# PERSISTÊNCIA NO ESPAÇO URBANO DOS EDIFÍCIOS DA DÉCADA DE 1940 EM PRESIDENTE PRUDENTE-SP - A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: INVENTÁRIO E SALVAGUARDA.

Aviter Bordinhon Ribeira

Universidade Estadual Paulista – FCT/UNESP. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Presidente Prudente – SP. E-mail: aviter.bordi@gmail.com. PIBIC/CNPq.

**RESUMO**

Este trabalho tem como objetivo realizar uma investigação sobre o patrimônio arquitetônico de Presidente Prudente. O estudo aborda a edificação da Estação Ferroviária da década de 1940, com características art-déco e protomoderno, que ainda permanece no espaço da cidade. O primeiro edifício, inaugurado em 1926, teve de ser demolido para dar lugar a uma nova estação, maior e mais moderna, inaugurada em 1944. A desativação do transporte ferroviário no Brasil gerou o abandono e/ou mudança de funcionalidade das estações ferroviárias; no caso de Presidente Prudente ela tem abrigado a Fundação Procon e o Serviço Especializado em Segurança do Trabalho, cujo edifício tem sofrido modificações e alterações para atender às suas novas necessidades. Portanto, a pesquisa desenvolveu o inventário da Estação Ferroviária abrangendo desde a documentação histórica, levantamentos fotográficos, métrico-arquitetônico e o diagnóstico do seu atual estado de conservação.

**Palavras-chave**: Presidente Prudente, Estação Ferroviária, Patrimônio, Inventário, Salvaguarda.

## PERSISTENCE OF THE BUILDINGS OF 40'S IN URBAN AREA OF PRESIDENTE PRUDENTE -SP - THE RAILWAY STATION: INVENTORY AND SAFEGUARD.

**ABSTRACT**

The objective of this study is to conduct an investigation about architectural heritage of Presidente Prudente. The study approaches about the building of the railway station from the 1940s, features art-deco and protomoderno, which still remains in the city space. The first building was inaugurated in 1926 and it had to be demolished, because, a new station, bigger and more modern building would be built at the same place; it was inaugurated in 1944. Disabling the railway in Brazil generated the abandonment and/or changed the functionality of the railway stations.; in the case of Presidente Prudente it has housed the Procon Foundation and SEMST, whose building has undergone modifications and changes to accord new uses. Therefore, the research developed the inventory of the Railway Station ranging from historical documentation, photographic surveys, architectural-metric and also the diagnosis of their current condition.

**Keywords:** Presidente Prudente, Railway Station, Heritage, Inventory, Safeguard.

## INTRODUÇÃO

É importante ressaltar que a ocupação da região do Paranapanema inicialmente foi feita pelos mineiros que deixaram o estado de Minas Gerais após a decadência da mineração. Houve, portanto, uma dispersão de povoamento em Minas Gerais tomando duas direções: Vale do Paraíba e a Depressão Periférica Paulista. Posteriormente a região do Paranapanema foi sendo ocupada pelos plantadores de café, que estavam à procura de terras para iniciar a cultura desta planta. A abertura da região juntamente com o plantio do café deu inicio à expansão do transporte ferroviário prestado pela Estrada de Ferro Sorocabana.

A ferrovia não transportava apenas o café para os grandes centros, ela significou o transporte eficiente, rápido, barato e além de tudo, foi a melhor maneira de proporcionar o adensamento da ocupação das terras, favorecendo a penetração para o povoamento e, como consequência, a abertura de loteamentos que se multiplicaram em inúmeros núcleos urbanos ao longo da linha férrea, e sem dúvida foi um fator marcante para o desenvolvimento da região.

Com o passar do tempo, os trilhos foram avançando gradativamente e, entre os anos de 1914 e 1916, os trilhos da E.F. Sorocabana atingiram a zona da Alta Sorocabana. Foi em 19 de janeiro de 1919 que as estações de Regente Feijó e Presidente Prudente foram inauguradas em plena mata virgem, cujo núcleo urbano apenas se concretizou posteriormente com a chegada dos Coronéis Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes. Em maio de 1922 foi inaugurada a última estação da Sorocabana na cidade de Presidente Epitácio; enfim os trilhos chegaram às margens do Rio Paraná.




**Figura 1**. Localização da cidade de Pres. Prudente e da Estação Ferroviária na malha urbana.
Fonte: Google Maps

A primeira estação ferroviária da cidade era na verdade um posto telegráfico que funcionava dentro de um vagão de trem, porém, com o crescimento da cidade e o fluxo de usuários, em 1926 o posto telegráfico foi substituído por um edifício com plataformas de embarque. Na década de 1940, muitas obras públicas estavam sendo realizadas na cidade, dentre elas o projeto da nova estação ferroviária, inaugurada em 12 de agosto de 1944.

Assim, a pesquisa teve como objetivo realizar um levantamento fotográfico, métrico-arquitetônico, uma investigação, produzir um inventário e fornecer dados para a salvaguarda deste edifício da década de 1940 que atualmente abriga a Fundação PROCON e o SESMT de Presidente Prudente.

## METODOLOGIA

Ao iniciar a pesquisa, o primeiro processo metodológico empregado foi a leitura de textos, artigos e teses sobre o tema, com o intuito de produzir uma parte teórica embasada na literatura científica. Após pesquisar e estudar a literatura conveniente, iniciou-se o processo de levantamentos e visitas no edifício da estação ferroviária.

O processo de desenvolvimento de um inventário deve seguir alguns critérios de avaliação dos períodos históricos que o edifício em questão já vivenciou. Esta avaliação é produto de procedimentos metodológicos que abrangem desde a documentação histórica, levantamento fotográfico, levantamento métrico-arquitetônico e o seu atual estado de conservação. Desta forma, estes levantamentos devem avaliar as modificações e adequações que o edifício sofreu ao longo do tempo, desde sua inauguração até à atualidade.

A documentação histórica é necessária para o entendimento do contexto econômico, social, político e cultural dos períodos que o monumento passou, ou seja, para avaliar o motivo da construção, os acontecimentos do período e o estilo arquitetônico que vigorava naquela época. Os levantamentos fotográficos e métrico-arquitetônicos feitos *in-loco* dão resultado, às imagens para análise do atual estado de conservação, enquanto que as plantas do edifício identificam as modificações de caráter arquitetônico, tais como: alterações no plano de paredes e vedações, fechamento ou abertura de novas portas e janelas.

A partir do resultado dos levantamentos é possível dizer qual o caráter das intervenções sofridas no edifício da estação e se elas seguem resoluções das principais cartas patrimoniais que norteiam as intervenções e à salvaguarda do patrimônio histórico ou se estão de acordo com a teoria do restauro moderno. Após estes processos, uma ficha catalográfica, é preenchida com todas as informações obtidas. A ficha deve conter: autor do projeto, estilo arquitetônico, tipos de revestimento, estado de conservação, modificações, grau de alteração e proposta de proteção.

## RESULTADOS

### 3.1. O Patrimônio Arquitetônico

A designação de patrimônio sempre esteve relacionada aos bens materiais que o ser humano era capaz de obter, no entanto, o tempo se encarregou de designar novas atribuições ao termo "patrimônio" deixando de ser apenas patrimônio material e se referindo também ao patrimônio cultural da humanidade; tudo àquilo que o homem criou e desenvolveu ao longo de muito tempo.

Dessa forma, pode-se dizer que o patrimônio é também a representação física de períodos históricos, de estilos e de técnicas. Ao conservá-lo, mantém-se vivo aquele período da história, preservando os costumes, as técnicas construtivas e a cultura de um tempo passado.

## 1.2. Teorias sobre a salvaguarda do patrimônio arquitetônico

Os processos de restauro, salvaguarda e intervenções devem seguir diretrizes e recomendações estabelecidas pelas Cartas Patrimoniais e também pelos Teóricos do Restauro. Estes documentos indicam códigos de posturas que foram estabelecidas internacionalmente com o intuito de orientar os profissionais atuantes das áreas de projeto de restauro e salvaguarda de patrimônio e de bens culturais.

Os teóricos do restauro, Villet Le Duc, John Ruskin, Camilo Boito, Cesare Brandi, entre outros, formularam teorias ao longo do tempo *para o estabelecimento de uma política de tutela respeitosa*[1] em relação ao restauro do patrimônio, resultando em diretrizes a serem respeitadas. Além da análise destes estudos, verificam-se as colocações a respeito do significado de restauro, conservação e manutenção de monumentos, abordadas nas cartas patrimoniais.

As Cartas Patrimoniais trazem em seu conteúdo recomendações e leis que propõem tipos de atitudes em relação aos bens patrimoniais. É necessário analisar os princípios nelas contidos para uma atitude consciente na adoção de políticas preservacionistas do patrimônio. Segundo Augustinho (2010, p. 14) a Carta de Veneza, 1964, aborda:

> (...) dentre as diferentes técnicas de preservar o patrimônio estão a "conservação" e a "restauração" que se diferenciam, respectivamente, por um ser a manutenção através da destinação a uma função útil para sociedade sem modificações, o outro ter como objetivo revelar valores estéticos e históricos fundamentados no respeito ao material original.

Augustinho (2010, p. 14) também apresenta a definição da Carta Italiana de Restauro de 1972, onde define o que é a "salvaguarda" e a "restauração", dizendo que o primeiro se trata de qualquer medida de conservação que não implique intervenção direta sobre a obra e que o segundo significa

[1] Kühl, Beatriz Mugayar. **Os Restauradores e o Pensamento de Camillo Boito sobre a Restauração**. Ateliê Editorial, 2002. p. 21.

manter a obra em funcionamento facilitando sua leitura.

E por fim, ainda segundo a mesma autora, Augustinho (2010, p. 14) aborda a Carta de Burra de 1980:

> (...) retoma o termo "conservação" completando que este tem como interesse preservar as características de uma significação cultural e que pode ou não implicar "restauração, preservação e manutenção". Sobre a "manutenção" esta Carta diz se tratar da proteção contínua do conteúdo e do entorno de um bem e que a preservação é a manutenção que desacelera a degradação. Outros dois aspectos interessantes relacionados também por esta carta é a questão da "adaptação", ou seja, dar nova destinação sem destruir o significado cultural e o "uso compatível" que também protege contra as mudanças na significação cultural.

Um dos primeiros teóricos do restauro, Viollet Le Duc, tem a intenção de refazer uma obra incompleta, ou restaurá-la à sua forma antiga ideal. O arquiteto deveria se situar no lugar do arquiteto primitivo. No entanto, este princípio pode ser uma falsificação, pois o resultado final pode ser, na verdade, um "achismo" do que realmente poderia ter sido a obra original.

John Ruskin é na verdade um teórico do anti-restauro, pois, para ele, a tentativa de restaurar e intervir em um monumento provoca a morte do edifício. O monumento, por sua vez, deve manter a história impregnada em si mesmo. Camilo Boito, conhecido como pioneiro do restauro cientifico, atenta para o mínimo de intervenção possível, ou seja, qualquer adição ou modificação do conceito original deveriam ser descartadas, apenas as medidas de consolidação poderiam ser adicionadas, desde que fossem notoriamente diferenciáveis da obra antiga. Por outro lado, Cesare Brandi diz que nenhum monumento deve ser restaurado a fim de se alcançar o seu "estado original", pois, conhecendo-o já em estado de deterioração, não é possível saber como era a originalidade de fato. Assim, deve-se respeitar a matéria da obra de arte sem cometer um falso artístico ou um falso-histórico.

### 1.3. O Art Déco

O Art Déco foi a tendência que mais marcou as décadas de 1930 e 1940 na arquitetura das cidades brasileiras. É considerada uma manifestação decorativa e segundo Segawa (1998, p. 61-76) o art déco é um envoltório decorativo que cobriu inúmeras tipologias arquitetônicas a partir de 1930.

Esta forma arquitetônica foi um elo de ligação entre a arquitetura eclética e o modernismo, ou seja, enquanto ela era produzida almejava-se, de certa forma, reciclar o estilo classicista conciliando-o com o racionalista europeu desta época.

## 1.4. O Protomoderno

O Protomodernismo se desprende parcialmente do estilo déco, mas ao mesmo tempo remete às representações modernistas. O termo “proto” surgiu devido à incompatibilidade deste estilo, pois não se enquadra no eclético e nem totalmente no estilo moderno.

O Protomodernismo geralmente se manifesta associado ao art-déco, ou seja, uma mescla de dois estilos em um mesmo edifício. Antonio Carlos Porto Silveira Junior (2012, p. 98, 99) apresenta uma tabela onde se agrupam os estilemas característicos do Protomodernismo e Art Déco como um todo. A síntese destas características: geometria dos volumes, simplificação das formas, simetria na composição, tripartição vertical, ortogonalidade mas com presença de algumas curvas, ênfase nos acessos, vitrines e janelas, balcões, escalonamentos volumes, na qual muitas destas descrições são perceptíveis no edifício da Estação Ferroviária de Presidente Prudente.

## 1.5. Abordagem histórica e classificação arquitetônica

O desenvolvimento do núcleo urbano de Presidente Prudente também foi sendo refletido na arquitetura ferroviária da cidade, pois ao longo de seu crescimento, o município vivenciou alterações não apenas nas questões urbanísticas, mas também nas modificações que a Estação Ferroviária teve ao longo do tempo.

Inicialmente, o posto telegráfico de Presidente Prudente funcionava dentro de um vagão de trem e possuía dupla função: a de posto telegráfico e a de demarcar uma estação ferroviária, pois era ali, às margens do posto telegráfico que havia também embarques e desembarques de passageiros. Assim,

> A evolução do núcleo está relacionada diretamente com a Estação de Presidente Prudente, que é inaugurada em 1919. Esta estação funcionou provisoriamente em um vagão até o término da construção do primeiro edifício, em 1926. (ARAKAKI, 2010. p. 80).

O crescimento da cidade e também do fluxo de usuários permitiu que o posto telegráfico fosse substituído por um edifício com plataformas de embarque. O edifício da estação ferroviária foi inaugurado em 1926 e apresentava um tratamento decorativo muito simples em tijolos aparentes que se repetiam em todo o conjunto ferroviário do entroncamento da EFS, possuía características ecléticas, sem ornamentos e uma tipologia bastante convencional, figura 2. Como confirma Arakaki (2010, p. 81):

> O primeiro edifício da estação de trem da EFS apresentava um tratamento decorativo apenas na fachada, e a gare sem ornamento deixa claro se tratar da mesma tipologia convencional das estações de passagem do oeste paulista. A vista leste da Av.

Washington Luís enquadra a fachada principal do prédio.




**Figura 2**. Estação Ferroviária de Presidente Prudente, 1930.
Fonte: Museu do arquivo histórico de Presidente Prudente.

Na década de 1940, muitas obras públicas foram realizadas na cidade, dentre elas o projeto da nova estação ferroviária. O antigo prédio de apenas 18 anos foi demolido para dar lugar à nova estação, inaugurada em 12 de agosto de 1944, com características Art Déco no foyer, porém é um edifício com muitas características modernas, é evidente a limpeza de ornamentos, as linhas retas e proporcionais ligadas ao modernismo; apresentava, portanto uma mescla clássica e moderna, podendo ser caracterizada protomoderna.

Embora o edifício seja o mesmo, desde 1944 até à atualidade, muitas transformações ocorreram desde então. As figuras 3 e 4 apresentam uma fotografia da fachada principal e a planta baixa na década de 1950, respectivamente, na qual pode-se observar uma possível reconstituição da forma original do projeto arquitetônico.



**Figura 3**. Fotografia de 1950
Fonte: Museu do arquivo histórico de Presidente Prudente.

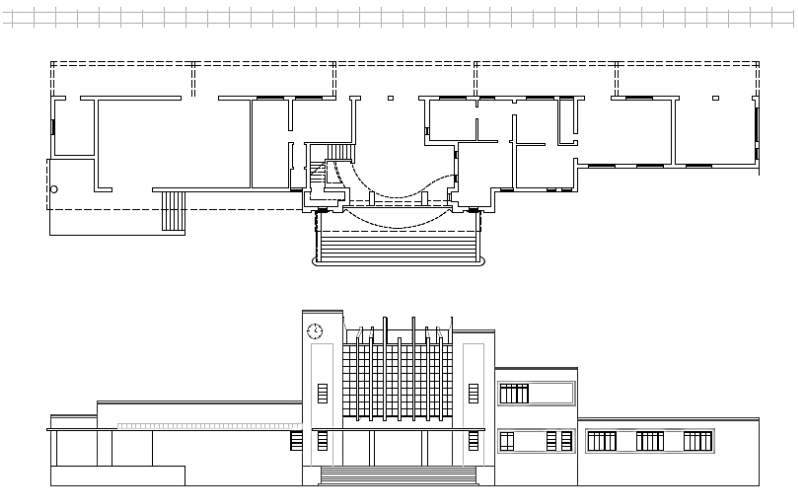

**Figura 4**. A estação na década de 1950. Planta baixa e fachada frontal
Fonte: Próprio autor.

Alguns anexos foram incorporados lateralmente ao longo dos anos, o motivo, talvez, seja a falta de espaço físico no corpo da estação que almejou a construção de novos espaços adjacentes. Estas modificações possuíam a mesma linguagem arquitetônica do edifício original, inclusive detalhes como os frisos em relevo na platibanda do telhado; figuras 5 e 6. A partir deste momento inicia-se o processo de adições à matéria original. As imagens a seguir mostram claramente estas transformações.

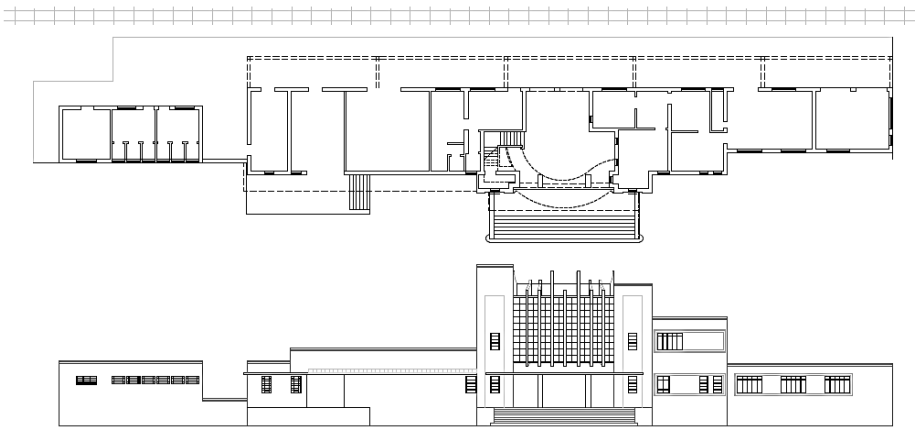

**Figura 5**. Planta baixa e fachada frontal, 1970
Fonte: Próprio autor.




**Figura 6**. Fotografia 1970
Fonte: Museu do Arquivo Histórico.

Atualmente, os anexos incorporados no edifício passaram a integrar um mesmo plano de fachada, como pode ser visto na figura 8, seguindo também a mesma linguagem arquitetônica e com os mesmo detalhes construtivos na platibanda do telhado. Todas estas modificações causam uma confusão nos períodos históricos, pois não houve em nenhum momento uma diferenciação de materialidade, de técnica e de linguagem arquitetônica que permitisse a identificação da matéria original e dos tempos posteriores. A planta atual, figura 7, retrata o edifício da estação nos dias de hoje.

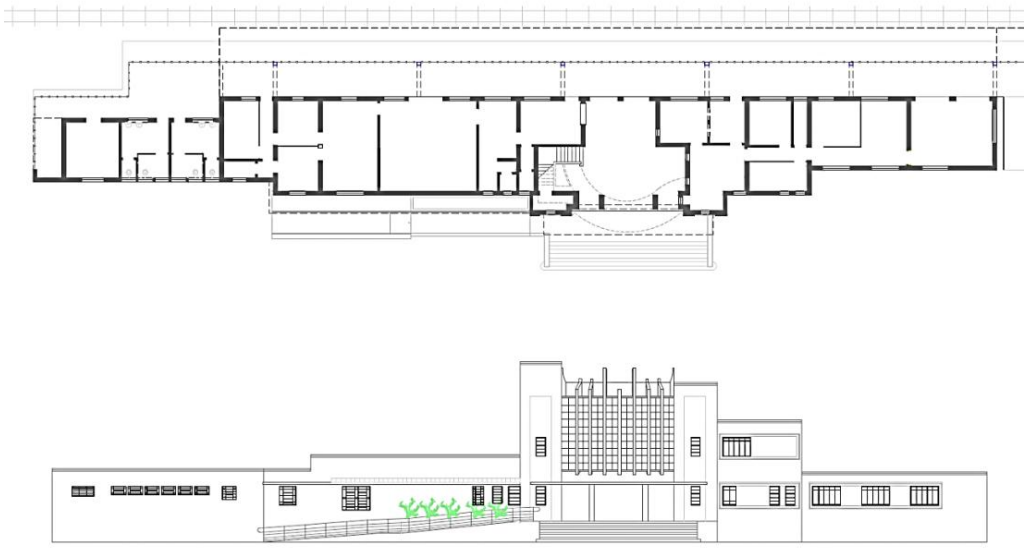

**Figura 7**. Planta baixa e fachada frontal atualmente
Fonte: Próprio autor



**Figura 8**. Fotografia atual da estação
Fonte: Google Street View

1.6. Documentação Métrica e Arquitetônica

Toda a documentação métrica da Estação Ferroviária está aqui representada por meio de pranchas de desenho contendo plantas atuais, cortes e fachadas atuais, plantas de piso e tabelas de esquadrias.

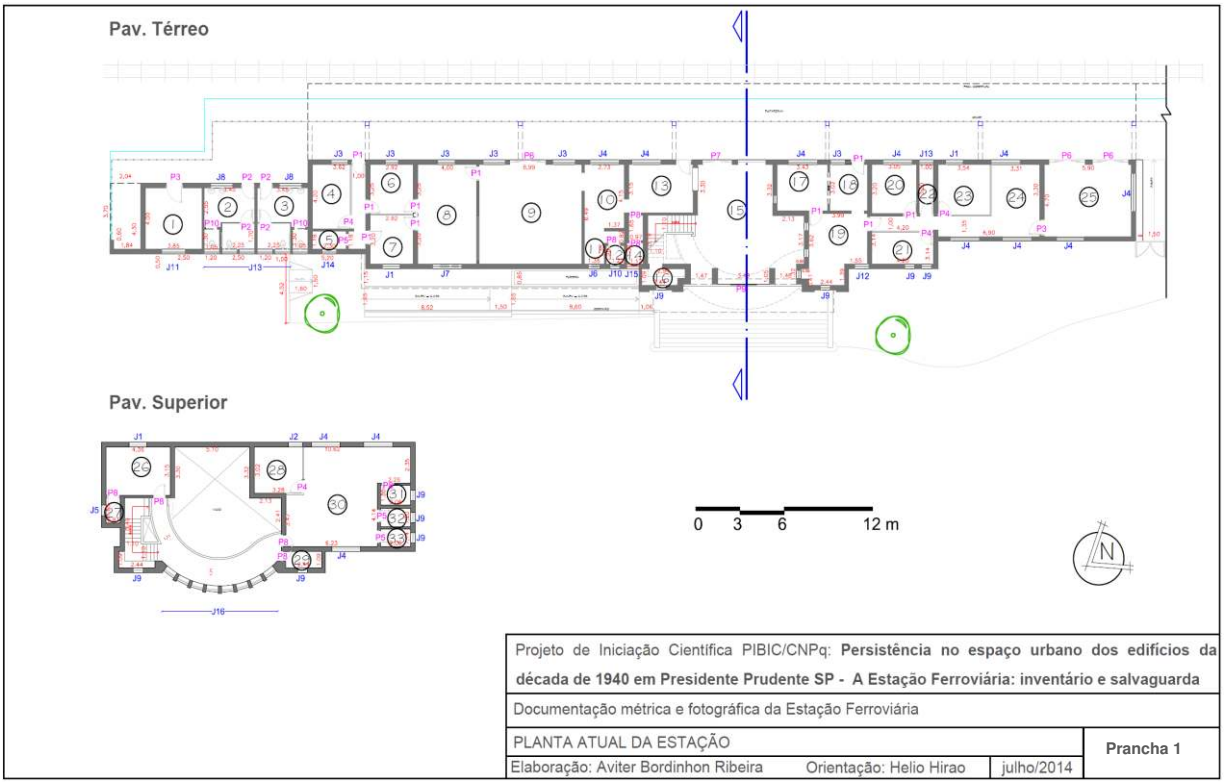


**Figura 9**. Planta atual

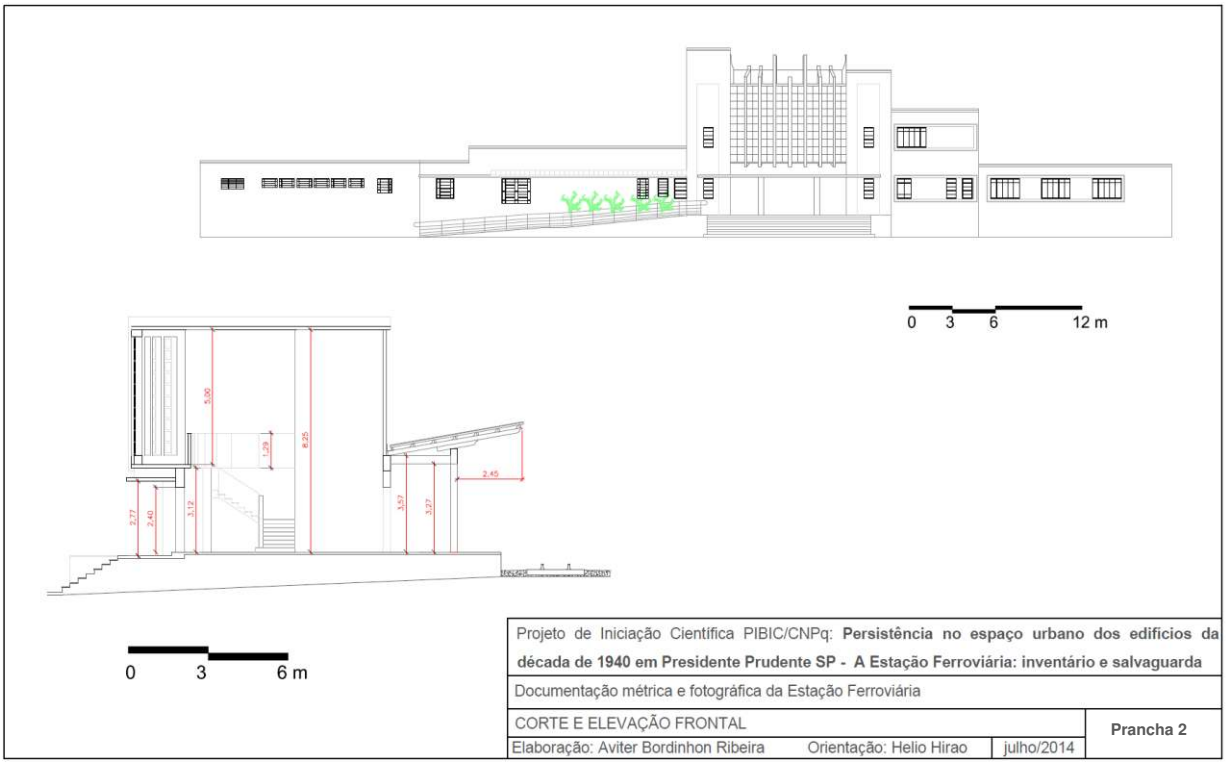


**Figura 10**. Corte e elevação frontal

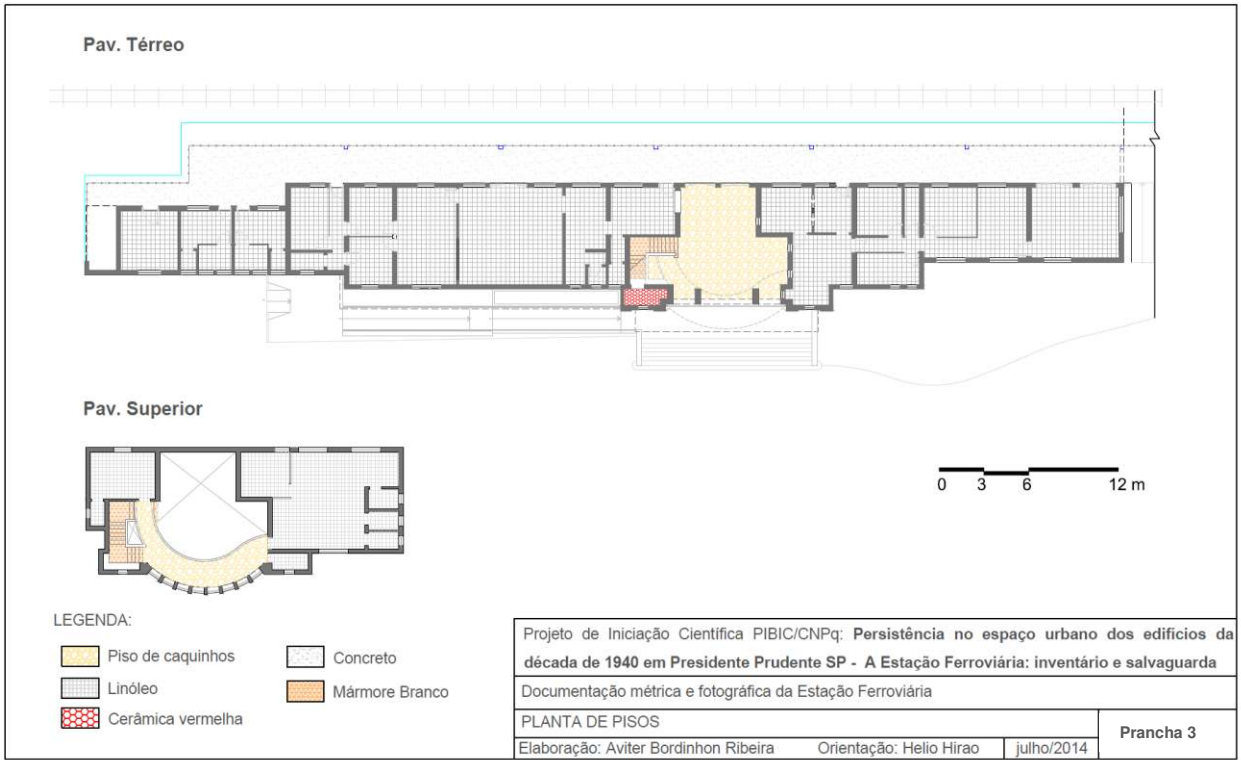


**Figura 11**. Planta de pisos

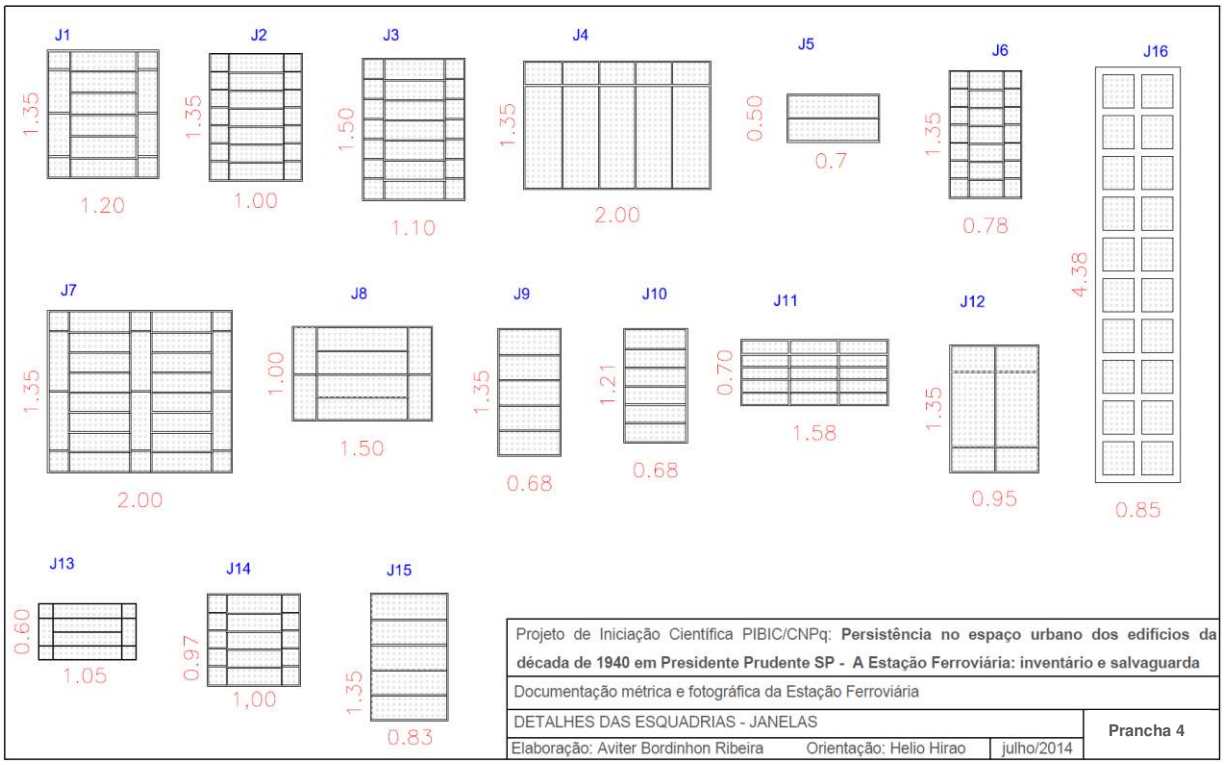


**Figura 12**. Detalhe das esquadrias: Janelas

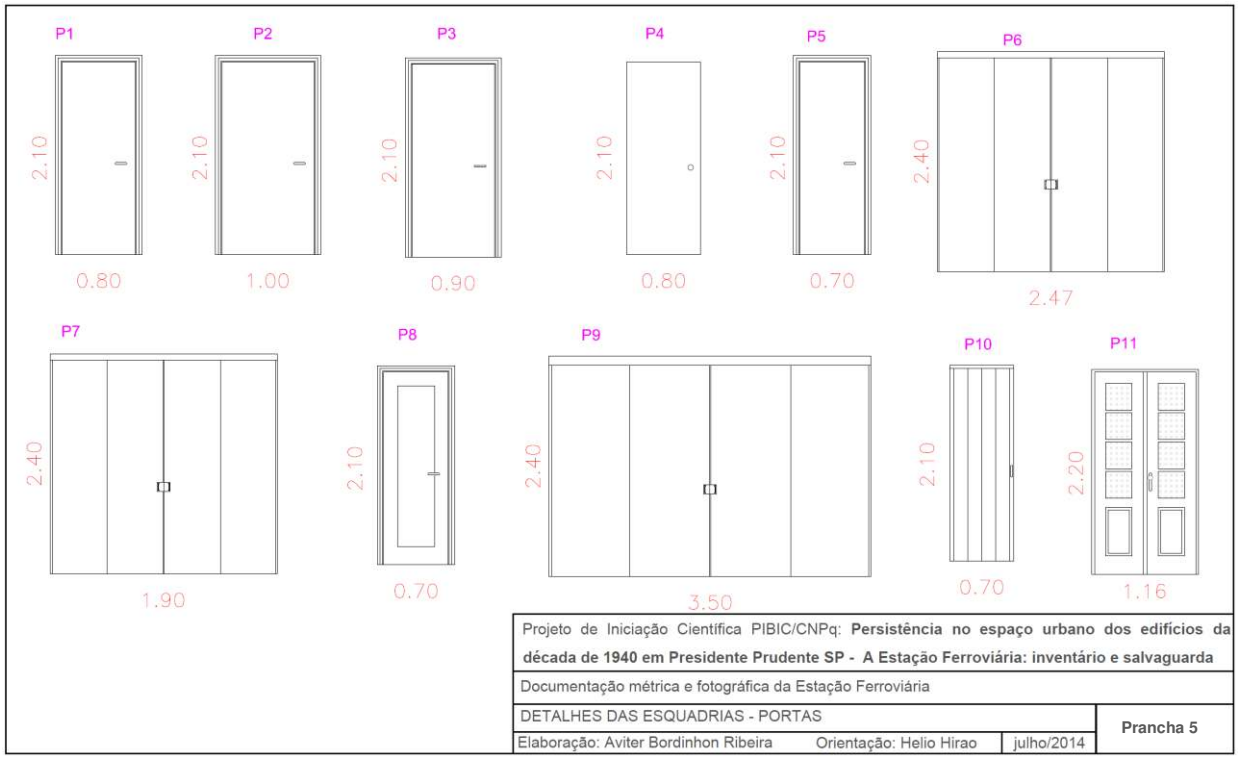


**Figura 13**. Detalhe das esquadrias: Portas

**Tabela 1**. Janelas

| JANELAS | ALTURA (m) | LARGURA (m) | PEITORIL (m) | MATERIAL |
|---|---|---|---|---|
| **1** | 1,35 | 1,2 | 1 | Perfil metálico com vidro martelado |
| **2** | 1,35 | 1 | 1 | |
| **3** | 1,5 | 1,1 | 1 | |
| **4** | 1,35 | 2 | 1 | |
| **5** | 0,5 | 0,7 | 2 | |
| **6** | 1,35 | 0,78 | 1 | |
| **7** | 1,35 | 2 | 0,8 | |
| **8** | 1 | 1,5 | 1,5 | |
| **9** | 1,35 | 0,68 | 1 | |
| **10** | 1,21 | 0,68 | 1,15 | |
| **11** | 0,7 | 1,58 | 1,8 | |
| **12** | 1,35 | 0,95 | 1 | |
| **13** | 0,6 | 1,05 | 1,85 | |
| **14** | 0,97 | 1 | 1,5 | |
| **15** | 1,35 | 0,83 | 1 | |
| **16** | 4,38 | 0,85 | 0,36 | Madeira e vidro martelado |

Prancha 5

Fonte: Próprio autor

**Tabela 2**. Portas

| PORTAS | ALTURA (m) | LARGURA (m) | MATERIAL |
|---|---|---|---|
| **1** | 2,1 | 0,8 | |
| **2** | 2,1 | 1 | Porta de madeira lisa comum |
| **3** | 2,1 | 0,9 | |
| **4** | 2,1 | 0,8 | Porta de divisória |
| **5** | 2,1 | 0,7 | Porta de madeira lisa comum |
| **6** | 2,4 | 2,47 | Porta de correr de vidro |
| **7** | 2,4 | 1,9 | |
| **8** | 2,1 | 0,7 | Porta de madeira com detalhe em relevo |
| **9** | 2,4 | 3,5 | Porta de correr de vidro |
| **10** | 2,1 | 0,7 | Porta de PVC sanfonada |
| **11** | 2,2 | 1,16 | Porta de madeira com vidro comum |

Fonte: Próprio autor

**Tabela 3**. Inventário do Patrimônio Arquitetônico: Estação Ferroviária

| | | |
|---|---|---|
| Endereço: Rua Julio Tiezi, 220 | | |
| Primeiro proprietário: Estrada de Ferro Sorocabana | | Atual Proprietário: Estado |
| Ano de inauguração do imóvel: 1944 | | Área construída: cerca de 673 m² |
| **CARACTERÍSTICAS DO IMÓVEL** | **DESCRIÇÃO** | |
| USO | *uso original:* Estação Ferroviária | *uso atual:* Fundação PROCON/SESMT |
| ESTILO ARQUITETÔNICO | Proto-moderno | **ESTADO DE CONSERVAÇÃO/ALTERAÇÃO** |
| IMPLANTAÇÃO | Logradouro | |
| N° DE PAVIMENTOS: | 2 pavimentos | |
| TÉCNICA CONSTRUTIVA | concreto armado | Conservação: regular<br>Alterações em paredes e aberturas |
| REVESTIMENTOS | reboco + tinta | Conservação: bom<br>Cor atual: branca |
| | azulejos originais | Conservação: ruim<br>Bastante alterado. Coberto por uma camada de tinta |
| PISOS | Caquinhos<br>Concreto<br>Cerâmico<br>Linóleo | Conservação: ruim<br>Bastante alterado |
| PORTAS | Porta de madeira 2 folhas<br>Portas de correr de vidro<br>Portas simples de madeira | Conservação: regular<br>Bastante alterado<br>*esquadrias de algumas portas substituídas por *blindex* |
| JANELAS | Metálicas<br>Vidro martelado | Conservação: bom<br>Pouco alterado<br>Cor atual: azul |
| FORROS | Laje<br>PVC<br>gesso | Conservação: bom |
| COBERTURA | Fibro-cimento<br>Telha cerâmica | Conservação: bom<br>Apresenta pontos de infiltração de chuva |
| ELEMENTOS NOVOS | Condensadoras de ar<br>Sistema de hidrantes com canalização aparente<br>Portas de vidro<br>Eletrodutos aparentes<br>Gradis nas janelas e nas portas de vidro | |

Fonte: Próprio autor.

## DISCUSSÃO

É necessário dar importância à proteção e à salvaguarda do patrimônio arquitetônico, pois, ao longo de muitos anos o edifício absorve incessantes modificações podendo futuramente sofrer tal descaracterização arquitetônica na qual será difícil identificar a ambiência e integridade do patrimônio. Como já ressaltou Kühl (2002) sobre os critérios que deveriam guiar a prática de intervenções sobre o Patrimônio Ferroviário Industrial. Os projetistas muitas vezes esquecem, ou nem mesmo sabem da existência destes critérios. Quando tem pela frente um projeto de requalificação, por vezes, priorizam os aspectos econômicos e os interesses do mercado imobiliário, não aprofundando nas discussões sobre os critérios da intervenção baseados nos teóricos da restauração e das diretrizes das cartas patrimoniais internacionais.

## CONCLUSÃO

O edifício da Estação Ferroviária de Presidente Prudente, com aproximadamente 70 anos de uso, permanece relativamente bem conservado. Seu ápice, durante o funcionamento da Estrada de Ferro Sorocabana, provocou intenso fluxo de pessoas e mercadorias, mantendo o uso e conservação constantes. Com o declínio do transporte sobre trilhos no Brasil, o patrimônio ferroviário permaneceu abandonado ao longo das linhas férreas e, em muitos casos, houve a mudança de funcionalidade destes patrimônios.

Em Presidente Prudente, a estação ferroviária tem abrigado a Fundação Procon e o SESMT (Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho). O edifício preserva suas características originais, no entanto, modificações ocorreram para garantir novos usos, foram instalados inúmeros aparelhos de ar-condicionado, instalações dos bombeiros, adaptação para pessoas com mobilidade reduzida, troca de pisos antigos por novos e elementos que garantissem a segurança do edifício como a instalação de gradis nas janelas. Os levantamentos métricos mostram divergências de paredes e aberturas (portas e janelas) com a planta cadastral da prefeitura. Alguns detalhes construtivos também foram perdidos com estas modificações posteriores, ao mesmo tempo muitas alterações foram incorporadas ao edifício de forma quase “invisível”, ou seja, foram camufladas seguindo o mesmo tipo de linguagem do estilo arquitetônico.

Observa-se, portanto, que as algumas alterações posteriores confundem a identificação daquilo que é antigo e do que é novo, assim, a olho nu é quase impossível notá-las, pois os vários períodos históricos se confundem, não havendo diferenciação de materialidade e de técnicas construtivas

entre estas alterações ocorridas. Desta forma, deve-se manter a ambiência característica do edifício, seguindo os parâmetros do restauro crítico, ou seja, o edifício se adequa às necessidades das funções que vai atender.

**REFERÊNCIAS**

ARAKAKI, E. M. **A paisagem e os trilhos no oeste paulista**: o caso de Presidente Prudente. 2010. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

AUGUSTINHO, D. **Reabilitação da estação ferroviária Presidente Prudente**. 2010. Monografia – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Presidente Prudente - SP.

KÜHL, B. M. **Os Restauradores e o pensamento de Camillo Boito sobre a Restauração**. Cotia: Ateliê Editorial, 2002.

SILVEIRA JUNIOR, A. C. P. **Referência, mídia e projeto: compreendendo a estética da arquitetura protomodernista em Pelotas - RS**. 2012. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas – RS.

SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil**: 1900-1990. São Paulo: Edusp, 1998.

Recebido para publicação em 02/08/2014
Revisado em 14/09/2014
Aceito em 24/09/2014