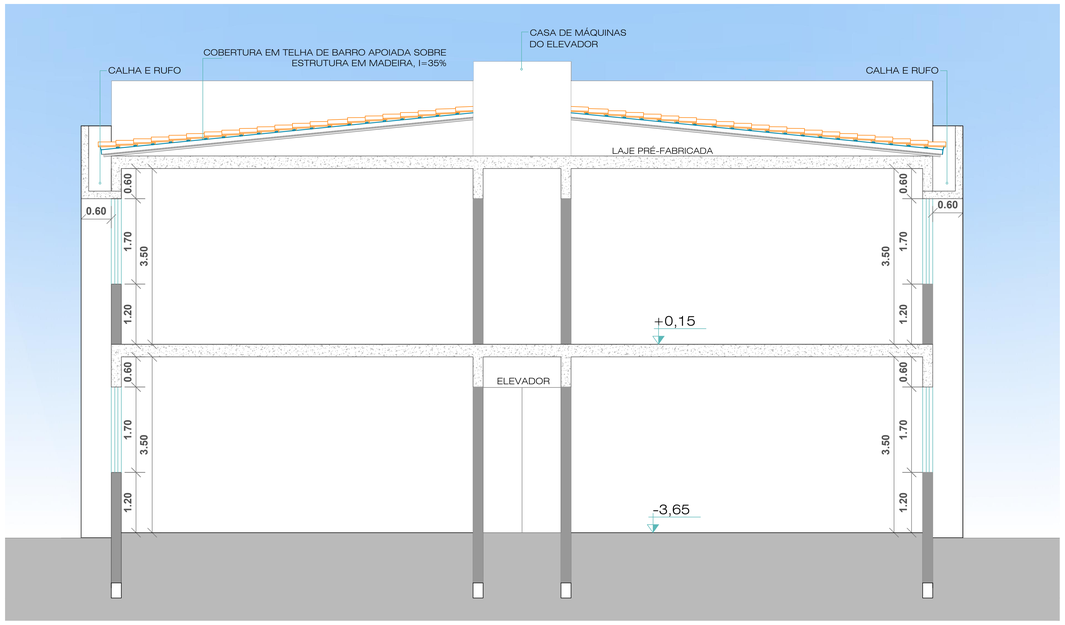
E.M.E.F. PROFESSOR RAYMUNDO CINTRA

ALUNO: LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

ORIENTADORA: PROF.ª DRª. LUDMILLA TIDEI DE LIMA

"PROJETO DE **PRESERVAÇÃO** DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA - SP"

VISTAS



CORTE A

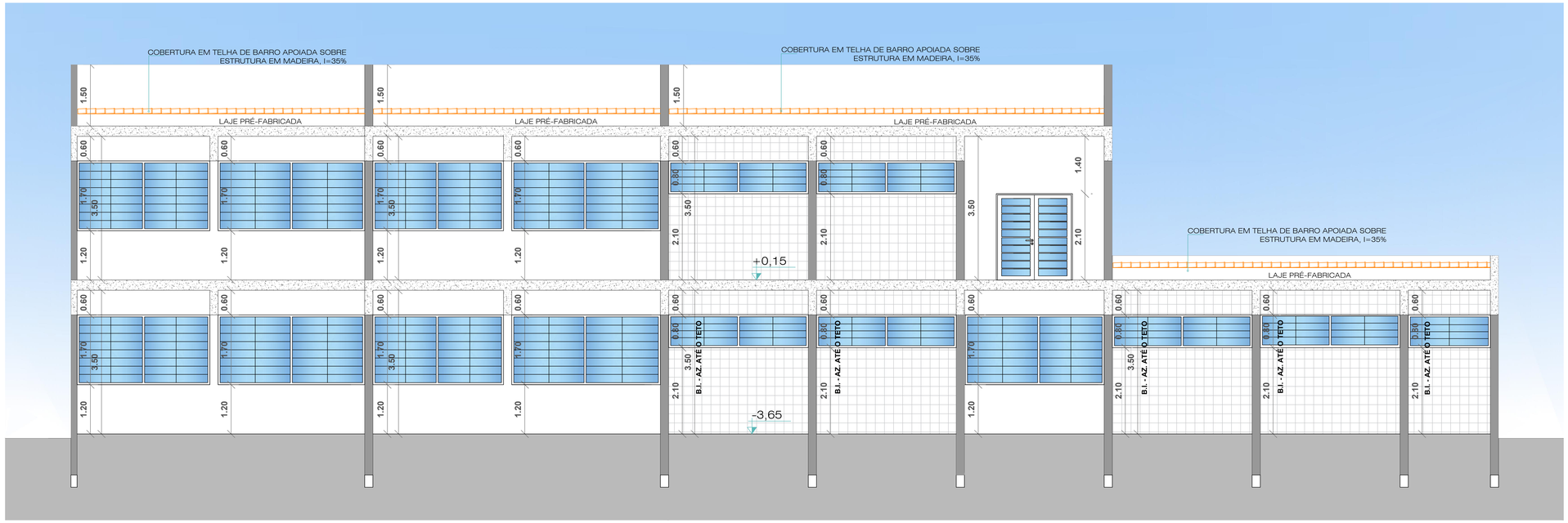
ESCALA 1:50 FOLHA 004



FACHADA ATUAL

FONTE: Do autor (2021)

A restauração da fachada além de contribuir com a preservação do edifício, colabora também com a preservação da memória no aspecto histórico e cultural, buscando não só a questão da estabilidade do edifício, mas recuperar os detalhes e informações contidas na obra, trazendo sua estética original. A motivação deste trabalho está no fato de que o projeto possa ir ao encontro das atuais necessidades e interesses da sociedade, demonstrando soluções que possibilitem, da melhor forma, todo o objetivo estabelecido nesse processo; colaborando assim com a acessibilidade, a funcionalidade das áreas, contribuindo dessa maneira para o melhor aproveitamento do espaço. Além de colaborar para a preservação e desenvolvimento do subdistrito, valorizando o monumento tão expressivo que possa contribuir com a vitalidade da região de Vitoriana.



CORTE B

ESCALA 1:50 FOLHA 004



E.M.E.F. PROFESSOR RAYMUNDO CINTRA

ALUNO: LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

ORIENTADORA: PROF.ª DRª. LUDMILLA TIDEI DE LIMA

"PROJETO DE **PRESERVAÇÃO** DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA - SP"

CORTES

Legendas

Esquadrias

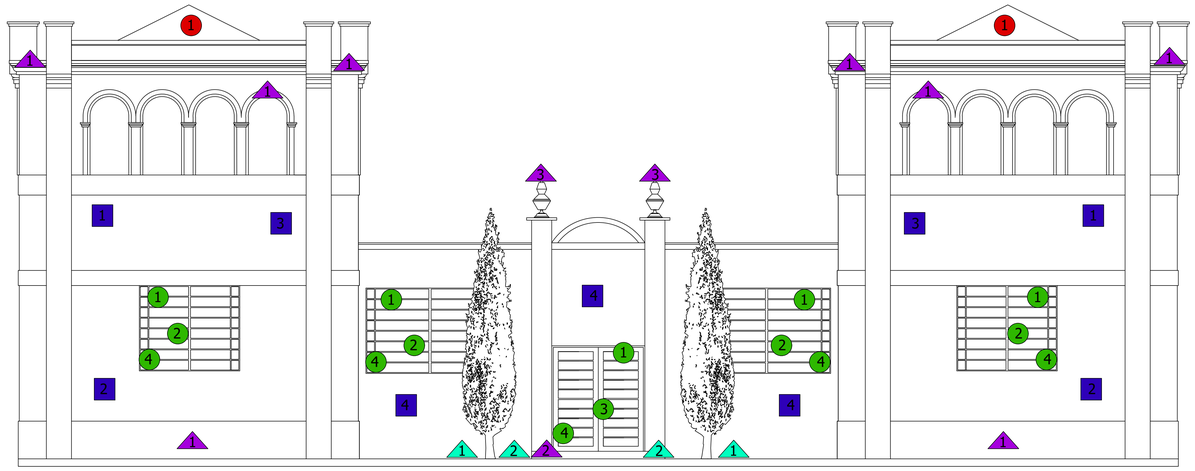
1. Os vidros trincados ou faltantes das esquadrias realizar a troca para um novo baseado no modelo original (vidro liso, incolor 3mm)
2. Revisão do sistema de fechamento das janelas com substituição das peças danificadas.
3. Revisão das maçanetas, fechaduras, dobradiças e trincos, realizar a substituição caso alguma peça esteja danificada.
4. Remoção da pintura das esquadrias existentes com produto específico, Pintoff ou similar; em seguida remover os resíduos com estopa embebida em aguarrás. Lixar a superfície (lixa 120), para remoção completa da ferrugem.Pintar com tinta esmalte sintético, 2 demãos, na cor grafite escuro.

Alvenarias

1. Para pequenas trincas, fazer um francho passando uns 10 cm da extremidade, limpar a parede e aplicar fundo preparador de paredes, preencher a superfície com uma tela de poliéster ou sela-trinca
2. Refazimento da alvenaria em partes com buracos com uma camada de argamassa e areia, obedecendo sempre a mesma espessura.
3. As fissuras, trincas, rachadura e deslocações causadas pela fundação e investigar o aspecto geológico e geotérmico do terreno, para que o planejamento da reparação seja possível de maneira segura. Também analisar as características do maciço tais como permeabilidade, compressibilidade e resistência aos esforços cisalhantes
4. Lixamento e aplicação de fundo preparador de paredes para preparação da superfície e aplicar três demãos de látex 100% acrílico acetinado na cor Branco Neve da Suvinil.

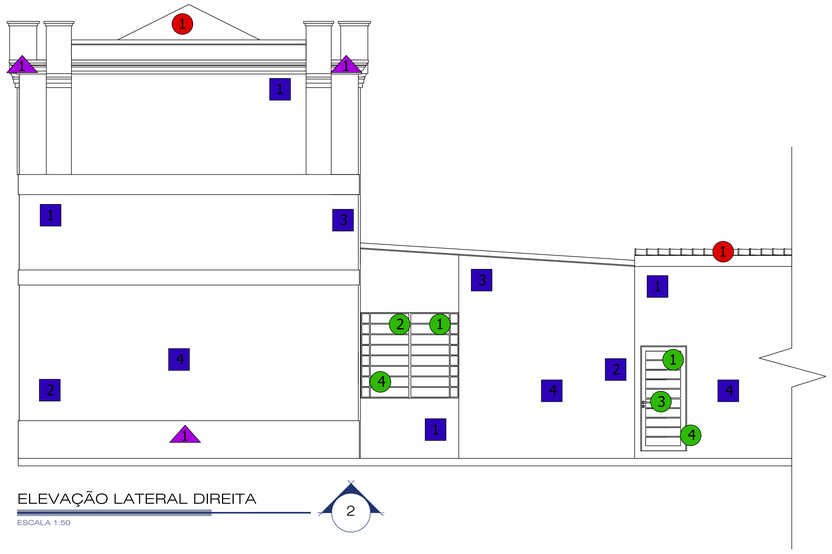
Telhado

1. As telhas e a estrutura do telhado serão substituidas por novas, mantendo a do mesmo estilo, romanas,e impermeabilizadas. A estrutura do telhado em madeira, e receberá uma manta protetora entre os dois elementos



ELEVAÇÃO FRONTAL 1

ESCALA 1:50



ELEVAÇÃO LATERAL DIREITA 2

ESCALA 1:50



Legendas

Paisagismo

1. Limpeza e regularização do terreno nas áreas verdes. Execução do paisagismo no jardim de entrada com pinheiro e floreira na lateral das torres.
2. Remoção da vegetação invasora das superfícies.

Detalhes Arquitetônicos

1. Os detalhes da fachada serão preservados e as partes faltantes ou deterioradas serão refeitos conforme o original e pintados na cor Astúcia da Suvinil
2. Piso externo será feito em bloquete de concreto e o revestimento do interior onde é em granilite realizar o polimento nas placas com uma camada fina de resina. Refazimento das partes onde se encontram com buracos utilizando as mesmas características de granulometria e coloração do material original.
3. Os detalhes dos adornos da porta principal do prédio serão preservados e as partes faltantes ou deteriorados serão refeitos com as mesmas características e formas do original e pintados na cor Astúcia da Suvinil

Especificações

Impermeabilização em locais úmidos - Impermeabilização de piso com três demãos de emulsão asfáltica, inclusive as superfícies verticais adjacentes que ficarão embutidas nos revestimentos dos pisos, numa altura aproximada de 3m.

Piso Tátil - Piso Podotátil de Alerta. Seguirá conforme a NBR 9050. Será aplicado tanto nos exteriores e interiores do edifício. O piso serve como orientação para as pessoas com dificuldades visuais e será utilizado em dois modelos: Direcional “DPC”, para orientação de percurso e o piso de alerta, o "DPT" para sinalização de perigo ou a mudança da direção.

Barra de apoio PNE - Barra em aço inoxidável nos sanitários para deficientes.
Instalação de combate a incêndio – Sirene eletrônica em caixa metálica, detector óptico de fumaça, sinalizador visual de advertência, acionador manual quebra-vidro, abrigo simples com suporte de mangueira, extintor de incêndio em pó químico seco de 20kg, extintor manual de água pressurizada, 10 litros e tubos galvanizados nos corredores.

Serviços complementares – limpeza final da obra, toda a área que sofreu intervenção da reforma e adaptação deverá ser entregue limpa e pronta para uso.

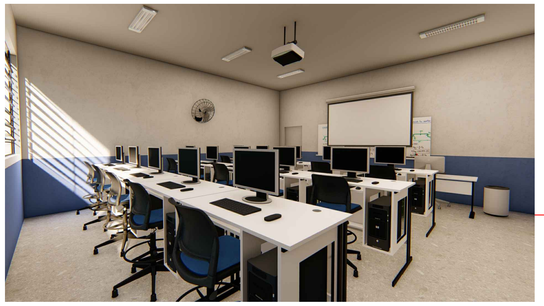
E.M.E.F. PROFESSOR RAYMUNDO CINTRA

ALUNO: LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

ORIENTADORA: PROF.ª DRª. LUDMILLA TIDEI DE LIMA

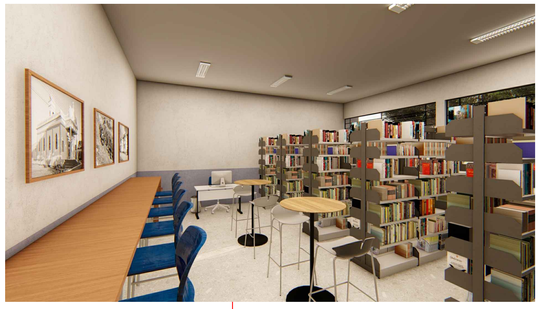
"PROJETO DE **PRESERVAÇÃO** DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA - SP"

DIRETRIZES PARA PRESERVAÇÃO DA FACHADA



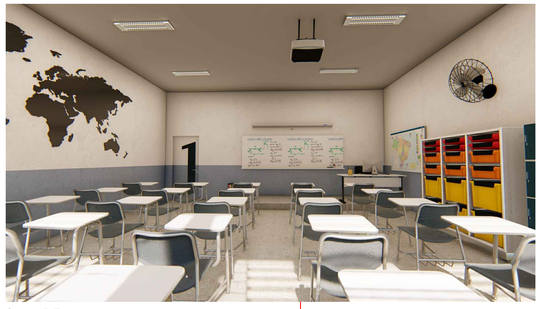
SALA DE INFORMÁTICA PAV. INFERIOR

FONTE: Do autor (2021)



BIBLIOTECA PAV. INFERIOR

FONTE: Do autor (2021)



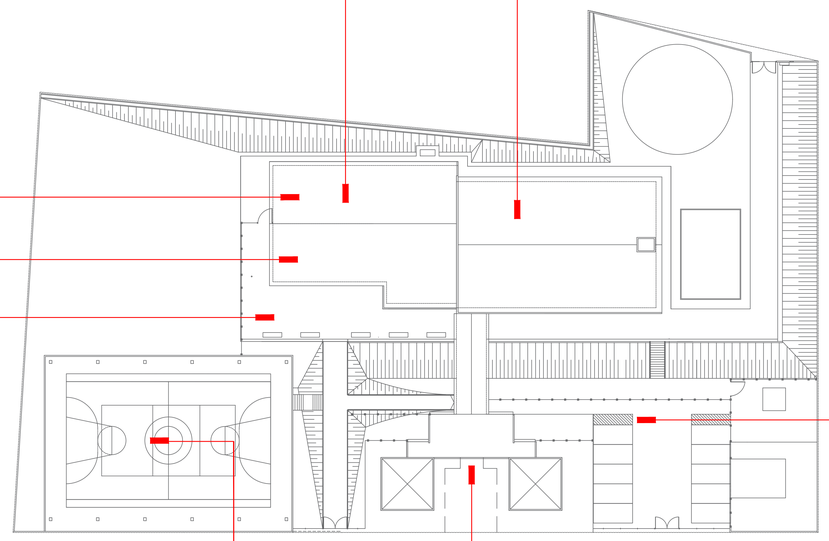
SALA DE AULA

FONTE: Do autor (2021)



PÁTIO COBERTO - PAV. INFERIOR

FONTE: Do autor (2021)





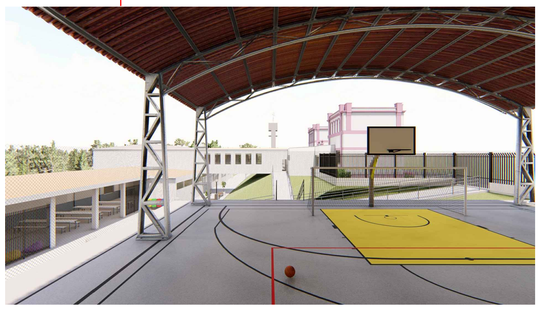
ESTACIONAMENTO LATERAL

FONTE: Do autor (2021)



PÁTIO ABERTO - PAV. INFERIOR

FONTE: Do autor (2021)



QUADRA POLIESPORTIVA

FONTE: Do autor (2021)

FACHADA PRINCIPAL

FONTE: Do autor (2021)



E.M.E.F. PROFESSOR RAYMUNDO CINTRA

ALUNO: LUCAS DE OLIVEIRA MOURA

ORIENTADORA: PROF.ª DRª. LUDMILLA TIDEI DE LIMA

"PROJETO DE **PRESERVAÇÃO** DA ANTIGA ESTAÇÃO DE VITORIANA - SP"

VISTAS MAQUETE ELETRÔNICA