

## **Paisagem da área envoltória de um patrimônio ferroviário edificado:**

### **Proposta de uma praça para a Estação de Piraju, SP**

SESSÃO TEMÁTICA: ET4: DIMENSÃO HISTÓRICA E PATRIMONIAL DO PROJETO,  
DO PLANEJAMENTO E DA GESTÃO DA PAISAGEM

Luciana Monzillo de Oliveira  
Universidade Presbiteriana Mackenzie  
E-mail: luciana.oliveira@mackenzie.br

Adriana Monzillo de Oliveira  
Fundação Armando Álvares Penteado  
E-mail: amoliveira@faap.br

#### **RESUMO**

O artigo aborda a questão do espaço livre envoltório de estação ferroviária desativada e que se tornou um patrimônio cultural tombado, atualmente ainda visto predominantemente apenas como um espaço residual que deve ser resguardado para garantir a manutenção dos campos visuais dos bens imóveis preservados. O objetivo principal é discutir a relevância da valorização das áreas livres dos bens ferroviários edificados tombados, a partir da hipótese de que as áreas lindeiras e envoltórias são elementos fundamentais e que podem contribuir para o processo de utilização e apropriação pela população do conjunto preservado. O objeto de estudo selecionado é a área envoltória da Estação Ferroviária de Piraju, município do noroeste do estado de São Paulo, cujo projeto arquitetônico é do engenheiro-arquiteto Ramos de Azevedo. Trata-se de uma pesquisa de base historiográfica que utiliza de bases primárias e secundárias para apresentar um projeto de autoria dos arquitetos Luiz Benedito de Castro Telles e Daisy de Moraes para o entorno da estação ferroviária de Piraju. A apresentação do projeto não executado descortina uma possibilidade de desenho urbano e paisagístico que uma vez implantado poderia contribuir para a identificação e apropriação da população e dos visitantes do conjunto preservado.

**PALAVRAS-CHAVE:** espaço livre envoltório; estação ferroviária; Ramos de Azevedo.

#### **ABSTRACT**

This article addresses the issue of the open space surrounding a deactivated railway station that has become a listed cultural heritage site, currently still predominantly seen as a residual space that must be protected to ensure the maintenance of the visual fields of the preserved real estate. The main objective is to discuss the relevance of valuing the open areas of listed railway buildings, based on the hypothesis that the adjacent and surrounding areas are fundamental elements that can contribute to the process of use and appropriation of the preserved complex by the population. The selected object of study is the surrounding area of the Piraju Railway Station, a municipality in the northwest of the state of São Paulo, whose architectural project is by the engineer-architect Ramos de Azevedo. This is a historiographical research that uses primary and secondary sources to present a project authored by architects Luiz Benedito de Castro Telles and Daisy de Moraes for the surroundings of the Piraju railway station. The presentation of the unexecuted project reveals a possibility for urban and landscape design that, once implemented, could contribute to the identification and appropriation of the preserved area by the population and visitors.

**KEYWORDS:** open space surrounding the train station; railway station; Ramos de Azevedo.

## 1 INTRODUÇÃO

A ferrovia foi introduzida no Brasil em meados do século XIX e desempenhou um papel fundamental como elemento de integração regional e para o desenvolvimento social e econômico do país. A implantação do sistema ferroviário gerou um impacto profundo nos processos de escoamento da produção agrícola, na urbanização e industrialização nos territórios por onde passou e influenciou as transformações urbanas de muitas cidades brasileiras. Segundo Monastirsky (2013), inicialmente a implantação da ferrovia no Brasil tinha como função agilizar a circulação e a exportação da produção agrícola nacional diante de um sistema econômico colonialista imposto por Portugal, onde cada região atendia sua vocação específica de produção:

As principais atividades econômicas atendidas por esses complexos exportadores são os dos estados do Paraná, com a erva-mate e a madeira; Santa Catarina com o carvão; Rio Grande do Sul com o fumo; a região Nordeste com o algodão, cacau e açúcar e a região Sudeste com o café (Monastirsky, 2013, p. 785).

A princípio a malha ferroviária brasileira era composta por linhas de curta extensão, para conectar as áreas produtoras do interior com algum porto marítimo, mas com o tempo essas linhas foram anexando outras até formarem amplas malhas ferroviárias, tornando-se assim o principal meio de transporte do Brasil até meados do século XX (Monastirsky, 2013).

Em um primeiro momento, os principais investimentos para exploração do sistema ferroviário foram majoritariamente de empresas privadas, sendo que no início do século XX, apenas 30% das empresas do ramo eram de propriedade pública. Mas, essa proporção foi se invertendo, até que em 1956 foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, que incorporou todas as linhas de estrada de ferro de propriedade pública. É nesse período da década de 1950 que há também uma transformação no modelo de produção e escoamento de mercadorias em escala nacional, o que fomenta o investimento em um sistema rodoviário para transporte de cargas, impulsionado pela criação da Empresa Petrobrás em 1953 e a implantação da indústria automobilística em 1956 (Monastirsky, 2013). Porém esse novo modelo de transporte não surgiu para agregar-se ao modelo ferroviário, e acabou gerando um sistema paralelo e independente, sem articulação com a malha ferroviária existente. Esse fato levou a um rápido processo de decadência do sistema ferroviário nacional (Monastirsky, 2013). O enfraquecimento e a substituição das linhas férreas pelo sistema rodoviário, levou à rápida obsolescência de uma infraestrutura que foi significativa por um período. Mesmo diante da desativação de algumas linhas e a remoção dos trilhos, ainda há resquícios históricos de seu traçado e a permanência de suas antigas estações e galpões.

Uma parcela desse patrimônio cultural edificado foi demolida e as edificações remanescentes dessa época, hoje encontram-se em diferentes estágios de permanência: uma parte encontra-se abandonada ou ocupada ilegalmente por outros usos; uma outra parte conseguiu sobreviver dignamente após passar por um processo de reforma, restauro ou retrofit com mudança de uso, e uma terceira parte ainda se mantém ativa e exercendo sua função contribuindo como modal de transporte para passageiros e cargas.

O conjunto de edificações que compõem o cenário ferroviário, tais como suas estações, galpões, depósitos de cargas, edifícios administrativos, constituem-se, portanto, em um

patrimônio de valor histórico e representativo da arquitetura do final do século XIX até meados do século XX. Assim, alguns conjuntos ferroviários passaram por um processo de tombamento de seu patrimônio edificado como forma de garantir sua permanência física, histórica e cultural de representação de um passado recente de pujança da economia agrícola. Mas, é possível se observar que o tombamento do patrimônio ferroviário, por vezes, é um instrumento de preservação principalmente dos elementos edificados e que as áreas envoltórias previstas nas resoluções contribuem para a manutenção dos campos visuais do imóvel preservado, porém, em muitas situações, tornam-se áreas ociosas, sem proposições programáticas, ambientais ou contemplativas, que poderiam ser exploradas e utilizadas como mais um recurso de valorização do bem histórico preservado.

No Brasil há exemplos de propostas consideradas bem-sucedidas para a utilização da área envoltória de patrimônio ferroviário edificado. Um desses casos exemplares é o Complexo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - EFMM, que compreende um conjunto que ocupa 106 mil metros quadrados de área que foi revitalizada, a partir da proposta de reconstrução e reforma dos antigos galpões da ferrovia para serem utilizados como área de exposição de um museu ferroviário, além de restaurantes e lojas.

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi tombada em âmbito estadual a partir da Lei 341, sancionada em 4 de dezembro de 1991 e em âmbito federal, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN em um processo iniciado em 1987 e concluído e homologado em 28 de dezembro de 2006 (IPHAN, 2025). O local foi fechado em 2019, durante 5 anos para revitalização da área, e foi reaberto parcialmente em 04 de maio de 2024. A estrada de ferro tinha mais de 360 quilômetros de extensão e conectava duas cidades do estado de Rondônia, Porto Velho, a capital, com Guajará-Mirim, município fronteiro com a Bolívia. A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi construída entre os anos de 1907 e 1912, quando foi inaugurada em 1º de agosto e foi desativada em 10 de julho de 1972 (IPHAN, 2025).

Na área externa das edificações remanescentes do Complexo Madeira-Mamoré, no espaço livre de uso público, foi prevista a implantação de decks de madeira para áreas de permanência, pista de caminhada, áreas verdes, muros de pedra para proteção das margens do rio e estacionamento. A abertura do complexo está sendo feita por etapas, sendo que primeiramente foram abertas ao uso público apenas as praças e o museu, ambos com acesso gratuito entre às 10h00 e às 22h00, diariamente. Em junho de 2024, apenas um mês após a reabertura do complexo, o local já havia sido visitado por cerca de 30 mil pessoas, atraindo moradores e turistas para atividades de entretenimento e lazer (Secretaria, 2024). Atualmente a programação cultural no complexo compreende exposições, feiras e experiências educativas.

Outro exemplo que pode ser mencionado é o Projeto de Requalificação do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, localizado no Cais José Estelita, na área central do Recife. Trata-se de um complexo que possui 55.600 metros quadrados e será transformado no Parque da Memória Ferroviária e cujo projeto que está em desenvolvimento propõe a recuperação do patrimônio construído, juntamente com uma proposta de instalação de equipamentos urbanos, espaços de contemplação e convivência, áreas verdes e de lazer (CBN Recife, 2025). Ambos os exemplos citados propuseram a integração dos elementos edificados pré-existentes a partir de um projeto de espaços livres voltados para o uso ativo dos visitantes, compostos por extensas áreas ajardinadas, caminhos

envoltórios às edificações principais, locais de permanência que estimulam a observação da paisagem circundante e que permitam diferentes usos e atividades.

Diante desse cenário, o presente texto tem por objetivo discutir a relevância da valorização das áreas livres dos bens ferroviários edificados tombados, a partir da hipótese de que as áreas lindeiras e envoltórias são elementos fundamentais e que podem contribuir para o processo de utilização e apropriação pela população do conjunto preservado. O objeto de estudo selecionado é a área envoltória da Estação Ferroviária de Piraju, município do noroeste do estado de São Paulo, cujo projeto arquitetônico do edifício da estação é do engenheiro-arquiteto Ramos de Azevedo. O objetivo secundário é apresentar e divulgar um projeto de autoria dos arquitetos Luiz Benedito de Castro Telles e Daisy de Moraes para o entorno da estação ferroviária de Piraju. Uma vez que o projeto não foi executado, a apresentação e descrição do projeto é uma oportunidade de trazer à luz uma perspectiva de proposição de paisagem de espaço livre que valoriza e se integra com o patrimônio edificado e seu entorno imediato.

Trata-se, portanto, de uma pesquisa de base historiográfica que utiliza de bases primárias e secundárias, oriundas do acervo profissional do arquiteto Luiz Telles, nome importante no panorama da arquitetura paulista, autor de projetos relevantes na cidade de São Paulo, tais como o projeto do Mercado Municipal de Pinheiros e do Centro Cultural São Paulo, ambos projetos realizados em parceria com Eurico Prado Lopes (Oliveira; Oliveira, 2024).

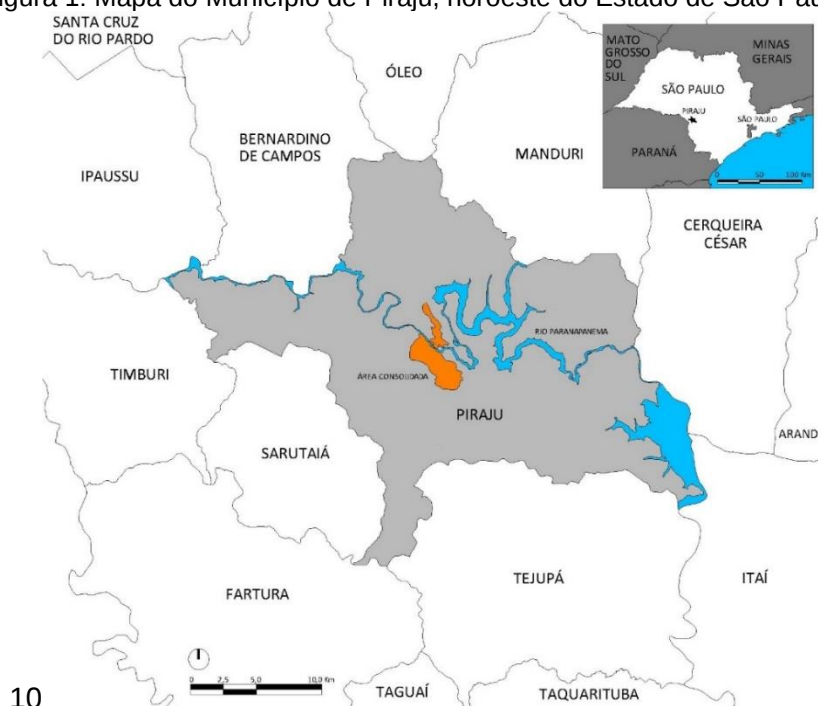
## 2 O MUNICÍPIO DE PIRAJU

Piraju é um município localizado na região cafeeira do Estado de São Paulo, a 340 quilômetros a oeste da cidade de São Paulo, próximo à divisa com o estado do Paraná. No Censo do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de 2022, a população era de 29.436 habitantes e atualmente estima-se que a cidade possui mais de 30.000 habitantes (IBGE, 2025). O município é transpassado em toda sua largura no sentido sudeste-noroeste pelo rio Paranapanema, que ainda é um rio que possui águas limpas (Figura 1). A configuração físico-territorial da região conforma uma paisagem natural rica e diversificada, com formações rochosas formando morros areníticos entremeados pelo rio limpo e sinuoso. Moraes (2010) atribui a essas qualidades ambientais e visuais que configuram uma paisagem bucólica e exuberante, como o elemento motivador de promoção da defesa e preservação ambiental pela população local em alguns momentos considerados como ameaçadores à sua preservação.

A produção cafeeira se estabeleceu na região por volta de 1870 e poucos anos depois, Piraju tornou-se um município através da Lei Provincial 111 em 25 de abril de 1880. Porém, foi somente em 1891 que a localidade recebeu a denominação de Piraju, termo oriundo do tupi-guarani “pira-yu”, que significa “peixe amarelo” e está relacionado com os peixes dourados do rio Paranapanema (Moraes, 2007). Inicialmente a localidade era conhecida como Tijuco Preto, que significa “caminho de entrada” em tupi-guarani, e que foi assim denominada pelas pequenas tribos indígenas Cayowá que viviam nas áreas próximas ao rio Paranapanema. Progressivamente a localidade foi se tornando um ponto de conexão e parada dos viajantes que transitavam entre as províncias de São Paulo e Paraná.

Em 1860, as famílias Arruda, Faustino e Graciano doaram uma parcela de suas terras para a criação do Patrimônio de São Sebastião, que foi instituído como Freguesia “São Sebastião do Tijuco Preto”, em 1871.

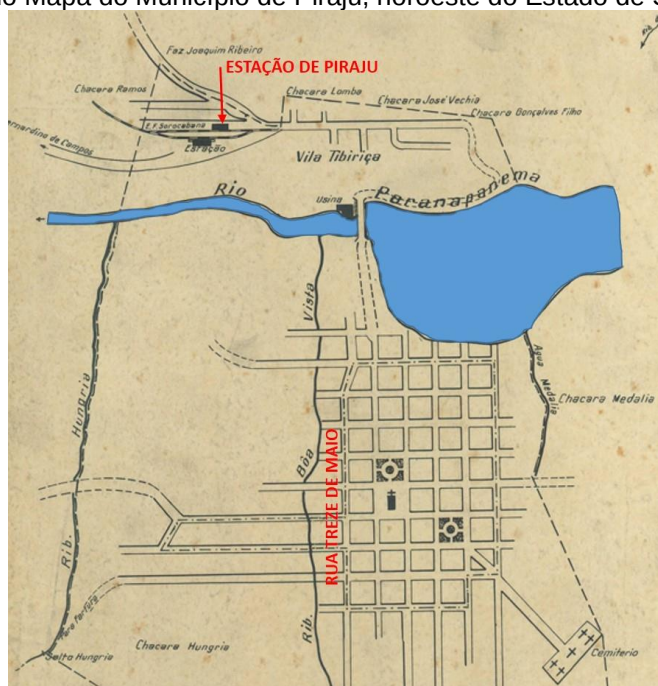
Figura 1: Mapa do Município de Piraju, noroeste do Estado de São Paulo.



Fonte: Redesenhado a partir de FBDS, 2013.

A cidade nasceu inicialmente, ao sul do Rio Paranapanema, próxima a sua margem esquerda. A partir desse ponto, seu centro foi se deslocando para a porção mais alta do território, afastando-se das águas, que na época era uma região que estava infestada pela malária. O desenho do arruamento seguiu esse deslocamento, com as ruas longitudinais, paralelas ao eixo norte-sul, vencendo o terreno em aclive de forma perpendicular, até alcançar a meia encosta, quando então, as ruas passam a contornar a colina e acompanhar as curvas de nível (Morais; Moraes, 2001) (Figura 2).

Figura 2: Detalhe do Mapa do Município de Piraju, noroeste do Estado de São Paulo, em 1938.



Fonte: Redesenhado a partir de IGC, 1938.

Já em sua porção norte, correspondente a margem direita do Rio Paranapanema, o eixo principal de acesso entre a cota mais baixa (aproximadamente 512 metros), próxima ao rio, à cota mais elevada (aproximadamente 600 metros), seguiu de forma sinuosa, para vencer o desnível da encosta e acessar o platô do núcleo da Vila Tibiriçá, onde foi implantada a estação ferroviária, em 1908. Essa região apresenta um traçado viário irregular, em função da variação topográfica do local, que levou a uma ocupação não planejada (Morais; Moraes, 2001). Foi nessa porção de colina ao norte do rio, na cota aproximada de 594 metros, 80 metros acima da cota do Rio Paranapanema, que foi implantada a estação ferroviária, que em função da topografia acidentada, não pôde estender-se mais 2 quilômetros ao sul, para alcançar o centro da cidade (Figura 3).

Figura 3: Vista aérea da área central do município de Piraju, 2025.



Fonte: Redesenhado Google Earth, 2025.

Segundo Moraes (2007) a produção cafeeira na região teve seu auge no período de 4 décadas, entre 1890 e 1930, quando acontece a crise econômica decorrente da queda da bolsa de Nova York, de 1929. Os lucros advindos da produção fomentaram a sofisticação da cidade, permitindo a substituição das construções coloniais dos edifícios em taipa pelas novas construções de alvenaria de tijolos e com fachadas em estilo eclético, valorizadas pela nova elite cafeeira. O estilo arquitetônico foi importado a partir das tradições culturais dos imigrantes sírio-libaneses e europeus – portugueses, espanhóis e italianos. Foi nesse período que a cidade consolidou seu traçado urbano ortogonal na face sul do rio e que surgiram os edifícios da Cadeia Pública e Fórum, o Grupo Escolar, além dos serviços de iluminação e telefonia e nos transportes a inauguração do ramal ferroviário, a construção da estação de trem e a implantação de uma linha do tramway elétrico. Após a crise de 1929, a cafeicultura continuou sendo a força motriz da economia municipal, mas sem o vigor anterior, até que uma grande geada ocorrida em 1975 na região abalou a produção levando quase a sua extinção. A partir dos anos 1980 a produção cafeeira foi sendo retomada visando a melhoria da qualidade dos grãos para venda no mercado externo (Morais, 2007).

### 3 RAMAL FERROVIÁRIO DE PIRAJU

O ramal da linha férrea de Piraju tinha 26 quilômetros de extensão, iniciando na estação de Manduri, ao norte, a linha seguia na direção sul, tendo apenas mais duas estações: Ataliba Leonel e Piraju. O ramal era um prolongamento da linha do Tibagi, um tronco da

Estrada de Ferro Sorocabana que partia de São Paulo e chegava no município de Presidente Epitácio. A linha começou a ser construída em 1906 e iniciou sua operação em 3 de outubro desse mesmo ano, porém a inauguração do edifício da estação aconteceu em 05 de abril de 1908 (Ramal, 2025). O ramal foi uma conquista atribuída a uma personalidade importante na região, Ataliba Leonel (1875-1934), que foi vereador, deputado estadual, deputado federal e senador. Foi sob sua liderança e intermediação que a elite de Piraju fez uma solicitação ao então presidente do Estado de São Paulo, dr. Bernardino de Campos, que se construísse a ligação ferroviária entre Manduri e Piraju. O ramal acabou sendo executado a partir de uma parceria entre o Estado, o município e a elite cafeeira, tanto no projeto quanto na execução desse trecho da ferrovia (Morais, 2007).

O edifício da estação foi projetado pelo engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928). A edificação está aproximadamente 80 centímetros elevada do solo, sobre um porão de ventilação, o que também contribui para a preservação do piso original de madeira, ao afastar os barrotes do contato com a umidade do solo. O volume é escalonado e é constituído: pelo porão; pavimento térreo que abrigava a sala de espera para embarque, área de bagagens, agência conectada com a bilheteria-telégrafo, área de ingresso ao edifício, depósito e a caixa de escadas; 1º pavimento, que continha a moradia do chefe-da-estação, com um hall, sala de estar, cozinha, dormitório e banheiros; 2º pavimento, que ocupava uma pequena porção, inicialmente denominada de belvedere que se eleva, remetendo ao aspecto de uma torre (Figura 4). O volume é assimétrico e em sua porção noroeste ficava a plataforma de embarque, paralela aos trilhos e com uma cobertura que se apoiava em colunas metálicas.

Figura 4: Vista lateral nordeste da estação ferroviária de Piraju, à esquerda, em 2004 e à direita em 2011, após a reforma e restauração da edificação.



Fontes: À esquerda, acervo pessoal de Luiz Telles e à direita Google Maps, 2011.

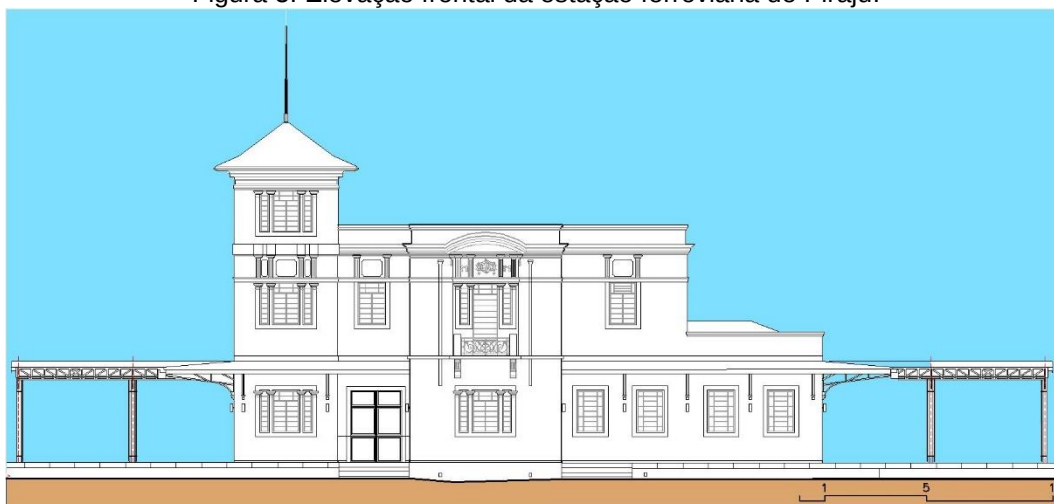
Durante um período de 15 anos, o complexo da estação ferroviária de Piraju também serviu de ponto de parada para uma linha de bondes elétricos. A partir de 1915 uma linha de bondes, com 26 quilômetros de extensão, passou a conectar a estação ferroviária ao município vizinho de Sarutaiá, distante aproximadamente 17 quilômetros, à sudoeste. O trajeto da linha passava pelo centro da cidade de Piraju e atravessava o rio Paranapanema, por meio de uma ponte metálica.

A ideia da implantação de um “tramway” elétrico em Piraju partiu de uma proposta enviada à Câmara Municipal, pelo então vereador Ataliba Leonel. Após a aprovação pela Câmara, o contrato para a sua construção foi assinado em 13 de novembro de 1911 e a construção teve início no ano seguinte. A inauguração oficial da linha de

bondes aconteceu em 15 de agosto de 1915, apesar de seu funcionamento ter iniciado em 1º de agosto daquele ano e foi desativada nos anos 1930 (Stiel, 1978). Nessa época, Piraju era a menor cidade do Estado de São Paulo, contando com menos de 4.000 habitantes.

A estação de Piraju sofreu alterações em 1937, quando foram construídas novas edificações para unidades residenciais e um novo armazém. O próprio edifício da estação foi ampliado com a construção no piso superior de mais dois dormitórios para acomodar a família do chefe da estação na época (Figura 5). Além disso, os caixilhos de portas e janelas foram substituídos e houve a descaracterização das fachadas e de seu valor estético original.

Figura 5: Elevação frontal da estação ferroviária de Piraju.



Fonte: Acervo pessoal de Luiz Telles, 2005.

Em 1966 o então governador Laudo Natel (1920-2020) desativou o Ramal Ferroviário de Piraju em função dos custos considerados para a manutenção da linha. Em 1971 a prefeitura passou a ser responsável pela manutenção do conjunto e considerou a possibilidade de transformá-lo em uma instituição cultural, tornando-se uma estação-museu, proposta que não foi levada adiante naquele momento. A partir de então o conjunto ferroviário passou a ser utilizado e ocupado por diferentes usos, o que comprometia cada vez mais a integridade física das construções.

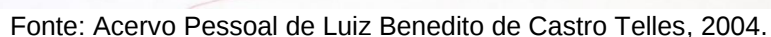
Somente em 1986, a partir de um movimento comunitário que procurava preservar a memória histórica da cidade, o então prefeito José Ribeiro escreveu um ofício para a Secretaria de Estado da Cultura, solicitando o tombamento do edifício da Estação Ferroviária pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – Condephaat (Morais, 2007). Em 1998, durante o governo de Mário Covas (1930-2001), finalmente o conjunto ferroviário de Piraju foi oficialmente doado e transferido ao município, com o objetivo de transformá-lo em um complexo cultural, impedindo assim sua utilização para outros fins.

No decorrer dos anos, o conjunto foi recebendo novas edificações e anexos até que em 1999, tentou recompor-se o volume do edifício da estação e para isso foi necessário demolir um anexo de serviços construído por volta da década de 1950, faceando a fachada lateral voltada para o noroeste. Além disso, a edificação já estava apresentando problemas estruturais, principalmente na fachada voltada para a plataforma de embarque. Essa situação de deterioração do conjunto arquitetônico, não apenas da estação ferroviária, mas de outros imóveis históricos da cidade, acabou impulsionando a criação de uma instituição denominada PROJPAR – Projeto Paranapanema, em janeiro de 2000, cuja missão era de realizar uma pesquisa e estudo voltado para a

É nessa fase, de levantamento de dados e de propostas para a preservação da Estação Ferroviária, que o arquiteto Luiz Telles é convidado a participar do projeto de recuperação do edifício e seu entorno. Apesar de ter colaborado com uma proposta, o projeto não foi executado, mas em 2009 teve início o processo de restauração do edifício da estação, procurando recuperar os detalhes e pintura originais. Em 2013 foi aprovada a Resolução de Tombamento n. 12 do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – Condephaat, a partir do processo iniciado em 1986, e que estabeleceu o tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Piraju, formado por edificações e remanescentes da antiga Estrada de Ferro Sorocabana – Ramal de Piraju.

Em 2004, o arquiteto Luiz Telles foi convidado para participar do projeto de revitalização do complexo da estação ferroviária de Piraju. O convite foi realizado por intermédio da arquiteta Daisy de Moraes que havia trabalhado no escritório de Telles, em São Paulo. Luiz Telles já era reconhecido por sua atuação em projetos em patrimônios edificados, tais como o projeto de retrofit e reforma com mudança de uso do Centro Cultural Banco do Brasil, localizado na área central de São Paulo (1999) e o projeto de transformação do Solar da Baronesa de Itaverava em Centro Cultural, em Minas Gerais (Oliveira; Oliveira, 2025).

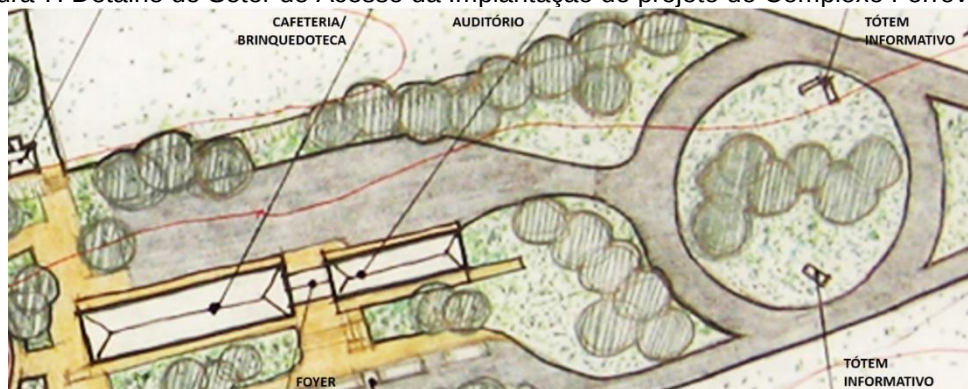
Figura 6: Proposta de Implantação do projeto de praça para o Complexo Ferroviário de Piraju, projeto de Luiz Benedito de Castro Telles e Daisy de Moraes.



A praça tem formato longilíneo estendendo-se por aproximadamente 350 metros de comprimento, por 55 metros de largura. A proposta dos arquitetos pode ser fracionada em três temas principais relacionados com os principais usos identificados em cada setor: o Setor de Acesso, o Setor da Estação e o Setor da Praça (Figura 6).

Apesar da proposta apresentar a possibilidade de acesso ao conjunto, por mais de uma via, o setor leste pode ser considerado o acesso principal, uma vez que abriga uma rotatória viária que interliga a Rodovia Geraldo Martins de Souza (que conecta Piraju com o município Óleo ao norte), com a Avenida Dr. Simões que é a via de ligação entre a Rodovia Raposo Tavares com a área central de Piraju. Na rotatória viária o projeto propôs a instalação de 2 totens informativos para orientação dos visitantes ao local. Próximo a rotatória há dois galpões, para os quais foram propostos os usos de um auditório no edifício menor e uma cafeteria e brinquedoteca no edifício maior. A proposta ainda previa uma cobertura de material translúcido entre os dois blocos, e que poderia ser utilizada como um foyer (Figura 7).

Figura 7: Detalhe do Setor de Acesso da Implantação do projeto do Complexo Ferroviário.



Fonte: Acervo Pessoal de Luiz Benedito de Castro Telles, 2004.

O setor central do projeto compreende a área do entorno do edifício da antiga estação ferroviária, foi proposto um conjunto com dois espelhos d'água: um primeiro tanque envolvendo parte da fachada leste da edificação e o segundo tanque, posicionado na sequência, abrigaria uma escultura em seu espaço. Na parte norte da estação, ou seja, no lado oposto à plataforma, paralelamente aos trilhos, seria posicionado um vagão de trem, adaptado para funcionar como restaurante e sanitários (Figura 8).

Figura 8: Detalhe do Setor da Estação da Implantação do projeto do Complexo Ferroviário.

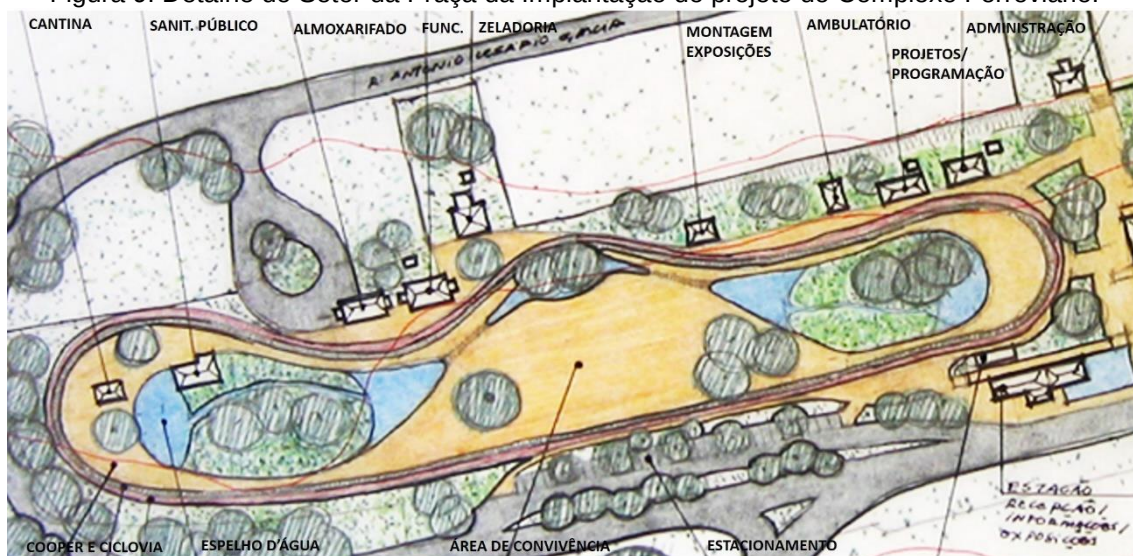


Fonte: Acervo Pessoal de Luiz Benedito de Castro Telles, 2004.

Na parte oeste do conjunto foi proposto um setor de lazer que abrigaria duas pistas paralelas em formato curvo em ciclo contínuo fechado, sendo a pista interna destinada para atividade de corrida e caminhada de pedestres e uma pista externa, para uma ciclovia (Figura 9).

As pistas delimitam um espaço interior destinado a um uso contemplativo, formando uma praça com pisos, vegetações e três espelhos d'água. Duas edificações pré-existentes abrigariam um conjunto de sanitários e uma cantina. A parte exterior das pistas seria complementada com áreas verdes formando pequenos conjuntos de árvores alinhadas em seu perímetro. O circuito das pistas tangencia ao nordeste as edificações remanescentes do conjunto e para os quais seriam previstos a mudança de uso para: almoxarifado, espaço para funcionários, zeladoria, área para montagem de exposições, ambulatório, projetos/programação, administração e reserva técnica. Na parte sudoeste do circuito, foi previsto um estacionamento para os visitantes.

Figura 9: Detalhe do Setor da Praça da Implantação do projeto do Complexo Ferroviário.



Fonte: Acervo Pessoal de Luiz Benedito de Castro Telles, 2004.

A análise do projeto permite observar algumas premissas adotadas na proposta, sendo a primeira delas a preservação de praticamente todas as construções pré-existentes, apenas sugerindo mudanças de uso. Outra premissa é a interligação do conjunto com seu entorno imediato, a partir de conexões viárias e acessos por praticamente todas as faces do terreno, propondo um espaço livre acessível, sem barreiras, muros, gradis e fechamentos. Verifica-se também que o programa de usos propostos no projeto de Luiz e Daisy é diversificado, ampliando-se para além do setor administrativo e de serviços, envolvendo um programa cultural e esportivo, além de usos comerciais voltados para a alimentação.

Outra premissa identificada na proposta é quanto a linha projetual adotada para as áreas ajardinadas que pode ser considerada contemporânea, de acordo com a definição de Robba e Macedo (2002). Os autores identificaram 3 grandes linhas projetuais na arquitetura paisagística brasileira: eclética, moderna e contemporânea. A linha eclética se caracteriza pelo tratamento romântico e idílico dos espaços livres, apoiando-se na ideia de paraísos bucólicos destinados principalmente à contemplação. A linha moderna propõe o afastamento de referências do passado e apresenta uma versão nacionalista reforçada pela valorização da vegetação nativa, com um programa de usos diversificado, que mistura o lazer contemplativo com o lazer ativo.

Já a linha contemporânea expressa uma nova ruptura, até mesmo dos princípios da linha moderna, permitindo novos usos, novas formas e permitindo a adoção de inspirações exógenas, rompendo com o nacionalismo ecológico radical dos modernos. Além disso, a ruptura não seria apenas formal, mas também funcional, uma vez que o uso programático dos espaços livres tende a se diversificar, podendo incluir espaços exclusivos para a alimentação, por exemplo. Essas características podem ser vistas no projeto proposto por Telles e Moraes, uma vez que o Setor da Praça apresenta um cenário baseado na predominância de uma área seca, de piso, para a área de convivência, ladeado por espelhos d'água de formatos parecidos, mas irregulares, envolvidos pelas pistas de caminhada e bicicleta. O projeto de Luiz Telles e Daisy de Moraes não foi realizado e atualmente o local apresenta-se apenas como uma área coberta com vegetação rasteira, com um reque de árvores palmeiras alinhadas em paralelo com a Av. Dr. Simão, na face sudoeste do terreno.

Após um processo de estudo e levantamento de dados sobre a situação física das construções do complexo, o prédio da estação ferroviária projetada originalmente por Ramos de Azevedo, passou por um processo de restauro iniciado em 2009 e foi aberto à visitação pública a partir de 2016. Assim o edifício da antiga estação reforçou o aspecto cultural do local, uma vez que seu programa se uniu ao Museu Histórico de Piraju “Constantino Leman”, que foi implantado nos galpões maiores localizados ao lado da antiga estação. O acervo do museu apresenta utensílios, imagens e documentos históricos da cidade.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Abordar a questão da proposição de projetos de espaços livres em áreas envoltórias de patrimônio cultural edificado está diretamente relacionada com a discussão sobre o papel do Estado como agente formador e regulador dos espaços de uso público. No caso específico de patrimônio cultural ferroviário, os exemplos de propostas bem-sucedidas, tais como o projeto do Complexo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em Porto Velho e o projeto para Requalificação do pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife, são fatos que comprovam a pertinência do investimento público nos espaços livres como forma de promover a atração e apropriação não somente pela população local, como também os visitantes externos à localidade. O projeto da Praça na área envoltória da Estação Ferroviária de Piraju desenvolvido pelos arquitetos Luiz Telles e Daisy de Moraes pode ser considerado como uma solução que valoriza o bem tombado ao mesmo tempo em que procura atrair a população por meio de um programa diversificado e uma linha projetual paisagística autoral que está em consonância com a premissa de valorização da história e da cultura local. A proposta dos arquitetos, vem se somar aos exemplos de intervenções em patrimônio edificado que reforçam a necessidade de se investir nos espaços livres como forma de garantir a articulação entre os novos usos programáticos culturais, educacionais e mesmo comerciais das edificações pré-existentes, com seu entorno imediato.

### REFERÊNCIAS

CBN Recife. **Parque da Memória Ferroviária será criado no Recife com preservação de patrimônio do século XIX.** Recife: 09 maio 2025. Disponível em: <https://www.cbnrecife.com/artigo/parque-da-memoria-ferroviaria-sera-criado-no-recife-com-preservacao-de-patrimonio-do-seculo-xix>. Acesso em: 26 out. 2025.

FBDS – Fundação Brasileira para o Desenvolvimento Sustentável. Cartografia: **Piraju – SP – Uso do Solo**, Projeto de Apoio à implantação do CAR, 2013. Disponível em: <https://www.geo.fbds.org.br/SP/PIRAJU/MAPAS/>. Acesso em: 29 nov. 2025.

**GOOGLE Earth**. Portal do Google. Disponível em: <https://earth.google.com/web>. Acesso em: 12 nov. 2025.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2022**: População e Domicílios - Primeiros Resultados - Atualizado em 22 dez. 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/piraju.html>. Acesso em: 06 out. 2025.

IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico. **Mapa do Município de Piraju**, 1938. Acervo do IGC. Disponível em: <https://igchistoria.wordpress.com/serie-mapas-municipais-de-1938/>. Acesso em: 02 dez. 2025.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Conjunto ferroviário Madeira-Mamoré**. Portal do Iphan, 2025. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/porto-velho-cemiterio-da-candelaria/#!/map=38329&loc=-8.78380399818962,-63.915691685143806,17>. Acesso em: 24 out. 2025.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Estação Ferroviária: “Lugar-de-Memória” das cidades brasileiras. **Espaço & Geografia**, vol. 16, nº 2 (2013), p. 781-804.

MORAIS, Daisy de. **Arqueologia da Arquitetura**: Estação ferroviária de Piraju – ensaio de arqueologia da arquitetura de Ramos de Azevedo. Erechim: Habilis, 2007.

MORAIS, Daisy de. **Teyque’Pe’: integrando as referências patrimoniais**. Doutorado em Museologia, Curso de Doutorado em Museologia, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Lisboa: 2010.

MORAIS, José Luiz de; MORAIS, Daisy. Arqueologia da paisagem urbana: a cidade na perspectiva patrimonial. **Revista de Arqueologia Americana**, n. 20, 2001.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo de; OLIVEIRA, Adriana Monzillo de. **Historiografia revisitada a partir do acervo pessoal do autor da obra: Mercado de Pinheiros, São Paulo**. Anais do 8º Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2024.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo de; OLIVEIRA, Adriana Monzillo de. **Intervenção contemporânea em patrimônio edificado: projeto de reciclagem do solar da Baronesa de Itaverava em Centro Cultural**. Anais do 1º Seminário de Arquiteturas Contemporâneas no Brasil, 2025.

RAMAL Ferroviário de Piraju. **Estância Turística Piraju**: Bonita por Natureza. Disponível em: <https://www.estanciapiraju.com/o-trem-de-piraju>. Acesso: 06 out. 2025.

ROBBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares. **Praças Brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2002.

Secretaria Municipal da Cultura. 30 mil pessoas já visitaram o Complexo Madeira-Mamoré desde a reabertura. **Rondônia Digital**, 11 jun. 2024. Disponível em: <https://rondoniadigital.com/noticia/28577/30-mil-pessoas-ja-visitaram-o-complexo-madeira-mamore-desde-a-reabertura>. Acesso em: 14 fev. 2026.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, Ed. Da Universidade de São Paulo, 1978.