



FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU
Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo

LEONARDO LIMA NASCIMENTO

**RETAIL: A ALOMORFIA DA MARCA ADIDAS NA
RECUPERAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM
PIRAJUÍ-SP**



FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU
Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo

LEONARDO LIMA NASCIMENTO

**RETAIL: A ALOMORFIA DA MARCA ADIDAS NA
RECUPERAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM
PIRAJUÍ-SP**

Trabalho Final de Graduação (TFG) apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Bauru, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador(a): Antônio Edevaldo Pampana



FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU

Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo

Dedico este trabalho a meus pais e minha família, grandes responsáveis por tornarem este sonho possível, dedico também a minha paixão pelas Artes.



FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU

Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo

AGRADECIMENTOS

A Agradeço primeiramente a meus pais por sempre se fazerem presentes e me apoiarem em todas as decisões da minha vida, sem eles, a realização deste sonho não seria possível. Agradeço também a meu orientador Antônio Pampana, excelente mestre e profissional, que tenho muita admiração, por acreditar no meu propósito e sempre incentivar o melhor de mim, mostrando desde o primeiro momento, que tudo seria possível.

Menções e agradecimento à minha grande amiga Nayra, que desde o início me acompanhou, durante as melhores e piores fases, sempre me apoiando e acreditando no melhor de mim

Agradeço também, a Paula Chamma, mestre e coordenadora excepcional a qual tenho grande admiração e carinho, onde, me sinto acolhido não só como um discente do curso de Arquitetura mas também como um grande amigo.

Agradeço também a Juliana Cavalini, através do seu grande êxito como mestre docente do curso de arquitetura, sempre exergando o melhor de cada aluno, nos fazendo acreditar que com criatividade, podemos mudar o mundo.



FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU
Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo

“Moda é como a arquitetura, pura questão de proporções.”

(Coco Chanel)



FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU

Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 – Mapa uso e ocupação	03
FIGURA 02 – Mapa hierarquia do sistema viário	04
FIGURA 03 – Mapa topografia	04
FIGURA 04 – Fachada principal da Escola Estadual Dr. Afredo Pujol.....	05
FIGURA 05 – Fachada do antigo edifício do Banco Noroeste em Pirajuí-SP.....	05
FIGURA 06 – Tabela de correlatos	10
FIGURA 07 – Mapa de localização	11
FIGURA 08 – Fachada principal do edifício da Estação ferroviária.....	12
FIGURA 09 – Fachada do anexo esquerdo da estação ferroviária.....	12
FIGURA 10 – Fachada do anexo direito da estação ferroviária.....	13
FIGURA 11 – Tabela de patologias estação ferroviária.....	13
FIGURA 12 – Planta baixa original estação ferroviária.....	14
FIGURA 13 – Planta baixa de reforma piso térreo.....	14
FIGURA 14 – Planta baixa de reforma 2º andar.....	15
FIGURA 15 – Planta baixa de layout piso térreo.....	16
FIGURA 16 – Planta baixa de layout 2º andar.....	17
FIGURA 17 – Corte longitudinal.....	17
FIGURA 18 – Mesa Hall, Adidas Conect.....	18
FIGURA 19 – Armário expositor, Mi Adidas Studio.....	18
FIGURA 20 – Expositores Basquete em realidade virtual.....	18
FIGURA 21 – Bancos de MDF e quadra de basquete iluminada.....	11
FIGURA 22 – Arquibancada Arena Futebol.....	19
FIGURA 23 – Expositores Arena Futebol.....	12



FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU

Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	02
2. MATERIAIS E MÉTODOS	02
2.1 <i>Análise da estação ferroviária e sua relação com a cidade.....</i>	03
3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	04
3.1 Arquitetura colonial cafeeira na cidade de Pijrajuí-SP.....	04
3.2 <i>Patrimônio industrial.....</i>	05
3.3 <i>Reabilitação dos edifícios históricos.....</i>	07
3.3.1 <i>Restauração e recuperação do ambiente degradado.....</i>	07
3.3.2 <i>Retrofit</i>	07
3.4 <i>Lojas conceito como estratégia de requalificação dialógica do patrimônio.....</i>	08
3.5 <i>Adidas e a moda como canal para a requalificação social.....</i>	09
3.6 <i>Projetos correlatos e suas discussões.....</i>	10
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	11
4.1 Estação ferroviária de Pirajuí-SP.....	12
4.2 Planta original e de reforma	14
4.3 O projeto: conceito e partido arquitetônico.....	15
4.4 Mobiliários	18
5. CONCLUSÃO	19
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	19

RETAIL: A ALOMORFIA DA MARCA ADIDAS NA RECUPERAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM PIRAJUÍ-SP

RETAIL: THE ALOMORPHY OF THE ADIDAS BRAND IN THE RECOVERY OF RAILWAY HERITAGE IN PIRAJUÍ-SP

Leonardo Lima Nascimento¹

Resumo

Lojas conceito são intenções elaboradas por diferentes marcas, dentre os mais variados segmentos de serviço, que buscam elevar a relação entre cliente e produto, através da implementação de um ponto de vendas, físico, diferente de tudo o que se tinha feito, até então. É notável que por ofertarem aos usuários experiências inéditas, antes mesmo da efetuação da venda, as lojas conceito parecem ser o local ideal a serem desenvolvidas atividades coletivas e de interação social, dessa forma, o presente projeto, tem por finalidade a reabilitação da estação ferroviária da NOB, em Pirajuí-SP, atualmente, subutilizada e em avançado estado de degradação, tendo o retrofit como principal método de intervenção, que por si só, busca revalorizar o patrimônio, lhe conferindo formas de uso alternativa, sem mascarar as ações do tempo sobre a edificação, tendo em vista evidenciar o caráter fabril da estação ferroviária, verdadeiro exemplar da arquitetura industrial em Pirajuí. Qualificou-se como objeto em potencial a receber uma loja conceito da varejista multinacional Adidas, em virtude do seu estilo esportivo e urbano das grandes metrópoles, através da identidade tecnológica, rústica e industrial que preservam a autenticidade da marca e pretendem reavivar o antigo espaço ferroviário, projetando um ponto de experiência Adidas, resgatando a dignidade do edifício, e a sua comunicação com a sociedade.

Palavras-chave: Adidas, Imersão, Requalificação, Pirajuí, Ferrovias

Abstract

Concept stores are proposals developed by different brands, among the most varied service segments, which seek to seek a relationship between customer and product, through the implementation of a physical point of sale, different from anything that had been done at the time. It is that by offering to innovative users of the offer, before the same concepts of creating innovative businesses, the concept of offering to innovative users of the creation of the offer, the same ideas be organized and of social project, the concept presented, by purpose, to renewal of the joint operation. da NO, currently in Pirajuí-SP, currently under and advanced in a state of degradation of time, with retrofit as the main method of intervention, which in itself, seeks to revalue or patrimony, the forms of alternative use, without masking the actions on the building, with a view to highlighting the industrial character of the station, a true example of industrial architecture in Pirajuí. It qualified as the potential to receive an Adidas multinational objects store, due to its sporting style and the large metropolises, through the technological, rustic and industrial identity that preserve the authenticity of the urban brand and intend to revive the old railway space, designing a society with the experience point of Adidas, rescuing a society with the point of experience and its communication.

Keywords: Adidas, Immersion, Requalification, Pirajuí, Railways, Heritage

¹ FIB – FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU, leonardolimanascimento0@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

É fato que no Brasil, as ferroviárias desempenharam papel significativo para a formação e desenvolvimento de algumas cidades, em especial no Estado de São Paulo. De acordo com Zambello (2011), o parque industrial do interior do Estado, chegou a mais de 6000km de linha férrea, impulsionando o desenvolvimento econômico, promovendo a criação de inúmeros postos de serviços, estações, oficinas, moradias operárias e pátios pelas cidades por onde passou. Contribuindo com um vasto sítio arquitetônico industrial, ao longo de todo território paulista.

Segundo Zambello (2011), dois fatores marcam declínio do transporte ferroviário no Estado: a unificação das companhias paulistas em 1970, privatizando todo o setor ferroviário Brasileiro em 1990, além da instalação das rodovias no século XX, tornando as ferrovias obsoletas. Devido ao encerramento das atividades ferroviárias, grande parte da infraestrutura pertencente às linhas férreas caiu em completo esquecimento.

De acordo com Silva (2014), a interpretação do patrimônio ferroviário, constitui realidades distintas, mas presentes em todos os locais, onde, identifica-se um grande número de casos de degradação desses conjuntos. Realidade, também, testemunhada pela estação ferroviária de Pirajuí-SP, que “clama” por um olhar compassivo, capaz de resgatar sua real plenitude.

Tendo em vista a importância histórica da ferrovia na formação e cultura de Pirajuí, o presente trabalho, propõe um projeto de requalificação, através de um *retrofit* da estação ferroviária e seus anexos, adaptando o local para se tornar uma loja conceito da Adidas, reabilitando para o varejo, ou *retail*, termo da língua inglesa, usado para designar à venda “a retalhe”, pautada sob à venda de grandes quantidades, destinadas a compradores diferentes mas distinguindo-se da venda “grossista”, ou atacado; Propondo uma desconstrução da marca, a alomorfia, metamorfose que desvincula esta varejista multinacional dos grandes edifícios comerciais de luxo e insere seu contexto e linguagem em um edifício histórico de uma cidade pequena, vinculando novas experiências de compra e conexão, além do engajamento socioambiental, promovendo o resgate histórico do patrimônio industrial da cidade.

Para a execução desse projeto foram realizadas pesquisas bibliográficas, levantamento de dados in loco e uso de softwares de modelagem como AutoCAD e SketchUp, além de programas como CorelDRAW, PhotoShop e Enscape.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Para a realização do presente artigo, foram realizadas pesquisas bibliográficas por meio de artigos, livros e revistas, procurando compreender questões relacionadas à reabilitação de estações ferroviárias além de visitas para levantamento de dados in loco. O desenvolvimento prático deste projeto, foi realizado através de programas como AutoCAD e Sketchup, humanizados através de plataformas como CorelDRAW, PhotoShop e *Enscape*

2.1 Análise da estação ferroviária e sua relação com a cidade

Através do Uso e ocupação do solo, levantou-se dados em um raio mais abrangente, para entender a relação da Estação Ferroviária com a cidade. A zona de inserção do empreendimento é predominantemente residencial, motivando a intenção de requalificar o equipamento subutilizado, devido à falta de um espaço destinado ao lazer e experiências, nesta região. Nota-se o vasto perímetro de área verde no entorno do edifício, já inserido em uma área de acesso mais restrito, afastado das regiões centrais, comercial e sempre cheias de vida, colaborando com a baixa procura do imóvel e sua falta de integração com a cidade. Com isto, a implementação de uma loja conceito, neste setor, é capaz de resgatar o interesse da população sobre esta área, proporcionando lazer multidisciplinar e interação social (ver figura 1).

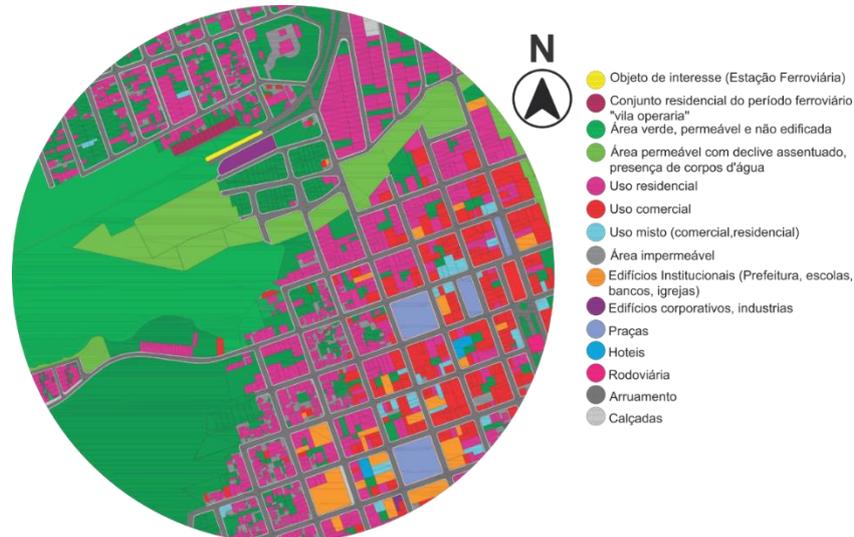


Figura 1. Mapa uso e ocupação. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

Analisando o mapa de mobilidade e sistema viário, nota-se a predominância do traçado hipodâmico, com quadras ortogonais que proporcionam uma melhor distribuição da malha urbana. Observando o setor em que a Estação Ferroviária, está inserida, podemos destacar as vias locais, por se tratar de uma região predominantemente residencial, vias coletoras, para escoar o fluxo viário destes conjuntos até um dos eixos estruturais, que fazem a comunicação linear entre a área central da cidade e os bairros, onde, uma destas rotas,

apresenta conexão direta com empreendimento, facilitando seu acesso por diferentes pontos. (ver figura 2).

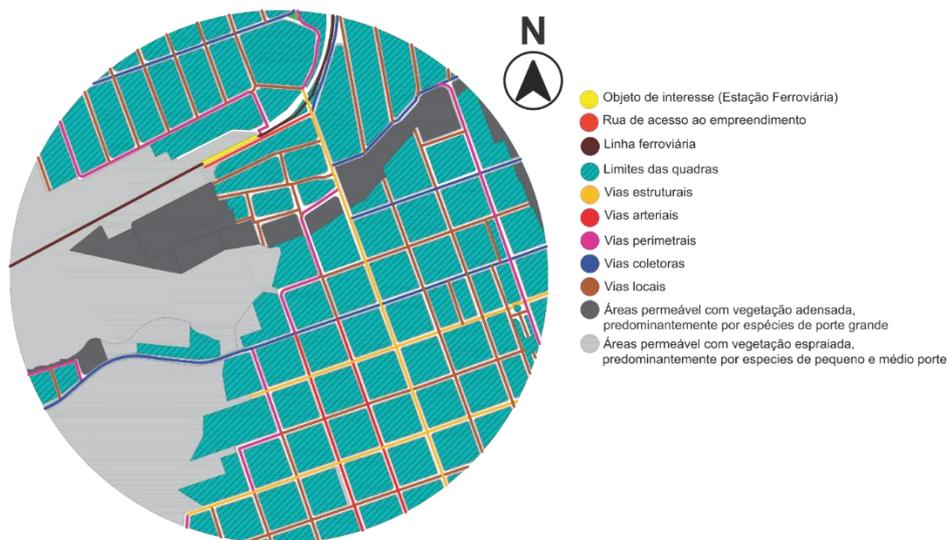


Figura 2. Mapa hierárquico do sistema viário. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

Observando o mapa de topografia, nota-se que a Estação Ferroviária, se abre para uma grande praça. A implantação deste conjunto se faz através de um platô, dividido em 2 níveis, na transição da curva 476 até a 478, o imóvel está inserido no patamar mais alto, enquanto a praça está 1m abaixo. O remanejamento topográfico, contempla curvas bem espaçadas neste setor, produzindo uma inclinação quase que imperceptível. Para a implantação do presente projeto, não se pretende alterar estas características (ver figura 3).

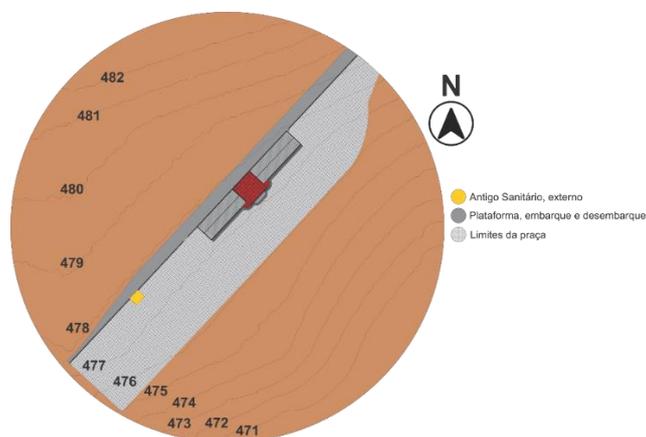


Figura 3. Mapa topografia. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 Arquitetura colonial cafeeira na cidade de Pirajuí-SP

Pirajuí, como muitas cidades paulistas, tem em sua história uma relação muito forte com a cafeicultura e a ferrovia. Inicialmente foi chamada de São Sebastião do Pouso Alegre,

ponto da Comitiva Exploradora do Extremo Sertão Paulista, procurando por terras para comercializar, visando motivar a formação de um povoado a fim de disseminar o cultivo do café e posteriormente, difundir as ferrovias por estas terras em 1888 (NABUCO et al, 2015).

O povoado de São Sebastião do Pouso Alegre, de acordo com Barros (1998) em 1981, era considerado “O MAIOR MUNICÍPIO CAFEIEIRO DO MUNDO”.

Tendo em vista a hegemonia do café no Brasil, fazendeiros do Centro-Oeste e Oeste paulista procuravam alternativas para facilitar o escoamento da produção pelo país, e é neste momento que surgem as ferrovias (FABRI, 2017).

Ainda é possível encontrar exemplares da arquitetura do período cafeeiro em bom estado de conservação (ver figuras 4,5) e em uso, mas a estação ferroviária, o único exemplar do patrimônio industrial na cidade, encontra-se em completo abandono.



Figura 4. Fachada do edifício principal da Escola Estadual Dr. Alfredo Pujol (acervo pessoal).



Figura 5. Fachada do antigo edifício do Banco Noroeste em Pirajuí-SP (acervo pessoal).

Ambos edifícios construídos posteriormente à década de 1930, apresentando ótimo estado de conservação, vale ressaltar que as atividades no edifício do Banco Noroeste, foram encerradas há mais de 52 anos, e o edifício encontra-se ocioso desde então.

3.2 Patrimônio industrial

Mesmo com as transformações que diariamente acometem o tecido urbano das cidades, quase sempre nos é permitido encontrar exemplares da arquitetura industrial, antigas fábricas, complexos industriais ou núcleos fabris, que nos permitem observar aspectos materiais e técnicos daquele período, sendo a mais genuína prova da expansão dos processos de produção manufatureira que ocorreram no país, durante os séculos XIX e XX (KÜHL, 2015).

A industrialização teve papel fundamental na definição dos destinos do Estado e, no que diz respeito à arquitetura, campo de que me ocupo, existem exemplares de grande interesse, por seu valor histórico, formal, memorial e simbólico. (KÜHL, 2015 p. 2).

Com isso, o Estado de São Paulo, traz importantes legados da arquitetura industrial, porém, pouco se discute sobre a preservação desses edifícios, ainda que estes equipamentos estejam compreendidos nos critérios de preservação, o que deveria conduzir a prática do restauro e reabilitação KÜHL (2015).

Incorporado a estes remanescentes do passado industrial do Estado, estão também as estações ferroviárias. Segundo Neto, Carneiro e Giannechini (2011) a construção de ferrovias no Brasil, esteve diretamente ligada à iniciativa privada, fazendeiros interessados em melhorar os processos de escoamento da produção agrícola, rapidamente se difundindo pelo Estado.

No século XX, a malha ferroviária nacional não possuía eixos de integração entre os Estados, com a transferência de seu controle ao Governo Federal, estabelecendo a Rede Ferroviária Sociedade Anônima, a partir da consolidação de 18 ferrovias regionais, o transporte ferroviário ganha mais coesão (NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011).

Embora importante, a ferrovia entra em declínio durante a década de 80, devido a falta de investimento do governo brasileiro, em virtude do crescimento do transporte rodoviário. O encerrando das atividades no país, acontece no final do século XX.

A Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), concessionária do serviço público de transporte ferroviário, foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND) em 10 de março de 1992, por meio do Decreto 473 [...] além de o programa entrar em uma nova fase, significativa à expectativa de superar-se importante gargalo para o crescimento econômico do país na área de infra-estrutura. Com essa medida o governo federal estaria estimulando a iniciativa privada a fazer investimentos num setor que, dada a escassez de recursos públicos, deteriorava-se a passos largos (SOUZA, PRATEZ, 1977, p. 120).

As estações, em sua maioria, foram fechadas por já não serem mais necessárias, com isso, os inúmeros edifícios pertencentes a estes conjuntos, foram abandonados e saqueados, entrando em constante processo de degradação, podendo resultar no desaparecimento de importantes exemplares do patrimônio ferroviário nacional (NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011).

O interesse pela preservação do patrimônio industrial é recente, apenas em 1960, este discurso ganha espaço nas audiências públicas, tratado como “Arqueologia Industrial”, como medida reparadora a uma série de demolições de importantes testemunhos da arquitetura industrial, passando a constituir parte de uma ampliação do que se era considerado bem cultural (KÜHL, 2015).

De acordo com Neto, Carneiro e Giannechini (2011) a Lei nº 11.483/2007, aborda a revitalização do setor ferroviário, determina o IPHAN como órgão responsável por desempenhar ações necessárias para a preservação de memória ferroviária.

Entendem-se que cidades carecem de políticas públicas para reestabelecer a integridade destes exemplares da arquitetura industrial, através de intervenções restauradoras e incorporando novas formas de uso para estes espaços, a partir de processos

cuidadosos e técnicas adequadas para salvaguardar a história desses conjuntos, embasado em processos de inventário e documento destes edifícios.

De acordo com KÜHL (2015), Arqueologia industrial, pode ser entendida como um conjunto de esforços multidisciplinares, diretamente ligado a estudos antropológicos, sociais e históricos, constituído de técnicas, desempenhadas para resgatar a memória das cidades e a ligação desses monumentos com a sociedade.

3.3 Reabilitação dos edifícios históricos

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira [...] (CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 2020, p.170).

Podemos definir o patrimônio como uma série de manifestações concretas, idealizadas pelo homem, segundo a Carta de Veneza (1964), portadora de mensagem do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como testemunho vivo de suas tradições seculares.

Compreendendo a relevância histórica de um bem cultural, e a responsabilidade legítima da sociedade em conservar e assegurar a estabilidade dos exemplares, sejam eles o costume de um povo, ou ambiente construído, na arquitetura, podemos encontrar vários processos metodológicos para a reabilitação desses sítios, dentre eles, podemos destacar o restauro e o *retrofit*.

3.3.1 Restauro e recuperação do ambiente degradado

Segundo Silva (2020), até o final do século XIX, o restauro ainda era tido como algo de caráter empírico, procurando reverter os cursos do próprio tempo, demonstrando aversão aos processos naturais de envelhecimento das obras, posteriormente, passando-se a encarar o restauro como ato histórico-crítico, responsável por garantir que as ações do tempo sobre as edificações sejam respeitadas, tendo em vista que qualquer intervenção neste bem, seja capaz de falsificar sua realidade figurativa. Agora, o restauro, interpretado através de uma metodologia, é compreendido pelas escolas como ato de caráter científico, com o dever de recuperar, mas também capaz de propor novas formas de usar esses espaços, se embasando em técnicas fundamentadas no pensamento de grandes teóricos. Destacamos aqui o *retrofit*, processo restaurador que busca reavivar estes edifícios sem alterar as ações do tempo.

3.3.2 Retrofit

Prática que nasce na Europa e Estados Unidos, no final da década de 90, devido a legislação nesses países não permitirem a substituição de seu acervo arquitetônico, surgindo

como possível solução para este problema, tendo em vista preservar o patrimônio, estrutura e partido arquitetônico originais (MORAES, QUELHAS, 2012). Ainda com esses autores, a técnica tem por finalidade reabilitar edifícios históricos, através da revalorização, aumentando sua vida útil, aliado a materiais e processos tecnológicos.

Para o *retrofit*, restaurar o patrimônio, está sempre ligado à introdução de uma nova forma de utilizar o espaço, de acordo com Croitor e Melhado (2009), reabilitar estas obras contribui para sua revalorização no mercado imobiliário, algo que os serviços de manutenção periódico desses equipamentos não são capazes oferecer.

Para que o projeto atinja o resultado esperado, em sua readequação, ele deve proporcionar mais conforto e qualidade de vida aos usuários, atendendo a todos, sem exclusão, de forma eficaz, em favor do desenvolvimento social e ambiental, mantendo o patrimônio interessante e sustentável, economicamente (MORAES, QUELHAS, 2012).

Uma vez que o *retrofit*, parte da intenção de oferecer novas formas de uso aos monumentos, é evidente que estes imóveis precisem estar aptos a receber os novos usuários, aliando-se às tecnologias, tornando possível requalificar o patrimônio arcaico, capacitado a receber funções eficientes de serviço, inclusive o comércio.

3.4 Lojas conceito como estratégia de requalificação dialógica do patrimônio

Requalificar espaços, a partir de ações coletivas é garantir um projeto bem-sucedido. Pensando vertentes comerciais e a forma como as lojas estimulam o contato social, sempre movimentadas e cheias de vida, as lojas conceito poderiam reestruturar, com êxito, o patrimônio degradado, neste caso, a estação ferroviária de Pirajuí-SP, através da implantação de uma loja conceito da Adidas, transformar história e uso social em um projeto dialógico e multidisciplinar, a partir de experiências multissensoriais.

Compreendemos o processamento dos sentidos como operação humana, construída de caráter social, onde, “sensações e ações despertam a memória das nossas experiências sensíveis e culturais, individuais e coletivas, de modo que toda nossa vivência conservada na memória seja acionada” (FERRARA, 2004).

Popularmente, desde sempre, ouvimos falar em cinco sentidos dominantes, mas a partir de pesquisas fisiológicas, identificou-se um número maior, totalizando dez categorias: visão, audição, olfato, paladar, tato, frio, calor, dor, cinestesia e equilíbrio, que irão reagir a um determinado estímulo energético (BRAGHIROLI et al, 2002). Explorando nossos sentidos, as lojas conceito buscam construir uma experiência de compra e conexão com marca e engajamentos sócios-ambientais, através de um espaço inovador, pautado sobre inovações tecnológicas e experiências multissensoriais, proporcionando mais qualidade de vida,

humanização das relações e posicionamento sustentável, social e histórico, um canal de conexão direta com seu público-alvo, foco principal das lojas conceito.

A partir das frequentes transformações dos modos de vendas e consumo, em virtude do e-commerce e diferentes formas de se alcançar o produto final, as lojas conceito estão se reinventando. De acordo com Salek (2020), acessamos o celular em média 150 vezes durante o dia, o celular já faz parte das nossas vidas, portanto, não faz sentido fazer varejo, se esquecendo que esta é a nossa realidade.

A partir da evolução dos serviços de entrega, especialmente durante a pandemia, o ponto de vendas para a função de compra se torna cada vez menor, fazendo com que ele se torne ponto de experiência, encontro e educação (KLAIMAN, 2020). Salek (2020), ressalta que o espaço físico das lojas, passarão por um processo de mudança, transformando áreas de vendas em áreas sociais, colocando a marca cada vez mais frente a frente com o cliente. Desta forma, os centros comerciais deixarão de ocupar local de destaque nas grandes metrópoles, e passarão a se inserir em instalações mais reduzidas, buscando por cidades menores, onde, estima-se que a estação ferroviária de Pirajuí-SP, seja apta a se tornar um ponto de experiência da marca Adidas, tendo em vista a nova fase de renovação do varejo, onde, as marcas planejam estabelecer um contato mais humano com seus clientes.

3.5 Adidas e a moda como canal para a requalificação social

Em 1927, na Alemanha, os irmãos Adolf e Rudolf Dassler, após produzirem algumas sapatilhas e calçados, fundam uma empresa chamada *Gebrüder Dassler Schuhfabrik*, onde, em 1936, após convencerem o corredor afro-americano Jesse Owens a utilizar um par de seus tênis, nas olimpíadas de verão, ocasião em que conquistou 4 medalhas de ouro, que a Fábrica de Sapatos dos Irmãos Dassles, ganha fama, porém, devido a conflitos, os irmãos decidem separar a empresa em duas (ARENA MARCAS & PATENTES, 2020).

Segundo Adidas (2019), a empresa foi fundada em 18 de agosto de 1949, por Adolf Dassler, também conhecido por Adi Dassler, com a intenção de ser um diferencial na performance de atletas, mas após os anos 70, os impactos da marca vão além do esporte e projetam para a moda, música, cultura e sustentabilidade.

O nome da marca resulta na junção do apelido de Adolf, com as três primeiras letras do sobrenome da família, com o atual slogan: *Impossible is nothing*, campanha mais recente. Em 1994, após uma série de crises e processos de aquisição, a marca é comprada por Robert Louis-Dreyful, presidente do clube de futebol Olympique de Marsseile, que coordena os negócios até 2001, restabelecendo a marca Adidas a um lugar de destaque no cenário de moda esportiva.

Tendo em vista o patamar alcançado pela Adidas, e a magnitude de seus serviços, ao longo desses anos, podemos afirmar que a marca, desempenha ações de responsabilidade social, ambientais e de incentivo ao esporte, através da moda.

Da mesma forma que a marca, mesmo após grandes crises, se reinventou como referência no varejo mundial, investimentos e novas estratégias poderiam ser aplicadas em importantes edifícios degradados, requalificando e fazendo resgate histórico, com novos usos de valor no mercado, além do engajamento socio ambiental, onde, marcas globais estabelecem parcerias para fixar novos pontos de experiências em edifícios históricos, requalificados através do *retrofit*, juntamente com a manutenção da historicidade do patrimônio, estabelece novos usos e reforça a identidade da marca, na busca de engajamento e maior conexão com a sociedade.

3.6 Projetos correlatos e suas discussões

Obra			
Nome: Autor: Local da obra	- Crystal Houses, CHANEL Amsterdã - MVRDV, Gietermans & Van Dijk - Amsterdã, Holanda	- Escritórios Vieira de Almeida & Associados - OPENBOOK Architecture e PMC Arquitectos - Lisboa, Portugal	- Mercado Santa Caterina - Enric Miralles e Benedetta Tagliabue - Barcelona, Espanha
Data do projeto ou da construção	2016	2017	Início: 1997 Conclusão: 2005
Referência para o meu trabalho	Dialoga entre o edifício histórico e a sua nova ocupação, totalmente moderna, através de materiais e métodos revolucionários	Reabilitação de edifício industrial, aliado ao uso de estruturas metálicas para vencer grandes vãos	Relação entre o edifício histórico e a sua nova cobertura com formas sinuosas, variação de contraste da intervenção entre a escala humana e urbanana
Como será utilizado no meu trabalho	Através do <i>retrofit</i> , prende-se preservar ao máximo a memória do edifício histórico, incorporando materiais e tecnologia inovadora, a fim de não mascarar o antigo mas sim, potencializar seus traços tão particulares	Tendo em vista atenuar ao máximo as ações de intervenção no edifício, a fim de preservar suas características, o projeto, será viabilizado através de estruturas metálicas, planejando vencer os desafios estruturais existentes e, ocasionalmente, remeter a arquitetura do período industrial	O projeto contará com uma nova cobertura, exclusiva, capaz de coexistir em perfeita harmonia com o edifício histórico, em virtude da obra já estar em avançada fase de degradação e não possuir mais telhados

Figura 6. Tabela de correlatos. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

A partir dos correlatos apresentados, encontramos importantes estratégias a se adotar no presente projeto, como, o uso das tecnologias para preservar a estrutura e características originais da fachada. Incorporando materiais pré-fabricado, como estruturas modulares, feitas em aço, buscando atenuar ainda mais as ações interventoras sobre o imóvel, garantindo com que o ambiente comercial e a estação coexistam em perfeita comunhão, sem interferências.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES PARCIAIS

A proposta para o presente trabalho final de graduação, constitui em reabilitar a estação ferroviária de Pirajuí-SP, através de um *retrofit*, tomando partido do estado de degradação do imóvel, onde, pretende-se preservar as características únicas de sua fachada, implementando agora, novos elementos de arquitetura e design, trazendo mais qualidade na apresentação do edifício, que será transformado em um ponto de experiência multissensorial e comercial da marca Adidas, visto que a natureza industrial da estação, denota alta sinergia com a linguagem adotada pela marca em seus produtos e campanhas, produzindo uma ambiência inusitada e autêntica, um verdadeiro palco para vivenciar a experiência Adidas através do esporte e criatividade, por meio de atividades como: customização das peças, simulação de corrida ao ar livre, basquete imersivo em realidade virtual, e um ambiente voltado a prática do futebol, proporcionando lazer multidisciplinar, que promove a interação social e coletiva, enquanto o cliente se conecta com a marca e testa os produtos.

4.1 Estação ferroviária de Pirajuí-SP

Localizada na rua José Macetra, 2-98, o antigo edifício da estação ferroviária, encontra-se nos altos do bairro da Santa Guilhermina, em Pirajuí-SP, como podemos ver no mapa de localização (figura 7), o prédio da estação, objeto de interesse, referenciado em amarelo, faz parte de um grande conjunto arquitetônico industrial, formado por um barracão, na cor verde, e uma grande praça, em vermelho, localizada em frente ao edifício da estação.



Figura 7. Mapa de localização. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

O edifício da estação ferroviária de Pirajuí-SP (ver figura 8,9,10), não é tombado em nenhuma instância do poder público, mas é evidente que se trata de um bem histórico, pois,

desempenha relevância histórica a população, por tudo aquilo que representa, além de trazer consigo características arquitetônicas únicas, de um período específico das construções no município.



Figura 8. Fachada principal do edifício da Estação ferroviária. (Acervo pessoal)



Figura 9. Fachada do anexo esquerdo da estação ferroviária (acervo pessoal).



Figura 10. Fachada do anexo direito da estação ferroviária (acervo pessoal).

A partir da interpretação de dados levantados por meio da leitura de pesquisas realizadas no âmbito do restauro, que buscavam avaliar os processos físicos e cronológicos enfrentados por estes bens, se fez necessária a elaboração de uma tabela de patologias da estação ferroviária (figura 11), que discrimina, através de tópicos, resumidos, a atual situação de degradação em que o edifício se encontra, analisando aspectos como: fachadas, vãos de portas e janelas, paredes internas, pisos, revestimentos internos, vegetação invasora, forros e coberturas, e posteriormente as possíveis soluções a serem adotadas no projeto como forma de reparação para cada problema encontrado.

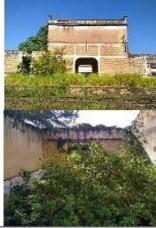
ATRIBUTO	SITUAÇÃO	FOTO ATUAL	SOLUÇÃO
Fachadas	Manchas de lodo e limo; deterioração por acúmulo de água, pichações; desprendimento e desgaste dos blocos de revestimento e reboco; manchas biológicas e químicas; desagregação;		A fachada deverá limpa; os blocos de revestimento comprometidos, removidos e substituídos; resinada; recebendo acab. total das 4 fachadas em tinta lavável na cor Branca
Vãos de portas e Janelas	Partes, resíduos ou nenhuma presença de esquadrias, alvenarias internas danificadas, desgastadas e com buracos devido à falta de blocos de revestimento		Remoção e não substituição das janelas e porta (ficarão abertos); Os buracos preenchidos e os blocos de revestimentos comprometidos substituídos; limpeza e aplicação de resina; acabamento pintura branca
Paredes Internas	Paredes descascadas, ausência de revestimentos, manchas devido ao acúmulo de água, pichações depreciativas.		Todas as paredes de divisão interna, serão demolidas, para dar lugar ao novo edifício
Pisos	Inexistentes ou danificados pelas raízes das árvores e vegetações rasteira invasora; Contrapiso e partes do aterro de fundação expostos; Acúmulo de lixo.		Remoção dos revestimentos; limpeza, nivelamento e impermeabilização do contrapiso, em toda parte interna do edifício;
Revestimentos Internos	Ausência das peças; pichações; manchas biológicas e químicas, deterioração devido ao escoamento da água		Como todas as paredes de divisão interna serão removidas, o revestimento que ainda restar, também serão removidos para tratamento e limpeza das paredes, posteriormente niveladas e pintadas de branco
Vegetação Invasora	Adensada, nos limites internos e externos do edifício, comprometem a integridade da alvenaria e colaboraram com destruição da cobertura. O anexo direito totalmente tomado pelas árvores que já ultrapassando a altura dos 4m		Toda a vegetação invasora nas dependências do edifício, serão removidas e contidas, a fim de reorganiza-las, implantando novas espécies e criando pequenas praças e pontos de fixação
Forros	Edifício central com forros deteriorados pelas intempéries, devido ao destelhamento de partes da cobertura. Edifícios anexos não possuem.		Remoção completa do forro e estrutura da cobertura do edifício principal, o edifício ficará descoberto
Coberturas	Estruturas de madeira podre e cedendo, devido a exposição por destelhamento. Nos anexos cobertura inexistente, alguns fragmentos deteriorados		Toda a estrutura e cobertura existente serão removidas, não havendo substituição, o edifício ficará aberto

Figura 11. Tabela de patologias estação ferroviária. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

A partir da leitura da tabela, concluiu-se que o edifício da estação ferroviária, apresenta um avançado grau de degradação, ocioso, o prédio, encontra-se com grande parte dos seus aspectos arquitetônicos, descaracterizados e danificados, tendo esta motivação como base para o projeto, damos início a produção do material gráfico, a partir da observação da planta original do edifício, seguido das futuras alteração.

4.2 Planta original e de reforma

Análise da planta baixa original da estação ferroviária (figura 12), existente atualmente, serve como base para que possamos compreender as alterações que ocorrerão no edifício.

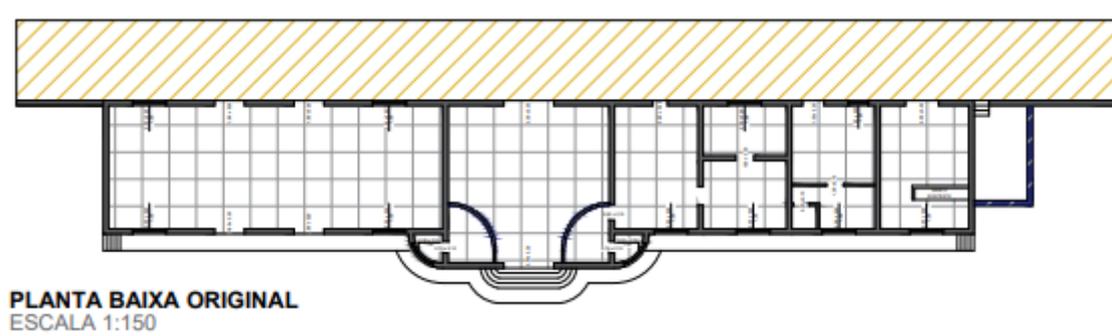


Figura 12. Planta baixa original estação ferroviária. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

De acordo com a planta baixa de reforma do piso térreo (figura 13), podemos observar que todas as paredes de divisão interna, originais, em cinza mais claro, serão demolidas, sendo mantido apenas as fachadas da estação, em tom de azul, com a construção de novos painéis de divisão interna, em vermelho, junto a um novo edifício, que será construído na plataforma, atrás do prédio da estação

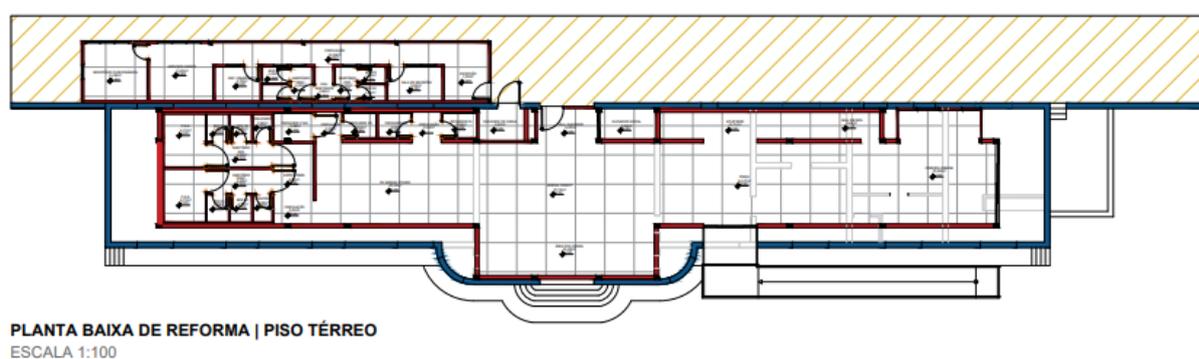


Figura 13. Planta baixa de reforma piso térreo. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

O projeto de reabilitação da estação ferroviária, contempla também a construção de um segundo pavimento, e aqui, ao analisar a planta baixa de reforma do 2º andar (figura 14), compreendemos a situação do novo edifício construído, em vermelho, e como ele, se

O terceiro e último setor do pavimento térreo, além de ser o local de acesso para dentro do empreendimento, foi escolhido para acomodar os programas relacionados a corrida e práticas de esportes ao ar livre, equipado com uma raia de atletismo, posicionada a baixo da escada, esteiras ergométricas e um *videowall* que transmite uma corrida de rua em qualquer parte do mundo, além de contar com uma ambientação de praça pública, com bancos e postes de jardim, canteiros com vegetação, piso intertravado e caminhos sinuosos, para favorecer ainda mais a experimentação.

O projeto, também contempla a construção de um escritório, destinado as práticas administrativas da loja, localizado na parte de traz do edifício, na área da antiga plataforma de embarque.

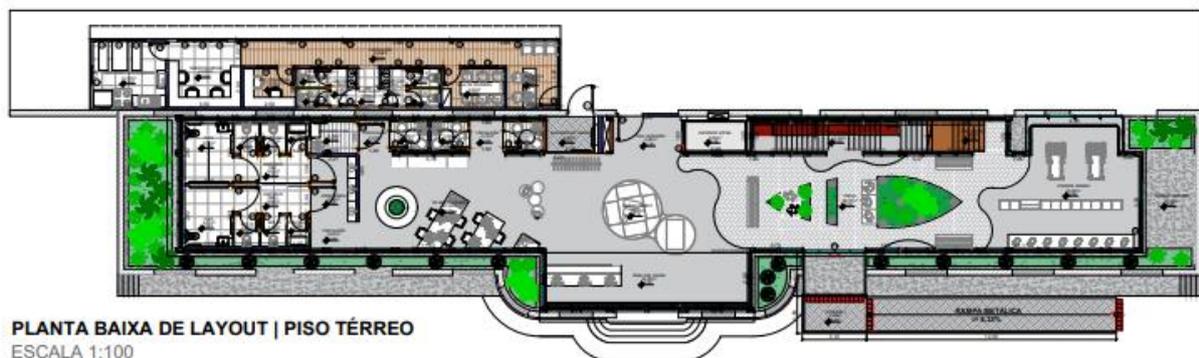


Figura 15. Planta baixa de layout piso térreo. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

Ao subir as escadas, ou pegarmos o elevador social, chegamos no segundo pavimento, e verificando a planta de layout do 2º andar (figura 16) podemos notar que a maneira como se organiza a função do espaço, é bem semelhante a já apresentada anteriormente, no térreo, já que ambos os andares partem da ideia de criação de um ambiente interno amplo e fluido, sem que haja a presença de barreiras visuais.

Aqui, notamos também, que os sanitários e áreas de uso comum dos usuários, estão localizados na extremidade esquerda do edifício, como no térreo, tendo em vista, aproveitar a descida dos condutos hidráulicos.

Seguindo por um percurso que parte da respectiva área dos sanitários, chegamos à área das mesas, equipada com 3 mesas tipo balcão, que reproduz o formato das tarjas da logo Adidas, um canto alemão, bistrôs e um *videowall* com 12 telas para reprodução de jogos e eventos esportivo, além de uma sala destinada ao estoque e almoxarifado.

Em direção ao lado direito do 2º andar, passamos pelo hall do elevador e chegamos à área de atendimento do bar, com um grande balcão de vidro jateado, que reproduz com exatidão o formato da caixa de sapato, utilizado pela Adidas, equipado com cadeiras a base de acrílico, além de um armário aéreo para bebidas, feito também em vidro jateado, onde, espera-se que o conjunto transmita a sensação de um grande “bar de gelo”, a quem o observa.

Mais adiante, chegamos ao espaço destinado ao basquete em realidade virtual, com uma cenografia futurista, possui expositores com lâmpadas tuboled, que apresentam a cabeça dos manequins, usando óculos V.R.

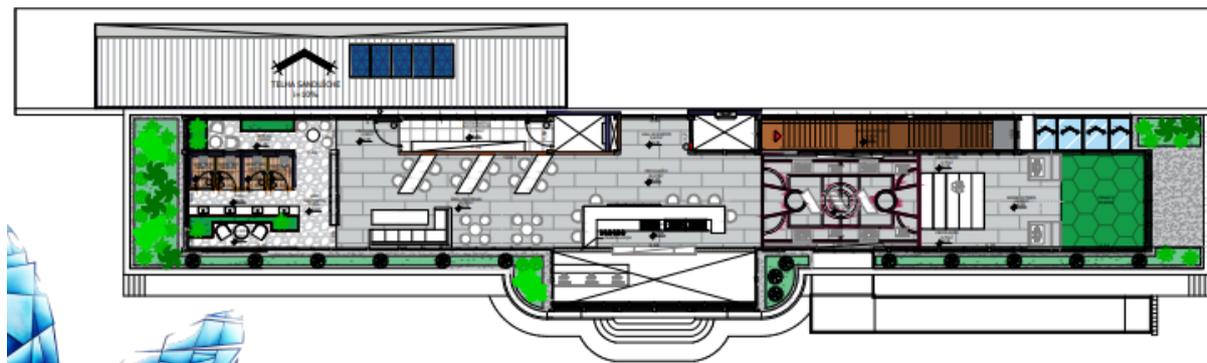


Figura 16. Planta baixa de layout 2º andar. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

O corte longitudinal (figura 17), exemplifica a volumetria do edifício, através dos pavimentos, e como se comporta o sistema estrutural, composto a partir de pilares de tubo metálico 30X20cm, vigas perfil “i” que sustentam as fachadas e divisões internas, inteiriças, feitas a partir de esquadrias fixas de alumínio, em formato “X”, com perfil “u” para vidro de 8mm, e fechamento com vidro laminado de 8mm, revestido com película refletiva de controle solar da 3M; Além deste sistema de painel de vidro, que configuram a maior parte das divisões do edifício, o prédio também conta com paredes em *drywall*.

O corte, também, procura ressaltar a relação do novo prédio construído dentro das dependências do edifício da estação ferroviária (paredes mais baixas, nas extremidades do corte), e a relação dos recuos do novo edifício

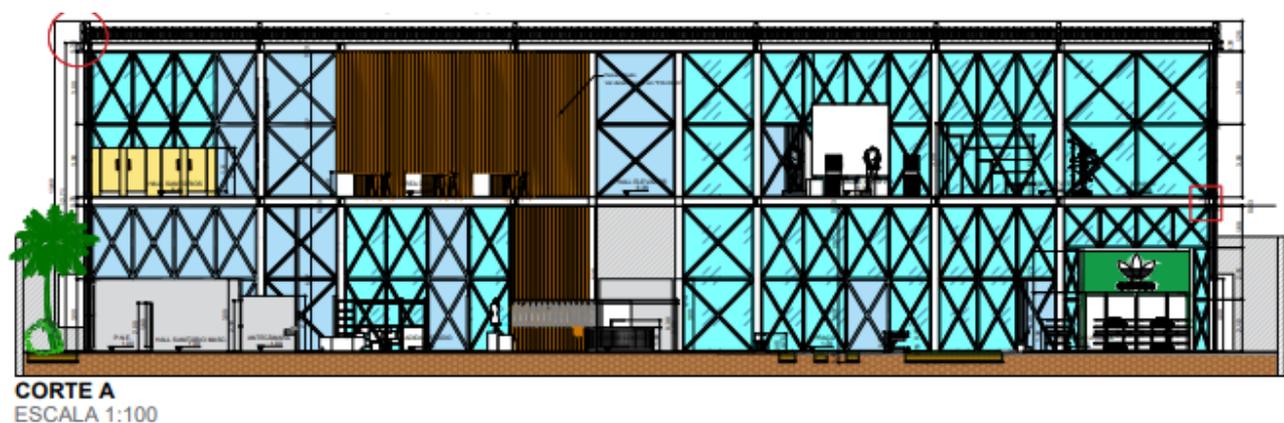


Figura 17. Corte longitudinal. Fonte: Desenvolvido pelo Autor.

4.4 Mobiliários

Também se fez necessária a representação dos mobiliários internos, desenvolvidos em projeto, utilizam conceitos baseados no futurismo (ver figuras 20,21); formas geométricas (ver figuras 22,23); desconstrução da logomarca Adidas (figura 18); e módulos desmontáveis

(figura 19). A fim de se compreender como estes móveis, atuam em conjunto ao ambiente e estimulam o conceito de imersão no cliente, durante a apresentação do produto.

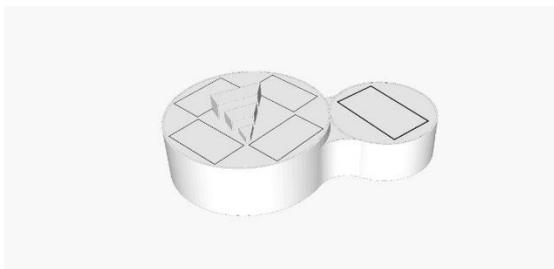


Figura 18. Mesa Hall, Adidas Conect (acervo pessoal).

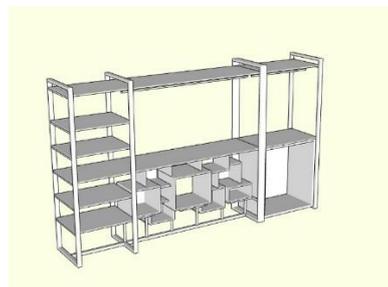


Figura 19. Armário expositor, Mi Adidas Studio (acervo pessoal).

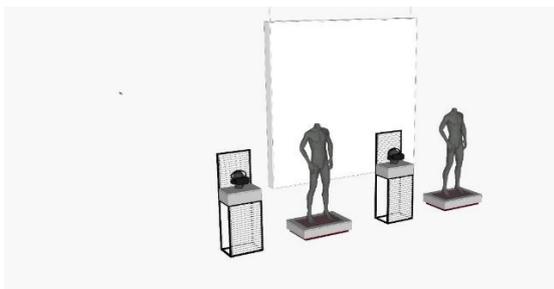


Figura 20. Expositores Basquete em realidade virtual (acervo pessoal).

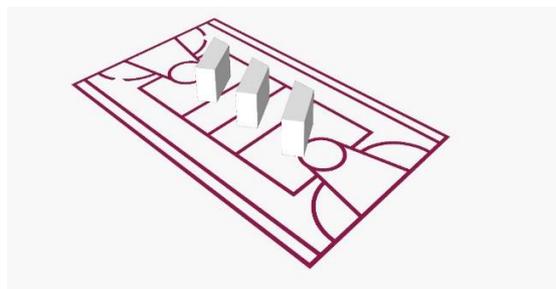


Figura 21. Bancos de MDF e quadra de basquete iluminada (acervo pessoal).

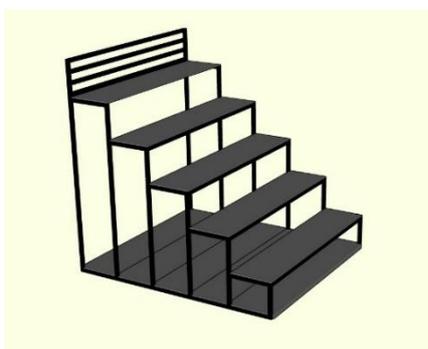


Figura 22. Arquibancada Arena Futebol (acervo pessoal).

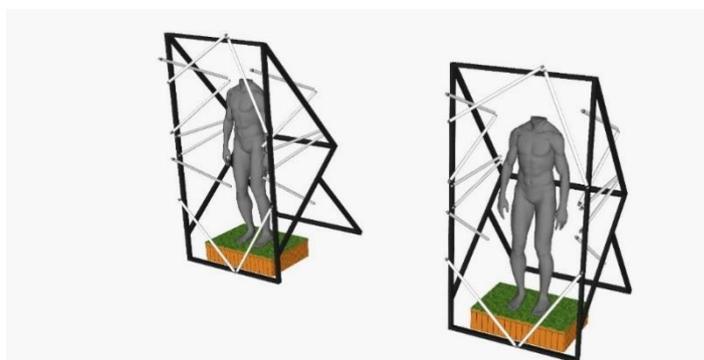


Figura 23. Expositores Arena Futebol (acervo pessoal).

5. CONCLUSÃO

A partir da elaboração do presente projeto, concluímos que as edificações históricas são passíveis de requalificação e que este método, favorece o reavivamento de espaços ociosos, que além de oferecer novas formas de uso, também favorece a reconexão de áreas degradadas com a população. Restaurar é um ato científico, e sua prática proporciona muito mais que o resgate da historicidade, restabelece dignidade a lugares que em outras épocas, ocupavam locais de destaques e protagonizavam feitos grandiosos na sociedade, estes edifícios, trazem consigo características e marcas únicas, que narram períodos distintos da história e nos mostram detalhes sobre os métodos construtivos e a materialidade daquela época.

O projeto de requalificação da estação ferroviária de Pirajuí-SP, através da implementação de um espaço comercial conceituado, voltado as práticas sociais e multidisciplinares, busca servir como base para futuros projetos que enxerguem estas edificações históricas como barreiras contra o avanço da sociedade e mostra que estes monumentos, com suas características arquitetônicas únicas, conceituam ainda mais a ideia de intervenção.

BIBLIOGRAFIA

BARROS, Luís Gustavo Martins de. **Conheça Pirajuhy**. 1. ed. São Paulo: Gráfica e Editora Pirajuí, 1998

BRAGHIROLI, E. M. *et al.* **PSICOLOGIA GERAL**. 22. ed. Pretrópolis: Editora Vozes, 2002. Disponível em: <https://docero.com.br/doc/c188cnn>. Acesso em: 25 maio. 2022

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=constitui%C3%A7%C3%A3o+federal+1988&btnG=. Acesso em: 15 maio. 2022

CROITOR, E. P. N.; MELHADO, S. B. **A gestão de projetos aplicada à reabilitação de edifícios: estudo da interface entre projeto e obra**, 2009. 30 p. (Dissertação de Mestrado) – Escola Politécnica da USP, São Paulo, 2009. Versões impressa e eletrônica.

FABRI, Fernanda Aparecida. **UM PONTO FORA DA LINHA: A FORMAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE PIRAJUÍ (1900 - 1930)**, 2017. 115 p. Tese (Dissertação de Mestrado) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2018.

FERRARA, Lucrécia D' Aléssio. **LEITURA SEM PALAVRAS**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2004. Disponível em: https://16212131106290184776.googlegroups.com/attach/18d149f41941d/Leitura%20Sem%20Palavras%20-%20Lucr%C3%A9cia%20D'Al%C3%A9ssio%20Ferrara.pdf?part=0.2&vt=ANaJVrEEtvMkPYgtE5xfWaGeFH0pU8E9_P5tIAvDV7WWL23-YXl1fvrgg4vPCmv5gQ1PLDWGk7sDyqyIU67-gKCw_v4ihBMKNLs7jNd-JA4oye8m4XWbEFA. Acesso em: 21 abr. 2022.

ADIDAS, HISTÓRIA DA ADIDAS: DE 1949 ATÉ AGORA. **ADIDAS**, set. 2019. Disponível em: <https://www.adidas.com.br/blog/392942-historia-da-adidas-de-1949-ate-agora>. Acesso em: 22 maio. 2022.

PATENTES, Arenas Marcas &, História da Adidas – Fundador/ Dono, Mitos, Verdades, Erros, Acertos. **ARENA MARCAS & PATENTES**, 2020. Disponível em: < <https://registrodemarca.arenamarcas.com.br/historia-da-adidas-2/#:~:text=Ap%C3%B3s%20uma%20s%C3%A9rie%20de%20discuss%C3%B5es,o%20mesmo%20padr%C3%A3o%20de%20adi.>> Acesso em: 25 maio. 2022.

KLAIMAN, Daniela. O futuro dos criadores e do storytelling. In: DIESENDRUCK, David *et al.* (org). **O AMANHÃ JÁ CHEGOU. E AGORA?**. 1. ed. São Paulo: Oficina de conteúdo, 2020. p. 52-60.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. **Revista Eletrônica do IPHAN**, São Paulo, 01 dez. 2015. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/busca?search_query=beatriz+kuhl&do_search=y&buscar=buscar. Acesso em: 15 maio. 2022.

MORAES, V. T. F.; QUELHAS, O. L. G. O DESENVOLVIMENTO DA METODOLOGIA E OS PROCESSOS DE UM “RETROFIT” ARQUITETÔNICO. **Sistema & Gestão**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 3, p. 448-461, 2012. Disponível em: <https://www.revistasg.uff.br/sg/article/view/V7N3A13/V7N3A13>. Acesso em: 25 maio. 2022.

NABUCO, A. *et al.* **Pirajuí 100 ANOS**. 1. ed. São Paulo: Lettera comunicação estratégica, 2015

NETO, José Rodrigues Cavalcanti; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **AVANÇOS E DESAFIOS NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PELO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL**. VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial, 2011.

SALEK, Camila. O novo varejo em tempos de covid-19. In: DIESENDRUCK, David *et al.* (org). **O AMANHÃ JÁ CHEGOU. E AGORA?**. 1. ed. São Paulo: Oficina de conteúdo, 2020. p. 30-40.

SILVA, Joelmir Marques da. Restauro e integridade: do concreto ao efêmero. **ANAIS DO MUSEU PAULISTA**. São Paulo, v. 28, p. 1-35, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/ij/anaismp/a/MLsmcX7gXmJStvf3XG6XYTq/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 22 mar. 2022.

SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 119-141, dez. 1997. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/13817#:~:text=Biblioteca%20Digital%20do%20BNDES%3A%2000.principais%20aspectos%20e%20primeiros%20resultados&text=Abstract%3A,o%20crescimento%20econ%C3%B4mico%20do%20pa%C3%ADs.>> Acesso em: 12 abr. 2022.

VENEZA, Carta de. II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios Escritórios. **Revista Eletrônica do IPHAN**, Veneza, maio. 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>. Acesso em: 15 maio. 2022.

ZAMBELLO, M. H. Ferrovia e trabalho: o caso do patrimônio ferroviário paulista. **Labor e Engenharia**, Campinas, SP, v. 5, n. 3, p. 32–50, 2011. DOI: 10.20396/lobore.v5i3.126. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/126>.> Acesso em: 23 abr. 2022