

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitetura

ANAIS DO III SEMINÁRIO PROJETAR

porto alegre , 24 a 26 de outubro de 2007

Projeto de Reabilitação da Praça Pádua Salles em Amparo (SP):

patrimônio e cultura dos lugares

Nome do autor: Luís Antônio Jorge

Arquiteto e urbanista

Professor Doutor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU USP

Endereço: Rua Tasso Magalhães, 238 – Jardim Sorirama - Campinas (SP) – 13.110-007

Fones: (19) 3258.2525 / 3258.4112 – Fax: (11) 3091.4546

e-mail: luisajorge@usp.br

Projeto de Reabilitação da Praça Pádua Salles em Amparo (SP): patrimônio e cultura dos lugares

Resumo:

O presente trabalho é parte integrante do “Plano de Reabilitação do Centro Histórico de Amparo”, um conjunto de ações e propostas para a preservação das qualidades ambientais urbanas e dos bens patrimoniais arquitetônicos da cidade, assim como, para a adequação às novas demandas sociais e urbanas.

A cidade de Amparo é um precioso exemplo do desenvolvimento urbano do interior do Estado de São Paulo, no século XIX, impulsionado, principalmente, pelo ciclo cafeeiro e por um rico período de acontecimentos históricos que marcaram a nova face da cultura e da sociedade brasileira, na transição para o século XX. Tais acontecimentos puderam ser formalizados por meio de sucessivas ações modernizadoras sobre a cidade e que constituem, hoje, o patrimônio histórico e cultural de Amparo.

No Plano citado, buscou-se integrar os valores urbanísticos, arquitetônicos e paisagísticos como forma de reconhecimento deste patrimônio e do seu singular processo de desenvolvimento, para então, valorizá-lo, numa conciliação com as demandas sociais e às necessidades da dinâmica de crescimento urbano. Estabeleceu-se um processo de participação democrática com a população e com o poder público, propiciando um plano de gestão democrática para a recuperação das qualidades desejáveis de vida urbana, atento à cultura imaterial que dá densidade significativa e simbólica a alguns lugares da cidade.

Um destes lugares é a Praça Pádua Salles, local central e definido pelos espaços da antiga estação ferroviária de Amparo, inaugurada em 1875, servindo a um ramal da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que partia de Campinas em direção ao norte do Estado, ao sul de Minas e ao Triângulo Mineiro – expressão histórica do binômio produção cafeeira - ferrovia. Do ponto de vista urbano, a estação foi implantada numa área periférica da cidade, mas a movimentação crescente gerada pelo incremento da produção cafeeira e dos próprios ramais da Mogiana, levou à realização de ampliações e melhorias no edifício da estação, promovendo, sobretudo, uma nova centralidade, em direção oeste, ao longo de um dos eixos formadores da cidade. A Praça Pádua Salles hoje é o resultado da união do Antigo Largo da Estação, isto é, a área frontal ao Edifício da Estação, com a área posterior ocupada pelos trilhos ferroviários e oficinas. Entre ambas as áreas e ao lado do prédio da estação havia também galpões que foram demolidos após a desativação da ferrovia de modo a integrar os dois espaços. A Praça hoje é um lugar de intensa atividade de lazer, de encontros e de intensos fluxos de pedestres, palco dos principais eventos cívicos, sociais e culturais da cidade.

Este trabalho pretende apresentar os procedimentos que nortearam a leitura, no tempo e no espaço, da praça e, como resultado, o projeto de intervenção proposto.

Palavras-chave: projeto, patrimônio cultural, lugar

Projeto de Reabilitação da Praça Pádua Salles em Amparo (SP): patrimônio e cultura dos lugares

Introdução

O Plano de Reabilitação do Centro Histórico de Amparo foi desenvolvido entre setembro de 2004 a janeiro de 2006 e foi contratado, por licitação pública, pela Prefeitura Municipal de Amparo que recebeu recursos da União Federal, por meio do Ministério das Cidades, no âmbito do seu Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais. Iniciamos o trabalho com o oferecimento de um *Curso de Capacitação* para representantes da sociedade civil e dos poderes públicos municipais, visando à formação de interlocutores aptos a refletir sobre o conteúdo e as questões abrangidas no plano. A partir deste público, foi formado um *Grupo Gestor do Plano* para garantir a formulação de um projeto de modo participativo, franqueando e discutindo democraticamente cada item do seu escopo. Assim, antes de cada solução projetual, estabeleceram-se, neste fórum, políticas urbanas, diretrizes e exigências de caráter prescritivo e de desempenho a serem atendidas pelos projetos específicos (desenho urbano, sistemas de circulação e transporte, mobiliário urbano, comunicação e identidade visual, conjuntos de leis sobre a caracterização da área de interesse histórico e as respectivas normas e condutas visando à sua preservação e valorização). Simultaneamente ao Curso foi realizada uma pesquisa com amplo levantamento de dados - geográficos, demográficos, cartográficos, iconográficos, das condições de infra-estrutura urbana e dos instrumentos legais e da legislação urbanística - e com leitura e diagnósticos - do ambiente urbano, do patrimônio cultural material e imaterial, dos recursos urbanísticos, do mobiliário urbano existente e dos sistemas de comunicação visual e publicidade exterior, dos sistemas de circulação, transportes e condições de acessibilidade.

A equipe de urbanistas, arquitetos e designers, responsáveis pela elaboração e apresentação (e conseqüentes debates e revisões) do plano ao Grupo Gestor, contou com a colaboração do corpo técnico da Prefeitura Municipal de Amparo que, através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, gerenciou todos os serviços prestados. O autor do presente trabalho foi o responsável pela coordenação geral deste plano e da equipe que o elaborou.

Os valores urbanísticos de Amparo e a síntese do Plano de Reabilitação

A cidade de Amparo possui um relevante acervo patrimonial e cultural que motivou o poder público a promover a elaboração de um plano que o valorizasse. Amparo é um precioso exemplo do desenvolvimento urbano do interior paulista no século XIX, impulsionado, principalmente, pelo ciclo cafeeiro e por um rico período de acontecimentos históricos, que marcaram a nova face da cultura e da sociedade brasileira, na medida em que se aproximava da virada para o século XX. É uma cidade onde fatos e personagens históricos ligados ao abolicionismo, ao movimento

republicano e à Revolução de 1932 deixaram as suas marcas, formalizadas num conjunto de sucessivas ações modernizadoras sobre a cidade que incrementaram a vida urbana e colaboraram para a definição do conteúdo patrimonial de Amparo, ainda perceptível nos dias atuais.

Segundo Jacques Le Goff¹, os atos de modernização podem distinguir-se pela manutenção do antigo, pela sua destruição ou pela conciliação do antigo com o novo. No caso de Amparo, temos duas condições distintas: se pelo lado urbanístico, o desenvolvimento da cidade apoiou-se nos marcos definidos pelo antigo, pelo lado arquitetônico, houve tanto expressões de conciliação do antigo com o novo, quanto a sua simples destruição, não necessariamente, um sucedendo ao outro, mas antes, simultaneamente.

Os traçados entrecruzados que ligavam, no sentido norte-sul, as terras de Mogi Mirim às terras de Bragança e, no sentido leste-oeste, as terras do Sul de Minas Gerais às de Campinas, permanecem como marcas do antigo preservadas, definindo os eixos estruturais do desenvolvimento urbano da cidade. Foram ao longo destes caminhos que se situaram os espaços ocupados pela chamada “capela primitiva”², construída em 1818, nas margens do Rio Camandocaia, pela Capela Nova, construída em 1829 - local onde é hoje a praça da Matriz de Nossa Senhora do Amparo - e pela Igreja do Rosário (cujas referências documentais comprovam a sua existência já em 1838). Estes três espaços demarcaram o processo inicial de urbanização ao longo da margem esquerda (ou sul) do rio e que será enfatizado na medida em que a produção cafeeira torna-se significativa, a partir de 1850, promovendo a expansão deste pequeno núcleo e, justificando, a chegada do ramal ferroviário do Amparo, da linha da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, inaugurado em 1875, que partia de Campinas em direção ao norte do Estado, ao sul de Minas e ao Triângulo Mineiro. O projeto urbano para Amparo, elaborado por Luís Pucci (fig.1), em 1878, registra, naquele momento, o traçado da cidade existente, além da sua proposta de expansão, destacando seus principais edifícios.

A partir de 1878, até os primeiros anos do século XX, presenciaremos um período de franco desenvolvimento da cidade, com um incremento populacional substantivo, com a construção de um grande número de edifícios e com um conjunto de melhorias na infra-estrutura urbana, como a iluminação pública elétrica (1898) e as redes de abastecimento de água e do sistema coletor de esgoto, projetadas pelo engenheiro Teodoro Sampaio, em 1893, e implantados gradualmente ao longo dos anos.

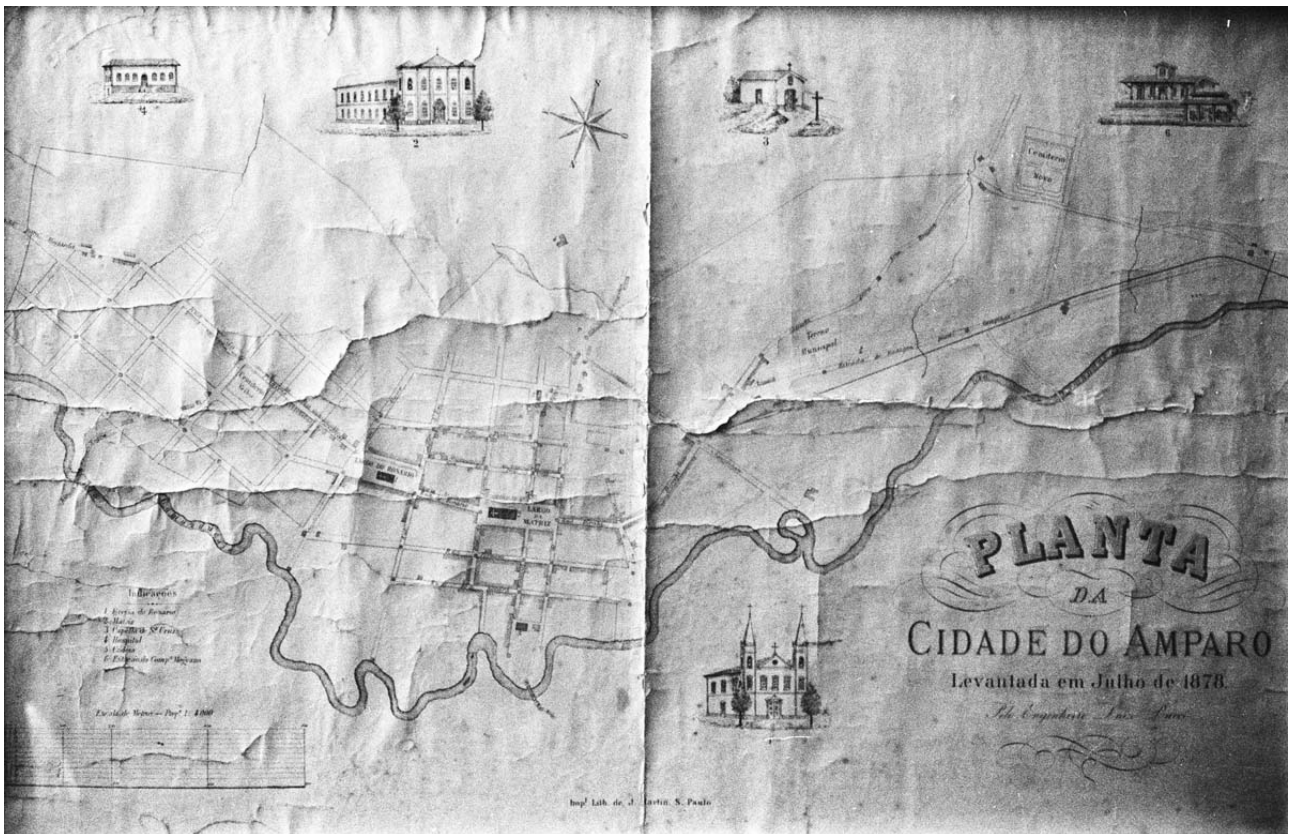


Figura 1: Mapa da Cidade de Amparo, elaborado por Luís Pucci, em 1878, com um desenho da pequena estação ferroviária no canto superior direito.

Do lado da arquitetura, os atos de modernização podem ser identificados nas mudanças relacionadas aos aspectos técnico-construtivos das construções e as suas conseqüências nas linguagens das arquiteturas de Amparo: as primeiras edificações eram feitas em taipa de pilão ou em pau a pique, o que implica uma expressão colonial, na maioria das vezes, bem singela, com dicção mais rural que urbana. A produção local da alvenaria de tijolos e a disseminação da sua utilização vieram substituir as técnicas construtivas anteriores, repercutindo na linguagem da arquitetura, agora mais variada em escala e tipologias - sobretudo, a habitacional - mas também, no emprego de adornos e de elementos compositivos de acento neoclássico, vertente hegemônica, nos edifícios de uso público. Seguramente, esta modernização destruiu exemplares genuínos das antigas técnicas, mas também conciliou-se com eles, ao incorporar uma expressão nova na fachada, preservando as demais paredes, ou mesmo, atuando como paliativo nas suas preservações, ao preencher com tijolos as aberturas decorrentes do colapso da antiga estrutura.

O caminho leste-oeste, paralelo à margem esquerda do Rio Camandocaia, tornou-se o principal eixo viário da cidade, onde foram construídas os principais edifícios e logradouros públicos, definindo uma direção predominante para o desenvolvimento urbano de Amparo, cidade caracterizada pela sua configuração linear, assentada em fundo de vale. Este vale é definido pelo Camandocaia ao cortar os contrafortes da Serra da Mantiqueira, mais precisamente, em uma região de transição geomorfológica entre a Serra e o Planalto Paulista, originando um relevo

suavemente movimentado, sem as bruscas declividades e variações de altitudes da Mantiqueira. A altitude oficial da cidade (674m) é definida pelo Largo da Matriz que é uma cota do interior do vale, protegido pelos morros que atingem até 1.000m de altitude. Portanto, a cidade se desenvolveu linearmente, ao longo do rio, buscando terrenos baixos, com declividades mais amenas, o que manteve presente, a paisagem rural das encostas dos morros nas longas perspectivas tomadas através das ruas do centro, uma das características mais marcantes da paisagem da cidade, cuja leitura permite a inequívoca compreensão do processo de ocupação no qual aqueles bens patrimoniais integraram-se a este contexto natural.

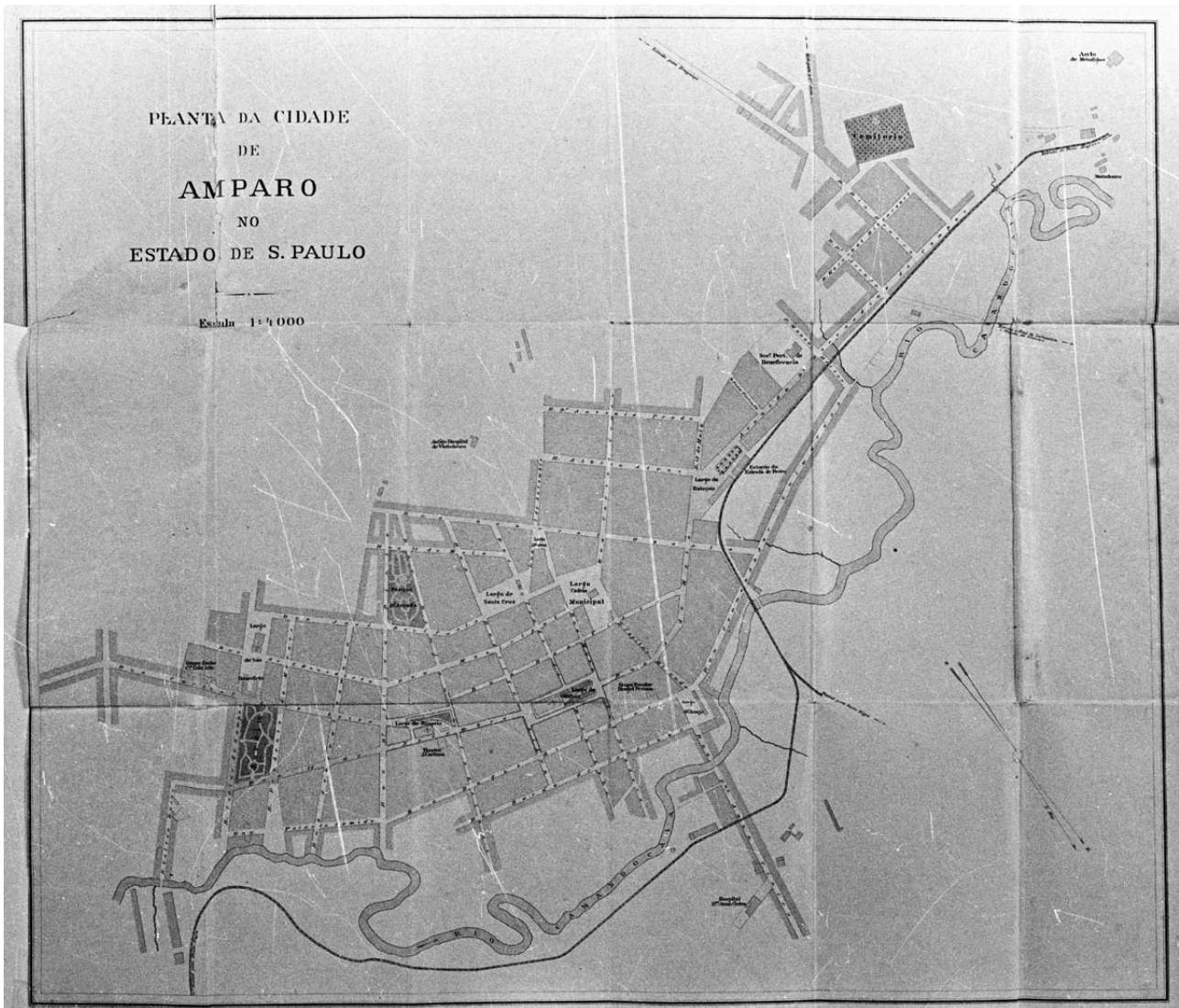


Fig. 2 – Mapa de Amparo de 1909, onde se pode ver o traçado da ferrovia no vale, margeando o Rio Camandocaia e a malha urbana, com destaque para o Jardim Público (no canto inferior esquerdo), a Praça da Matriz (no centro) e o Largo da Estação, na curva, quando a ferrovia muda para a margem sul do rio.

A lógica de implantação do casario e do seu decorrente arruamento obedeceu a percursos paralelos ao caminho leste-oeste, tanto em direção ao rio (as antigas ruas “do Meio” e “de Baixo”, hoje, Rua Duque de Caxias e Rua Barão de Campinas), como em direção oposta (a antiga Rua “de Cima”, hoje, Rua Oswaldo Cruz). Esta orientação nas direções leste e oeste acabou por definir

as frentes (ou testadas) do patrimônio arquitetônico e, conseqüentemente, os principais conjuntos urbanos do centro histórico.

Mais do que exemplos notáveis, tomados individualmente e que motivaram o tombamento do “Núcleo Histórico e 23 edifícios”, realizado pelo CONDEPHAAT, em fevereiro de 1987³, o que distingue a cidade de Amparo e que merece ser tutelado é a qualidade excepcional do seu conjunto, principalmente do seu centro histórico, delimitado pela Área Envolvória definida pelo CONDEPHAAT e ampliada no mencionado Plano de Reabilitação do Centro Histórico que buscou garantir mecanismos eficazes de preservação e valorização deste patrimônio, focando as características da paisagem da cidade e do seu traçado urbano.

O conjunto dos bens patrimoniais materiais de Amparo deve abranger as marcas da sua evolução, ou seja, a sua paisagem histórica e cultural, definida por valores de naturezas urbanística, arquitetônica e paisagística. Ao nosso ver, é a integração entre tais valores que constitui o maior patrimônio da cidade. As relações que o presente pode estabelecer entre eles, ao buscar assegurar uma qualidade desejável de vida urbana, depende do reconhecimento destes valores, com as suas singularidades e com o conjunto dos bens patrimoniais imateriais (as festas populares religiosas e profanas, as feiras, o artesanato, a culinária, a toponímia, as famílias, o folclore, os hábitos sociais e a presença dos costumes do rural no urbano) que dão densidade significativa e simbólica aos lugares.

Em síntese, o Plano propõe uma intervenção nos eixos formadores do tecido urbano, como estratégia de valorização do patrimônio histórico e cultural e como forma de integração de um sistema de áreas livres e/ou verdes, praças e logradouros públicos, da seguinte maneira:

1. legislando sobre o uso externo da sinalização e da identificação visual dos estabelecimentos comerciais e de serviços;
2. alargando os passeios destinados ao pedestre e diminuindo os destinados ao automóvel, recuperando os pisos e adaptando-os às normas de acessibilidade universal;
3. introduzindo o sistema ciclovias/ciclofaixa integrando o projeto do Parque Linear (iniciativa da Prefeitura Municipal) nas margens do Rio Camandocaia à principal rua de comércio e adotando o sistema binário para circulação de veículos automotivos na área central, além de desviar o “tráfego de passagem” por ela mesma, além da proposição de novas rotas para o transporte coletivo (ônibus), ampliação do sistema de “zona azul”, regulamentação de horários de carga/descarga, coleta de lixo e localização de pontos de táxi;
4. propondo um sistema de mobiliário urbano, produzido localmente, baseado em um léxico comum de peças-padrão, componíveis, permitindo ampla variação de aplicação em funções distintas;
5. propondo um sistema de comunicação e identidade visual com informações sobre logradouros e bens patrimoniados;

6. promovendo o acesso à moradia da população de baixa renda, com mecanismos legais e específicos que equacionam a preservação e recuperação de imóveis de valor histórico com o uso habitacional de interesse social, valendo-se de instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade.

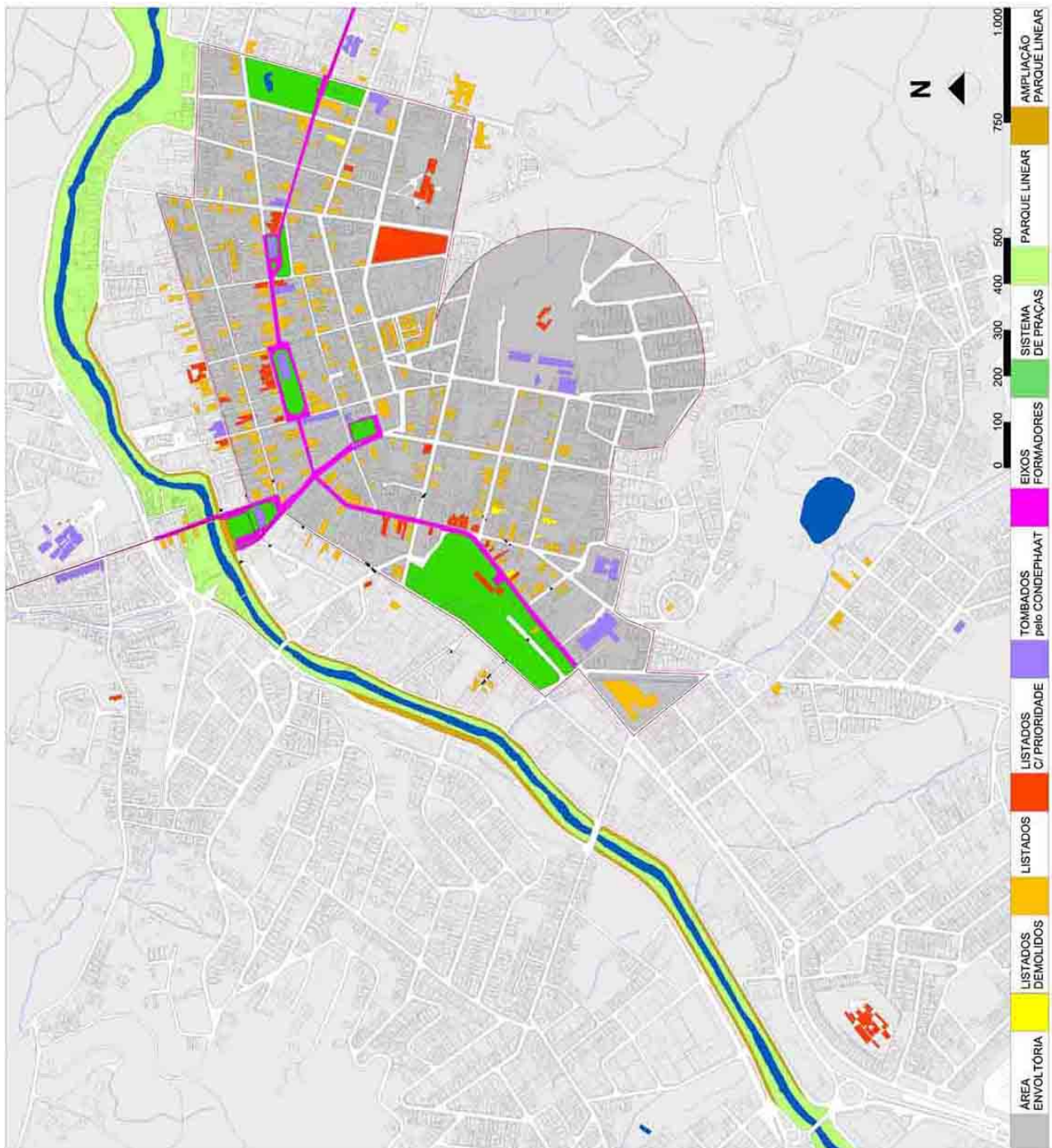
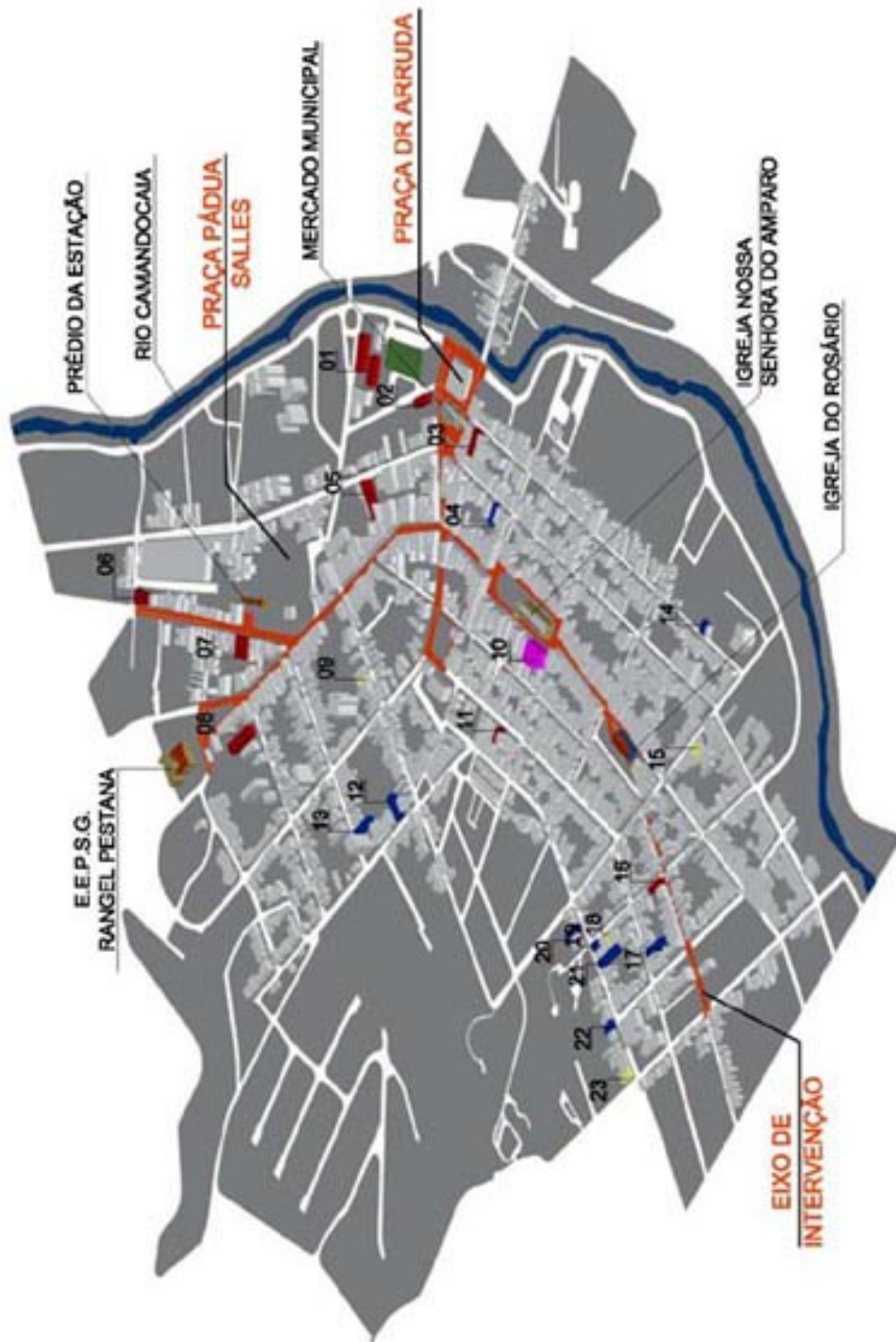


Figura 3: Área do Plano de Reabilitação do Centro Histórico de Amparo, destacando a ampliação da Área Envoltória com os imóveis protegidos, os eixos formadores (norte/sul e leste/oeste - objetos de intervenção) e a Praça Pádua Salles no extremo oeste. Observar a proposta de aumento da área do Parque Linear ao longo, sobretudo, da margem esquerda do rio, próxima ao centro histórico.

Plano de Massa para Ocupação dos Vazios Urbanos



ÁREA ENVOLTÓRIA	EIXOS FORMADORES	gabarito proposto H max = 12 metros	gabarito proposto H max = 10 metros	gabarito proposto H max = 7 metros	gabarito proposto H max = 5 metros	Terrenos Vazios
Usos propostos:						
1 - Construção de habitação de interesse social (Área 4.050 m ² p/ 72 famílias)		8 - Construção de habitação de interesse social (Área 1.800 m ² p/32 famílias)				
2 - Construção de habitação de interesse social (Área 1.100 m ² p/ 20 famílias)		10 - Equipamento cultural: Cine-teatro-auditério (250 lugares)				
Nos demais imóveis vazios, os usos deverão atender ao Plano Diretor do Município.						

Figura 4 – Plano de Massa para estudos de ocupação dos vazios urbanos, destinado a construção de habitações de interesse social e equipamento público de uso cultural.

Os passeios e a paisagem histórica e cultural

O conjunto dos bens patrimoniais materiais de Amparo devem ser reconhecidos como participantes de uma paisagem histórica e cultural, definida por valores de naturezas urbanística, arquitetônica e paisagística. Ao nosso ver, é a integração entre tais valores que constitui o maior patrimônio da cidade. As relações que o presente pode estabelecer entre eles, ao buscar assegurar uma qualidade desejável de vida urbana, depende do reconhecimento destes valores, com as suas singularidades e com o conjunto dos bens patrimoniais imateriais (as festas populares religiosas e profanas, as feiras, o artesanato, a culinária, a toponímia, as famílias, o folclore, os hábitos sociais e a presença dos costumes do rural no urbano) que dão densidade significativa e simbólica aos lugares.

A estratégia de intervenção nos eixos formadores da cidade visa, justamente, tornar legível a integração e o reconhecimento destes valores urbanísticos, arquitetônicos e paisagísticos, pois, ao longo destes eixos estão os espaços públicos mais significativos para a vida social da cidade, assim como, os mais emblemáticos da sua história, a saber:

1. a praça da Matriz de Nossa Senhora do Amparo;

2. o Largo da Igreja do Rosário;

3. a Praça Pádua Salles.

Atualmente, este caminho é definido pelas ruas Bernardino de Campos, Treze de Maio, XV de Novembro e Luiz Leite. Ao longo dele, foram sendo constituídos os principais espaços de uso público, ou seja, a principal rua de comércio (Treze de Maio), as três praças citadas, o conjunto urbano formado pela Rua XV (antiga Rua do Rosário) e o **Jardim Público (4)** que, juntamente com a Praça São Benedito, constitui uma grande área verde cortada pela Rua Luiz Leite.

Por este percurso, também estão visualmente relacionados outros importantes espaços livres de uso público do centro histórico, situados no outro eixo formador de Amparo, no sentido norte-sul, relacionando, ortogonalmente, ao caminho descrito, outras duas praças especiais, dadas as suas singulares características urbanísticas:

5. a Praça da Bandeira, em direção ao sul (implantada em um terrapleno, aproveita a sua propriedade de mirante natural para o centro da cidade e para a paisagem dos morros do outro lado do vale do rio)

6. a Praça Dr. Araújo, em direção ao norte, formando um largo em frente ao Mercado Municipal, lugar onde o Rio Camandocaia mais se aproxima de uma área notável de uso público no centro histórico.

A idéia de integração de valores, relacionando os lugares citados, obviamente, transcendem a conexão física (já existente, porém precária) entre eles. Ela parte da exploração do significado

destes caminhos na evolução urbana de Amparo, onde podemos reconhecer um conjunto de relações existentes entre paisagem, arquitetura e memória. O caminho como ação de andar remete à maneira simbólica pela qual o homem transforma a paisagem: o andar busca a mudança da paisagem e tudo que isto representa: a descoberta, o reconhecimento, isto é, a atraente dialética entre o inesperado e o previsto – anda-se para ver o que ainda não fora visto e anda-se para visitar os lugares caros à memória afetiva, isto é, o passeio como estrutura narrativa no tempo e no espaço. E este andar que atravessa o espaço, deixa registrado seu caminho, sua linha, sua marca no território: a estrada, a rua, o passeio como um artefato da arquitetura da cidade⁴.

Acreditamos que trabalhar com as qualidades da cidade de forma integrada demanda um reconhecimento da sua complexidade e um alerta crítico para as políticas urbanas profundamente marcadas por uma especialização dos conhecimentos. Uma das críticas mais contundentes ao chamado ideário funcionalista no planejamento e no urbanismo modernos diz respeito ao reducionismo que marcou a leitura da cidade e da sociedade, plasmada nas chamadas categorias fundamentais da vida no espaço urbano, a saber, a moradia, o trabalho, o lazer e a circulação. A especialização do espaço, ainda que não correspondesse à realidade das cidades, sendo, na maioria das vezes, um objetivo idealizado, gerou, por sua vez, conhecimentos especializados, mais objetivos e, portanto, com instrumentos de intervenção mais efetivos, apoiados em uma racionalidade intrínseca e limitada à sua área de conhecimento. Em muitas vezes, as soluções oferecidas pelos saberes especializados, alcançam sucesso na abordagem para o problema específico - trânsito, por exemplo - e geram outros problemas - ambiental, por exemplo - que afetam diretamente a qualidade de vida dos moradores de uma cidade.

A riqueza divergente de significados de uma simples palavra - “caminho” – colabora para a pensarmos a valorização do patrimônio histórico e a mobilização social necessária às ações de reabilitação do centro expandido. Trata-se de ampliar os sentidos da palavra “reabilitação”, incorporando as naturezas simbólica, informacional, funcional e ambiental, o que, necessariamente integra as dimensões urbanística, paisagística e arquitetônica.

O Plano de Reabilitação busca exprimir e revigorar o significado do patrimônio que se quer preservar e valorizar, recuperando vocações de uso dos espaços urbanos, através de uma narrativa espaço-temporal pela história da cidade. Perceber a história destes caminhos é trilhar a história cultural dos lugares: as suas paisagens e a sua arquitetura, movimento análogo ao processo contínuo de construção da memória de Amparo. Memória que, transmitindo-se *de uns a outros através das palavras e das imagens, constrói uma rede transparente envolvendo homens distantes no tempo e no espaço*⁵.

A intervenção nos eixos formadores recupera as informações do patrimônio material, com a visão crítica do presente e com o desejo responsável de um futuro substancialmente melhor: sustentável, solidário e democrático. Os sistemas de circulação e a mobilidade propiciam,

também, a interação social e a descoberta da cidade, o que é uma condição para prezá-la. Os espaços da circulação de pessoas são espaços sociais, pelos quais, elas absorvem a cidade na sua inteireza, na sua diversidade marcada pelos espaços da alteridade. Se não forem entendidos assim, continuaremos vendo espaços marcados pela segregação, pela exclusão e pela violência.

O passeio a pé, o andar, a caminhada é forma mais rica e democrática de circulação. Por que devemos abrir mão das melhores condições de espaço para o andar – esta verdadeira prática estética – para a circulação e o estacionamento dos automóveis?

Os nossos trajetos, os nossos caminhos preferidos, por onde contemplamos, com olhar cúmplice, os edifícios que testemunharam nossa história pessoal, constituem os verdadeiros lugares que elegemos na cidade: os chamados espaços “vazios”, que permeiam os “cheios” da cidade - ao mesmo tempo em que são definidos por eles - guardam a mais legítima defesa pela “preservação” de uma cidade, o fato de ela ser importante para a vida das pessoas que hoje lá estão. Esta cidade mais próxima, mais solidária, é feita no tempo do caminhar.

Conjuntos Urbanos e a Praça Pádua Salles

A identificação dos conjuntos urbanos na área central (fig. 5), definindo unidades morfológicas, tipológicas e ambiências urbanas é importante para contribuir para uma melhor definição dos diferentes níveis de proteção dos imóveis. Baseado nisso, propusemos, a fim de orientar ações preservacionistas do recém criado Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Amparo, a seguinte classificação:

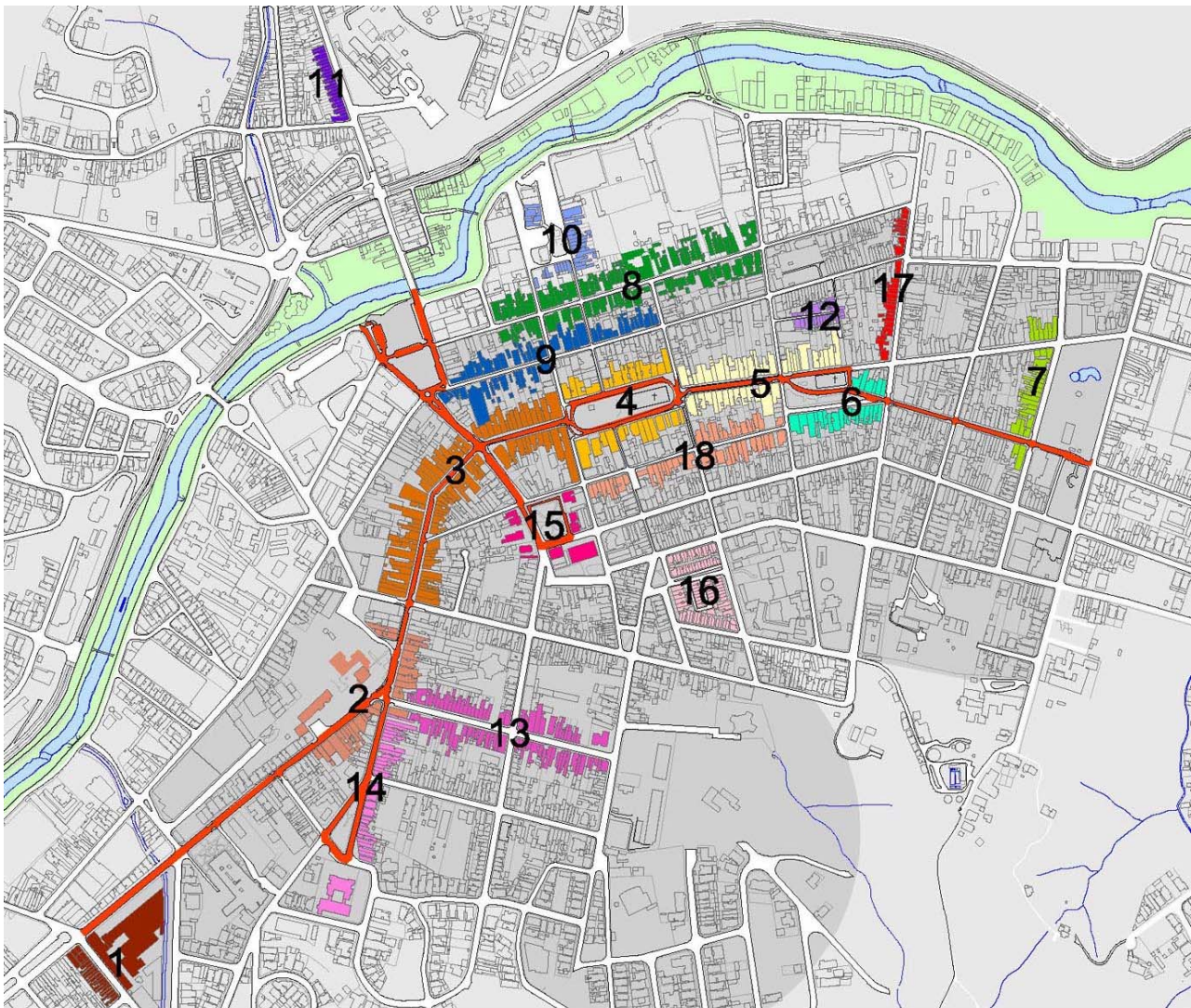
Os imóveis localizados na Área Envoltória ficarão definidos quanto à classificação dos Níveis de Proteção do Patrimônio Arquitetônico de Amparo em:

Nível 1 (Tombamento) - *Preservação integral, interna e externamente (ênfase na arquitetura como artefato). Serão mantidas as características arquitetônicas, artísticas e decorativas que compõe as fachadas dos prédios de interesse histórico aqui situados e listados por órgão competente.*

Nível 2 - *Preservação integral da fachada, do telhado e da volumetria (ênfase na dimensão urbana da arquitetura).*

Nível 3 - *Preservação parcial da fachada e integral da volumetria (ênfase nos aspectos que o caracterizam como integrante de um conjunto urbano edificado).*

Nível 4 - *Respeito aos índices urbanísticos característicos da Área Envoltória e dos aspectos compositivos da paisagem urbana.*



Legenda		
Área Envolvente Proposta	Eixos formadores/ articulação dos espaços públicos	
Conjunto 1	Conjunto 9	Conjunto 17
Conjunto 2	Conjunto 10	Conjunto 18
Conjunto 3	Conjunto 11	
Conjunto 4	Conjunto 12	
Conjunto 5	Conjunto 13	
Conjunto 6	Conjunto 14	
Conjunto 7	Conjunto 15	
Conjunto 8	Conjunto 16	

Figura 5 – Mapa elaborado para identificar os Conjuntos Urbanos: o Conjunto 2 é Praça Pádua Salles

A identificação da Praça Pádua Salles neste contexto, norteou a formulação da proposta apresentada a seguir.



Figura 7 – Foto aérea da Praça Pádua Salles (2002): notar o edifício de cobertura em 4 águas junto ao espelho d'água (indicado, na Figura 6, como CITEC) e em frente à Casa do Chefe da Estação.

Um projeto para a Praça Pádua Salles

A Praça Pádua Salles localiza-se na região central e oferece um espaço amplo e arborizado à população que a utiliza com intensidade, seja como local de convívio, encontros e lazer diários, seja como palco de eventos culturais e cívicos ou, ainda, como espaço de travessia de pedestres que circulam pelo seu entorno, rico em oferta de serviços, comércio, usos institucionais e, também, habitação.

A Praça resultou dos espaços outrora ocupados pela antiga Estação Ferroviária de Amparo, típica expressão histórica do binômio produção cafeeira – ferrovia, que entre 1878 e 1895 foi passando por sucessivas ampliações e reformas.

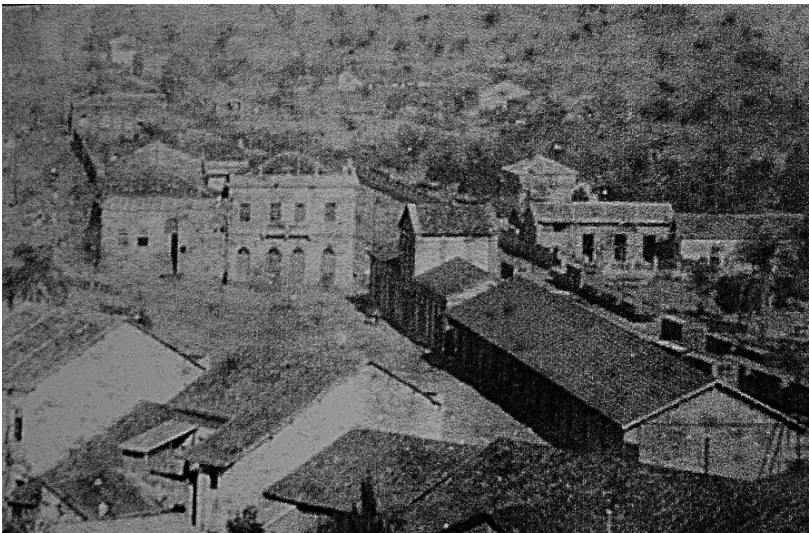


Figura 8 – Vista do Largo da Estação com o edifício da estação e os galpões à direita e a Casa do Chefe ao fundo, em registro realizado por volta de 1930.

Do ponto de vista urbano, a estação foi implantada numa área periférica da cidade, mas a movimentação crescente gerada pelo incremento da produção cafeeira e dos próprios ramais da Mogiana, levou à mencionada realização de ampliações e melhorias no edifício da estação, promovendo, sobretudo, uma nova centralidade, em direção oeste, ao longo de um dos eixos formadores da cidade.



Figura 9 - O Largo da Estação por volta de 1938.



Figura 10 – O Largo, o edifício da Estação após a reforma de 1938 e os armazéns no mesmo alinhamento, à direita.



Figura 11 – Plataforma de embarque e leito da ferrovia. À direita, cortada na imagem, vê-se um fragmento da Casa do Chefe da Estação.

O ramal ferroviário foi desativado em 1967, quando não mais havia uma motivação econômica para a sua manutenção. A Praça Pádua Salles hoje é o resultado da união do Antigo Largo da Estação, isto é, a área frontal ao edifício da Estação, com a área posterior antes ocupada pelos trilhos ferroviários, oficinas, depósitos e áreas de manobra e manutenção. Entre ambas as áreas e ao lado do prédio da estação havia os galpões (ou armazéns) que foram demolidos em 1979, favorecendo a integração entre os dois espaços livres remanescentes. Restaram preservados o edifício da Estação e a Casa do Chefe que foi restaurada, em 1980, para abrigar a Pinacoteca. Logo em seguida foi construída uma lanchonete na área antes ocupada pelos galpões que, hoje, está destinada ao Centro de Informações Turísticas e Culturais (CITEC), serviço municipal voltado aos turistas que freqüentam a cidade (é importante mencionar que a cidade de Amparo obteve o reconhecimento de Estância Hidromineral em 1945, passando a compor o “Circuito das Águas Paulistas”, juntamente, com as Estâncias de Serra Negra, Socorro, Lindóia, Águas de Lindóia,

Morongaba, Monte Alegre do Sul, Jaguariúna e Pedreira – e recebe a maior parte dos turistas durante dois eventos anuais: o Carnaval e o Festival de Inverno).



Figura 12 – Vista aérea do Largo da Estação (por volta de 1930) onde podemos observar, no seu centro, o maciço verde ainda existente e o conjunto de edifícios que ainda o configuram, à exceção dos armazéns alinhados com o prédio da Estação que forma um “L” com a Casa do Chefe da Estação. Note-se também a área ocupada pelo leito ferroviário, até a curva (a esquerda da imagem) que indica a direção da travessia sobre o rio.

Após as obras que unificaram as áreas livres em torno do complexo edificado, definindo os contornos atuais da Praça Pádua Salles, percebemos uma ocupação crescente dos espaços vazios com uma série de “micro-arquiteturas” (abrigo de táxi, quiosques para lanchonetes, Bancos Eletrônicos, bancas de revista, etc) e elementos urbanos como bancos e luminárias de modelos variados, estátuas e monumentos, relógio, mastros para bandeiras oficiais, floreiras e espelhos d’água, play-ground e diversos suportes para publicidade. Hoje há um evidente excesso

de informação, agravado pela poluição visual que esconde as fachadas dos edifícios do entorno e elimina a percepção do conjunto urbano. Além do mais, o projeto paisagístico implantado fragmentou a praça em pequenos recintos, de modo que o antigo Largo da Estação só pode ser reconhecido, recorrendo à informação histórica.

Um projeto para a Praça Pádua Salles

O projeto que elaboramos para a Praça enquadra-se nos fundamentos gerais do Plano de Reabilitação do Centro Histórico e teve como diretrizes específicas (ou indicações da cultura deste lugar):

1. Subtrair para tornar visíveis os valores patrimoniais:

É necessário diminuir os excessos e os ruídos informacionais existentes para reconhecer a qualidade da unidade espacial da praça, integrando o patrimônio arquitetônico à paisagem agora valorizada pela reconstituição do conjunto urbano.



início século XX
Largo da Estação



2005
Praça Pádua Salles



Situação atual
Praça Pádua Salles, 73



Situação proposta



Situação atual
Praça Pádua Salles, 9



Situação proposta

Figura 13 – Exemplos de tratamento de fachadas após aplicação da proposta de regulamentação da sinalização e identificação de estabelecimentos comerciais e de serviços em edifícios históricos. Observa-se

também a proposta de remoção dos postes e das redes de eletricidade, telefonia, etc, para implantação de rede subterrânea no eixo de intervenção.

2. Ler o passado para desenhar o presente:

Reconhecer a qualidade do conjunto urbano formado pelo Antigo Largo da Estação, recuperando a unidade do conjunto, rompida pela demolição dos antigos galpões e ferroviários e pela construção do Centro de Informações Turísticas e Culturais e demais elementos do projeto paisagístico da praça (floreiras e espelhos d'água).



Figura 14 – Elevação construída por montagem fotográfica do complexo ferroviário na Praça Pádua Salles, onde aparece o CITEC.

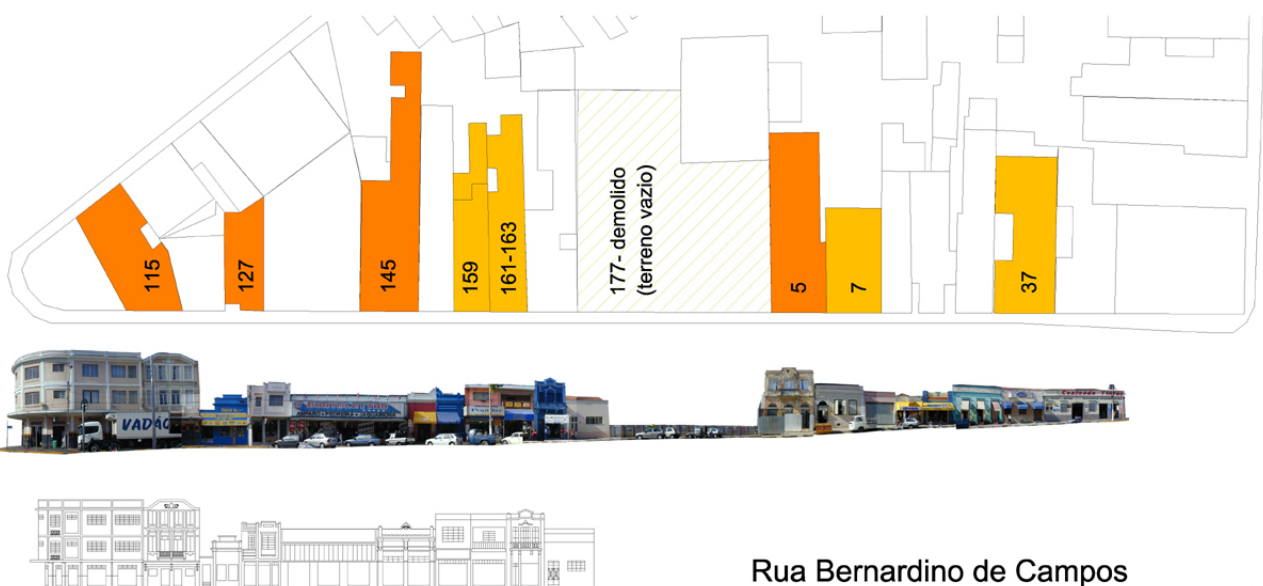


Figura 15 – Elevação da Rua Bernardino de Campos, em frente Edifício da Estação.



Rua Treze de Maio

Figura 16 – Elevação da Rua Treze de Maio: uma das esquinas da Praça.

3. A memória da Ferrovia

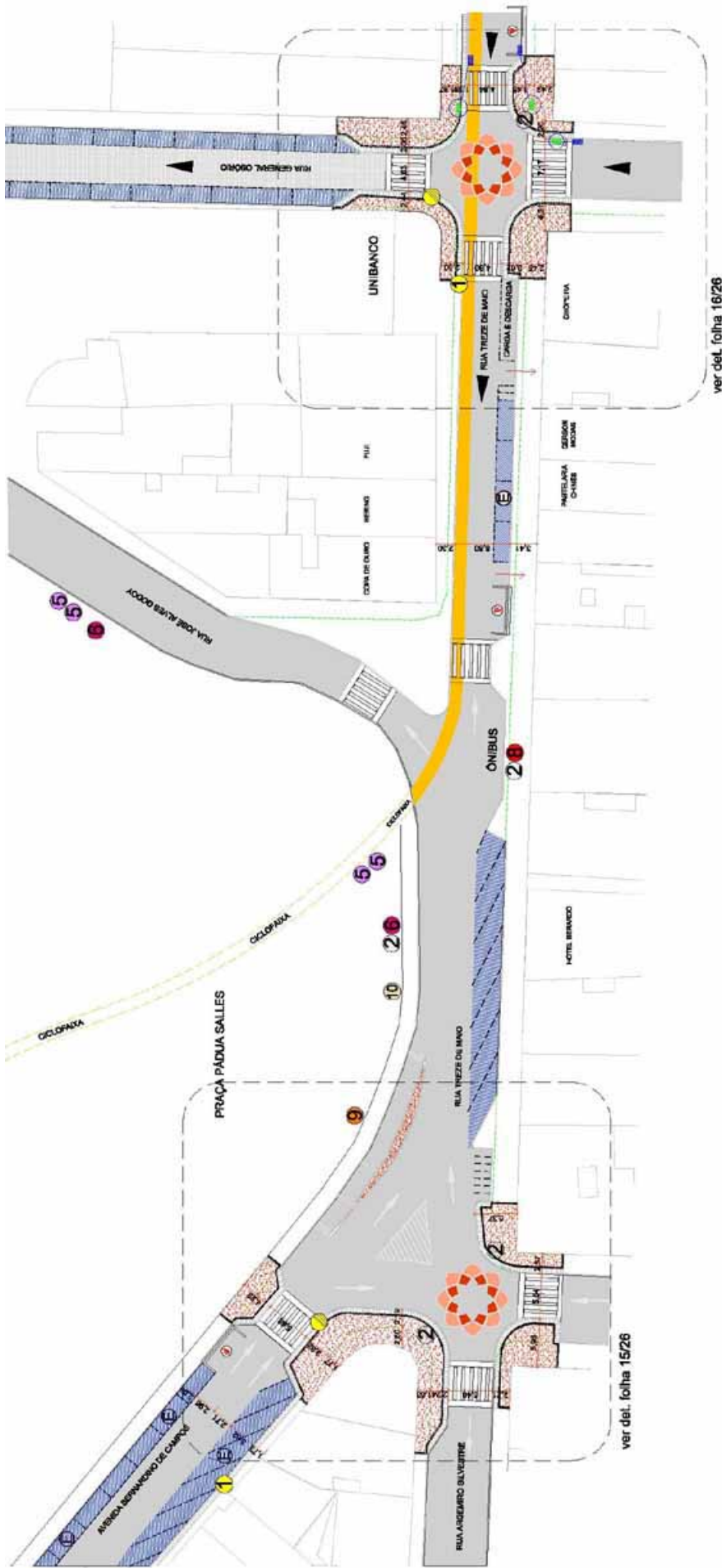
Recuperar o caminho da ferrovia, para a circulação de ciclistas, integrando o ciclovia proposta para o Parque Linear, às margens do Rio Camandocaia, ao centro da cidade. A diferença de nível estabelecida pelo leito ferroviário oferece uma possibilidade única de conexão, ao mesmo tempo em que se pretende reconhecer as distintas qualidades urbanas dos dois lados da Praça: o Antigo Largo e as áreas baixas do pátio ferroviário, já indicadas pelos usos que hoje se fazem presentes.

4. Usos e hábitos: do cotidiano aos eventos públicos

No dia-a-dia, o local do antigo Largo tem um ritmo típico de uma movimentada rua de comércio e serviços. Na parte detrás do edifício da Estação, há uma escola pública para crianças e um playground onde os meninos brincam a valer. Há uma passagem de pedestres para a Rua Comendador Guimarães muito utilizada. Em outro canto, há o palco onde os eventos, shows e festas são realizados. Faltam espaços livres de obstáculos para as feiras de artesanato e antiguidades.

5. A descoberta da galeria das águas pluviais

Há uma belíssima construção em abóbada de tijolo, com cerca de 2 metros de altura que serve de galeria de águas pluviais ao ligar uma parte alta ao sul da praça ao rio. Trata-se de uma galeria subterrânea sob uma rua cuja linha de continuidade cruza um canto da Praça.



ver det. folha 16/28

ver det. folha 15/28

- 1 Poste
- 2 Lixeira
- 3 Poste com Lixeira
- 4 Banheiro
- 5 Banco, Bicicleta e papelaria
- 6 Banco, Bicicleta e papelaria
- 7 Banco, Bicicleta e papelaria
- 8 Banco, Bicicleta e papelaria
- 9 Abrigo de Ônibus
- 10 Quiosque

Figura 17 – Proposta de intervenção nos eixos formadores: confluência da Av. Bernardino de Campos com a Rua Treze de Maio. Notar a chegada da ciclovia na principal rua comercial do centro e a indicação de implantação do projeto de mobiliário urbano, desenvolvido para o Plano de Reabilitação.

Assim, o projeto apresentado a seguir busca valorizar o conjunto arquitetônico que define o entorno da praça, adotando medidas de controle da publicidade exterior nestes edifícios, de modo a recuperar a ambiência do antigo largo, eliminando alguns elementos urbanos (arquiteturas provisórias, espelhos d'água e floreiras), demolindo o edifício do CITEC, cujas funções serão abrigadas no edifício da Estação e propondo uma grande marquise (para abrigar as feiras típicas de fim-de-semana e os freqüentes eventos culturais e sociais) no espaço não-arborizado, anteriormente ocupado pelos armazéns demolidos. Esta marquise é uma cobertura horizontal que alude ao antigo perímetro do Largo da Estação e estabelece um divisor, sem obstrução visual, entre ele e as áreas baixas de usos mais associados ao lazer. Também é utilizado o antigo desnível que delimitava a plataforma de embarque do leito ferroviário para implantar a ciclovia que passará pelo principal rua de comércio. O projeto busca atender todos usos que hoje podem ser reconhecidos: a dinâmica dos usuários dos serviços e comércio da área frontal, a área de playground em um dos seus cantos e a área de eventos com as suas extensões. Por fim, um detalhe do projeto: uma área escavada no piso para revelar a belíssima (e desconhecida) galeria em abóbada de alvenaria para conduzir, subterraneamente, as águas pluviais ao rio. A pedido da população, um novo espelho d'água corrente, será construído no nível do piso.

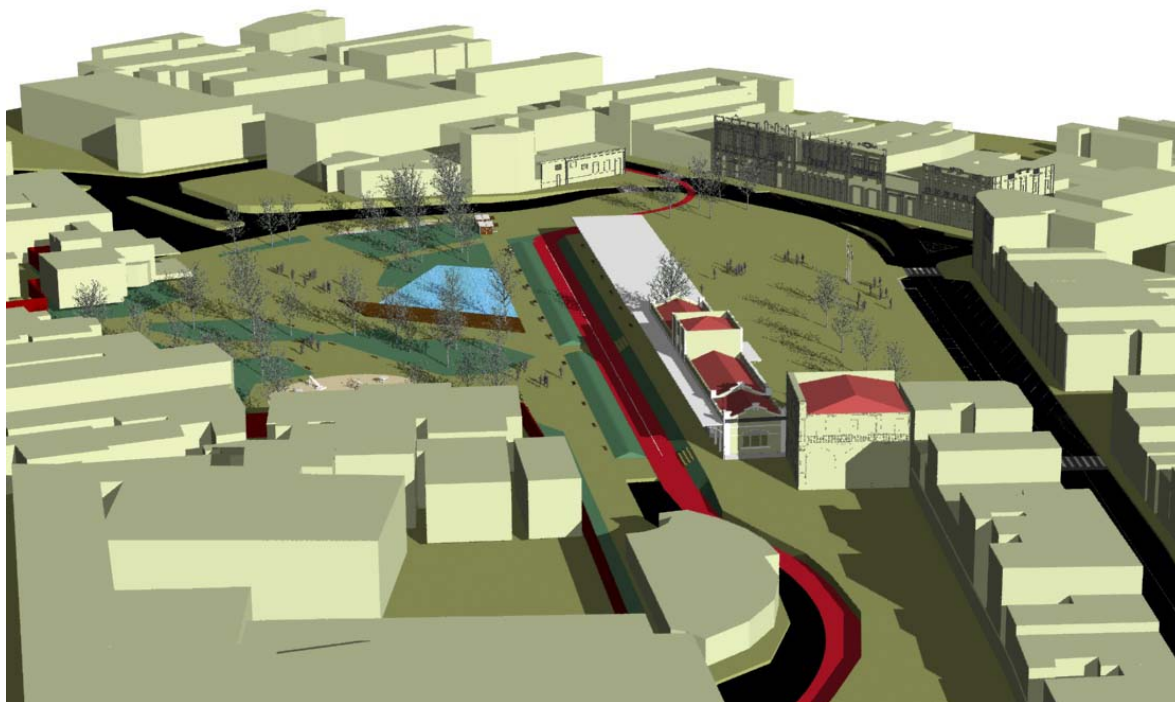


Figura 18 – Ilustração do projeto em vista aérea, em ângulo aproximado da imagem do Antigo Largo (Fig. 12) com a ciclovia (em vermelho) protegida por talude gramado e arborizado e a plataforma da estação. A marquise alinha-se à cobertura da plataforma da estação (altura do entablamento decorativo do edifício).

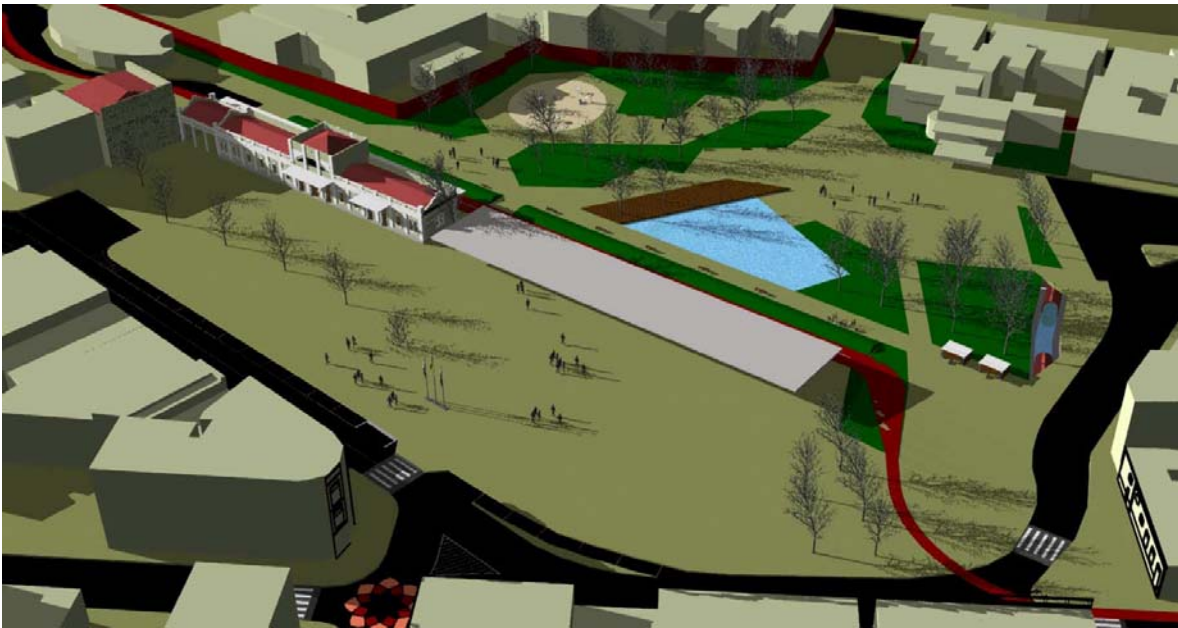


Figura 19 – Ilustração do projeto em vista aérea, com a implantação da marquise reconstituindo o antigo conjunto urbano que definia o Largo da Estação e o “descobrimento” parcial da galeria de águas pluviais no canto direito da imagem.



Figura 20 – Ilustração do projeto em vista aérea, com a praça de eventos em primeiro plano, em frente ao palco recentemente construído pela Prefeitura Municipal.

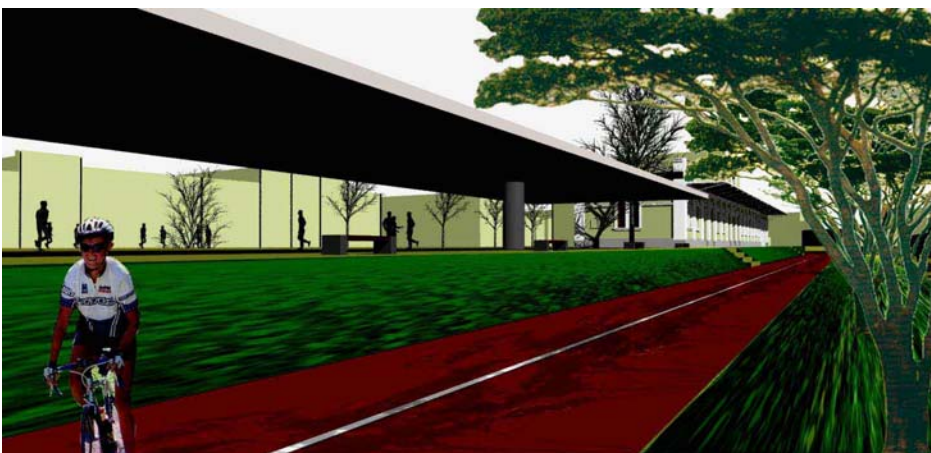


Figura 21 – Imagem da ciclovia no antigo leito ferroviário.



Figura 22– Planta, cortes e elevações da proposta para a Praça Pádua Salles.

Ponto Final

Toda intervenção urbana deste Plano deve estar associada à promoção de uma conscientização coletiva para a importância do patrimônio histórico como um bem público, condição para a colaboração de todos na preservação orgulhosa dos seus valores culturais, assegurando a construção permanente da memória da cidade de Amparo.

Uma ação de preservação é uma ação valorativa, mas ela não se basta em si mesma. Ela deve estar atenta ao sentimento de lugar, que é capaz de tecer um vínculo de solidariedade entre os homens, como bem observou o geógrafo Milton Santos. Seria uma espécie de compreensão coletiva do valor ou do significado do lugar. É na dimensão pública da vida urbana que se revelam as relações de identidade entre a cidade e os seus habitantes. Isto implica dizer que a vida social é um acontecimento espacial nos lugares da cidade. São estes os lugares que dão sentido à própria cidade, identificando-a perante outras, exercendo seu poder singular de expressar uma forma de vida no tempo, ao constituir-se como valor, como um patrimônio para seus habitantes.

Bibliografia:

ARGOLLO FERRÃO, André Munhoz de – **Arquitetura do Café** – Campinas, Editora da UNICAMP / São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

CASTRO, Elza H. C. do Canto – **Conservação e sustentabilidade em cidades históricas de pequeno porte. Gestão da conservação urbana integrada a partir do diagnóstico de Amparo – SP.** – Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2002 (Orientador: Carlos A. Mattei Faggin).

CARERI, Francesco – **Walkscapes – el andar como práctica estética / walking as an aesthetic practice** – Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2002 (edição bilíngüe: espanhol / inglês)

JORGE, Luís Antônio (coord.) – **Plano de Reabilitação do Centro Histórico de Amparo / SP** – Caderno 1: Levantamento de Dados: caracterização dos Patrimônios Urbanístico, Arquitetônico e Paisagístico / Cadernos 2 (dois volumes): Plano de Reabilitação do Centro Histórico de Amparo – Campinas / Amparo – Casa de Arquitetura Ltda / Prefeitura Municipal da Estância Hidromineral de Amparo / Ministério das Cidades (Governo Federal), 2006.

LE GOFF, J. – **História e Memória** – 4ª. Ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996.

LEMOS, Carlos A. Cerqueira – **Casa Paulista** – São Paulo, EDUSP, 1999.

LEMOS, Carlos A. Cerqueira – **Alvenaria Burguesa** – São Paulo, Editora Nobel, 1985.

LIMA, Roberto P. Teixeira - **A Cidade Racional – Amparo: um projeto urbanístico do “oitocentos”**, Amparo / Campinas: Faculdade de Ciências e Letras Plínio Augusto do Amaral / Centro de Pesquisa em História da Arte e Arqueologia da UNICAMP, 1998.

LIMA, Roberto P. Teixeira – **Modelos Portugueses e Arquitetura Brasileira** - Centro de Pesquisa em História da Arte e Arqueologia da UNICAMP, 2004.

ROCHA FILHO, G. Neves da – **Amparo: levantamento sistemático destinado a inventariar bens culturais do Estado de São Paulo** – São Paulo, FAU / USP – 1982.

SANTOS, Milton – **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção** – São Paulo, Hucitec, 1981.

ZIMMERMANN, Cíntia A. - **Memória e Identidade da Praça Pádua Salles em Amparo (SP).** Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2006 (Orientador: Luís Antônio Jorge).

Fontes Iconográficas:

Acervo do Museu Histórico e Pedagógico Dr. Bernardino de Campos – Amparo/SP

Notas

¹ LE GOFF, J. – *História e Memória* – 4ª. Ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996.

² Sobre a história da cidade de Amparo, apoiamo-nos, fundamentalmente, na pesquisa realizada por **Roberto Pastana Teixeira LIMA**, publicada com o título *A Cidade Racional – Amparo: um projeto urbanístico do “oitocentos”*, Amparo / Campinas: Faculdade de Ciências e Letras Plínio Augusto do Amaral / Centro de Pesquisa em História da Arte e Arqueologia da UNICAMP, 1998.

³ neste mesmo ato, também foram relacionados 55 imóveis a serem estudados para tombamento e uma extensa listagem de edifícios como de “interesse artístico, histórico e cultural” a necessitarem de autorização expressa deste órgão estadual para qualquer modificação que afete a paisagem urbana. Há ainda, em trâmite, outros processos relativos a Amparo no CONDEPHAAT.

⁴ Esta formulação sobre o tríptico significado da palavra “caminho” foi formulado por Francesco CARERI no livro citado na bibliografia.

⁵ PORTOGHESI, P. – *El Angel de la Historia – teorías y lenguajes de la Arquitectura* – Madrid, Alianza Editorial, 1988.