

VIVER A FÁBRICA: INTERVENÇÃO NAS OFICINAS DAS REDES FERROVIÁRIAS

Gabrielli Ferreira Lopes¹; Alex de Paula Pietrobelli²

¹ Curso Arquitetura e Urbanismo – Discente – CESCAGE. E-mail: gabrielliferreiralps@outlook.com

² Curso Arquitetura e Urbanismo – Docente – CESCAGE. E-mail: pietrobelli.projetos2@gmail.com

Resumo: Este trabalho trata-se da intervenção nas instalações das oficinas das redes ferroviárias, situadas no Bairro de Oficinas, Ponta Grossa- Pr. As oficinas são instalações que contam a história dos trabalhadores da região que contribuíram para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade. Ao todo, dez edificações fazem parte do aglomerado, com tamanhos variados que receberam novas utilizações. Foram efetuadas pesquisas históricas, documentais e legislativas que contribuíram para escolher o melhor método construtivo a ser empregado: o retrofit, onde se é mantido os aspectos originais e ocorre adequações para as necessidades do novo uso. Foram analisados também, o perfil dos usuários, para se definir a organização e os fluxos, deste modo o projeto busca trazer vida, cultura e lazer a população, que contenha espaços recreativos, biblioteca, salas de aula, como artesanato, música, teatro, juntamente com anfiteatro para shows e apresentações, a fim de que a edificação cumpra seu papel social.

Palavras-chave: Preservar, Centro Cultural, *Retrofit*.

1 INTRODUÇÃO

Nos dias atuais, existe uma resistência popular ao preservar uma edificação histórica. A imagem transmitida é de que o imóvel estará “congelado”, ou seja, que não existe mais a possibilidade de uso do espaço devido ao grau de tombamento do bem, como por exemplo um centro comercial, residencial ou até mesmo de uso público. A crença sobre a desvalorização financeira do bem, fica expressa durante as audiências públicas dirigidas pelo COMPAC – Conselho Municipal de Patrimônio Cultural, que possibilita aos proprietários recorrerem da decisão de tombamento. (UEPG, 2019).

Leonel Brizzola, vice-presidente da Associação de Proteção ao Patrimônio Cultural e Natural (APPAC), em entrevista ao Periódico da Universidade Estadual de Ponta Grossa (2019), afirma que são poucos os cidadãos capazes de compreender e realmente comprometidos com a preservação do Patrimônio Cultural na cidade de Ponta Grossa, salienta que

A maioria das pessoas possui um pensamento simplista, de que é preciso trocar o que é velho por algo novo, pensando em modernização, o que acaba desvalorizando aspectos culturais, como por exemplo, demolir um prédio histórico para construir algo novo no lugar, sendo que é possível ter uma coisa sem deixar de ter a outra.

Essa imagem errônea de que, ao ser preservado, o imóvel perde sua função social, atualmente é o que provoca circunstâncias de abandono do bem, tal como o total repúdio dos proprietários e dos moradores próximos a edificação, pois se ela está em desuso também está sujeita a invasões e ações de vandalismo.

Essas ações de vandalismo impactam não somente nas condições do imóvel em si, mas também no contexto urbano, diminuindo o fluxo de pessoas na redondeza e potencializando problemas de segurança pública.

A partir destes fatos, esse trabalho vem com o intuito de desconstruir tal imagem e mostrar aos moradores do Município de Ponta Grossa – PR, as possibilidades e os benefícios ao preservar uma edificação histórica, visto que ao preservar um bem tido como patrimônio colabora para manter viva a memória afetiva da população, o valor histórico do desenvolvimento da cidade e principalmente do bairro, pois se trata de um conjunto industrial e que carrega consigo características marcantes da época e que impactou diretamente na vida de uma grande parcela da população princesina.

A ferrovia chegou ao município em 1893 através da Estrada de Ferro do Paraná, ligando a cidade a Capital do estado e o litoral, e em 1896 a Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande, considerada uma das principais rotas ferroviárias do País, trazendo consigo grandes nomes do cenário político da época e gerando por um breve tempo uma autonomia da cidade em relação a capital. Esses fatos contribuíram para que Ponta Grossa se tornasse um polo operário, comercial e industrial. (NETO, 2019).

A cidade moldou-se nesta época de acordo com a ferrovia, surgiram desta forma, vilas, comércios, associações. O sentimento da população em relação a ferrovia chegava a tanto que os trabalhadores da ferrovia eram considerados “elite” das forças operárias, existia um sentimento de orgulho ao expressar a participação ativa neste feito histórico. Além de atrair imigrantes de outros países e estados fazendo com que os números população saltassem. (NETO, 2019).

Até que por fim, devido a questões políticas, econômicas, e urbanas, as linhas foram retiradas da malha urbana da cidade, alguns pontos no país chegaram a ser interditados em meados de 1980 o último trem encostou na “Estação Saudade”.

Durante esse processo, houve um esquecimento da importância da ferrovia na formação da cidade, tanto economicamente como culturalmente, entretanto esse orgulho ostentado pelos trabalhadores ferroviários da época ainda permanece vivo em seus decentes. Porém se faz necessário que toda a população conheça a sua história para que deste modo possamos traçar o panorama de como chegamos até aqui.

Atualmente a cidade de Ponta Grossa é considerada o maior entroncamento rodo-ferroviário do sul do País, destacando-se devido a sua posição geográfica e facilidade dos acessos as demais regiões o estado, além de possuir rotas que ligam a região sudeste ao sul do País e ao Porto de Paranaguá, grande responsável pela exportação de grãos do estado. Além de ser um dos mais importantes polos industriais do Estado. (PREFEITURA DE PONTA GROSSA, 2020). Pode-se dizer que esse mérito também é fruto da ferrovia.

Com o passar dos anos, as formas de trabalho passaram a mudar e as

fabricas conseqüentemente foram realocadas para longe dos grandes centros ou simplesmente desativadas, sendo assim, boa parte das construções fabris ficaram em desuso, a partir dali aprofundamentos começaram a ser elaborados com mais frequência visto a real importância de preservar estas edificações, mesmo naquela época, porém sendo alvo de muitas críticas por pensadores daquele período (KUHL, 2006).

A arquitetura industrial passou a ser valorizada como bem de interesse de preservação no final do século XVIII e início do século XIX, onde a demanda de trabalho começou a crescer cada vez mais e os camponeses iniciaram a busca por essas novas oportunidades, migrando-se para os grandes centros, onde estavam localizados grande parte da indústria (RUFINONI, 2013).

Dentre toda parte da construção industrial, que carrega consigo a tecnologia e desenvolvimento da época, encontrasse também na discussão de preservação de conjuntos fabris, o transporte ferroviário, responsável por transportar cargas, alimentos, materiais, e pessoas de estação em estação, marcando por anos a vida dos trabalhadores e da população de usufruía do transporte, possibilitando o deslocamento dos mesmos, como constatado na Carta de Nizhny Tagil (2003).

As oficinas das redes ferroviárias de Ponta Grossa possuem um grande potencial construtivo, O método retrofit é um método que surgiu nos EUA e Europa, nos anos 90, cujo objetivo da técnica é compatibilizar o antigo com o novo uso, tendo o intuito de aumentar a vida útil da construção, no qual se mantem os aspectos existentes, ou seja, originais, e ao adequar o novo uso a estrutura, atrairá um novo olhar a aquela construção e suas viabilidades. (SILVA, 2013).

Porém, para que uma construção tombada seja verdadeiramente preservada, ou até mesmo que não seja tombada como no caso, mas que tenham o interesse de preservá-la, necessita-se que ela cumpra sua função social, pois sabe-se que para uma construção ser realmente preservada ela carece de uso contínuo.

Observou-se a necessidade da consolidação de ações culturais no bairro Oficinas, que atualmente conta com o Teatro Municipal Álvaro Augusto Cunha Rocha, conhecido como Teatro Pax, mas que não oferece atividades constantes a população. Desta forma, uniu-se a necessidade da preservação da história da ferrovia, a necessidade de dar um uso aos imóveis da oficina, e a necessidade atual da população, dando origem a um novo centro cultural.

A função de um centro cultural no meio urbano ajuda no desenvolvimento da cidade e da população que frequenta o espaço, pois é um ambiente que propõe discussões sociais, culturais e lazer, além de favorecer o desenvolvimento econômico da região onde se insere, contendo uma potencialidade turística, e necessitasse de uso contínuo para que exista (JACOBS, 2014).

Com isso em vista e cientes que grande parte das instituições culturais estão localizadas na região central da cidade, desassistindo os bairros e as áreas mais periféricas, propõe-se a requalificação das Antigas oficinas e do Pátio de Manobras da RFFSA, localizada no bairro Oficinas, transformando-as em um grande complexo cultural. O projeto visou proporcionar à toda a população do município uma grande área de lazer e cultura, além de mostrar as possibilidades do novo uso ao espaço fabril e a importância dessa reutilização para manter vivas as lembranças da ferrovia em Ponta Grossa.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

O referido trabalho iniciou-se por meio de pesquisa bibliográfica, por meio de livros, artigos, e sites, com o intuito de melhor compreender a importância da ferrovia para a cidade de Ponta Grossa, e fundamentar os motivos pelos se torna importante preservar a memórias da mesma. Em seguida deu-se início a pesquisa documental, normas técnicas, levantamento de dados, e visita in loco nas instalações das Oficinas Ferroviárias no bairro de Oficinas, foram efetuados levantamentos fotográficos das instalações existentes, e da parcela do terreno de acesso permitido. Posteriormente foram definidos os objetivos que o projeto arquitetônico, e partir destas informações foi também escolhido o retrofit como método construtivo. Foram elaborados estudos levando em consideração as edificações existentes e as condicionantes climáticas, o entorno, e também o perfil do terreno. A partir deste estágio foram elaboradas as intervenções necessárias nas instalações para atender as necessidades de um centro cultural. Foram ainda desenvolvidos relatórios de pesquisa e estudo de correlatos, para comparação de técnicas já aplicadas e melhor compreensão do trabalho proposto. Por fim, será agora apresentado plano de necessidades final, as alterações efetuadas em forma de anteprojeto arquitetônico e paisagístico que fazem parte do processo avaliativo da disciplina de TCC II.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A cidade de Ponta Grossa possui população estimada de 355.336 habitantes (IBGE, 2020), sendo desses 20.414 habitantes (IBGE, 2010) são moradores do Bairro de Oficinas onde está localizado o sítio estudado. O terreno encontra-se implantado em uma região favorecida, de fácil acesso, por transporte coletivo ou particular. Está também próximo a igrejas, escolas, clubes recreativos e comércios locais. (Figura 1).

Figura 1 – Mapa de Situação e Entorno.



Fonte: Google Mapas, modificado pela autora, 2021.

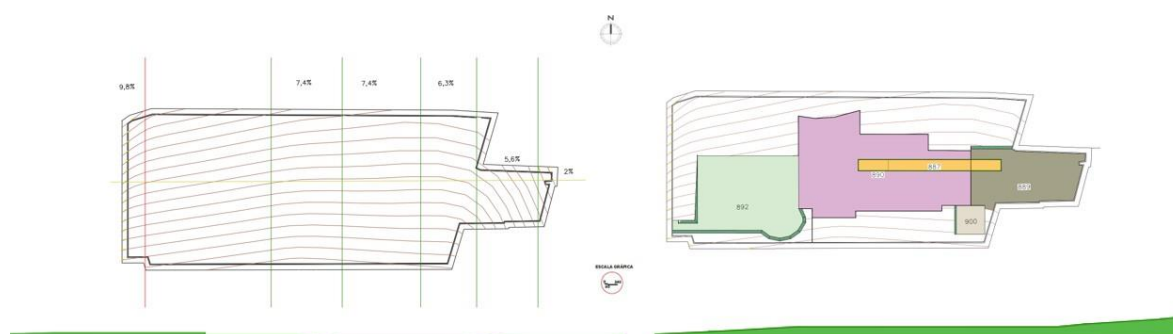
O terreno possui uma área aproximada de 122.636,77m², com testada principal para a Avenida Visconde de Mauá.

A grande área do terreno possibilitou promover diversas dinâmicas no espaço,

junto 3 as edificações que foram mantidas, essas que comportam características arquitetônicas industriais e tendo como construção principal o antigo galpão de manobras que tem aproximadamente 15.624,35m².

Para atender ao novo plano de necessidades foram necessárias intervenções no perfil natural do terreno (Figura 2). Os cortes e aterros do terreno foram pensados para respeitar ao máximo o perfil natural do terreno. Tendo como referência as curvas de nível em declive, com relação ao ponto mais alto do terreno. A área que confronta com o fundo de vale teve sua curvatura original preservada com o intuito de criar uma experiência sensorial nas pessoas durante a utilização da pista de corrida e para as pessoas que estiverem usufruindo da área de contemplação pois desse modo é possível manter a arborização existente no terreno. (Figura 3).

Figura 2 – Perfil Natural do Terreno, Corte e Aterro.



Fonte: a autora, 2021.

Figura 3 – Implantação Após Intervenções.



Fonte: a autora, 2021.

A implantação e o paisagismo formam projetados em sincronia visando que as pessoas pudessem ter a melhor experiência possível.

A arborização existente foi mantida com o intuito de preservar a paisagem mesmo tratando-se de espécies exóticas. A arborização complementar foi projetada com espécies nativas perenes, desse modo a paisagem torna-se mutável no decorrer

das estações.

O lago artificial foi pensado para controle da temperatura do ambiente e como tática bioclimática, atuando também nas práticas sustentáveis. As espécies escolhidas fazem a filtragem da água cinza proveniente da cozinha do restaurante, e ainda auxilia em compor a paisagem.

Nas instalações do Galpão Principal, também foram efetuadas modificações a fim de atender o novo programa de necessidades do Centro cultural. (Figura 4). No processo de demolição e e construção (Figura 4) foram efetuadas mais construções do que demolições dado ao fato do galpão principal ser um barracão de manobra e possuir poucas divisórias internas.

Em sua maior parte foram adaptados os espaços para atender as normas sanitárias e de segurança vigentes. Por esse fim a cozinha do restaurante principal foi construída inteiramente nova.

Figura 3 – Quadro de Áreas final Galpão Principal – Plano de Necessidades.

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 1		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
1	RECEPCÃO	7,08
2	LOIÇA	4,05
3	CIRCULAÇÃO	5,44
4	ALMOXARFADO	9,33
5	LAVANDERIA	9,66
6	COZINHA	119,05
7	DEPÓSITO DE BISCO	19,37
8	DEPÓSITO DE EQUIPAMENTOS / AUDITÓRIO	33,21
9	BWC VESTIÁRIO MASCULINO	25,05
10	BWC VESTIÁRIO FEMININO	24,95
11	CIRCULAÇÃO	24,95
12	REFEITÓRIO FUNCIONÁRIOS	23,87
13	DEPÓSITO DE EQUIPAMENTOS / AUDITÓRIO	23,73
14	ACESSO RESTRITO FUNCIONÁRIOS	23,73
15	SALA DE DESCANSO FUNCIONÁRIOS	23,73
ÁREA TOTAL DO SETOR		372,92 m²

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 2		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
16	ADMINISTRAÇÃO	4,50
17	FRALDÁRIO	11,88
18	BWC FEMININO	3,88
19	SANITÁRIO PNE FEM	18,96
20	BWC MASCULINO	18,96
21	SANITÁRIO PNE MASC	3,88
22	ESPIRA	14,69
23	SALA DE DANÇA 5	153,78
24	SALA DE DANÇA 4	58,25
25	SALA DE DANÇA 3	61,06
26	SALA DE DANÇA 2	62,75
27	SALA DE DANÇA 1	75,54
28	CIRCULAÇÃO	26,36
29	VESTIÁRIO FEMININO	43,71
30	VESTIÁRIO MASCULINO	43,71
31	DML	4,05
32	DEPÓSITO	4,05
33	CIRCULAÇÃO	35,11
34	FRALDÁRIO	4,18
35	ADMINISTRAÇÃO	4,18
36	BWC PNE FEMININO	4,78
37	BWC FEMININO	15,85
38	BWC MASCULINO	15,85
39	BWC PNE MASCULINO	4,78
40	ESTÚDIO PARA ESCULTURA INFANTIL	63,93
41	DEPÓSITO	12,61
42	DEPÓSITO	12,61
43	ESTÚDIO PARA ESCULTURA INFANTIL	73,75
44	RECUPERAÇÃO INTERNA	370,83
45	DEPÓSITO	8,05
46	DEPÓSITO	8,05
47	SALA DE EXIBIÇÃO FOTOGRÁFICA	34,67
48	ESTÚDIO DE FOTOGRAFIA	63,67
49	REVELAÇÃO	9,05
50	REVELAÇÃO	9,05
51	ESTÚDIO DE FOTOGRAFIA	39,28
52	DML	7,75
53	DEPÓSITO	8,08
54	CIRCULAÇÃO	137,85
55	FRALDÁRIO	8,08
56	ADMINISTRAÇÃO	8,08
57	BWC PNE FEMININO	4,78
58	BWC FEMININO	15,85
59	BWC MASCULINO	15,85
60	BWC PNE MASCULINO	4,78
61	ESTÚDIO DE PINTURA	73,75
62	ESTÚDIO DE PINTURA	73,75
63	SECADOR	30,69
64	ESTÚDIO DE ESCULTURA	48,88
65	ESTÚDIO PARA CERMAMISTAS	38,67
66	ESTÚDIO PARA CERMAMISTAS	38,67
67	DEPÓSITO DE MÚSICA	27,93
68	ESTÚDIO DE MÚSICA	28,77
69	DEPÓSITO DE INSTRUMENTOS	25,99
70	RECUPERAÇÃO EXTERNA	126,63
71	DEPÓSITO	8,24
ÁREA TOTAL DO SETOR		2238,63 m²

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 3		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
72	PRANCA DE ALIMENTAÇÃO	451,29
74	PAULO	26,45
75	DECK	271,15
76	JARDIM INTERNO	117,88
ÁREA TOTAL DO SETOR		766,78 m²

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 4		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
77	BWC FEMININO	18,78
78	BWC PNE FEMININO	3,88
79	BWC MASCULINO	18,78
80	BWC PNE MASCULINO	3,88
81	FOYER	78,45
82	CIRCULAÇÃO	7,17
83	DEPÓSITO	7,21
84	DML	7,81
85	COPA	25,81
86	CIRCULAÇÃO	21,27
87	AUDITÓRIO	171,39
ÁREA TOTAL DO SETOR		361,96 m²

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 5		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
88	BWC	6,00
89	CANINEM	5,00
90	BWC	5,00
91	CANINEM	8,73
92	CIRCULAÇÃO	10,65
93	DEPÓSITO DE FIGURINO	15,15
94	ÁREA TÉCNICA	16,15
95	COZINHA	17,73
96	DEPÓSITO DE CENÁRIOS	57,45
97	PAULO	282,21
ÁREA TOTAL DO SETOR		625,97 m²

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 6		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
98	CAFÉ	624,83
ÁREA TOTAL DO SETOR		624,83 m²

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 7		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
99	DEPÓSITO	18,88
100	DECK	703,62
101	DEPÓSITO MUSEU	28,26
102	SALA DE RESTAURANTE	75,25
103	ÁREA TÉCNICA	51,01
104	CIRCULAÇÃO	64,29
105	SALA DE RESTAURANTE	37,45
106	DEPÓSITO	8,00
107	DML	5,89
108	FRALDÁRIO	4,47
109	BWC PNE FEMININO	4,49
110	BWC FEMININO	23,24
111	BWC MASCULINO	23,24
112	BWC PNE MASCULINO	4,49
ÁREA TOTAL DO SETOR		1027,34 m²

QUADRO DE ÁREAS		
GALPÃO		
setor 8		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
113	PAULO EXTERNO	40,88
114	COZINHA	46,29
115	DEPÓSITO	15,28
116	CANINEM	7,00
117	BWC	4,00
118	ÁREA TÉCNICA	11,24
119	CANINEM	4,00
120	PAULO	133,87
121	PLATEIA	52,23
122	PLATEIA	89,25
123	PLATEIA	167,50
124	ÁREA TÉCNICA	12,78
125	BWC FEMININO PNE	4,88
126	BWC FEMININO	30,37
127	CAFÉ	278,57
128	FOYER	36,95
129	BWC MASCULINO	30,37
130	BWC MASCULINO PNE	4,88
131	ÁREA TÉCNICA	10,78
132	CIRCULAÇÃO	158,45
133	PAULO	157,87
134	PLATEIA	59,23
135	PLATEIA	89,25
136	COZINHA	28,49
137	CANINEM	5,50
138	ÁREA TÉCNICA	6,85
139	BWC	4,00
140	DEPÓSITO	6,85
141	CANINEM	5,52
142	BWC	4,00
ÁREA TOTAL DO SETOR		1355,74 m²

QUADRO DE ÁREAS		
SUBSOLO		
setor 9		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M²)
143	DML	12,60
144	SALA 1	25,93
145	SALA 2	25,93
146	SALA 3	25,93
147	DEPÓSITO MUSEU	42,26
148	BWC PNE MASCULINO	4,78
149	BWC MASCULINO	18,02
150	BWC FEMININO	18,02
151	BWC PNE FEMININO	4,78
152	PAULO EXTERNO	11,11
153	QUISQUE	25,93
154	QUISQUE	25,93
155	QUISQUE	25,93
156	QUISQUE	25,93
157	DML	25,93
158	SECRETARIA	25,93
159	NDA	25,93
160	BLANDEIRA	25,93
161	SANDA	181
162	MUSEU	1796,01
ÁREA TOTAL DO SETOR		2397,73 m²

Fonte: a autora, 2021.

Figura 4 – Planta Baixa Original, Plata de Demolir e Construir.



Fonte: a autora, 2021.

As alterações no layout de interiores visa deixar fluir a manifestação das diversas culturas que compõem nossa sociedade. Pode-se observar que na Planta Baixa (Figura 5) foram criados sistemas de circulações que integram os ambientes os tornando multifuncionais e ao mesmo tempo não os impedem de funcionar simultaneamente com atividades distintas.

Figura 5 – Planta Baixa Original, Plata de Demolir e Construir.



Fonte: a autora, 2021.

Foram utilizadas tanto no interior como no exterior, paletas com cores primárias, pela simplicidade, possibilidade de criação e destaque os demais materiais existentes. (Figura 6).

Também foram criados espaços para exposições de artes aumentar a

experiência de imersão
cultural em todos que estiverem usufruindo das instalações.(Figura 7).

Figura 5 – Área de Recreação Infantil.



Fonte: Projeto Autoral, render Felix Til.

Figura 6 – Área de Exposições.



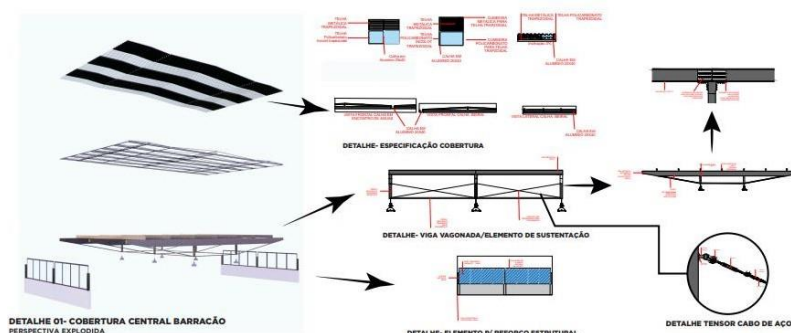
Fonte: Projeto Autoral, render Felix Til.

A maior intervenção executada no galpão principal foi a remoção de uma das coberturas, nessa área foi projetada uma cobertura nova em estrutura metálica, que possibilita maiores vãos livres.

A estrutura escolhida foi a viga vagonada que remete ao Sistema de sustentação utilizado em locomotivas cargueiras (Figura 7). Peças foram projetadas com designer sob medida para atender a demanda.

Também foram utilizadas telhas galvanizadas e de policarbonato incolores de maneira alternada para criar uma sinestesia com a luz. Isso possibilitara que no decorrer das estações com as movimentações solares as luzes se comportem de maneiras diferentes nas instalações do subsolo, onde se encontra o museu da ferroviário.

Figura 7– Detalhes da Cobertura Metálica.



Fonte: a autora, 2021.

Quanto as instalações atuais que atendiam como secretária antes da intervenção, foram mantidas as configurações de layout e adaptado para os setores administrativo. As entradas de acesso público foram modernizadas, e adaptadas para atender as normas de acessibilidade. (Figura 8).

Figura 8 – Bloco Administrativo.

QUADRO DE ÁREAS

PAVIMENTO TÉRREO		
ADMINISTRATIVO		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M ²)
1	RECEPÇÃO	112,25
2	BWC FEMININO	4,00
3	PNE	4,00
4	BWC MASCULINO	4,00
5	SECRETARIA	35,57
6	SALA DE REUNIÕES	16,61
7	CIRCULAÇÃO	38,30
8	PNE	4,64
9	BWC MASCULINO	9,51
10	BWC FEMININO	8,34
11	COPA	7,81
12	DML	5,73
13	CIRCULAÇÃO	67,87
14	TESOURARIA	28,98
15	CIRCULAÇÃO	38,99
16	BWC FEMININO	8,34
17	PNE	4,64
18	BWC MASCULINO	9,51
19	DML	3,66
20	ARQUIVO	9,15
21	ADM CULTURA	55,97
22	COPA	10,24
23	ADM ENSINO	41,41
ÁREA TOTAL DO SETOR		530,12 m ²



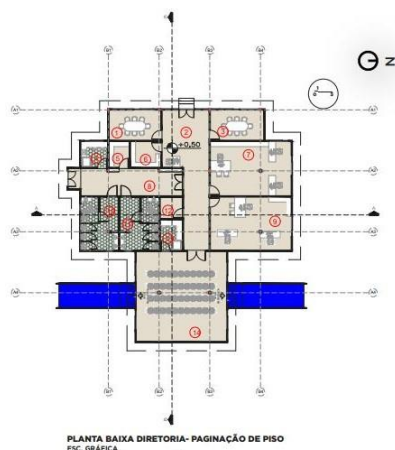
Fonte: a autora, 2021.

O Modulo menor foi adaptado para concentrar toda a diretoria, instalações hidros sanitárias novas assim como paginações de pisos foram planejadas para contrastar com o layout já existente. Rampas de acesso também foram instaladas. (Figura 9).

Figura 9 – Diretoria.

QUADRO DE ÁREAS

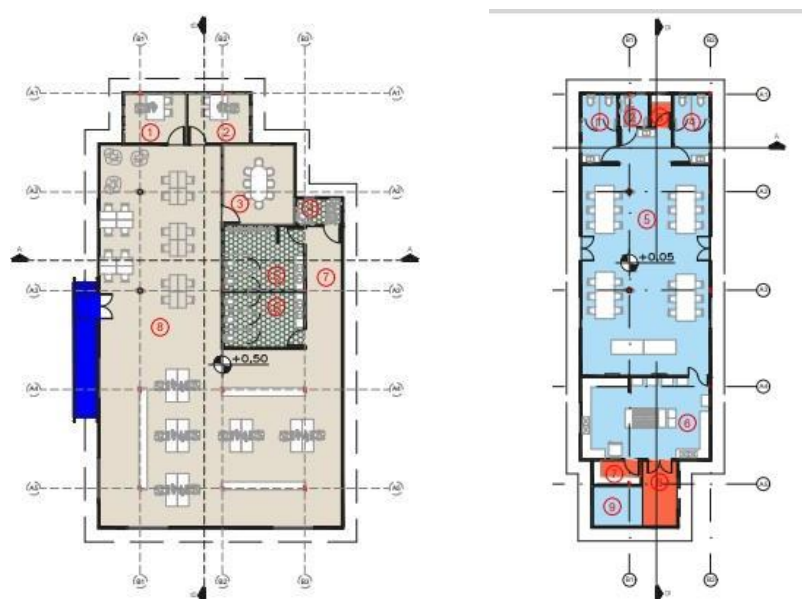
PAVIMENTO TÉRREO		
DIRETORIA		
CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M ²)
1	SALA DE REUNIÕES	15,23
2	CIRCULAÇÃO	46,87
3	SALA DE REUNIÕES	15,23
4	COPA	6,75
5	DML	5,08
6	ARQUIVO	7,59
7	DIRETORIA 1	42,81
8	CIRCULAÇÃO	29,24
9	DIRETORIA 2	41,82
10	BWC MASCULINO	19,42
11	BWC FEMININO	20,21
12	ARQUIVO	4,66
13	COPA	6,57
14	AUDITÓRIO	78,69
ÁREA TOTAL DO SETOR		530,12 m ²



PLANTA BAIXA DIRETORIA- PAGINAÇÃO DE PISO
ESC. GRÁFICA

Nas duas últimas instalações foram alocados um coworking, respeitando o layout original. O estilo do coworking combina com a ideias de se trabalhar em ambientes integrados, livres de divisórias, e mais despojados e está presente em importantes startups do mundo. (Figura 10).

Figura 10 – Coworking e Refeitório.



QUADRO DE ÁREAS

PAVIMENTO TÉRREO

COWORKING

CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M2)
1	ESCRITÓRIO 1	11,18
2	ESCRITÓRIO 2	11,18
3	SALA DE REUNIÕES	20,73
4	PNE	4,30
5	BWC MASCULINO	19,01
6	BWC FEMININO	16,30
7	CIRCULAÇÃO	16,23
8	COWORKING	249,26
ÁREA TOTAL DO SETOR		348,19 m²

QUADRO DE ÁREAS

PAVIMENTO TÉRREO

REFEITÓRIO

CÓDIGO	AMBIENTE	ÁREA (M2)
1	BWC FEMININO	9,37
2	PNE	3,60
3	DML	2,58
4	BWC MASCULINO	9,37
5	REFEITÓRIO	109,44
6	COZINHA	3,95
7	DEPÓSITO	4,27
8	DESCARGA	8,55
9	FRIGORÍFICO	7,47
ÁREA TOTAL DO SETOR		158,60 m²

Fonte: a autora, 2021.

4 CONCLUSÃO

O Projeto de Intervenção nas Instalações das antigas Oficinas Ferroviárias de Ponta Grossa para a implementação do Centro Cultural através do processo do retrofit mostra que é possível adaptar instalações antigas sejam ela tombadas ou não para necessidades atuais.

Todo projeto foi pensado para atender as necessidades da população pontagrossense descentralizando os serviços de culturais.

As intervenções visam ampliar o potencial das edificações e o novo uso

colabora para as pessoas
façam uso do local, valorizando a região e a tornando mais segura.

Devolver a função social dos imóveis em interesse de tombamento permite diversas modificações e ainda transtornos futuros, vandalismo e depredação do patrimônio cultural, preservando assim a história das cidades e de sua evolução.

REFERÊNCIAS

Coletiva de imprensa aborda preservação de imóveis, espaços e culturas. Disponível em: <https://jornalismo.sites.uepg.br/index.php/noticia/385-coletiva-de-imprensa-aborda-preservacao-de-imoveis-espacos-e-culturas>. Acesso em 21 jul.2021

(GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Oficinas, Município de Ponta Grossa – PR.** Estações Ferroviárias do Brasil, 2014. Disponível em: < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/oficinas.htm> >. Acesso em: 19, de abril de 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades.** São Paulo: WMF Martins Fontes. 3ªedição. 2014.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. **Patrimônio:** Revista Eletrônica do IPHAN, São Paulo, n. 4, 2006.

LAROCCA JUNIOR, Joel; LAROCCA, Pier Luigi; LIMA, Clarissa de Almeida. **Manual de Conservação e Adaptação de Casas de Madeira do Paraná.** Ponta Grossa: Editora Larocca Associados, 2008.

MIRANDA, Julia Aloise. **O RESTAURO NA ATUALIDADE E A ATUALIDADE DOS RESTAURADORES.** Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Artigos_do_patrimonio_O_restauro_na_atualidade_e_a_atualidade_dos_restauradores_JuliaMiranda.pdf. Acesso em 21 jul. 2021

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO. **IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional),** 2014. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acessoem: 18, de abril de 2020.

RIBAS, Giovana Paola Primor; Souza Filho, Carlos Frederico Marés de. A responsabilidadedo Poder Judiciário na proteção do meio ambiente cultural: o caso da Cervejaria Adriática. In: **Pensar:** Revista de Ciências Jurídicas. Fortaleza, v.19, n.3. p. 647-674. set./dez. 2014.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Preservação e Restauro Urbano: **Intervenções em SítiosHistóricos Industriais.** São Paulo: Editora Fap – Unifesp: Edusp, 2013.

SILVA, Roberto Toffoli

Simoens da. **Preservação e sustentabilidade: restaurações e retrofits. 2013.** Dissertação (Mestrado em Projeto de Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, University of São Paulo, São Paulo, 2013. doi:10.11606/D.16.2013.tde-18102013-150137. Acesso em: 2021-07-23.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial, Julho 2003. Disponível em:

<<https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>>.

Acesso em: 10 de abril de 2020

Conselho Brasileiro de Construção Sustentável (CBCS). Retrofit: Requalificação de edifício e espaços construídos, Agosto 2013. Disponível em:

<http://www.cbcs.org.br/_5dotSystem/userFiles/comite-tematico/projetos/CBCS_CTProjeto_Retrofit_folder.pdf>. Acesso em: 10 de abril de 2020